

[Le Web](#)[Les vidéos](#)

SECRET DEFENSE ET CRASHS AERIENS



Dans une lettre du mois de novembre 2017, dont il a autorisé la publication, concernant la disparition en mer de la Caravelle Ajaccio-Nice en septembre 1968, le président de la République souhaite la levée du secret défense. Le chef de l'Etat prend soin de préciser : « ... *il m'apparaît évident que tous les moyens doivent être mis en œuvre pour comprendre les causes de ce drame et qu'aucun obstacle ne devra être opposé à l'établissement de la vérité.* » (voir en page 3 du présent PDF).

L'AF447 RIO-PARIS ET D'AUTRES CRASHS

Dans les secteurs d'activité à la fois civile et militaire, surtout dans les industries de pointe, c'est en général le militaire qui innove, puis le civil qui « prend ce qu'il y a à prendre ». Dans l'aéronautique, s'agissant de la révolution informatique, la France, EADS (Airbus) et l'Europe ont fait un choix inverse au début des années quatre-vingt, faisant prendre des risques inutiles aux passagers des Airbus.

Il n'est pas impossible qu'ait existé une cellule « expérimentation Airbus », active au sein d'Air France (et Air Inter), chargée de procéder discrètement à des divers tests à l'occasion de vols commerciaux, en lien avec Airbus, la Direction générale de l'armement et le gouvernement (le tout à l'insu des pilotes).

Une levée du secret défense dans l'enquête judiciaire sur le vol AF447 Rio-Paris amènerait certainement quelques découvertes peu reluisantes. Mais est-ce bien utile ? Au vu des éléments disponibles, le sempiternel « c'est la faute des pilotes et à pas de chance, circulez y'a rien à voir » a fait long feu.

RAPPELS CONCERNANT UNE GREVE

Le Figaro, 20 mai 1992

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.

Le Monde, 27 mai 1992

TRANSPORTS
Le 27 et le 28 mai
**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.

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>

ETAT ACTUEL (AF447 ET DOSSIERS CONNEXES)

Page Web du 7 avril 2017 : <http://jacno.com/prov/serge-mackowiak-procureur-adjoint-crashes-aeriens.htm>



Serge Mackowiak, procureur adjoint au tribunal de Paris

./...

DES PRECISIONS SUR LA LETTRE DU CHEF DE L'ETAT

« ... il m'apparaît évident que tous les moyens doivent être mis en œuvre pour comprendre les causes de ce drame et qu'aucun obstacle ne devra être opposé à l'établissement de la vérité. »

Caravelle Ajaccio-Nice : Macron ne veut "aucun obstacle à la vérité"

Par N. KRUSLIN -- 27 octobre 2017 à 9:27
Corse -- Faits divers - Justice

corse-matin

A la suite d'une lettre que Gilles Simeoni avait adressée à Emmanuel Macron, le 7 septembre dernier, à la veille des cérémonies de commémoration de la catastrophe, le président de la République lui a répondu tout récemment. Le destinataire a révélé à la fois l'existence et le contenu de ce courrier, en direct sur l'antenne de RTL, précisant que l'expéditeur l'autorisait à en faire état. *"Après avoir rappelé, bien sûr, qu'il ne lui appartient pas d'influer sur le cours de la justice ni de s'immiscer dans une enquête, il rappelle dans ce courrier la procédure qui vise à lever le secret-Défense. Le juge d'instruction est demandeur, le ministre concerné examine, la commission du secret de la Défense nationale donne son avis, lequel est suivi dans la plupart des cas. Ce qu'il écrit ensuite va sans doute donner de l'espoir aux familles des victimes qui se battent depuis tant d'années : "Je peux vous dire néanmoins qu'il m'apparaît évident que tous les moyens doivent être mis en oeuvre pour comprendre les causes de ce drame et qu'aucun obstacle ne devra être opposé à l'établissement de la vérité"*.

Source : <https://www.corsematin.com/article/article/caravelle-ajaccio-nice-macron-ne-veut-aucun-obstacle-a-la-verite>

.I...

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),
- **embauches directes par Airbus, Air France et par d'autres sociétés intimement liées aux deux précitées, de fonctionnaires ayant en charge la gestion d'accidents aériens,**
- 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 (médiations audiovisuelles, « 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 ?