



[Le Web général](#)



[Les vidéos](#)

TRANSPORTS
Air France : menace de grève d'un syndicat de pilotes

Le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France vient de déposer un préavis de grève pour les 27 et 28 mai afin d'obtenir la « réintégration » d'un ancien pilote de la compagnie, Norbert Jacquet.

[Les images](#)

COMMANDES DE VOL : DANGER (CRASHS AERIENS)

Airbus m'avait fait une belle publicité mondiale, mensongère il est vrai, en page 23 d'une brochure diffusée mondialement en mars 1991 : « *An Airbus Industrie response to allegations made in television programmes and other media* ».

Dans mon livre publié en 1994 je parle de cet épisode. En pages 2 à 4 du présent PDF on trouve sur ce point des extraits de ce livre (téléchargeable gratuitement à partir de la page : <http://jacno.com/an01.htm>).

Ce mensonge de 1991 a été rendu possible parce que des magistrats français ont rapidement accepté de servir la soupe à Airbus en falsifiant l'enquête sur le crash de Habsheim survenu en juin 1988 et en mettant tout en œuvre pour me démolir. Pour quel résultat ?

L'histoire mondiale de l'aéronautique m'a donné raison « sur toute la ligne ». Au prix du sang inutilement versé. Et ce n'est pas fini !

Dans mon livre je parle en premier lieu des commandes de vol des Airbus, reprenant ce que j'avais exposé au fil du temps les années précédentes (avec une grève en 1992). PDF (21 pages - 1,51 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/greve-pour-me-soutenir-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

S'agissant des falsifications dans l'enquête sur le crash de Habsheim j'ai contraint le ministre Louis Mermaz à la capitulation. Le ministre ne conteste plus avoir participé, comme auteur et comme complice au sens du code pénal, à des falsifications de preuves judiciaires. PDF (30 pages - 1,12 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/crash-habsheim-anacrim-il-faut-interroger-montebourg-norbert-jacquet-18-juin-2017.pdf>

L'état des lieux en décembre 2019 : <http://jacno.com/prov/aerien-etats-unis-europe-ou-est-lerreur.htm>

Des vies humaines sont toujours très inutilement en danger. Par centaines. Quelques compléments figurent en pages 5 et 6 du présent PDF.

/...

82

les choses sont parfaitement claires. L'incidence, durant les dernières secondes du vol, était bien de 10°». Grand silence ! Et j'ajoute : «Et vous pouvez constater que les menteurs sont livides et se taisent. Ils savent qu'ils ont perdu».

Lors de ces audiences d'appel, j'évoquerai également un document de mars 1991 d'Airbus Industrie. Rédigé en anglais et diffusé mondialement (médias, compagnies aériennes, associations de pilotes etc.), il est intitulé : *«L'accident de l'A 320 à Habsheim. La réponse d'Airbus Industrie aux déclarations faites dans des programmes télévisés et dans d'autres médias».*

Enfinement, Airbus Industrie intervient à nouveau publiquement, contrairement à ce qu'avait annoncé M. Pierson en novembre 1990. Les vingt premières pages de ce document contiennent des généralités et constatations diverses. Enfin, en page 22, Airbus annonce la couleur : *«Des déclarations ont été faites par différents media et/ou des particuliers, dans divers pays [...] Ces déclarations, et d'autres, sont traitées point par point dans les pages suivantes».* Suit un sommaire des sujets qui vont être traités *«point par point».* Le quatrième point est intitulé *«les gouvernes n'ont pas suivi les ordres du commandant»* (voir annexe 7).

Enfin une réponse d'Airbus Industrie sur les commandes de vol. En mars 1991. Alors que la polémique fait rage depuis juillet 1988. En page 23, Airbus rappelle, en gros caractères, que le ministre Delebarre a engagé un procès en diffamation contre Asseline et moi (voir annexe 7). J'attendais la réponse d'Airbus, sur les commandes de vol, avec d'autant plus d'intérêt.

Rien. Rien du tout. Pas un mot. Airbus ne revient pas sur les commandes de vol. Ce chapitre est escamoté. J'apprendrai rapidement que cet «oubli» était volontaire et que, à Airbus, on avait préféré ne pas répondre sur ce point, plus que brûlant, concernant les commandes de vol. Parce que la bataille était perdue d'avance. Airbus ne pouvait apporter aucune réponse technique sans se ridiculiser dans les milieux aéronautiques internationaux.

Annexe N° 7

The A320 Habsheim accident

**An Airbus Industrie response to allegations
made in television programmes
and other media**

March 1991

Dossier diffusé mondialement par Airbus Industrie (compagnies aériennes, media, associations et syndicats de pilotes...). Ci-dessus : couverture.
Pages suivantes : page 22 et 23 du document.

Page 22 : Airbus annonce qu'il veut répondre point par point à certaines déclarations. Avec la liste des sujets.

Page 23 : Airbus rappelle le procès du ministre contre Michel Asseline et moi.
(Cf. page 82).

Criticisms of the Final Report

Statements have been made by various media in several countries and/or by individuals. The individuals include Mr Michel Asseline, the captain of the accident aircraft; Mr Christian Roger, Pilot with Air France and member of the SNPL; and Mr Ray Davis, a freelance aircraft accident consultant. These statements, and others, are dealt with individually in the following pages:

- The DFDR and CVR have been tampered with
- To get the results on the DFDR the laws of physics needed to be changed
- The barometric altimeter was reading incorrectly
- ← • The flight controls did not follow the captain's orders
- The engines did not respond to the captain's demand for full power
- The tree height, at impact differs, indicating an engine failure

316.0104/91 page 22

(Cf. page 82).

198

Annexe N° 7 (suite)

Has the DFDR been tampered with ?

The claims reviewed on the following pages are occasionally combined to create an accusation that the DFDR trace has been manipulated ...

- Taken in the context in which it has been inferred and with the knowledge that the final print-out has no gaps or areas of incoherent data, tampering with the DFDR must mean that some of the data has been changed.

The allegation that the DFDR had been tampered with was considered sufficiently serious to have caused the Government Minister responsible for the Investigating Authorities to have sued Mr Asseline and Mr Norbert Jacquet, also a former Air France pilot, for public defamation.

The court pronounced its decision on Monday 29th January 1991. Mr Asseline and Mr Jacquet were both found guilty of defamation, were fined, ordered to pay costs of the proceedings and are required to publish the judgement in five national French newspapers. Both defendants have appealed the decision.

316.0104/91 page 23

(Cf. page 82).

Annexe N° 7 (suite)

199

TIC-TAC, TIC-TAC...

Doit-on attendre un nouveau crash aérien qui aurait dû être évité ? Il ne s'agit pas de Boeing, mais d'Airbus. Et c'est à voir, à revoir, depuis les années quatre-vingt à la lumière de ce qu'il se passe aux Etats-Unis avec le Boeing 737 MAX : un grand déballage public, une véritable « opération mains propres ». On commence à atteindre un sommet avec le débarquement sans ménagement de Muilenburg, patron de Boeing, le lundi 23 décembre, faisant suite à plusieurs départs forcés, tant chez Boeing qu'à la FAA, le régulateur américain. Un récent événement méritait bien d'être signalé dans le présent PDF. Il s'agit d'un article du 25 décembre du Wall Street Journal titré « *Le nouveau PDG de Boeing a pour priorité de renforcer la coopération avec la FAA* ». Lien vers l'article (dont le début figure en page suivante du présent PDF) :

<https://www.wsj.com/articles/boeings-new-ceo-to-focus-on-faa-cooperation-11577269800>

Dave Calhoun, le nouveau patron, cherche à résorber les dissensions avec le régulateur. Les trois premiers paragraphes de l'article figurent en page suivante du présent PDF. On peut lire (1er §) que, lorsque Calhoun a appelé le chef de la FAA, il a délibérément tenu des cadres de Boeing à l'écart et que (3ème §) le défi le plus immédiat auquel est confronté Calhoun est de convaincre la FAA que Boeing sera franc et coopératif dans la remise des informations visant à vérifier les correctifs des commandes de vol pour la flotte immobilisée des 737 MAX.

Tout l'article concerne les commandes de vol du 737 MAX, les magouilles internes à Boeing pour en arriver à la situation actuelle concernant cette machine et les décisions à prendre pour assurer l'avenir.

Et en Europe ?

Qu'en est-il en Europe ? Commandes de vol (et divers automatismes) ? Sécurité aérienne ? Les solutions sont d'une grande simplicité : la corruption à grande échelle faisant des ravages en Europe, en premier lieu en France, les problèmes des commandes de vol et de divers automatismes sont résolus depuis les années quatre-vingt en falsifiant les enquêtes administratives et judiciaires, en exerçant de très lourdes pressions sur ceux qui s'inquiètent et en usant des pires méthodes à l'encontre du pilote qui résiste à ces pressions. Il en va ainsi depuis les années quatre-vingt et cela continue. Rien ne change. L'enquête sur le drame du vol AF447 Rio-Paris (228 morts) est une fumisterie visant à tenter de cacher un grave problème affectant les commandes de vol. Par comparaison l'affaire Dreyfus fait pâle figure. PDF (18 pages - 1,1 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/un-non-lieu-indigne-dune-democratie-af447-norbert-jacquet-17-octobre-2019.pdf>

L'Europe reste dans l'attente d'un nouveau bain de sang inutile.

Tic-tac, tic-tac...

./...

The Wall Street Journal, 25 décembre 2019 (trois premiers paragraphes)

THE WALL STREET JOURNAL.

Home World U.S. Politics Economy **Business** Tech Markets Opinion Life & Arts Real Estate

BUSINESS

Boeing's New CEO to Focus on FAA Cooperation

Dave Calhoun seeks to ease friction with regulators as 737 MAX grounding persists



Dave Calhoun plans to mend Boeing's tattered relations with regulators, according to people who know him. PHOTO: CHRISTOPHER GOODNEY/BLOOMBERG NEWS

By *Andy Pasztor, Doug Cameron and Alison Sider*

Updated Dec. 25, 2019 7:05 pm ET

🔖 SAVE 🖨️ PRINT 🗨️ TEXT

When Dave Calhoun called the head of the Federal Aviation Administration on Monday, the incoming [Boeing Co.](#) [BA -0.74%](#) ▼ chief executive officer purposely left other executives off the line.

That personal approach, highlighting the importance of the relationship and Mr. Calhoun's desire to start off on the right foot, marks the first step in his strategy to reset the plane maker's troubled dealings with regulators, people who know him said.

The most immediate challenge confronting Mr. Calhoun, who is 62 years old and [takes over Jan. 13](#), is persuading FAA policy makers that Boeing will be more reliable and cooperative in providing data to verify flight-control fixes for the grounded 737 MAX fleet. That would mean abandoning his predecessor Dennis Muilenburg's [prodding of the agency over many months](#) to accelerate vetting of the proposed software fix.

AERIEN : OMERTA ET FALSIFICATIONS



Date de l'image : mai 2018 © 2019 Google

A gauche : Dugny, cité l'Eguiller le long du mur d'enceinte de l'aéroport du Bourget - A droite : entrée de l'aéroport, porte K



**Le Bourget :
DC-3 F-BFGV du SGACC
devant le hangar du SGACC
(début des années soixante)**

L'aviation, je suis tombé dans la marmite à ma naissance en 1950. A Dugny, enclavé entre les pistes du Bourget, où j'ai passé toute mon enfance (dans les immeubles en briques rouges le long de la piste Nord-Sud, à l'extrémité sud), à quelques centaines de mètres du hangar du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, devenu la Direction générale de l'aviation civile, où travaillait mon père. La suite est à lire dans un PDF qui donne les précisions utiles sur ma connaissance des milieux de l'aéronautique depuis les années cinquante (PDF - 8 pages - 818 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/aerien-omerta-et-falsifications-norbert-jacquet-15-mars-2019.pdf>

On peut ajouter que mon père a été breveté mécanicien avion (militaire) sur Breguet 14 en 1934 (l'avion avait été retiré du service peu avant mais il était encore utilisé pour la formation).

* * *