



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

BOEING / AIRBUS : ATTENTION !

PROLOGUE

Douglas fut le plus grand constructeur civil d'après-guerre (DC3, DC4 DC6/DC7, DC8, DC9 et DC10). Il a fini « mangé » par Boeing. Un livre publié en 1977 sur le crash du DC10 survenu à Ermenonville en mars 1974 livre quelques éléments d'une possible explication parmi d'autres sur cette disparition.

Ci-dessous, la notice de présentation de ce livre sur le site Web de l'éditeur Grasset (« *avertissements qui furent prodigués et auxquels on ne prêta pas attention* »... « *règles de sécurité ignorées* »... « *incroyables négligences* »... « *ensemble de fautes criminelles* »... tout un programme !) :

	<p>Destination désastre</p>
	<p>Paul Eddy</p>
	<p>Elaine Potter</p>
	<p>Bruce Page</p>
<p>En mars 1974, un DC-10 s'écrasait dans la forêt d'Ermenonville. La pire de toutes les catastrophes aériennes : 346 morts. Les auteurs (tous journalistes du Sunday Times) de Destination désastre racontent toute l'histoire de cet avion maudit. Ils détaillent les avertissements qui furent prodigués et auxquels on ne prêta pas attention, les règles de sécurité ignorées, les incroyables négligences dans le domaine de l'inspection et de l'observation des consignes, tout un ensemble de fautes criminelles qui aboutirent à la disparition de 346 personnes, dont beaucoup d'enfants. Il ne s'agit pas seulement, ici, de l'histoire d'une catastrophe : Destination désastre est aussi l'histoire d'une industrie et des succès et des échecs de cette industrie. Les auteurs du livre analysent aussi bien la politique des grandes nations en matière d'industrie aéronautique que des dispositions absurdes et macabres de la loi qui s'applique à l'indemnisation des familles des victimes. Les auteurs se livrent, en outre, à une étude statistique des accidents d'aviation qui ont accablé toutes les compagnies qui sillonnent le ciel de la planète. C'est donc un tableau de la fiabilité des compagnies d'aviation qui nous est offert. Il ne manquera pas d'en étonner beaucoup.</p>	
<p>Parution : 22/03/1977 Pages : 348 Format : 150 x 230 mm Prix : 22.40 €</p>	

On trouve beaucoup de choses dans ce livre. Y compris la confirmation de l'existence d'interventions politiques (Nixon) pour ne pas obliger le constructeur à modifier les portes de soute, ce qui a conduit au crash.

/...

SOMMAIRE

Je n'ai pas la prétention de prédire l'avenir, mais je livre quelques faits qui imposent une réflexion au regard de l'histoire de l'aviation. Que je connais bien. On parle beaucoup des Gaulois en ce moment. L'un d'eux, dans un petit village breton, est tombé dans la marmite quand il était petit. Il n'a donc pas eu besoin dans sa vie d'avoir sa fiole avec lui. L'aviation, je suis né dedans. Entre les pistes du Bourget. A quelques centaines de mètres du hangar du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, qui est devenu la Direction générale de l'aviation civile. J'ai grandi dans ce hangar. Au milieu des DC3, d'un DC4 et des prototypes en phase finale des vols d'essais. J'étais de temps en temps passager à bord de ces avions.

En pages 3 et 4 de ce PDF, des prises de position de Boeing, relativement récentes (années 90).

En page 5 (et page 1) c'est un peu moins récent (années 70). Il s'agit du livre évoqué en prologue publié en 1977 sur le crash du Douglas DC10 survenu en 1974 à Ermenonville. Douglas fut le plus grand constructeur civil d'après-guerre (DC3, DC4 DC6/DC7, DC8, DC9 et DC10). Il a fini « mangé » par Boeing.

Pages 6 et 7. Des histoires plus anciennes. Le Concorde dans les années 60, le Comet dans les années 50 et surtout les hydravions dans les années 30 et 40. Avec en conclusion quelques interrogations sur Airbus.

Page 8. Une synthèse de l'actuel. A lire à la lumière de ce qui vient d'être rappelé.

Des vies humaines inutilement en danger

Pages 8 et pages 9 à 12. Il suffit de savoir lire pour comprendre qu'en tout état de cause des vies humaines sont très inutilement en danger.

Dans l'industrie automobile on assiste à des rappels de véhicules, parfois par centaines de milliers. Dans d'autres secteurs d'activité on agit de même. Les décisions prises en raison des défauts actuels 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 ?

/...

LE FIGARO MAGAZINE
30 DEC 94

BOEING: PRÉCISIONS

A la suite de notre article « Airbus contre Boeing » (notre numéro du 12 novembre), nous avons reçu une longue lettre de Boeing France dont nous extrayons les passages suivants :

« (...) Boeing n'a jamais « méprisé » Airbus. Tout au plus pourrait-on dire que Boeing a sous-estimé pendant des années la capacité des gouvernements européens à subventionner le consortium aussi généreusement et aussi longtemps.

(...) Boeing n'a jamais été amené à « essayer de rattraper un certain retard technologique » sur Airbus, car il n'en a aucun. Boeing maîtrise parfaitement les technologies les plus avancées, mais sa stratégie consiste à n'exploiter que celles qui sont rentables et qui apportent donc une réelle valeur ajoutée aux compagnies utilisatrices.

- Boeing n'a jamais hésité à reconnaître et à se féliciter du plafonnement des avances remboursables accordées à Airbus, mais nous continuons de souhaiter que toute forme de subvention soit entièrement bannie et que le plafonnement des subventions ou avances soit, en fait, ramené à zéro, seul moyen d'assurer une concurrence loyale à armes égales.

(...) Concernant les « aides indirectes » apportées notamment par les commandes militaires, dont vous ne citez que les 0,5 % dont bénéficie Aerospatiale (chiffre au demeurant très sous-évalué), il faut comparer ce qui est comparable. A savoir, les contrats dont bénéficient les constructeurs américains dans le cadre de concurrences acharnées étroitement contrôlées par les organismes d'Etat, et ceux dont bénéficient l'ensemble des quatre partenaires industriels du consortium Airbus (la plupart du temps sans concurrence) : ces « aides indirectes » sont environ deux fois supérieures en Europe.

Quant à l'affirmation que « la guerre totale est déclarée » entre Boeing et Airbus, nous laissons bien évidemment les auteurs de l'article libres de leur appréciation de la situation. Nous préférons parler, quant à nous, de concurrence, acharnée certes (dans quel secteur ne l'est-elle pas aujourd'hui ?), mais saine et bénéfique pour tous.

ALEXANDRE DE COURISS

PORTE-PAROLE BOEING FRANCE



"Pour les spécialistes de la maintenance comme moi, tout se résume à ça : s'il arrive dans mon atelier, il en décollera."

["La demande des passagers est très claire : faites-moi arriver à l'heure et voyager en toute sécurité. Les compagnies aériennes ajoutent : aidez-nous à être rentables en réduisant le plus possible les temps d'immobilisation de nos avions."]

["Personne ne nous demande des envolées de haute technologie, ni d'afficher sur des ordinateurs géants d'élégantes démonstrations de logique booléenne."]

"En tant que spécialiste de la maintenance chez Boeing, mon rôle est de me mettre à la place des compagnies aériennes. Et à cet égard, je dirai que le 777 est un avion intrinsèquement fiable. Que ses systèmes à tolérance de panne et la redondance de ses circuits assurent une gestion efficace et économique de la maintenance. Qu'il possède des systèmes très performants de relevés d'anomalies permettant aux compagnies une planification optimale des interventions. Et que c'est un avion sur lequel il est facile de travailler. En maintenance c'est appréciable."

["Bien sûr, c'est moins impressionnant que l'algèbre de Boole. Mais notre objectif n'est pas d'éblouir. Nous voulons seulement que les avions soient sûrs. Qu'ils arrivent à l'heure. Et qu'ils soient rentables."]



Jack Hessburg
A.E.P. 143307
Jack Hessburg
Chef-mécanicien
Nouveaux avions

6 JAN 95

BOEING

AIR ET COSMOS / AVIATION INTERNATIONALE

UNE TELLE PUBLICITE, C'EST DU JAMAIS VU DANS L'AERONAUTIQUE

Livre paru en mars 1977 en France (Grasset et Fasquelle)

paul eddy / elaine potter / bruce page



DESTINATION DESASTRE

PRÉFACE

Voici l'histoire, aussi complète que possible, d'une catastrophe. Elle n'a pas de précédent dans les annales de l'aviation civile : un avion géant, chargé au maximum, s'est écrasé le 3 mars 1974 près d'Ermenonville. Nous établissons et les causes et les conséquences de cette catastrophe. Mais nous irons plus loin.

Ce livre est aussi une enquête sur la nature même de l'industrie aéronautique civile. Les deux histoires sont inexorablement liées. Car la pire catastrophe aérienne de tous les temps n'était pas un accident dans le sens que l'on prête généralement à ce terme : disons plutôt qu'elle fut le résultat des énormes contraintes politiques et commerciales qui s'exercent sur la construction aéronautique. Cette catastrophe, certains l'avaient prévue. Et prédite.

Le monde entier a été bouleversé. Aux États-Unis, le Congrès s'est emparé de l'affaire, mais l'émotion s'est dissipée bien avant que l'enquête officielle sur les causes de l'accident ait défini les responsabilités de chacun. En fait, seuls quelques avocats américains représentant les parents des victimes poursuivent à l'heure actuelle la quête de la vérité. Leurs activités cesseront quand les parents de ces victimes auront obtenu une compensation monétaire qu'ils jugeront suffisante.

On peut douter qu'ils y parviennent. Le désastre d'Ermenonville, l'enchaînement de circonstances qui l'ont provoqué prouvent que si le système de transport commercial aérien dans le monde occidental est remarquablement sûr, il est loin d'être aussi sûr qu'il pourrait l'être. Notre enquête met en évidence les leçons qu'il faudra tirer de cette affaire. Nous ne prétendons pas qu'une

LES HYDRAVIONS

ET QUELQUES MOTS SUR LE CONCORDE ET LE COMET

Extrait d'une note rédigée, diffusée et publiée le 16 juillet 2008 à propos de l'« affaire des hydravions ».

[...]

Latécoère était un des plus importants constructeurs civils dans les années trente et le plus prestigieux. Persuadé que l'hydravion représentait le futur du transport longue distance (« *il vaut mieux faire un atterrissage de fortune avec un hydravion qu'un amerrissage avec un avion terrestre* », c'est ce qu'on trouvait à satiété dans la presse de l'époque) il a développé, comme les autres constructeurs en France et dans le monde, des hydravions de plus en plus gros. En France, les industriels ont imposé leurs vues aux pouvoirs publics et aux médias, contre l'avis d'une poignée de pilotes « récalcitrants » soutenant René Couzinet, concepteur et constructeur de la série des Arc-en-ciel, partisans de l'avion terrestre pour des raisons... qui se révéleront exactes à 100% (vitesse, légèreté, expérience dans la gestion des pannes, notamment les pannes moteur, avec le principe, nouveau, de « l'excédent de puissance »...). Le premier vol d'un Arc-en-ciel, trimoteur terrestre « à roulettes » de 10 tonnes et 27 mètres d'envergure, à ailes basses cantilever, ce qui est devenu le standard, a eu lieu en mai 1928. La première traversée de l'Atlantique Sud avec un Arc-en-ciel est intervenue en janvier 1933, avec Jean Mermoz aux commandes. Avec des années d'avance sur tous, en France et dans le reste du monde.

La guerre n'a rien changé en France, à la différence des autres pays, où on avait compris et où, avant même la guerre, on avait lancé des programmes de long-courriers transatlantiques terrestres (en Allemagne avec le Focke-Wulf 200 et aux USA). En France, après-guerre, Latécoère se targuait encore de fabriquer les plus gros hydravions du monde et de battre la plupart des records. « *Les hydravions de tous les records* » (ce qui était vrai... dans la catégorie « hydravions », bien sûr). Malgré des achats d'hydravions par Air France, peut-être un peu décidés en haut lieu, ce sont, comme on sait, les avions terrestres qui l'ont emporté, par KO, dès la fin de la guerre, avec le Douglas DC4/DC6 (avion militaire à l'origine et qui avait bénéficié d'un développement et d'une production militaires) et surtout le Lockheed Constellation, le plus gros succès, (conçu dès avant-guerre pour un usage exclusivement civil, mais qui connut une utilisation militaire en raison de la guerre). Boeing arrivait assez loin derrière, ayant choisi les deux voies (le réseau Pacifique a justifié pendant quelque temps l'utilisation des hydravions, notamment en raison de la rusticité des infrastructures). L'Allemagne, après la guerre, avait interdiction de construire des avions, tant civils que militaires, à l'exception de petits modèles d'avions civils à vocation touristique.

Air France a fait voler quelques Laté après-guerre (Laté 631), non sans déboires, puis s'en est débarrassés. La légendaire société Latécoère est brutalement tombée en quasi-faillite, devenant un obscur sous-traitant quelque peu cantonné à la construction des éléments de galeries (les « cuisines ») et de chariots de service, avant de connaître un nouveau développement comme sous-traitant d'Airbus.

Le SE 2010 Armagnac ne constitue même pas une exception à ce qui précède. Son arrivée fut bien trop tardive (premier service commercial en 1952). Air France avait purement et simplement annulé, avant la livraison du premier appareil, sa commande de quinze exemplaires (ce qui n'était pas rien à l'époque, surtout pour le plus gros avion terrestre, plus lourd et plus grand que les DC4/DC6, puis DC7, et que tous les types de Constellation). TAI a exploité l'Armagnac pendant huit mois (quatre exemplaires) avant de jeter l'éponge en raison du manque de rentabilité. Huit appareils furent construits au total. Un fut détruit. Sept furent exploités, après modification des aménagements, entre la métropole et l'Indochine en guerre, pour les besoins militaires, par une société créée à ce seul effet, la SAGETA, à la fin 1953

.I...

En 1962 a été lancé le Concorde, qui a brûlé les étapes pour rattraper le retard. En France, on avait loupé le coche des long-courriers par obstination technocratique. Au Royaume-Uni ce n'avait pas été mieux, avec le premier avion civil à réaction, le Comet, qui est devenu au début des années cinquante l'exemple de l'échec par persévérance dans l'erreur technique. La France s'est donc associée aux Britanniques pour combler le retard en brûlant les étapes et en passant directement au supersonique, l'avenir. On sait l'échec commercial que fut ce programme, doublé d'un gouffre financier. On ne trouve plus aucun projet de supersonique dans les cartons.

La France, seule ou en coopération, n'a plus construit d'avions long-courriers jusqu'à l'Airbus A340, mis en service en 1993. On peut dire qu'elle n'en a jamais construit jusqu'en 1993, sauf à titre expérimental et en dépensant inutilement des fortunes, avec huit Armagnac et seize Concorde (ce dernier en coopération), dont douze vendus pour un Franc symbolique. Ainsi, il aurait mieux valu, en France, écouter les pilotes qui manifestaient leur préférence pour l'avion terrestre dès la fin des années vingt et le début des années trente, ce qui aurait évité le désastre dans l'impasse des hydravions et aurait permis au pays de prendre beaucoup plus tôt sa place dans ce créneau. Il avait des années d'avance à cette époque ! Mais que pèse l'avis d'une poignée de pilotes, même d'un Mermoz, dans ce pays où le centralisme des pouvoirs est excessif, où la justice est aux ordres, où une élite de décideurs cooptés et formatés fait la navette entre les directions des entreprises privées et les cabinets ministériels et où les médias sont dans les mains des avionneurs et de leurs amis des divers conseils d'administrations ou dans celles de l'Etat (ce qui vaut pour l'AFP)...

[...]

Fin de citation.

AIRBUS

De nombreux pilotes ont manifesté leur désaccord dès la conception de la « nouvelle technologie Airbus », que **Boeing**, comme les autres avionneurs, **persiste ouvertement à ne pas suivre**, mais qui a été imposée par les institutions. Comme pour les hydravions. Toutefois, s'agissant d'Airbus, on a en outre exercé des pressions sur de nombreux pilotes. L'un d'eux a même été victime de méthodes totalitaires : campagne nationale et internationale de désinformation et de discrédit, acharnement malgré une grève déclenchée par ses collègues (!), nombreux enfermements en prison, torture en unité psychiatrique pour malades difficiles...

L'exemple du crash de l'Airbus AF447 Rio-Paris

L'enquête sur le drame de l'AF447 Rio-Paris s'est transformée en véritable affaire Dreyfus. Des magistrats hors-la-loi falsifient les faits et escroquent les familles de victime. Et... ils me font rechercher depuis plusieurs années pour m'enfermer après m'avoir condamné en 2012 à de la prison ferme dans un procès dont même le Soviet Suprême n'aurait pas voulu : une caricature digne des pires pays totalitaires.

Il apparaît de plus en plus qu'Airbus pourrait être dans une impasse technologique. En tout état de cause **des vies humaines sont très inutilement en danger**. Il suffit de suivre les liens de la page 8 de ce PDF pour le constater. On peut aussi se reporter aux appels figurant en pages 9 à 12.

./...

DES VIES HUMAINES TRES INUTILEMENT EN DANGER



Le dossier est dans les mains du procureur Molins (PDF, 3 pages, 182 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/procureur-molins-fiches-s-et-securite-aerienne-norbert-jacquet-5-septembre-2016.pdf>



Il est dans les mains du chef de l'Etat (PDF, 25 pages, 917 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/alain-jakubowicz-valls-hollande-et-airbus-norbert-jacquet-31-aout-2016.pdf>



Airbus est peut-être dans une impasse (PDF, 12 pages, 496 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/airbus-tout-seul-au-fond-du-cul-de-sac-norbert-jacquet-30-aout-2016.pdf>



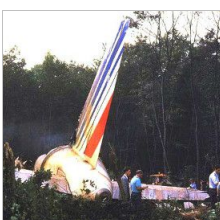
Tout cela est connu de la CEDH (PDF, 6 pages, 257 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/europe-democratie-et-cedh-norbert-jacquet-31-juillet-2016.pdf>



Tout cela est connu de l'European Aviation Safety Agency :

J'ai toujours informé l'EASA, qui sait en outre tout ce qu'on trouve sur le Web



Au commencement, dans les années quatre-vingt (PDF, 6 pages, 320 Ko)...

<http://franceleaks.com/hollande/convoque-comme-temoin-crash-aerien-norbert-jacquet-2-septembre-2016.pdf>

CRASH DE L'AF447 RIO-PARIS

RAPPEL DE QUELQUES FAITS

LES COMMANDES DE VOL

Ce qui figure en pages 10 et 11 de ce PDF est **connu de la justice depuis 2011**. Les images sont extraites du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011.

Les pages 10 et 11 de ce PDF ont pour seul objet de rappeler un problème avec les commandes de vol en faisant abstraction de toutes les autres causes du crash, entre autres l'absence de couplage des manches, l'absence de retour d'effort dans ceux-ci, les difficultés de gestion des manettes de poussée à crans fixes, la complexité des fausses informations délivrées à l'équipage par les systèmes de bord dès l'apparition de la première panne, les lacunes dans la documentation mise à disposition des pilote et le manque de formation et d'entraînement de ceux-ci résultant de la seule volonté du constructeur et des pouvoirs publics.

Pareillement, les conséquences du blocage de la sonde d'incidence gauche jusqu'à 50 secondes après le déclenchement des événements (pages 109, 110 et 114 du rapport précité du BEA) et celles résultant d'une possible panne dormante affectant la « vitesse verticale sélectionnée » (page 114 du rapport) ne sont pas analysées dans ce bref rappel de quelques faits qui sautent aux yeux.

Ces constatations sur les commandes de vol sont **connues de la justice depuis 2011**. Elles lui ont été plusieurs fois rappelées. Tout a en outre été publié sur le Web.

./...

LE DECLENCHEMENT DES EVENEMENTS : L'AVION A COMMENCE PAR PLONGER

Avant même la déconnexion du pilote automatique, puis de l'autopousée, l'avion a commencé à plonger. Sans intervention des pilotes.

La figure 1 ci-dessous est un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011. Cet extrait concerne l'assiette. On voit que l'assiette, stable à 3° environ, diminue rapidement à 0° (flèche rouge). Elle augmente ensuite en raison de l'intervention du pilote qui tire sur le manche en annonçant, conformément à la procédure, « *j'ai les commandes* ».

Ce constat de la plongée de l'avion se confirme à la lecture d'autres paramètres. Pour simplifier, je n'en retiens qu'un ici : les indications de l'altimètre (figure 2).

La figure 2 est un extrait de la page 93 du même rapport du 29 juillet 2011. L'avion perd près de 400 pieds en quelques secondes, passant de 35 000 pieds à 34 636 pieds, ce qui correspond à une mise en descente marquée. Un plongeon.

Le pilote a agi conformément à ce qui est répété durant la formation de base de tout pilote : en premier lieu toujours assurer la trajectoire. Cet impératif est asséné à tous les pilotes durant tous leurs stages et entraînements au cours de leur carrière. **EN PREMIER LIEU ASSURER LA TRAJECTOIRE !**

Accuser les pilotes d'avoir tiré sur le manche sans raison est un très grossier mensonge.

La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, ce jour, **27 septembre 2016**, cette pièce à conviction principale est toujours cachée aux familles de victimes. Elle ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.

FIGURE 1

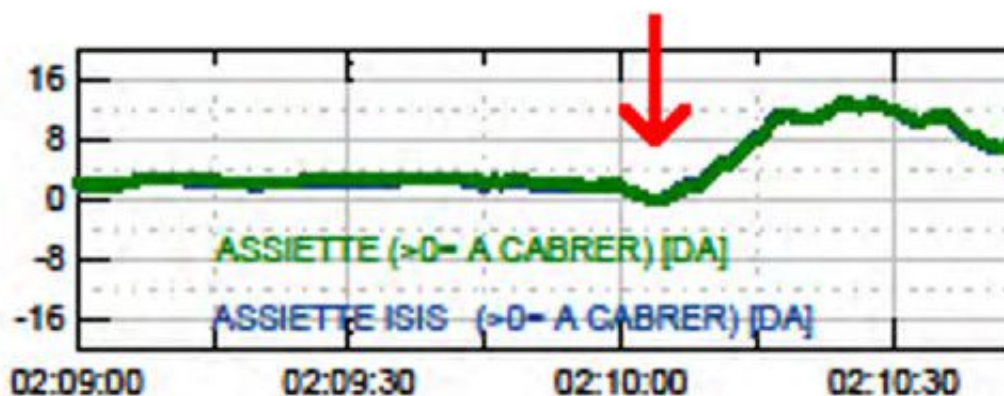


FIGURE 2

		et 5,3°.	
2 h 10 min 11	minimum (local) de 34 636 ft		Qu'est ce que c'est que ça ?
		La CAS ISIS passe de 270 kt à 73	

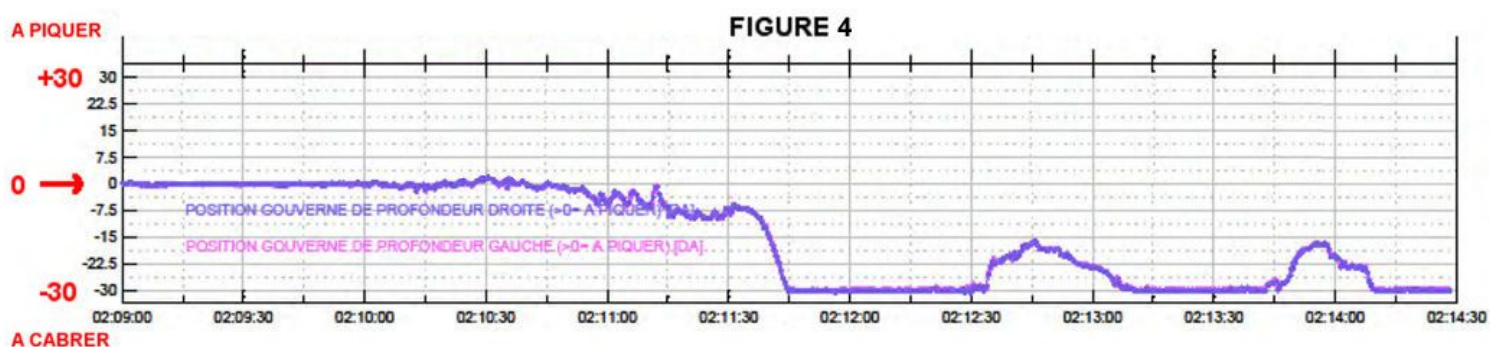
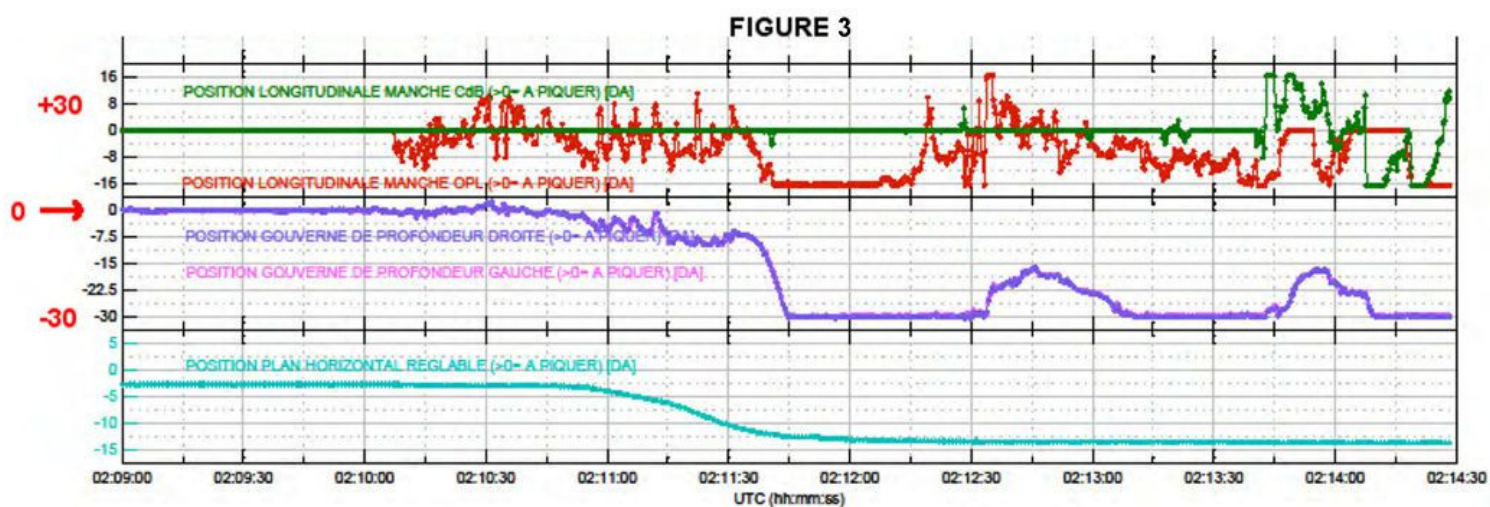
LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

En figure 3 ci-dessous se trouve un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011 (les ajouts rouges en marge sont de ma main). Cet extrait concerne les paramètres suivants : positions/mouvements des manches, positions/mouvements des gouvernes de profondeur et positions/mouvements du plan horizontal réglable (PHR). L'étude de ces paramètres permet de vérifier si les demandes des pilotes, en montée et en descente, ont été suivies d'effet par les systèmes.

Le BEA a présenté la courbe des gouvernes d'une manière biaisée (figure 3, les ajouts rouge en marge étant de ma main). Cette présentation ne permet pas de saisir immédiatement la réalité. La courbe des gouvernes aurait dû être présentée comme il a été fait en figure 4. Et la vérité saute aux yeux.

On constate en effet qu'à aucun moment les gouvernes ne sont allées « à piquer », malgré les demandes fréquentes et parfois appuyées des pilotes en ce sens. On constate même que ces gouvernes de profondeur partent d'elles-mêmes en butée « à cabrer » et y restent, ne s'éloignant momentanément de la butée que de très peu, malgré les actions des pilotes. On constate aussi que le PHR part lui aussi de sa propre autorité en butée « à cabrer ». Que pouvaient faire les pilotes ? Les commandes de vol ne répondaient plus !


La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, ce jour, **27 septembre 2016**, cette pièce à conviction principale est toujours cachée aux familles de victimes. Elle ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.



UNE CURIEUSE LETTRE DU PRESIDENT DE LA LICRA

Dans la lettre ci-dessous Alain Jakubowicz évoque une « affaire contre Norbert Jacquet ». Quels sont les protagonistes de cette affaire déjà en cours à Rennes ? Quel est l'objet du litige soumis au tribunal dans le cadre de cette procédure ? Quels motifs la LICRA invoque-t-elle pour intervenir ? On peut déjà comprendre que cette intervention ne tient pas en droit et que Jakubowicz en a conscience. Qui a informé Jakubowicz de ce procès en cours ? Qui l'a informé de la date de l'audience ?

Cette intervention de la LICRA a eu pour objet, et elle a effectivement permis, d'établir ensuite des faux et de faire usage de ceux-ci dans l'enquête judiciaire sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris. Elle permet en outre d'escroquer au sens du code pénal les familles de victimes dans la plus extrême douleur. Ses autres conséquences sont gravissimes : des morts inutiles, « stupides » qui s'accumulent par centaines.


licra
ligue internationale contre
le racisme et l'antisémitisme




Paris, le 16 juillet 2012

POUVOIR

Président
Alain Jakubowicz
Président - fondateur
Bernard Lecache
Présidents d'honneur
Jean Pierre-Bloch
Pierre Aidenbaum
Patrick Gaubert

Je soussigné Alain JAKUBOWICZ, né le 2 mai 1953 (Villeurbanne), intervenant en qualité de Président de la Ligue Internationale Contre le Racisme et l'Antisémitisme (LICRA), association régie par la loi de 1901, déclarée à la préfecture de police sous le numéro 46/8978 0013877, sise 42 rue du Louvre, 75001 PARIS, donne par la présente pouvoir d'ester en justice au nom de la LICRA à Maître Benoît ROUSSEAU, dont le cabinet est situé 6 rue Julien Videment, 44200 NANTES, dans l'affaire contre Norbert JACQUET.

L'affaire est appelée le 19 juillet 2012 devant le tribunal correctionnel de Rennes.


Alain JAKUBOWICZ
Président

Association fondée en 1927, dotée du statut consultatif auprès des Nations Unies
et du Conseil de l'Europe
siège central - 42, rue du Louvre - 75001 Paris
t. + 33 (0)1 45 08 08 08 | f. + 33 (0)1 45 08 18 18