



[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](#)

LE BEL AVEU DE JEAN PINET (EX-AIRBUS)

La communauté aéronautique mondiale est en train de me donner raison :

<http://jacno.com/prov/la-planete-est-elle-en-train-de-me-donner-raison.htm>

Et même du côté d'Airbus, maintenant, on officialise le fait que j'ai raison depuis les années quatre-vingt :

« Il y a 40 ans, nous avons fait l'erreur de penser que les automatismes et les procédures allaient résoudre tous les problèmes »

ACF - CONCORDE - FACTEURS HUMAINS - PINET

En recevant la Grande médaille de l'Aéro-club de France, Jean Pinet, le pilote d'essais qui fit franchir le mur du son pour la première fois à Concorde (1er octobre 1969), a délivré un discours sur l'évolution du métier de pilote de l'aviation de transport d'une incroyable lucidité.

12.02.2019 par GIL ROY



Jean Pinet

/...

Jean Pinet, ex-pilote d'essais Airbus, créateur du centre de formation de cet avionneur, vient de reconnaître devant un « aréopage de professionnels de l'aéronautique » l'erreur d'Airbus **et des pouvoirs publics** commise il y a quarante ans. Extraits d'un article de Gil Roy, d'Aerobuzz :

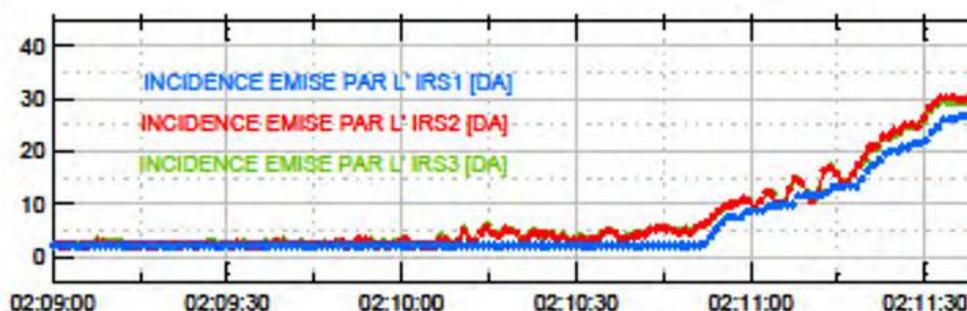
Et cette évolution ne lui plaît pas. « *A vrai dire, je crains d'en porter une part de responsabilité car j'ai été l'un des premiers ingénieurs de formation de base à devenir pilote d'essais, en 1958.* », a-t-il admis devant l'aréopage de professionnels de l'aéronautique réuni dans les salons de l'Aéroclub de France. C'est lui en effet qui au début des années 1970 a créé Aéroformation, le centre de formation d'Airbus qui deviendra par la suite Airbus Training. Il fait partie de ceux qui ont écrit la doctrine d'Airbus. Avec le recul, il est critique. « *Il y a 40 ans, nous avons fait l'erreur de penser que les automatismes et les procédures allaient résoudre tous les problèmes [...] les analyses d'incidents et d'accidents nous laissent atterrés devant leurs causes statistiquement improbables. En conséquence, on assiste à un retour lent et incertain vers des valeurs négligées, comme le pilotage manuel.* »

Article d'Aerobuzz :

<https://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/il-y-a-40-ans-nous-avons-fait-l-erreur-de-penser-que-les-automatismes-et-les-procedures-allaient-resoudre-tous-les-problemes/>

J'ai pour ma part relevé au fil du temps (tout est sur le Web) tous les faits qui montrent ce « *retour lent et incertain vers des valeurs négligées, comme le pilotage manuel* » ! Surtout, **j'avais dès les années quatre-vingt prévu et annoncé cette erreur commise par Airbus et les institutions**. Il suffit de se reporter aux articles de presse et aux émissions de télévision de cette époque et de lire mon livre publié en 1994 pour le constater (tout est sur le Web). Il convient de souligner qu'après un premier préavis de grève en 1991, une grève coûteuse a été déclenchée en 1992 par le syndicat majoritaire de pilotes SNPL pour me soutenir, avec préavis au ministre des Transports. La suite, jusqu'à ces derniers jours, a démontré avec éclat à quel point j'avais vu juste. **Des catastrophes auraient été évitées si on m'avait écouté.**

LES PROCHAINS CRASHS INUTILES SONT ANNONCES



Graphique page 114 du rapport N°3 du BEA du 29 juillet 2011

Persévérer dans les mensonges et les falsifications conduira inmanquablement à plusieurs crashes inutiles. Ce qu'il se passe dans l'enquête sur le vol AF447 Rio-Paris, entre autres, en livre un parfait exemple :

<http://jacno.com/prov/sondes-dincidence-aoa-af447-rio-paris-que-fait-la-justice.htm>

Et il ne s'agit que d'un simple exemple...

./...

MA SECURITE PERSONNELLE

En marge de l'affaire du crash de l'Airbus A 320 **Un pilote d'Air France porte plainte pour subornation de témoin**

aine de membres. En 1985 déjà, Norbert Jacquet avait mis en cause, par écrit, la formation des pilotes à Air France ainsi que certains fonctionnements de l'aviation civile en évoquant la possibilité d'accidents.

Après le crash de l'Airbus à Habs-

Quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 : « *En 1985 déjà,...* »

Trois PDF sont présentés ci-dessous. Un seul suffit pour comprendre, même si tout venait à disparaître du Web et si je venais à subir le même sort (enfermement ou autre cause). Ces PDF sont présentés par ordre inversement chronologique de création, qui correspond également à l'ordre de taille croissante. Je peux donc dire : « Lisez le premier, c'est simple et c'est suffisant. Vous pouvez compléter avec le deuxième. Et vous disposez même d'un troisième ». N'hésitez pas à enregistrer et sauvegarder ces PDF « farcis » de documents. Il s'agit de sécurité aérienne. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

LE PREMIER. Il présente les documents démontrant sans contestation possible que Thibault de Montbrial, avocat de familles de victimes du drame du vol AF447 Rio-Paris, est tout simplement payé par Airbus pour blanchir l'avionneur toulousain et tenter de parvenir à un non-lieu (18 pages - 1,31 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/gabegie-meurtriere-af447-rio-paris-norbert-jacquet-21-septembre-2018.pdf>

NB : Les deux PDF dont les adresses URL sont indiquées ci-dessous datent un peu. Il ne prennent pas en compte tout ce qui est intervenu depuis novembre 2017 pour le « DEUXIEME » et février 2017 pour le « TROISIEME ».

LE DEUXIEME. On y trouve tous les documents utiles pour comprendre dans le détail que l'enquête sur le crash du vol AF447 Rio-Paris est une fumisterie. La présentation est moins soignée que pour le premier. **Il y manque de nombreux documents importants apparus depuis novembre 2017** (87 pages - 4,88 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-rio-paris-la-france-ne-sent-pas-bon-norbert-jacquet-30-octobre-2017.pdf>

LE TROISIEME. C'est « la totale » depuis plus de trente ans. Il est très brouillon et quelque peu en vrac. Je m'en explique dans sa première page. Son contenu date de février 2017 et **il y manque donc de nombreux documents importants produits depuis février 2017** (213 pages - 11,1 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/les-explications-long-norbert-jacquet-7-mai-2017.pdf>

* * *