

[Le Web](#)[Les vidéos](#)

BERNARD ZIEGLER, VALLEE BLANCHE, 1961

29 AOUT 1961 : SIX MORTS

Dans les années cinquante et soixante j'ai passé toute mon enfance au contact direct de la Direction générale de l'aviation civile (à l'époque le Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale) où travaillait mon père, d'abord quai Branly, puis à la Convention, et aussi dans le hangar de ce même SGACC au Bourget (juste devant l'entrée des locaux actuels du BEA). Dans les années cinquante et soixante j'habitais à quelques centaines de mètres de ce hangar, de l'autre côté du bout de la piste Nord-Sud, à Dugny, dans les immeubles qui longent l'aéroport. J'ai baigné dans ce milieu dès ma naissance (par exemple, cela m'a permis de voyager sur le prototype de la Caravelle F-BHHI durant les vols d'essai en ligne, avant même la certification).

Je me souviens encore des discussions des adultes à la suite du drame de la Vallée Blanche, le 29 août 1961, qui portaient surtout sur l'identité du pilote qui avait cisailé en vol un câble de la télécabine. Cette identité était connue dans les milieux aéronautiques, mais elle n'a jamais été divulguée, sauf par Le Canard Enchaîné quelques mois plus tard (sans aucune reprise dans les autres médias). Il ressortait de ces discussions que la future carrière à Air France du « fils Ziegler » et ses ambitions d'y devenir le chef pilote étaient compromises. Et la porte d'Air France lui a en effet été fermée, au motif qu'avec une telle casserole, agrémentée d'un non-lieu hallucinant, on ne pouvait prendre le risque de l'embaucher à Air France (les choses ont bien changé depuis : les « fils d'archevêques » sont maintenant recrutés sans vergogne, même s'ils sont incompetents, ce qui vaut pour de nombreux dirigeants syndicaux dont on obtient ainsi la plus grande complaisance, tous ces gens se retrouvant finalement à des postes de haute responsabilité au sein de cette belle compagnie où « pour entrer dans l'encadrement il n'est pas nécessaire d'avoir cassé un avion, mais ça aide »).

Le pilote de la Vallée Blanche, le « fils Ziegler », c'était Bernard. Son père, Henri, était un ponte de l'aéronautique, directeur général d'Air France de 1948 à 1954, directeur général de Breguet de 1957 à 1967, etc.

Le 29 août 1961, Bernard Ziegler, jeune pilote militaire, était sorti volontairement du cadre de sa mission pour aller dire bonjour aux copains de Chamonix. Six morts. Quelques informations sur l'événement figurent en page suivante.

A défaut d'Air France, Bernard Ziegler, après avoir été outrageusement blanchi, a été embauché par Airbus sur intervention de son père, ce qu'il reconnaît noir sur blanc dans un livre qu'il a publié en 1994 (« *Lettres à un jeune pilote* »).

Bernard Ziegler, animé d'une certaine rancœur de n'avoir pu faire carrière à Air France, était-il le mieux placé pour concevoir les nouveaux Airbus ? Les pouvoirs publics -le pouvoir socialiste- ont-ils été bien inspirés de soutenir Bernard Ziegler et sa technologie, jetant dans un cul-de-basse-fosse le pilote qui manifestait son désaccord et dénonçait les mensonges visant à masquer les défauts de cette technologie ?

Article de presse : <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,872735,00.html>

Vidéo (archives British Pathé) : <http://www.britishpathe.com/record.php?id=68080>



BIBLIOTHEQUE

Tous les documents utiles complémentaires sur les éternels mensonges dans les enquêtes relatives aux accidents et incidents graves et sur leurs conséquences figurent dans des dossiers accessibles à partir d'une bibliothèque disponible sur le Web (PDF, moins de 200 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/bibliotheque-norbert-jacquet.pdf>

NOTA BENE CONCERNANT LA BIBLIOTHEQUE

Ce qu'on trouve sur le Web peut disparaître. N'hésitez pas à télécharger / sauvegarder tous les PDF successifs que vous découvrirez (les plus récents sont les plus « figiolés » et les plus percutants). De nombreuses vidéos sont également téléchargeables (1). N'hésitez pas à faire circuler tout cela. Vous œuvrerez ainsi, et c'est **le seul objectif poursuivi**, dans l'intérêt des familles de victimes et dans celui de la sécurité aérienne... et aussi, c'est indispensable, pour **protéger ceux qui agissent dans ce sens**. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

(1) Une page Web classique HTM / HTML présente les liens vers les vidéos téléchargeables :

<http://jacno.com/vdo/docu-airbus-crash.htm>

Dans l'industrie automobile on assiste à des rappels de véhicules, parfois par centaines de milliers, voire beaucoup plus. Le 26 octobre 2016 Toyota a annoncé le rappel de près de six millions de véhicules. Dans d'autres secteurs d'activité on agit de même. Les décisions prises en raison des défauts récents des Galaxy Note 7 de Samsung montrent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé. Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?

* * *