



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

MICHEL POLACCO... MERCI !

LADEPECHE.fr Recherche sur le site

vendredi 10 novembre, 09:19, Saint Léon

[GRAND SUD](#)
[FRANCE - MONDE](#)
[FAITS DIVERS](#)
[ÉCONOMIE](#)
[SPORTS](#)
[SANTÉ](#)
[TV-PEOPLE](#)
[LOISIRS](#)

Comment voyez-vous l'aviation de demain, y aura-t-il toujours des pilotes ?

Si on veut un jour supprimer les pilotes des avions, la transition va être très longue car il va falloir s'assurer qu'on ne dégrade pas la sécurité mais au contraire qu'on l'augmente. Le transport aérien que nous connaissons aujourd'hui, avec des avions qui sortent de chaîne à **Toulouse**, fournit des appareils qu'on va voir voler dans 20 ans et 30 ans encore. Dans 50 ans, on verra voler les avions qui sortiront dans 10 ans des usines et qui ressembleront un peu moins à ce qu'on connaît aujourd'hui. Avant d'enlever les pilotes, on passera à un pilote, puis peut-être à un pilote au sol.

Accédez à 100% des articles locaux à partir d'1€/mois

Êtes-vous prêt personnellement à monter dans un avion sans pilote ?

Non.

Recueilli par Sophie Vigroux

Conclusion d'une interview de Michel Polacco publiée le 9 novembre 2017

Article complet : <https://www.ladepeche.fr/article/2017/11/09/2681174-michel-polacco-avion-est-moyen-transport-devient-plus-chaque-jour.html>

Les propos de Polacco sont à rapprocher de ce qu'il se disait dans les années quatre-vingt au moment de l'arrivée de la « nouvelle technologie Airbus » : « *Dans dix ans les avions seront entièrement automatiques... Les ordinateurs des Airbus corrigent les erreurs des pilotes... Les pilotes ne servent plus à rien... Le cerveau des Airbus remplace celui des pilotes...* ». Quelques brillants commentateurs des médias ont même écrit au sujet de ces nouveaux Airbus : « *l'équipage pourrait être composé d'un pilote et d'un chien : le pilote pour nourrir le chien, le chien pour mordre le pilote si celui-ci veut toucher à quelque chose.* »

Polacco sait parfaitement à quoi s'en tenir sur les éternels mensonges et falsifications dans les enquêtes sur les crashes aériens. Il sait tout de mon affaire et de ce que je subis depuis 1988. Il sait qu'on trouve beaucoup de choses sur mon site Web. Il sait parfaitement que l'enquête sur le drame du vol AF447 est une caricature d'affaire Dreyfus. Il sait ce qu'on trouve à ce sujet dans la suite du présent PDF.

AF447 RIO-PARIS : QUATRE POINTS ESSENTIELS

Airbus : des questions et des morts



Les dirigeants d'Airbus, qui persistent à ne pas vouloir admettre certaines erreurs, bénéficient de la plus grande bienveillance. Au prix fort : des morts inutiles par centaines. Et rien ne change alors qu'Airbus se trouve vraisemblablement dans une impasse technologique. Deux images font sauter aux yeux cette réalité :

<http://jacno.com/prov/crashes-aeriens-deux-images-suffisent.htm>

Etienne Lichtenberger, « dirigeant responsable » très activement protégé



Etienne Lichtenberger, « dirigeant responsable de la Sécurité » à Air France, et quelques uns de ses amis corrompus sont très activement protégés. La caricature prend une telle ampleur que l'affaire vire au **gag sinistre** qui pourrait devenir politique :

<http://jacno.com/prov/af447-attention-au-front-national.htm>

Thibault de Montbrial, avocat corrompu



Montbrial, avocat de familles de victimes parties civiles, touche de l'argent d'Airbus par l'intermédiaire de Bernd Gans, actionnaire allemand de cet avionneur et membre de la « nomenklatura des pontes de l'aéronautique ». Tous les documents utiles sur ce point sont disponibles à partir d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/af447-rio-paris-thibault-de-montbrial-avocat.htm>

N'EN JETEZ PLUS !



Le 8 novembre 2017 l'agence Reuters a révélé des dysfonctionnements angoissants au sujet de l'Airbus A400M et des petits secrets de l'aérien. « **Crash A400M : Airbus au courant d'une faiblesse logicielle** ». « **Airbus et l'EASA avaient été prévenus fin 2014...** ». C'est à lire à partir d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/n-en-jetez-plus.htm>

UN PDF RECAPITULATIF SUR L'AF447 RIO-PARIS

Tous les documents judiciaires essentiels sont regroupés, un peu « en vrac », dans un PDF qui commence en outre à dater un peu. Les derniers documents marquants n'y figurent pas. PDF (87 pages - 4,88 Mo) :

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

CORRUPTION GENERALE ET SECURITE AERIENNE

Aérien : corruption à grande échelle

Dans l'aérien la corruption générale constitue la principale méthode de gestion, en premier lieu pour ce qui concerne les accidents et les incidents graves. Les conséquences en sont dramatiques : les morts inutiles s'accumulent par centaines. La corruption dans l'aérien c'est, entre autres :

- emplois fictifs, notamment à Air France, de femmes et d'hommes politiques et/ou de membres de leur famille et/ou de leurs collaborateurs et de divers « consultants » et autres « conseils » (il semble toutefois que du côté des ministres, du staff élyséen et de membres de cabinets ministériels, cette pratique soit devenue beaucoup moins courante au cours de ces dernières années),
- distribution à grande échelle de billets d'avion gratuits, y compris à des magistrats à l'occasion,
- subventions par l'Etat à des organisations dont les dirigeants, magistrats et avocats, participent directement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- distribution de médailles de la Légion d'honneur, en guise de remerciement, à ceux qui participent directement ou indirectement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- multiplication de passe-droits et d'actions de favoritisme, au sein des institutions et hors de celles-ci (médias audiovisuels, « presse écrite », édition...), en faveur de quiconque est susceptible de rendre service dans le cadre des enquêtes falsifiées sur les accidents aériens,
- accessoirement, pressions sur les médias au moyen des budgets publicitaires.

Sécurité : l'aérien doit-il rester une exception ?

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 des Galaxy Note 7 de Samsung constituent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé.

Le 14 juillet 2017 Reuters-Washington a indiqué que « *Honda a annoncé vendredi le rappel d'environ 2,1 millions de véhicules à travers le monde en raison de problèmes de batteries... L'objectif de ce rappel est de corriger un problème de capteurs de batteries, dont l'attache pourrait ne pas être suffisamment étanche pour empêcher l'humidité de pénétrer et de rouiller ces pièces, avec un risque d'incendie du moteur à la clé. Aucune blessure n'a jusqu'à présent été signalée en raison de ce problème.* »

Le 16 octobre 2017 les médias ont annoncé que Mercedes rappelait un million de véhicules pour un problème d'airbag, 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 ?