

[Le Web](#)[Les vidéos](#)

POURRITURE - ETERNITE

Le titre peut paraître curieux mais on comprendra ce qu'il en est à la lecture des documents présentés.

Depuis 1988 la France s'acharne contre moi en usant de méthodes dignes de certains pays totalitaires. La Cour européenne des droits de l'homme a apporté un soutien actif à la France. J'ai passé le quinquennat de Hollande en cavale, recherché pour être enfermé. Et cela continue ! Quels sont les motifs de cette vindicte ? Pour quel résultat ? Quelques éléments de réflexion figurent dans la suite du présent PDF. Bonne lecture !

Pages 1 à 9 : merci pour les soutiens et les hommages.

Pages 10 à 16 : livre « Transport aérien : le dossier noir » (paru en 2006).

Pages 17 et 18 : les engagements du président du TGI de Paris.

Pages 19 à 22 : livre « Le vol MH370 n'a pas disparu » (paru en 2016).

Pages 23 à 25 : **un livre et son contexte me donnent raison** (livre paru en 2017).

Page 26 : quelques corrompus notoires.

Page 27 : un peu plus sur l'AF447 Rio-Paris.

Pages 28 à 33 : **Polacco, Lamy, AFP, Jakubowicz, Marnet-Cornus...** tous me donnent raison !

Pages 34 à 36 : sécurité personnelle ; corruption générale et sécurité aérienne ; aviateurs et magistrats.

MERCI POUR LES SOUTIENS ET LES HOMMAGES

En pages 2 à 9 figurent des documents présentés par ordre inversement chronologique.

Quelques personnes impliquées à divers titres me soutiennent et me rendent hommage. Parfois en des termes très élogieux.

Gérard Arnoux, qui me connaît bien et sait ce que je subis, et tous ceux dont les témoignages figurent ci-après, eux aussi parfaitement informés, conservent le silence à mon sujet auprès des tiers, notamment du côté de la justice et des médias. Pourquoi ? Si ces gens-là avaient parlé, la vérité sur certains crashes ne serait plus cachée et la sécurité aérienne y gagnerait. Des accidents auraient été évités. Ont-ils peur ?

Parmi ces témoignages, il convient de retenir plus spécialement celui de **Maarten Van Sluys**, directeur de l'association brésilienne **AFVV447** des familles de victimes du crash de l'AF447 Rio-Paris et membre très actif de l'association allemande **HIOP** des familles de victimes. Maarten Van Sluys est en relation permanente avec **Gérard Arnoux**, qu'il présente régulièrement comme son ami, par exemple le 29 mars 2015 (« *meu amigo* ») sur le compte Facebook des victimes brésiliennes du crash du Rio-Paris (ceci ne signifie pas que je fais miennes les thèses d'Arnoux sur le crash de la Germanwings, je n'ai pas assez d'éléments en main pour juger) :

Familiars e amigos das 228 vitim...
Groupe fermé

Membre ▼

Discussion | Membres | Évènements | Photos | Fichiers


Maarten Van Sluys
14 h · Belo Horizonte

As incoerências da versão oficial da tragédia da Germanwings. O piloto em atividade da Air France e meu amigo Gerard Arnoux fala sobre o tema. Trata-se de mais do mesmo do BEA que existe tão somente para proteger os interesses da indústria aeronáutica francesa (leia-se : Airbus)

http://www.lavenir.net/cnt/DMF20150328_00624915



Crash de l'Airbus: des incohérences relevées dans la version officielle

Alors que l'enquête sur le crash de l'Airbus A320 se dirige désormais vers la personnalité d'Andreas Lubitz, un ancien commandant de bord a relevé...

LAVENIR.NET

J'aime · Commenter · Partager

INFO
MEM
+ A
Invit
DES
This
worl
F... A
CRÉ
Grâc
pouv
facile
votre
Cr
SUG

Maarten Van Sluys (voir présentation en page précédente). Je l'ai rencontré à deux reprises les 31 mai et 1er juin 2010 à l'occasion de son passage en France. Je présente quatre messages de Maarten Van Sluys, le plus intéressant étant celui du 25 janvier 2011 (page 5 du présent PDF), dans lequel il confirme qu'il m'a rencontré.

Message du 25 janvier 2014 de Maarten Van Sluys :

Boîte de réception

Maarten Van Sluys a

Plus

Maarten Van Sluys a publié sur votre journal

Facebook

jan 25 à 3h04 AM

À Norbert Jacquet,

facebook



Maarten Van Sluys a publié sur votre journal

«Norbert, receive my special hugs for this occasion. All the best things to you my dear friend !!!! Regards»

Répondez à ce message pour commenter cette publication.

Afficher la publication

Ce message a été envoyé à norbertjacquet@yahoo.fr. Si vous ne souhaitez plus recevoir ces messages de la part de Facebook, veuillez vous [désabonner](#).

Facebook, Inc., Attention: Department 415, PO Box 10005, Palo Alto, CA 94303

/...

Message du 25 janvier 2013 de Maarten Van Sluys :

Maarten Van Sluys a publié sur votre journal

Ven, 25 jan. 2013 à 5:02

facebook



Maarten Van Sluys a publié sur votre journal

«Norbert, receive my best wishes for your birthday ! Many thanks for all you 've been doing so far. We must be proud of people like you (very few today....) »

Répondez à ce message pour commenter cette publication.

Afficher la publication

Ce message a été envoyé à norbertjacquet@yahoo.fr. Si vous ne souhaitez plus recevoir ces messages de la part de Facebook, veuillez [vous désabonner](#).

Facebook, Inc., Attention: Department 415, PO Box 10005, Palo Alto, CA 94303

Message du 25 janvier 2012 de Maarten Van Sluys :

nes, des lieux ou d'autres choses




Norbert

Accueil

Ret



Maarten Van Sluys ► **Norbert Jacquet**

25 janvier 2012 · Justinópolis, Minas Gerais, Brésil ·

Dear Norbert, all the best wishes for your birthday. I wish you always much positive energy, sense of freedom and peace. I indeed admire you as person who carries the ideal of justice and righteousness with you. Regards !!!!!

[Voir la traduction](#)


J'aime


Commenter



Votre commentaire...




Message du 25 janvier 2011 de Maarten Van Sluys :

Bonjour, [norbertjacquet@yahoo.fr](#) | [Déconnecté](#) | Déconnexion

Nouveautés Boîte de réception 2193 mails X Maarten Van Sluys vous X

Supprimer Répondre Faire suivre Télécharger Up Spam Déplacer Imprimer Actions

Maarten Van Sluys vous a envoyé un message sur Facebook...

De : Facebook <fbmessage+z6tjoca6@facebookmail.com> [Ajouter dans les contacts](#)
 À : Norbert Jacquet <norbertjacquet@yahoo.fr>

facebook

[Maarten](#) vous a envoyé un message.

 **Maarten Van Sluys** 25 de janeiro de 2011 às 17:28

Objet : Special Greetings to a Hero !

Dear Norbert, receive my personal greetings for your birthday. I have reading everything you wrote since I met you. Such a nice and sincere person ! You deserve all the best. Your fight for freedom of expression and for the truth has led myself to the same way. As long as we have people like you on this earth THERE WILL BE A CHANCE.

Pour répondre à ce message, cliquez sur le lien suivant :
http://www.facebook.com/n/?inbox%2Freadmessage.php&t=1590896735779&mid=3a8a2f4G43b12c80G229773eG0&bcode=R8wZs&n_m=norbertjacquet%40yahoo.fr

Retrouvez des contacts de votre carnet d'adresses [Yahoo!](#) sur Facebook !

Le message a été envoyé à norbertjacquet@yahoo.fr. Si vous ne voulez plus recevoir ces courriers électroniques de Facebook à l'avenir, veuillez cliquer sur le lien ci-dessous pour vous désabonner. <http://www.facebook.com/o.php?k=521913&u=1135684736&mid=3a8a2f4G43b12c80G229773eG0> Facebook, Inc. P.O. Box 10005, Palo Alto, CA 94303

./...

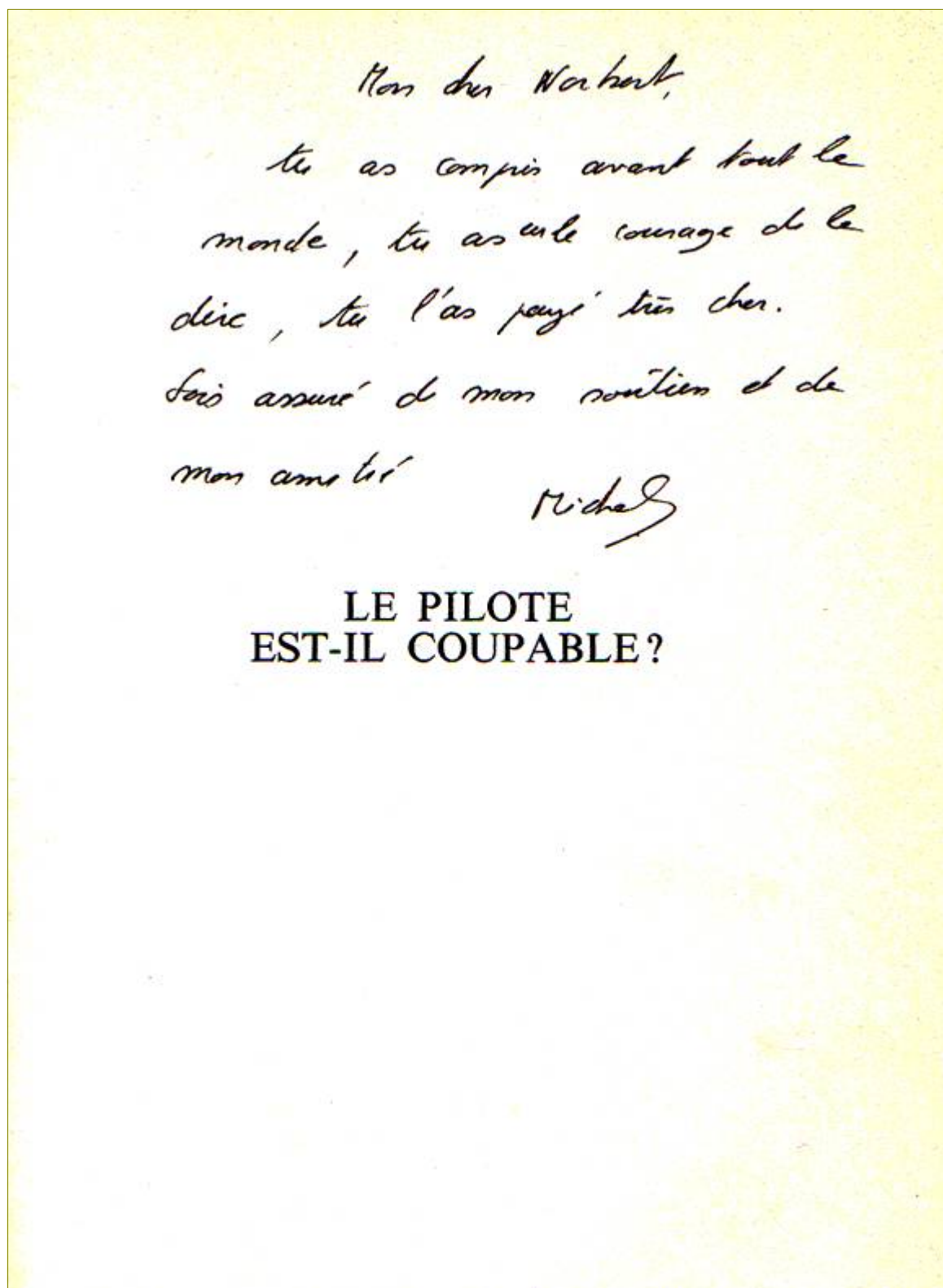
François Nénin et Henri Marnet-Cornus, auteurs du livre **Le dossier noir du transport aérien** publié en mars 2006 (des précisions sur ce livre figurent en pages 10 à 14 du présent PDF). Dédicace de leur livre :

Cher Norbert,
Voici le dossier noir du
transport aérien ... celui
que tu as ouvert avec
beaucoup de courage en
1988 -
Nous sommes à tes côtés
François

Nous avons espéré te rendre
honneur. Ton courage nous
a soutenu la voie

Bien amicalement,
Henri

Michel Asseline, auteur du livre **Le pilote est-il coupable ?** (octobre 1992). Dédicace de son livre :



Jean-François Gueullette, un ponté socialiste, conseiller du président Mitterrand au moment de la grève pour me soutenir les 27 et 28 mai 1992 avec préavis au ministre Jean-Louis Bianco (sur cette grève et ce qui a précédé voir en page 23 du présent PDF) :



J'atteste, Jean François GUEULLETTE, né le 14 août 1951, de nationalité française, et demeurant à Troy les Portineaux (92130) A.III - 44, rue D'Ereux, Secrétaire Général du Groupe Parlementaire Socialiste de l'Assemblée Nationale, -certifie connaître -. Norbert Jacquet depuis 1980.

J'atteste sur l'honneur de ses qualités de sincérité, d'honnêteté et de générosité

Cette attestation est destinée à être versée en justice, et je sais qu'un faux témoignage peut entraîner des sanctions pénales

Fait à Troy les Portineaux, le 15 février 1987

Gueullette

Dominique Ruffieux, épouse de Jean-François Gueullette (voir page précédente) :



époux GUEULETTE

Je, soussignée, Dominique RUFFIEUX, née le 2 d'ombre 1948, de nationalité française, demeurant à ISSY LES MOULINEAUX (92130) - Digne n° 111- 44 rue d'Evran, employée d'un cabinet de courtage d'assurances certifie connaître Monsieur Norbert JACQUET depuis l'année 1968.

Il fut le témoin de mon mariage le 20 février 1982.

J'atteste sur l'honneur de ses qualités de droiture, d'honnêteté et de générosité peu communes.

Cette attestation est destinée à être versée en justice et je sais qu'un faux témoignage peut entraîner des sanctions pénales.

Fait à Issy les Moulinaux, le 15 février 1988

 Ruffieux

LIVRE : « TRANSPORT AERIEN : LE DOSSIER NOIR »

Notice distribuée en janvier et février 2006 à tous les libraires et aux médias. Extrait (marquage rouge) : « L'aviation civile est aussi une histoire d'omerta. Ceux qui parlent à découvert sont sacrifiés. Exemple en ce sens, l'incroyable histoire de Norbert Jacquet, cet ancien pilote d'Air France que l'on a fait passer pour dément au nom de la raison économique. Après l'accident de Habsheim en 1988, il avait dénoncé les graves carences techniques des Airbus en pleine guerre commerciale contre Boeing. 16 ans après, il est devenu... clochard. »

Y a-t-il un pilote dans l'avion ?

TRANSPORT AÉRIEN : LE DOSSIER NOIR

Genre : **document**
Parution : **9 mars 2006**
Format : **150 x 230**
Pagination : **300**
CLIL : **2341 (01)**
ISBN : **2-35076-017-0**
EAN : **9782350760179**
Prix public : **19 €**

le contenu du livre

Statistiques à l'appui, l'avion est couramment présenté comme le moyen de transport le plus sûr au monde.

Après le dernier été « pourri », qui a connu 7 crashes et plus de 500 morts, des compagnies comme la West Caribbean, prises dans une logique commerciale de rentabilité obsessionnelle ont démontré qu'elles pouvaient faire passer les préoccupations liées à la sécurité des passagers après celles du profit ; et ce avec la complicité objective des pouvoirs publics censés encadrer le transport aérien.

Pressions et menaces sur les pilotes, maintenance négligée, crashes évités de justesse, contrôles quasi inexistantes, détournements de fonds, affairistes à la tête des compagnies, licences de complaisance et affrètements douteux : à l'instar de la marine marchande, les ingrédients sont plus que jamais réunis pour que se produisent de nouvelles catastrophes.

Les auteurs ont enquêté pendant plus de 10 mois pour mettre au jour cette réalité du transport aérien. Ils ont rencontré beaucoup de témoins et récupéré des documents techniques, des compte rendus. Ce travail sans concession met en cause des compagnies étrangères mais aussi des compagnies françaises. L'insécurité aérienne n'est en effet pas seulement le fait des compagnies basées dans des pays du Tiers-monde. La « grande maison » Air France, elle-même, n'est sans doute pas irréprochable. Des pilotes révèlent, documents à l'appui, des pratiques contraires aux règlements de sécurité.

L'aviation civile est aussi une histoire d'omerta. Ceux qui parlent à découvert sont sacrifiés. Exemple en ce sens, l'incroyable histoire de Norbert Jacquet, cet ancien pilote d'Air France que l'on a fait passer pour dément au nom de la raison économique. Après l'accident de Habsheim en 1988, il avait dénoncé les graves carences techniques des Airbus en pleine guerre commerciale contre Boeing. 16 ans après, il est devenu... clochard. Ce livre explore enfin les différents facteurs qui peuvent conduire au crash.

Au concept de « chaîne de l'erreur », il substitue celui de « chaîne des responsabilités ».

À la fin de l'ouvrage, un chapitre particulier sous forme d'entretiens et de récit passionnant, nous livre le « retour d'expérience » de l'un des coauteurs, pilote pendant 35 ans.

les auteurs

Henri Marnet-Cornus

57 ans, est un ancien commandant de bord d'EAS, d'AOM et d'Air Lib. Il a démarré sa carrière en tant que pilote de chasse en 1969. Il est aujourd'hui président de l'association de sécurité aérienne Safety First et directeur du Planetarium d'Aix-en-Provence. Pour avoir dénoncé de graves manquements à la sécurité des vols d'Air Lib, il a été licencié pour faute grave, licenciement jugé par la suite sans cause réelle et sérieuse.

François Nénin

36 ans, est diplômé de l'Ecole Supérieure de Journalisme. Aujourd'hui journaliste indépendant, il a été pendant plusieurs années chef de rubrique « Transports et Tourisme » à 60 Millions de Consommateurs. Il s'est spécialisé sur la sécurité aérienne et a notamment révélé le scandale Air Lib : les passagers ont été mis en danger par cette compagnie qui n'entretenait plus les avions.



François Nénin
Henri Marnet-Cornus

privé

le plan média

- Bonnes feuilles dans un hebdo.
- Invitations chez Fogiel ou Ardisson.
- Nombreuses invitations radio.

les arguments

- 1 Pourquoi y a-t-il de plus en plus de crashes ?
- 2 Qui sont vraiment les « compagnies poubelles » ?
- 3 La France est-elle « protégée » ?
- 4 Comment améliorer la sécurité aérienne ?

privé

Quatrième et première de couverture du livre sorti dans les premiers jours de mars 2006

Marquage rouge : « Quant à ceux qui décident de rompre la loi du silence, leur vie est brisée, comme ce pilote d'Air France devenu clochard après avoir fait des révélations sur les accidents des Airbus ».

Dans le livre, la moitié d'un chapitre est consacré à mon affaire.

Détachez vos ceintures!

Pressions et menaces sur les pilotes, maintenance négligée, contrôles quasi inexistant, détournements de fonds, affairistes à la tête de compagnies : les auteurs ont enquêté pour mettre au jour cette réalité du transport aérien et pointer du doigt la chaîne des responsabilités. Grâce aux contacts qu'ils ont pu nouer à l'intérieur même des compagnies, ils révèlent, documents confidentiels et témoignages inédits à l'appui, des faits de mise en danger de la vie d'autrui. Parfois sans le savoir, les passagers échappent de justesse à l'accident. Et lorsque malheureusement il se produit, la quête de vérité de leurs familles se heurte à de puissantes réalités économiques.

Le crash du Concorde de juillet 2000, lui, avait été prévu par le Conseil de sécurité américain des transports. Au même moment, la compagnie Air Lib était pillée de ses actifs avec des méthodes douteuses. Quant à ceux qui décident de rompre la loi du silence, leur vie est brisée, comme ce pilote d'Air France devenu clochard après avoir fait des révélations sur les accidents des Airbus. Les auteurs ont aussi mis au jour d'inquiétantes dérives à Air France. Enfin, ils ont pu constater, depuis un cockpit, les carences incroyables des systèmes de contrôle. Comme ils l'avaient annoncé un an avant « l'été pourri » de 2005, les crashes vont continuer. Et pourtant, ces accidents n'ont rien d'une fatalité...

François Nénin

est enquêteur, ancien journaliste, chef de rubrique
« Transports et Tourisme » à 60 Millions
de consommateurs.

Henri Marnet-Cornus

président de l'association de sécurité aérienne Safety First,
est un ancien commandant de bord d'Air Lib.



EAN
ISBN
PRIX



TRANSPORT AÉRIEN : LE DOSSIER NOIR



TRANSPORT AÉRIEN : LE DOSSIER NOIR

François Nénin
Henri Marnet-Cornus



/...

Dédicace des auteurs

Cher Norbert,
 Voici le dossier noir du
 transport aérien ... celui
 que tu as ouvert avec
 beaucoup de courage en
 1988 -
 Nous sommes à ta côté's
Francis

Nous avons espéré te rendre
 hommage. Ton courage nous
 a montré la voie

Bien amicalement,
Henri

Saisie écran d'une information parue sur le blog de François Nénin au moment de la sortie du livre
(sur la photo Nénin est à gauche et je suis l'interviewé)

L'omerta, la loi du silence, les menaces...

On a du voir juste dans le choix de nos témoins et de nos informateurs car bizarrement, deux d'entre eux, qui témoignaient pourtant en anonyme, ont déjà subi des pressions et des menaces. A une ancienne cadre du secteur "on" a conseillé d'arrêter de "baver dans la presse" (!) alors qu'elle était uniquement en contact avec nous pour le livre. Cette personne nous a demandé de retirer son témoignage. Il existerait une omerta dans le transport aérien et le secteur du tourisme ?

10:25 [Lien permanent](#) | [Commentaires \(0\)](#) | [Trackbacks \(0\)](#) | [Envoyer cette note](#)

LA SUITE DE L'ENQUETE : LE DOCUMENTAIRE



Ici, nous sommes sur un aéroport fermé à la circulation, un dimanche après midi. Nous rencontrons une nouvelle fois un homme assez incroyable, l'un des témoins importants de notre livre.

10:25 [Lien permanent](#) | [Commentaires \(0\)](#) | [Trackbacks \(0\)](#) | [Envoyer cette note](#)

./...

La Montagne (Clermont-Ferrand), 12 mars 2006

Et tous les autres quotidiens du groupe (une dizaine) qui couvrent tout le centre de la France

(l'article a été scindé pour tenir sur une seule page)

« Il y a peu encore, figurait dans le vocabulaire du personnel volant d'Air France le verbe « norberiser ». Inintelligible pour l'extérieur, le terme faisait référence à un pilote de 747, Norbert Jacquet, ... »

Les très noirs dossiers du transport aérien

ENQUÊTE

SOPHIE LECLANCHÉ

Il y a peu, encore, figurait dans le vocabulaire du personnel volant d'Air France le verbe « norberiser ». Inintelligible pour l'extérieur, le terme faisait référence à un pilote de 747, Norbert Jacquet, licencié pour avoir ouvertement pointé les déficiences de l'Airbus A320, de ceux qui se sont crashés, notamment, à Habsheim et au Mont Saint-Odile. « Norberisé » s'appliquait donc à toute personne susceptible d'avoir des ennuis avec sa hiérarchie — ou pis encore — pour avoir proféré des vérités pas bonnes à dire. Norbert Jacquet, le pilote sacrifié au nom de « l'intérêt collectif » (1) et beaucoup d'autres témoins des dessous de l'aviation civile, François Nénin et Henri Marnet-Cornus les ont rencontrés et entendus. Pas par hasard. Le premier des coauteurs, journaliste, est un ex-chef de rubrique « Transport et Tourisme » à 60 millions de consommateurs. Le se-



AUTEUR. François Nénin avec son coauteur, Henri Marnet-Cornus, seront les invités télévisuels de Marc-Olivier Fogiel le 19 mars.

Pendant une dizaine de mois, ils ont mis leur nez dans les cockpits, collecté des documents officiels, recueilli, aussi, la parole « des familles de victimes confrontées non seulement à la mort de leurs proches mais aussi à la dérobade et aux trahisons ».

cond, ancien commandant de bord d'Air Lib et président de l'association de sécurité aérienne Safety First a été licencié en septembre 2002 pour « faute grave » soit le « refus de faire décoller un avion potentiellement dangereux ». Ensemble, à travers leur livre *Transport aérien : le dossier noir*, « ils ont décidé de tirer la sonnette d'alarme » explique François Nénin. C'est-à-dire d'une part « briser la loi du silence » sur ce qui se passe dans les compagnies aériennes, « pointer les manquements en terme de sécurité » et, également, brosser un état « des dérives d'un secteur » dont le seul pilote semble être désormais l'impératif de rentabilité. Ce que confirme Henri Marnet-Cornus : « Le transport aérien est dans la même logique mercantile qui a précipité la marine marchande dans une spirale destructrice incontrôlable... Il s'agit d'être toujours plus performant en terme de coût de productivité. Faire de la sécurité l'objectif n°1 est un handicap ».

Les crashes aériens ne sont pas une fatalité

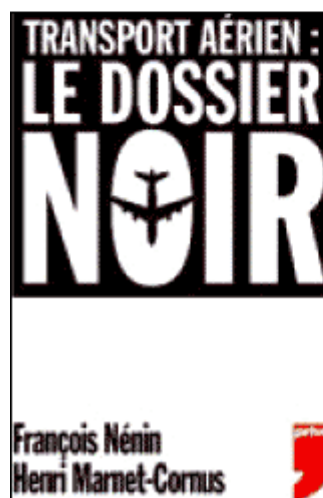
Côté ambiance, cela a plutôt été « circulez, y a rien à voir » note François Nénin. Après les crashes de l'été 2005 (six crashes et six cents morts !), nous avons demandé à la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) l'autorisation de suivre un inspecteur (2) dans ses opérations de contrôles sur l'aéroport de Roissy... Nous n'y avons pas été autorisés ».

Via l'exemple de Charm el Cheikh ou du crash du Vénézuéla, les auteurs posent un postulat limpide : les crashes aériens ne sont pas une fatalité, ils découlent d'une chaîne de responsabilités, voire, en l'occurrence, d'irresponsabilités. Avions à la maintenance hasardeuse, compagnies au bord de la faillite, personnel navigant utilisé au-delà des limites physiques, utilisation de pièces de contrefaçon, contrôles de complaisance... Toutes les conditions sont aujourd'hui réunies pour que se multiplient les tragédies. L'avènement des « compagnies poubelles » a eu la peau de l'avion moyen de transport le plus sûr. ■

(1) Auteur de *Airbus : l'assassin habite à l'Elysée* paru en 1994 aux éditions Première Ligne. Librement consultable sur le site internet : www.jacno.com. François Nénin prépare un documentaire sur cet ex-pilote devenu « docteur ».

(2) Seuls cinq inspecteurs de la DGAC travaillent sur les aéroports du nord de la France, c'est-à-dire, Orly et Roissy qui couvrent la moitié du trafic français.

➤ *Transport aérien : le dossier noir*, paru aux éditions Privé, 310 pages, 19 euros, disponible depuis jeudi en librairie.



/...

CI-DESSOUS ET PAGE SUIVANTE :

La Montagne (Clermont-Ferrand), 4 mai 2006

Cet article m'est consacré mais le livre de François Nénin et Henri Marnet-Cornus est évoqué.

En « Une » :



/...

Dernière page, colonnes centrales, en haut de page :

Centre France

LA MONTAGNE

A320 ■ Un ancien pilote attend aussi la vérité Survол d'un nid de non-dits

Ancien pilote d'Air France, Norbert Jacquet a tout perdu en 15 ans. Sa faute ? Avoir défendu une vérité qui dérange : les défaillances de l'Airbus A320.

LAURENT CALMUT

Entre ses mains, Norbert Jacquet tient un livre. Presque une relique. Jaunies par le temps et l'usure, les pages se décrochent. « C'est mon principal outil de travail », explique-t-il, sourire aux lèvres. L'ouvrage (*Airbus, l'assassin habite à l'Élysée*), l'homme l'a publié il y a 12 ans. Mais pour lui, il reste plus que jamais d'actualité. Celle d'une vérité après laquelle cet ancien pilote d'Air France court depuis le 26 juin 1988. Depuis le premier crash d'un Airbus A320, à Habsheim, en Alsace, six ans avant le drame du mont Sainte-Odile.

Un accident auquel Norbert Jacquet s'attendait. Dix-huit ans après, il se souvient comme si c'était hier d'un dîner avec des collaborateurs du ministre des Transports de l'époque, Louis Mermaz, au



TRAJECTOIRE. Norbert Jacquet va suivre, depuis l'Auvergne, le procès du mont Sainte-Odile. Photo Laurent CALMUT.

cours duquel il avait prévenu des défaillances du nouveau modèle du constructeur aéronautique européen : « J'avais dit qu'il faudrait un crash pour que les choses bougent. C'était le samedi soir. Le lendemain, on apprenait le drame de Habsheim ». Car à l'époque, l'A320 suscite la controverse du côté des pilotes de ligne. Censé marquer l'avènement du « tout électronique », l'engin compile en fait les défauts, de la composition de l'équipage aux problèmes techniques.

« Par exemple, les manches n'étaient pas couplés et les ordinateurs interféraient au moment des phases d'approches », précise l'ex d'Air France. « Pour simplifier, c'est

comme si vous aviez deux volants dans une voiture et qu'en tournant dans la même direction, les deux orientent les roues de façon différente. Or en situation critique, il faut que les solutions soient les plus simples possibles. Ce n'était pas le cas ». Pour dénoncer cela, le pilote a même créé un syndicat.

Pour autant, l'avion de Habsheim sera « blanchi » par Louis Mermaz. Une décision qui sonne également le glas de la carrière de Norbert Jacquet. Convoqué pour une visite médicale exceptionnelle, l'homme sera déclaré inapte à piloter un avion. Un faux motif psychiatrique qui entraînera le retrait de sa licence de pilote.

Licence qu'il récupérera à la faveur de nombreuses contre-expertises, unanimes sur ses aptitudes. Entre-temps licencié par sa compagnie, plusieurs plaintes pour diffamation seront alors déposées contre lui par Michel Delebarre, nouveau ministre des Transports, et son prédécesseur.

La suite comprend également des filatures, des menaces, l'expulsion de son domicile, la prison et les hôpitaux psychiatriques (20 mois de détention au total)... Un acharnement que l'intéressé explique : « Pour le pouvoir politique en place, je m'attaquais à un marché d'État, et c'était tant pis pour moi ». A 56 ans, Norbert Jacquet est aujourd'hui endetté et SDF. Plusieurs fois, il a ironiquement « fait la manche en uniforme de pilote ». Hébergé près de Riom (Puy-de-Dôme), il poursuit sa quête de la vérité à travers son site internet (*). En gardant évidemment un œil sur le procès de la catastrophe du mont Sainte-Odile : « Certains pensent qu'il faudrait me faire témoigner. Mais il n'est pas impossible que je fasse une action symbolique ». ■

(*) www.jacno.com

► A lire *Le dossier noir du transport aérien*, de François Hénin et Henri Marmet-Cornus.

Cet article mérite d'être lu avec un peu d'attention. Quand on constate ce qu'il en est maintenant !

/...

LES ENGAGEMENTS DU PRESIDENT DU TGI DE PARIS



Jean-Michel Hayat, président du tribunal de grande instance de Paris

Jean-Michel Hayat est président du tribunal de grande instance (TGI) de Paris.

Par un courriel du 26 novembre 2014 j'ai porté à sa connaissance un document d'une page au format PDF, limpide, en indiquant en outre un lien vers une page Web présentant des documents sans appel sur le fait que les familles de victimes, parties civiles dans l'enquête sur le drame du vol AF447 Rio-Paris, étaient tout simplement bernées, escroquées.

Le 10 décembre 2014 j'ai à nouveau écrit à Jean-Michel Hayat. J'ai rappelé que des parties civiles étaient tenues dans l'ignorance absolue du déroulement de la procédure depuis deux ans, avec quelques précisions sur ce point. J'ai ajouté : « *Elles sont donc dans l'incapacité de former des demandes utiles au regard des faits et des documents en leur possession. Les droits des parties civiles sont bafoués. Le code de procédure pénale est violé.* »

Le président du TGI m'a répondu le même jour.

En page suivante figure l'échange de courriels du 10 décembre 2014 avec Jean-Michel Hayat. Des familles de victimes sont totalement écartées de l'enquête en violation de la loi. Le président du TGI me répond qu'il transmet au magistrat instructeur afin qu'une réponse me soit apportée. Il ajoute qu'il veillera à ce qu'il me soit répondu.

. / ...

Echange de courriels du 10 décembre 2014 avec le président du TGI de Paris

Actualités Sport Finance Style People Cinéma Météo Questions/Réponses Flickr Mobile Plus ▾

Tous ▾ Rechercher Recherche dans les mails Rechercher sur le Web Accueil norbert

RE: Drame du vol Air France AF447 Rio-Paris

Archiver Déplacer Supprimer Spam Plus ▾

RE: Drame du vol Air France AF447 Rio-Paris Personnes

HAYAT Jean-Michel <Jean-Michel.Hayat@justice.fr> 12/10/14 à 9:13 PM
À : norbert jacquet

Monsieur,

a la lecture de votre courrier électronique, je prends acte de votre désarroi.
Je transfère votre mail avec ma réponse au magistrat instructeur en charge de ce dossier pour qu'une réponse vous soit apportée, afin que vous n'ayez pas la perception d'être tenu dans l'ignorance.
Je crois devoir vous préciser par ailleurs, que le président du TGI n'a aucunement accès à la procédure d'information qui est couverte par le secret.

En revanche, je veillerai à ce qu'il vous soit répondu.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de ma considération distinguée.

 Jean-Michel HAYAT
Président
Tribunal de grande instance de Paris
4 boulevard du Palais
75055 Paris Cedex 01
Tel : 01 44 32 61 30

De : norbert jacquet [mailto:norbertjacquet@yahoo.fr]
Envoyé : mercredi 10 décembre 2014 09:36
À : HAYAT Jean-Michel
Objet : Drame du vol Air France AF447 Rio-Paris

Instruction ouverte pour homicides involontaires (accident Airbus Rio-Paris, 1er juin 2009)
N° Parquet : 09.154.0822/1
N° Instruction : 2369/09/52

A l'attention de Monsieur Jean-Michel Hayat, Président du Tribunal de grande instance de Paris

Monsieur le Président,

Des parties civiles dans l'instruction pénale ouverte à la suite de l'accident de l'Airbus Rio-Paris, ayant pour avocat Maître Thibault de Montbrial, ne sont plus informées du déroulement de la procédure en violation du code de procédure pénale. Depuis deux ans elles sont tenues dans l'ignorance. Ces parties civiles ne disposent que des informations partielles et contradictoires délivrées par les médias. Elles ont pu lire que le dossier aurait été soumis à la Chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris. Selon d'autres informations parues dans les médias, l'instruction serait close depuis les premiers jours de juillet. Ces parties civiles n'en savent pas plus. Elles sont donc dans l'incapacité de former des demandes utiles au regard des faits et des documents en leur possession. Les droits des parties civiles sont bafoués. Le code de procédure pénale est violé.

Je crois donc devoir rappeler les documents que j'ai portés à votre connaissance, relatifs à cette tragédie, et les conclusions qui en découlent.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments respectueux.

Norbert Jacquet

Ces engagements sont restés lettre morte.

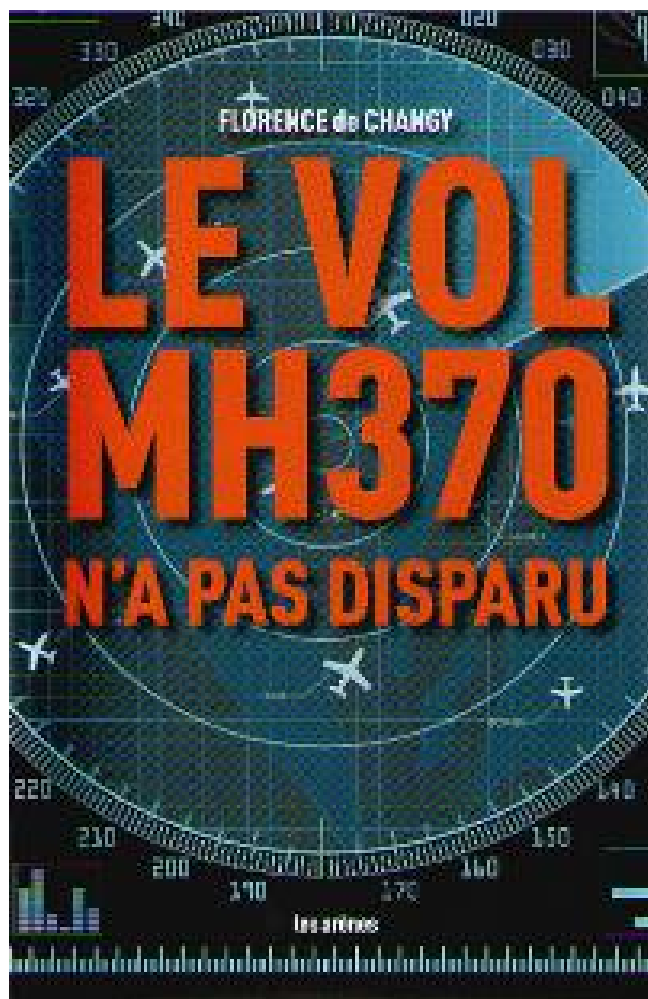
Le dossier d'instruction ayant changé de main en 2014, des parties civiles ont même ignoré jusqu'au mois de septembre 2017 l'identité des nouveaux juges d'instruction chargés de l'enquête et elles n'étaient donc pas en mesure de communiquer à la justice les documents utiles à la manifestation de la vérité et à la recherche des responsabilités et culpabilités. Elles n'ont découvert que fortuitement, en septembre 2017, l'identité des nouveaux juges d'instruction, Nicolas Aubertin et Emmanuelle Robinson.

./...

LIVRE « LE VOL MH370 N'A PAS DISPARU »

LIVRE DE FLORENCE DE CHANGY

PARU LE 9 MARS 2016



La notice du quotidien Le Monde, dont elle est la collaboratrice, indique : « *Journaliste en Asie-Pacifique depuis 1991. Collaboratrice du journal Le Monde depuis 1994. Basée à Sydney (Australie), Auckland (Nouvelle-Zélande), Kuala-Lumpur (Malaisie), Taipei (Taiwan), Hong Kong (SAR Chine).* »

Ce livre est bourré de faits révélateurs. Il permet de tout comprendre des éternelles magouilles de l'aéronautique mondiale dans les enquêtes sur les crashes aériens.

On trouve dans les trois pages suivantes :

- la page 201 du livre (début du chapitre 9),
- les pages 228 et 229 du livre (conclusion du chapitre 9).

Le cœur du chapitre a été masqué en blanc pour ne laisser que l'introduction et la conclusion du chapitre.

/...

(page 201)

9

Quelques cas instructifs d'autres crashes d'avions de ligne

On a beau lire et entendre à chaque catastrophe aérienne que l'aviation demeure le moyen le plus sûr de voyager, les années 2014 et 2015 ont été semble-t-il

Au terme de cette analyse fragmentaire de quelques accidents d'avion de ligne, deux points communs apparaissent malgré leur immense diversité.

Nonobstant le nombre de victimes et les drames humains que ces crashes aériens suscitent, c'est souvent l'opacité des enquêtes qui aggrave, voire décuple le traumatisme initial des proches des victimes. Opaques, ces enquêtes sont toujours longues, laborieuses, compliquées et soumises à d'énormes pressions politiques, diplomatiques et économiques.

Le deuil des proches est dérangé, secoué, réveillé au gré de chaque étape, de chaque doute, de chaque nouvelle information, vraie ou fausse. Dans le cas du MH370, leur deuil a carrément été confisqué aux familles, rendu impossible par l'absence totale de preuves crédibles, y compris du crash même.

Quant au parti pris et à la tendance marquée de ces enquêtes à vouloir mettre en cause les pilotes plutôt que les machines, je n'imaginais pas, en décidant d'observer à titre comparatif quelques cas de crashes célèbres, ouvrir pareille boîte de Pandore. Je ne m'attendais pas à découvrir une telle hypocrisie des

avionneurs et des États. Je ne soupçonnais pas l'ampleur des moyens déployés dans certains cas pour étouffer la cause réelle mais inavouable d'un crash d'avion.

Car c'est rarement la cause apparente qui est la cause véritable de l'accident.

C'est rarement la cause officielle qui est la cause véritable de l'accident.

C'est rarement ce qui est dit au début qui sera finalement avéré.

Et il n'y a d'ailleurs rarement qu'une cause, mais plus souvent une conjonction de paramètres...

Bref, c'est rarement la vérité qui sauve sa peau dans un crash aérien.

Dans le cas du MH370, que sa « disparition » soit liée à une erreur humaine, à une défaillance technique ou à une bavure militaire, on aura compris que les écrans de fumée et les manœuvres de diversion déployés pour brouiller les pistes ou confondre les esprits sont plus épais que le manteau de la jungle malaise.

UN LIVRE ET SON CONTEXTE ME DONNENT RAISON



Un livre est sorti en 2017, de manière assez curieuse. Rédigé en anglais par Tom Dieusaert, un Belge émigré en Argentine, il est discrètement mis en vente sur le Web par son auteur, sans éditeur.

Je ne me le suis pas encore procuré. Son auteur indique dans la notice de présentation mise en ligne par ses soins que c'est le crash du vol AF447 Rio-Paris qui a déclenché chez lui l'envie d'enquêter et d'écrire un livre. Il précise qu'il a travaillé avec des familles de victimes et des avocats, notamment **Sébastien Busy**.

Les pilotes français ont fait preuve de lucidité, d'honnêteté et de courage

Tom Dieusaert déclare que « *les acteurs du secteur aérien se protègent mutuellement* ». J'ignore ce qu'il en est hors de France, mais cette affirmation est complètement fausse au pays des droits de l'homme, ce qui mérite d'être souligné dans la mesure où le pivot du livre est le crash de l'AF447 Rio-Paris.

☐ **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. Selon le SNPL, M. Jacquet a été « *victime d'une procédure arbitraire menée conjointement par la compagnie nationale et l'administration* ». Cette procédure, ajoute le syndicat, « *fait suite aux positions de M. Jacquet sur les conditions de certification et d'exploitation de l'Airbus A 320* » et sur les conclusions de la commission administrative d'enquête relative à l'accident d'un A 320 survenu à Mulhouse-Habsheim.

Des pilotes d'Air France font grève pour demander la réintégration d'un des leurs

Un préavis de grève a été déposé en France en 1991 et une grève de deux jours a eu lieu en 1992, déclenchée avec préavis au ministre par le SNPL, syndicat majoritaire des pilotes, pour soutenir celui qui dit la vérité sur les crashes. Concernant cette grève et ce qui a précédé, avec les liens vers des vidéos de programmes télé (YouTube, Dailymotion...), on trouve tout dans un PDF en ligne (le contenu de documents en lien qu'il présente date un peu, notamment la bibliothèque mentionnée en sa dernière page). PDF de 20 pages (1,51 Mo) :

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

Les pilotes français ont fait preuve de lucidité, d'honnêteté et de courage, mais ils se sont heurtés à une certaine « pourriture générale » régnant en France au sein des institutions et des médias.

J'ai ensuite publié un livre en 1994, relatif au trucage des enquêtes sur les crashes aériens. Malgré la grève et le livre, dont la teneur ne laissait aucune place au doute, j'ai subi par la suite les pires méthodes visant à me discréditer et à me détruire. En dépit de ma déchéance, organisée par tout un pays, j'ai pu créer un site Web en août 2004 (*jacno.com*), qu'on peut qualifier de « lumineux ». Je n'en ai pas moins continué à subir la vindicte des institutions dans le silence général des médias français. Et maintenant ?

L'avocat Sébastien Busy

Extrait d'une publication de Tom Dieusaert relative à la parution de son livre « Computer Crashes » :



Tom Dieusaert

Follow

Reporter. Writer. Tourguide. South America, Biking, Rowing. Twitter @argentomas. Recently published "Computer Crashes" on Air disasters.

May 31 · 4 min read

AF447-families' lawyer confident Airbus will be tried in court by 2018.



Sébastien Busy of ACG lawfirm in Reims (France)

to do with faulty alarms, failures and confusing information on the pilots' displays."

Sébastien Busy is confident things will go fast from there: "The counter-expertise probably will probably focus on the pilot's faults, then there will be some mutual observations from both claimants and defendants, but I am confident the expertise makes a strong case, especially against Airbus: There was a fault with the pitot tubes and this unchained all of the other events in the cockpit, which had

Tout au long de son exposé Tom Dieusaert évoque son travail avec l'avocat Sébastien Busy :

<https://medium.com/crash-investigators/af447-families-lawyer-confident-airbus-will-be-tried-in-court-by-2018-6293a9047f92>

./...

Ainsi, l'avocat Busy participe à la rédaction d'un livre « anglo-argentino-belgo-flamand » auto-édité. Ne ferait-il pas mieux de faire avancer en France la vérité, tant dans l'enquête pénale qu'auprès des médias ?! Cette vérité que je suis seul à faire valoir envers et contre tout, envers et contre tous, **subissant une vindicte qui m'impose une vie de rat traqué**. Il en est ainsi alors que des parties civiles ont demandé à l'été 2011 mon audition comme témoin et sachant, l'une d'elles ayant en outre déposé **plainte en janvier 2013 pour subornation de témoin** (plainte régulièrement renouvelée, la dernière fois auprès des juges Aubertin et Robinson par lettre recommandée avec avis de réception le 30 novembre 2017).



L'avocat **Sébastien Busy** sait parfaitement ce que je subis et les motifs de cet acharnement. Je lui ai envoyé trois ou quatre courriels depuis 2010. Busy est associé à l'avocat véreux Jean-Pierre Bellecave. Le 23 septembre 2017 Busy a accompagné Bellecave à Tours. PDF de 5 pages (331 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/jean-pierre-bellecave-curieux-avocat-norbert-jacquet-26-septembre-2017.pdf>

Deux vidéos (six minutes et cinq minutes)

On peut presque dire que tout est résumé en deux vidéos, présentées ci-dessous (onze minutes au total). Il suffit, pour tout comprendre, de regarder ces deux vidéos, la seconde étant constituée d'extraits d'un documentaire belge diffusé en mai 2010. **Il suffit de diffuser ces onze minutes dans une émission de télé... et la vérité saute aux yeux !**

Une interview en français de l'auteur de « Computer Crashes » a été mise en ligne. Tout ce qu'il dénonce dans cette vidéo... je le répète depuis des années et des années ! Ce qui concerne l'incident du vol QF72 de Qantas est intéressant. Les pilotes avaient déclaré (repris par les médias australiens), que s'ils n'avaient pas été en bonnes conditions de visibilité extérieure, ils ne s'en seraient pas sortis. J'avais écrit à l'époque : *« un incident similaire se reproduira, mais sans visibilité extérieure, et ce sera le crash »*. Et ce fut le crash : vol Air France AF447 Rio-Paris. Je rappelle que l'auteur indique avoir travaillé avec des familles de victimes du drame du vol AF447 et **Sébastien Busy**, un de leurs avocats, qui sait tout de ma situation et ses raisons.



Interview vidéo en français de Tom Dieusaert

Vidéo YouTube (5mn 49s) :

<https://www.youtube.com/watch?v=CoR7QCwA2kY>

En 2010 :



Pour conclure en restant dans les « histoires belges » je livre un lien vers une vidéo présentant des extraits d'un documentaire diffusé à la télévision belge en 2010. J'ai fait connaître cette vidéo à beaucoup de monde depuis cette époque, entre autres au sein de l'institution judiciaire (demandez à quelques avocats). Vidéo YouTube (5mn 19s) :

<https://www.youtube.com/watch?v=gdVFVC8aGuE>

./...

QUELQUES CORROMPUS NOTOIRES

Henri Leclerc



La référence en matière de défense des droits de l'homme... mais il est payé par Airbus. Tous les documents utiles sont disponibles dans un PDF de 12 pages (632 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/henri-leclerc-ldh-pourriture-generale-norbert-jacquet-9-janvier-2018.pdf>

Christian Charrière-Bournazel



Inébranlable défenseur des droits de l'homme devant l'Eternel, multicarte, participe à la curée mondiale dans l'affaire de la chemise déchirée d'Air France, mais, dans les enquêtes sur les crashes aériens... (PDF - 18 pages - 868 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/chemise-air-france-pourriture-generale-norbert-jacquet-2-janvier-2018.pdf>

Alain Jakubowicz et la LICRA



Le comportement de la LICRA est assez révoltant. C'est à lire dans un fichier PDF de 27 pages (1,01 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/licra-af447-pourriture-generale-norbert-jacquet-31-decembre-2017.pdf>

Thibault de Montbrial



Avocat de familles de victimes parties civiles, il est payé par 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 à ce sujet sont disponibles dans un PDF de 21 pages (1,11 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/thibault-de-montbrial-pourriture-generale-norbert-jacquet-29-decembre-2017.pdf>

On retrouve sur une page Web ce qui précède avec un **petit complément concernant Alain Bauer** :

<http://jacno.com/prov/aerien-droit-de-lhommisme-et-subornation-de-temoin.htm>

UN PEU PLUS SUR L'AF447 RIO-PARIS

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>

Airbus : des questions et des morts



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

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

Une dépêche de l'agence Reuters qui en dit long (8 novembre 2017)



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'Agence européenne de la sécurité aérienne avaient été prévenus fin 2014...* ». C'est à lire à partir d'une page Web :

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

Les juges Nicolas Aubertin, Emmanuelle Robinson et Fabienne Bernard



Au tribunal de Paris on sait parfaitement à quoi s'en tenir. Les juges Aubertin, Robinson et Bernard (pôle accidents collectifs) ont tous les documents utiles en main. Ils savent que je suis le seul à dire la vérité, ils savent ce que je subis et ils ont été informés de la plainte pour subornation de témoin. Page Web :

<http://jacno.com/prov/10-fevrier-2018-enquete-af447-rio-paris-ce-jour.htm>

MICHEL POLACCO ME DONNE RAISON

(INTERVIEW PUBLIEE LE 9 NOVEMBRE 2017)

LADEPECHE.fr
 vendredi 10 novembre, 09:19, Saint Léon

Recherche sur le site

[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 Michel Polacco, un des plus renommés journalistes spécialisés dans l'aéronautique, 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, même si une évolution vers un début de retour à la normale et une enquête un peu moins crapuleuse se dessinent depuis la fin 2017, et ce en raison des actions que je mène.

/...

DANIELE LAMY ME DONNE RAISON

(INTERVIEW PUBLIEE LE 13 JANVIER 2018)

Danièle Lamy : «Les pilotes ont été trompés par les sondes»

Vol AF 447 Rio-Paris disparu - Danièle Lamy, présidente de AF447, l'association des familles et proches des victimes du crash Rio-Paris

Partager

Partager

Tweeter

Partager

Réagir 1 réaction

S'ABONNER

Commenter

Danièle Lamy : «Les pilotes ont été trompés par les sondes»

Après avoir pointé du doigt les sondes Pitot, une contre-expertise met en cause la réaction des pilotes. Qu'en pensez-vous ?

On essaye de nous faire avaler que les pilotes de l'AF447 ont été «mauvais». Oser aujourd'hui affirmer que c'est de la faute des pilotes est une mauvaise habitude prise depuis de très longues

Article complet : <https://www.ladepeche.fr/article/2018/01/13/2720989-daniele-lamy-les-pilotes-ont-ete-trompes-par-les-sondes.html>

L'article est très court et ce qu'on y trouve est une copie conforme de ce que je répète depuis les années quatre-vingt, avant même le crash de Habsheim survenu en juin 1988, que j'avais prévu et qui tombe sous le coup des critiques de Danièle Lamy. Ce qu'on trouve dans cet article est une copie conforme de ce que je répète sur mon site Web depuis la création de celui-ci le 23 août 2004. Sans parler de mon livre publié en septembre 1994.

Extraits de l'article (avec quelques observations de ma part en gras) :

« Oser aujourd'hui affirmer que c'est de la faute des pilotes est une mauvaise habitude prise depuis de très longues années par le secteur aéronautique dans le but de s'affranchir de ses responsabilités. Pendant qu'on s'évertue à accuser les pilotes, on ne parle pas des véritables causes et on ne règle donc pas l'insécurité du fait particulièrement de l'automatisation qui règne à bord de ces avions » [cela s'appliquait déjà au crash de Habsheim]...

« C'est cela l'erreur ? Celle d'avoir été bernés par un système défaillant ? » [cela s'appliquait déjà au crash de Habsheim]...

« agir pour dénoncer les graves manquements qui menacent toujours la vie de beaucoup » [j'avais commencé à agir dans ce sens avant même le crash de Habsheim]...

./...

L'AFP ET ALAIN JAKUBOWICZ ME DONNENT RAISON

(DEPECHE AFP DU 17 JANVIER 2018)

Le 17 janvier 2018 l'AFP a diffusé une dépêche relative au drame du vol AF447 Rio-Paris. L'AFP, qui sait parfaitement tout ce que je subis depuis 1988, a ressorti de son chapeau l'avocat Alain Jakubowicz.

Ce même Jakubowicz avait participé à une attaque contre moi en 2012 pour tenter de me discréditer et me détruire par un enfermement en prison et/ou en psychiatrie (voir page suivante).

les familles des victimes se sentent "abandonnées"



AFP

17 janvier 2018



Des débris de l'A330 d'Air France effectuant la liaison Rio-Paris retrouvés dans l'Océan Atlantique le 8 juin 2009

Paris (AFP) - Des familles de victimes du crash du Rio-Paris, qui se battent pour obtenir un procès contre Airbus et Air France, ont exprimé mercredi leur sentiment d'abandon et leur incompréhension après plus de huit ans d'enquête et une nouvelle expertise jugée trop favorable au constructeur.

"Il y a de tels intérêts politiques et économiques que cela donne l'impression qu'on passe les victimes par pertes et profits", a déclaré Me Alain Jakubowicz, avocat de l'association Entraide et Solidarité AF447, lors d'une conférence de presse mercredi à Paris.

Début de la dépêche AFP du 17 janvier 2018

Article complet : <https://fr.news.yahoo.com/crash-rio-paris-familles-victimes-sentent-abandonn%C3%A9es-184913383.html>

Tout cela, je le dénonce depuis trente ans ! Depuis trente ans je dénonce les méthodes mises en œuvre à la suite de divers crashes pour falsifier les faits, embobiner les familles de victimes, les escroquer purement et simplement et les détruire à petit feu alors qu'elles sont dans la plus extrême douleur après avoir perdu un être cher ou plusieurs. Et l'AFP sait parfaitement tout cela.

./...

ALAIN JAKUBOWICZ A FAIT DEMI-TOUR

Le même Alain Jakubowicz avait participé, au nom de la LICRA et avec son amie Sylvia Zimmermann, à une attaque contre moi en 2012 pour tenter de me discréditer et me détruire par un enfermement en prison et/ou en psychiatrie. Les explications sur la lettre ci-dessous et les conséquences de celle-ci sont disponibles en ligne, avec tous les documents utiles, dans un PDF de 27 pages (1,01 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/licra-af447-pourriture-generale-norbert-jacquet-31-decembre-2017.pdf>



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

L. + 33 (0)1 45 08 08 08 | F. + 33 (0)1 45 08 18 18

HENRI MARNET-CORNUS ME DONNE RAISON

(DEPUIS LE 17 JANVIER 2018)

18/01/2018

► **AF 447 : la contre-expertise (4)**

Dans leur contre-expertise, les experts LE BARZIC, PASTOR et BAUD mettent en cause Air France pour la réponse débile faite à son CHSCT-PN à propos du décrochage, mais ils oublient d'épingler Airbus qui a toujours affirmé avec arrogance que l'entraînement des pilotes au décrochage n'était pas nécessaire sur ses avions (avant de se contredire en 2010).

Pour leur rafraîchir la mémoire :

The Airbus Training Policy regarding this issue complies with these recommendations and may be summarized as follows:

- *Specific training on upsets will be provided on "classic" types of aircraft.*
- *Information regarding the principles of recognition and recovery from the upsets will be provided on Airbus Fly-By-Wire protected aircraft, but specific training is not necessary.*

Pierre Baud
 Vice President
 Training and Flight Operations
AIRBUS INDUSTRIE

19:32 Écrit par HMC | Commentaires (0)

► **AF 447 : la contre-expertise (3)**

Article de Henri Marnet-Cornus sur son blog « Les dossiers noirs du transport aérien »

NB : le troisième expert est Grau (Jean-Yves) et non pas Baud.

Henri Marnet-Cornus (HMC) est le coauteur du livre « **Transport aérien : le Dossier noir** » paru en 2006 (voir pages 10 à 16 du présent PDF avec les dédicaces élogieuses en page 12). Lui aussi, sur son blog, commence à parler et surtout à présenter des documents qui ne font que confirmer ceux que je présente depuis des années. Par exemple, le décrochage fut la conclusion de mon livre paru en septembre 1994 (voir en page suivante, qui fait frémir).

HMC a commencé le 17 janvier 2018 une série de publications sur l'AF447 Rio-Paris. Les premières valent le détour : <http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/>

La publication N°5, du 20 janvier (1), mérite d'être encadrée, bien en vue. Tout est parfaitement exact, mais pourquoi avoir attendu tant d'années pour s'y mettre ? Sa conclusion (« *En toute logique, les juges devraient renvoyer la DGAC et l'EASA rejoindre Airbus et Air France en correctionnelle* ») est à apprécier en sachant que des magistrats continuent à me faire rechercher pour m'enfermer... à la demande d'Alain Jakubowicz !

(1) <http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/archive/2018/01/20/af-447-la-contre-expertise-5-940915.html>

Bas de la page 164 et page 165 de mon livre publié en septembre 1994 :

Un nouvel accident confirmera les défauts de conception des ordinateurs des commandes de vol. Le 30 juin 1994, lors d'un vol de présentation à des pilotes d'Air Inter et d'Alitalia, un Airbus A 330 s'écrase près de Toulouse. Aucun survivant.

Quelques heures après la catastrophe (journal télévisé et journal **Le Monde** du lendemain), Jean Pierson, patron d'Airbus

165

Industrie, déclarait : *«L'avion a subi une perte brutale de contrôle latéral. Il semble avoir été repris en main par le pilote mais à une altitude insuffisante pour éviter l'impact avec le sol et ce, compte tenu des conditions extrêmes de ce vol»*. On apprendra rapidement que l'avion a bel et bien «décroché». Ce qui amène deux observations, sur la conception et sur la place du pilote dans l'avion.

Les commandes de vol sont en cause. En effet, sur l'A 330, comme sur l'A 320 et l'A 340, les ordinateurs de commandes de vol doivent éviter toute perte de contrôle de l'appareil. Ils doivent notamment éviter le «décrochage». C'est leur seul intérêt, que ne compensent pas leurs inconvénients. L'accident de Toulouse montre que ces systèmes ne remplissent même pas leur fonction.

Si l'A 330 accidenté est sorti de son domaine de vol, c'est obligatoirement parce que les ordinateurs de ses commandes ont présenté des défaillances. Ils n'ont pas rempli leur rôle de sécurité. Le rapport préliminaire établi un mois plus tard par la Direction générale de l'armement -les passagers des Airbus seraient-ils de la chair à canon ?- sera particulièrement flou. Et une nouvelle polémique naîtra. Une fois de plus.

Seconde observation. Par sa remarque sur l'intervention du pilote, M. Pierson reconnaît que ce ne sont pas les ordinateurs qui corrigent les erreurs des «concierges» qui devaient remplacer les équipages. C'est toujours le pilote qui devra intervenir en dernier recours pour sauver la situation, autant que faire se peut, en cas de pépin. Mais la technologie Airbus, conçue à l'origine dans un esprit inverse, ne lui facilite pas la tâche. Il suffit de lire la transcription du CVR de l'accident. Nick Warner, le chef pilote d'essai de l'A 330, constate, au moment de la perte de contrôle de l'appareil : *«Eh... Je ne sais pas ce qui s'est passé (...) Ce n'est pas bon, je reprends les commandes»*. Et il répétera, quelques secondes plus tard : *«Je reprends les commandes»*. Ce qui n'empêchera pas la catastrophe. Comme dirait cette publicité pour un jeu vidéo : Airbus, c'est plus fort que toi.

Et plus fort que toi, plus fort que nous, plus fort que tous, on trouve Henri Petit, directeur à Air France. Le 23 septembre

SECURITE PERSONNELLE (RECAPITULATIF)



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

Un récapitulatif, constituant une sécurité personnelle pour moi, est l'objet d'une page Web **régulièrement mise à jour**, mais qui ne présente pas forcément les tout derniers événements :

<http://jacno.com/prov/corruption-generale-trois-pdf-pour-leternite.htm>

Le début du contenu de la page dont je viens d'indiquer l'adresse URL est repris ci-dessous.

La corruption générale qui sévit en France a pour conséquence la falsification des enquêtes sur les accidents aériens et sur les incidents graves. Au mépris de la sécurité aérienne. Au mépris de la vie humaine. Et au lourd préjudice des familles de victimes qui sont sciemment détruites à petit feu. Quant à ceux qui osent contester, ils sont réduits au silence par tous les moyens. Et cela peut aller loin ! Bien sûr, la France actuelle n'est pas celle de Pétain ni la Roumanie de Ceausescu. Toutefois...

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. Après deux pages de considérations générales, il livre les preuves du fait que Thibault de Montbrial, avocat de familles de victimes du drame du vol AF447 Rio-Paris, est payé par Airbus pour blanchir l'avionneur toulousain et parvenir à un non-lieu. PDF de 18 pages (881 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/airbus-les-falsifications-et-ma-securite-norbert-jacquet-30-novembre-2017.pdf>

Le deuxième. 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 finfolée que pour le premier. Il y manque quatre ou cinq documents récents, importants. PDF de 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 troisième. C'est « la totale » depuis plus de trente ans. Il est brouillon et un peu en vrac. Je m'en explique dans sa première page. Son contenu date de février 2017. Il manque des documents produits depuis cette époque, très importants. On trouve ceux-ci dans les deux autres PDF mentionnés ci-dessus. PDF de 213 pages (11,1 Mo) :

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

Le 21 décembre 2017 les médias ont annoncé qu'après une décision identique aux Etats-Unis Audi rappelait 875 000 véhicules en Europe en raison d'un risque d'échauffement et d'inflammation d'une gaine. Il semble que l'événement ne se soit jamais produit ou qu'il se soit produit sans conséquences graves.

La contamination de produits laitiers Lactalis est prise au sérieux au début janvier 2018 et fait débat à la suite de quelques dizaines de cas de salmonellose, sans conséquences graves.

Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur ce qui semble bien être des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?

AVIATEURS ET MAGISTRATS



Ernest Russell Lyon, Flying Officer

Ernest Russell Lyon : pilote de Spitfire, tombé à 21 ans le 27 juillet 1944 au lieu-dit Kercavès, commune de Larmor-Plage, limitrophe de Lorient et Ploemeur.

Un ami breton m'a envoyé quelques photos d'une cérémonie qui s'est déroulée le dimanche 28 janvier 2018 au cimetière de Guidel, près de Lorient, dans le carré militaire du Commonwealth.

Que faisait la justice française à cette époque ? Elle condamnait n'importe qui, n'importe comment, sur un simple claquement de doigts de la SS ou de la Gestapo. Et elle envoyait les Juifs dans les camps d'extermination. Mettre les rafles sur le dos de la police est facile. Il n'est pas inutile de rappeler que la police est contrôlée par la justice. Une justice qui ne cesse de répéter qu'elle est souveraine, parfaite, au dessus de tout. Intouchable.

Très rares sont ceux qui ont résisté au sein de la magistrature. Cette justice n'ayant en outre connu aucun ménage à la Libération...

N'OUBLIEZ JAMAIS !

Un peu plus sur une page Web :

<http://jacno.com/prov/aviation-et-justice-un-peu-dhistoire.htm>

* * *