



[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.

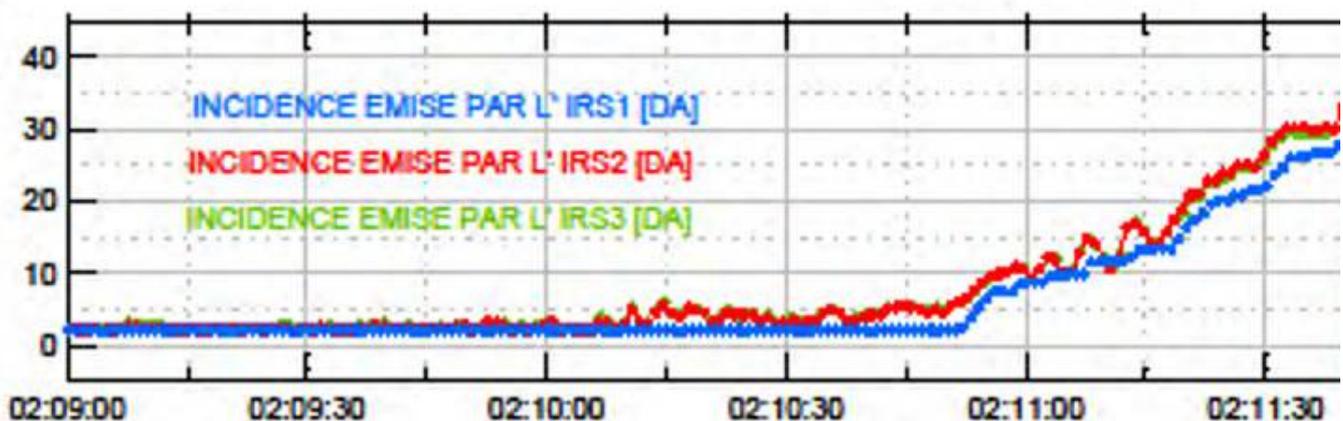
[Les images](#)

## UNE SONDE D'INCIDENCE BLOQUEE (AF447)

On ne cesse d'évoquer le bouchage de trois sondes Pitot. Ce seul fait constitue une panne gravissime. Sur les avions d'aéro-club (vol à vue) on ne trouve qu'un seul pitot (et un seul circuit correspondant). Si, sur un avion de ligne volant à grande vitesse et haute altitude et souvent en zone maritime désertique ou polaire à plusieurs heures d'un aéroport accessible, on installe trois pitots, avec les trois circuits associés, c'est bien parce que l'information délivrée est essentielle et qu'on envisage la panne de deux systèmes de mesure successivement. Il restera toujours le troisième pour atteindre l'aéroport accessible le plus proche. Tout le monde comprend donc que la perte des trois systèmes est gravissime. Plus aucune information de vitesse n'est disponible pour les pilotes et surtout, pour les systèmes gérant ces informations, qui vont perdre les pédales parce que le cas n'a pas été envisagé. Si cette perte survient **simultanément** sur les trois circuits...

Ce n'est pas tout. On constate également le blocage de la sonde d'incidence (sonde AoA) N° 1 qui apparaît en pages 109, 110 et 114 du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011 et dans les rapports ultérieurs. **Ce blocage commence avant le bouchage des sondes Pitot et le déclenchement des événements et se poursuit durant cinquante secondes supplémentaires après le déclenchement de ceux-ci.**

Graphique extrait de la page 114 du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011 (voir courbe bleue) :



Ces paramètres figurent également en pages 109 et 110 du rapport et dans les rapports ultérieurs. Leur validité ne peut donc être contestée.

En pages 2 à 4 suivantes, après la présentation de documents sur l'avocat Thibault de Montbrial et Jean-Michel Hayat, président du tribunal de grande instance (TGI) de Paris, je reprends (copier/coller) ce qui est exposé dans plusieurs PDF depuis l'été 2011 (tous disponibles sur le Web). Nul besoin d'être un génie pour comprendre que, d'entrée de jeu, la situation était désespérée.

En pages 5 à 12 quelques compléments qu'il n'est pas inutile de lire et relire sachant que dans ces affaires les morts se comptent par centaines et qu'Airbus est peut-être dans une impasse (cf. page 10).

## THIBAUT DE MONTBRIAL, JEAN-MICHEL HAYAT

Avant de poursuivre il n'est peut-être pas inutile de présenter des documents qui montrent qu'un avocat de plusieurs parties civiles a été purement et simplement « acheté » par Airbus pour tenter de parvenir à un non lieu en conclusion d'une enquête judiciaire secrète (en raison du secret de l'instruction) digne de l'affaire Dreyfus... avec « élimination » des gêneurs (PDF - 18 pages - 1,31 Mo) :

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

La lecture du bas de la page 5 et de la page 6 du PDF dont je viens d'indiquer le lien montre bien qui sont les gêneurs que l'avocat Thibault de Montbrial, acheté par Airbus, tente d'écarter du dossier. Malgré leurs démarches auprès de Jean-Michel Hayat, président du TGI de Paris, ces parties civiles **ignorent tout** du déroulement de la procédure **depuis l'automne 2012** (six ans !). Il en est toujours ainsi actuellement.

**Les engagements de Jean Michel Hayat sont restés sans suite à ce jour.** Qui n'a pas compris ?

## CE QUI SUIV JUSQU'EN FIN DE PAGE 4 EST UN RAPPEL

### AF447 RIO-PARIS :

### RAPPEL DE QUELQUES FAITS CONCERNANT LES COMMANDES DE VOL

#### Des vies humaines sont très inutilement en danger, par centaines

Ce qui figure en pages 3 et 4 ci-après est **connu de la justice depuis 2011**. Les images (figures 1, 2 et 3) sont extraites du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011 sur le crash du vol AF447 Rio-Paris.

NB : les deux paragraphes suivants sont, par exception, un peu techniques, mais leur lecture montre qu'il n'est pas nécessaire de s'interroger sur le sens de leur contenu et qu'il suffit de se limiter aux deux pages suivantes sur les commandes de vol pour comprendre certains faits qu'on tente de cacher par le mensonge et les falsifications.

Ce qui est exposé en pages 3 et 4 a pour seul objet de rappeler un gros problème avec les commandes de vol en laissant de côté toutes les autres causes du crash, entre autres l'absence de couplage des manches, l'absence de retour d'effort dans ceux-ci, les difficultés de gestion des manettes de poussée à crans fixes, la complexité des fausses informations délivrées à l'équipage par les systèmes de bord dès l'apparition de la première panne, les lacunes dans la documentation mise à disposition des pilotes ainsi que le manque de formation et d'entraînement de ceux-ci sur avions Airbus résultant de la seule volonté du constructeur et des pouvoirs publics (« *un Airbus, ma concierge peut le piloter* » répétaient les concepteurs de ce bijou, le « toutotomatik » de l'aviation).

Pareillement, les conséquences du blocage de la sonde d'incidence gauche jusqu'à 50 secondes après le déclenchement des événements (pages 109, 110 et 114 du rapport précité du BEA) et celles résultant d'une possible panne dormante affectant la « vitesse verticale sélectionnée » (page 114 du rapport) ne sont pas analysées dans ce bref rappel de quelques faits qui sautent aux yeux.

Ces constatations sur les commandes de vol sont **connues de la justice depuis 2011**. Elles lui ont été plusieurs fois rappelées. Tout a en outre été publié sur le Web.

./...

## LE DECLENCHEMENT DES EVENEMENTS : L'AVION A COMMENCE PAR PLONGER

Avant même la déconnexion du pilote automatique, puis de l'autopoussee, l'avion a commencé à plonger. Sans intervention des pilotes.

La figure 1 ci-dessous est un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011. Cet extrait concerne l'assiette. On voit que l'assiette, stable à 3° environ, diminue rapidement à 0° (flèche rouge). Elle augmente ensuite en raison de l'intervention du pilote qui tire sur le manche en annonçant, conformément à la procédure, « *j'ai les commandes* ».

Ce constat de la plongée de l'avion se confirme à la lecture d'autres paramètres. Pour simplifier, je n'en retiens qu'un ici : les indications de l'altimètre (figure 2).

Cette figure 2 est un extrait de la page 93 du même rapport du 29 juillet 2011. L'avion perd près de 400 pieds en quelques secondes, passant de 35 000 pieds à 34 636 pieds, ce qui correspond à une mise en descente marquée. Un plongeon.

Le pilote a agi conformément à ce qui est répété durant la formation de base de tout pilote : en premier lieu toujours assurer la trajectoire. Cet impératif est asséné à tous les pilotes durant tous leurs stages et entraînements au cours de leur carrière. **EN PREMIER LIEU ASSURER LA TRAJECTOIRE !**

**Accuser les pilotes d'avoir tiré sur le manche sans raison est un très grossier mensonge.**

La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, cette pièce à conviction principale est toujours cachée aux familles de victimes. Elle ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.

FIGURE 1

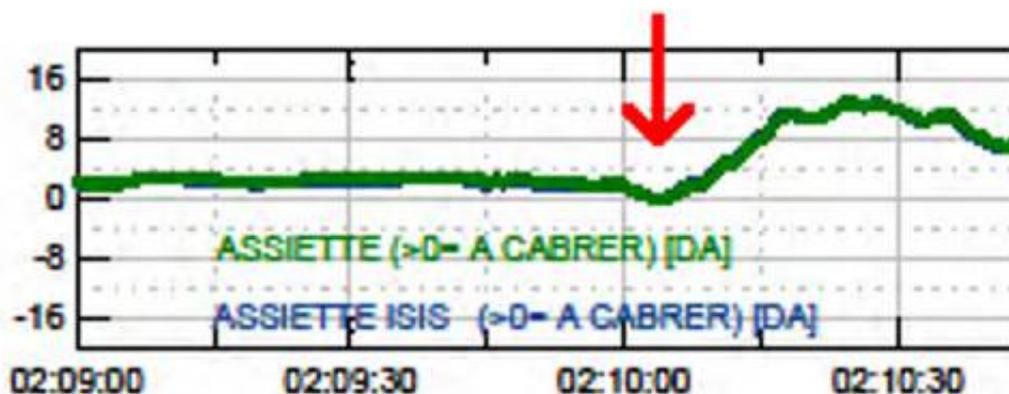


FIGURE 2

		et 0,3°.	
2 h 10 min 11	minimum (local) de 34 636 ft		Qu'est ce que c'est que ça ?
		La CAS ISIS passe de 270 kt à 73.	

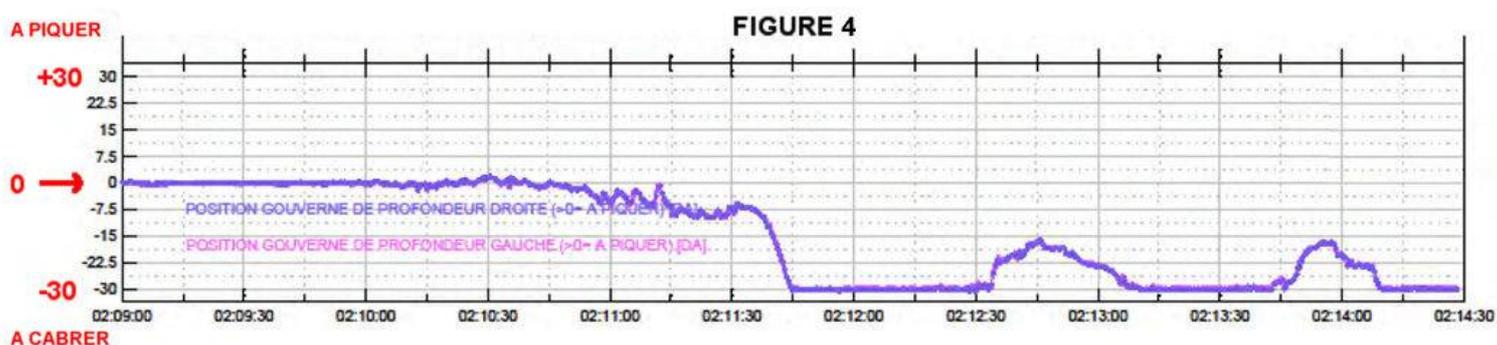
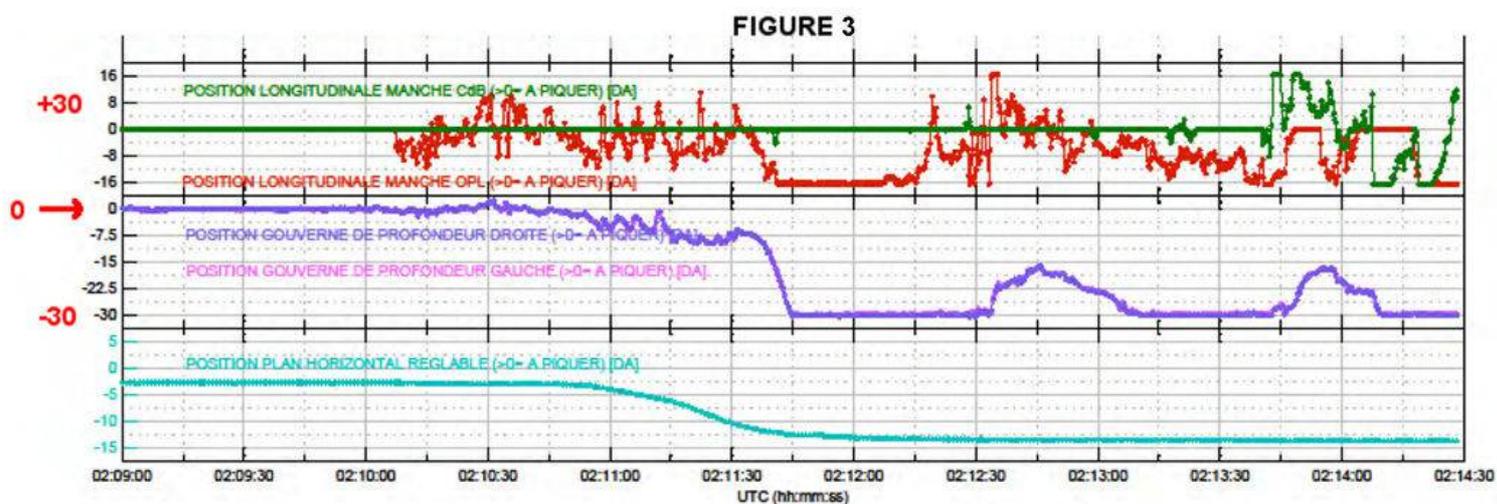
## LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

En figure 3 ci-dessous se trouve un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011 (les ajouts rouges en marge sont de ma main). Cet extrait concerne les paramètres suivants : positions/mouvements des manches, positions/mouvements des gouvernes de profondeur et positions/mouvements du plan horizontal réglable (PHR). L'étude de ces paramètres permet de vérifier si les demandes des pilotes, en montée et en descente, ont été suivies d'effet par les systèmes.

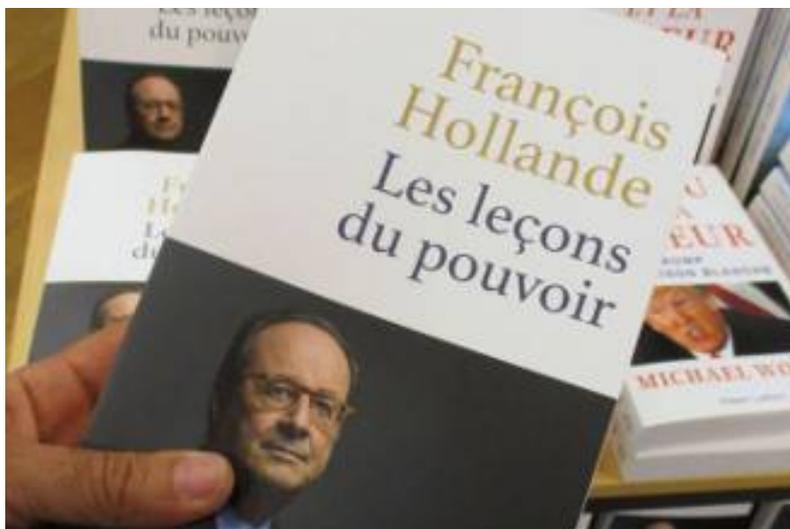
Le BEA a présenté la courbe des gouvernes d'une manière biaisée (figure 3, les ajouts rouges en marge étant de ma main). Cette présentation masque la réalité. La courbe des gouvernes aurait dû être présentée comme il a été fait en figure 4. Et la vérité saute aux yeux.

On constate en effet qu'à aucun moment les gouvernes ne sont allées « à piquer », malgré les demandes fréquentes et parfois appuyées des pilotes en ce sens. On constate même que ces gouvernes de profondeur partent d'elles-mêmes en butée « à cabrer » et y restent, ne s'éloignant momentanément de la butée que de très peu, malgré les actions des pilotes. On constate aussi que le PHR part lui aussi de sa propre autorité en butée « à cabrer ». Que pouvaient faire les pilotes ? Les commandes de vol ne répondaient plus !

La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, cette pièce à conviction principale est toujours cachée aux familles de victimes. Elle ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.



## « LES LECONS DU POUVOIR » : DU SANG PLEIN LES MAINS ?



Conséquence du crash du MH370 de Malaysia Airlines et des conclusions finales de l'enquête rendues le 30 juillet 2018 : le directeur de l'aviation civile malaisienne a donné sa démission (et il a clairement indiqué ses motifs en concluant : « *En conséquence, c'est avec regret et après mûre réflexion que j'ai décidé de démissionner* »).

En France, qu'en est-il en la matière ? Hollande, aidé par Valls et Taubira, a fait preuve de l'incompétence la plus extrême dans la gestion de l'aérien français. Ce constat vaut en premier lieu pour ce qui concerne la sécurité aérienne, les enquêtes falsifiées sur les accidents et incidents graves et le traitement des familles de victimes.

Une recherche sur le Web permet de disposer de tous les documents utiles. Par exemple, il suffit de taper dans un moteur de recherche (avec ou sans le prénom de l'ancien président) *Hollande Norbert Jacquet* ou l'inverse. On peut renouveler les opérations avec Manuel Valls, Christiane Taubira, Jean-Pierre Mignard, Alain Vidalies et quelques autres. Sans même indiquer mon nom, mais en le remplaçant par exemple par *AF447*, on obtient également tout ce qui va bien.

Un fichier PDF récapitule ce qui a été **transmis à l'Elysée sous Hollande** (15 pages - 662 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/francois-hollande-2012-2017-norbert-jacquet-13-aout-2018.pdf>

L'**essentiel de la situation actuelle au 4 septembre 2018** est regroupé sur une page Web :

<http://jacno.com/prov/les-lecons-du-pouvoir-du-sang-plein-les-mains.htm>

Des informations complémentaires figurent sur une page du 24 septembre 2018 :

<http://jacno.com/prov/vol-mh370-ghyslain-wattrelos-est-il-bien-entoure.htm>

Et dans la suite du présent PDF.

./....

# FRANCOIS HOLLANDE... CHAMPION !

## FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION D'EUROPE DE LA DEMOCRATIE



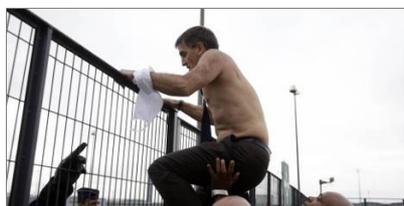
Le 7 octobre 2015, devant tout le Parlement européen, François Hollande s'est adressé à Marine Le Pen, dénonçant la volonté de la présidente du FN « *de sortir de l'Europe, de sortir de l'euro, de sortir de Schengen et même, si vous le pouvez, de sortir de la démocratie parce que parfois, en vous entendant, je me pose cette question* ». C'est une bonne question. Et dans l'aérien ? Quand on voit ce qu'il en est dans les enquêtes sur certains accidents et incidents graves...

## FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION DU MONDE DE LA DEMOCRATIE



Le 19 septembre 2016 Hollande a reçu en personne de la fondation new-yorkaise interconfessionnelle The Appeal of Conscience le prix d'« *homme d'Etat de l'année* » pour son « *leadership dans la sauvegarde de la démocratie et de la liberté* ». Hollande a déclaré : « *Au-delà de ma personne, en remettant ce prix, vous honorez la France. La France inspirante, celle qui défend partout la liberté, la démocratie, les droits de l'homme* ». Bravo ! Il semble toutefois qu'un énorme problème de démocratie et de liberté perdue dans les enquêtes sur certains crashes aériens.

## FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION DU MONDE DE LA SECURITE AERIENNE ?!



La justice a rapidement rendu sa décision de première instance dans l'affaire du « scandale mondial » de la chemise d'Air France qui avait fait les gros titres en France pendant une dizaine de jours en octobre 2015. Les condamnations en appel sont tombées au printemps 2018. Et la vie humaine ? Les enquêtes sur les crashes aériens ? Le drame du vol AF447 Rio-Paris (228 morts) ? Les familles de victimes, purement et simplement escroquées et sciemment détruites à petit feu ?

Cet épisode de la chemise, avec Gilles Gateau, directeur adjoint de cabinet et conseiller social du Premier ministre Manuel Valls, à la manœuvre (il est maintenant DRH à Air France), est rappelé dans un fichier PDF (12 pages - 601 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/gilles-gateau-et-le-dialogue-social-norbert-jacquet-14-juin-2018.pdf>

## FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION DU MONDE DE L'ERREUR POLITIQUE



### Les « extrêmes », les « populismes »

Il serait surprenant que de ce côté on ignore ce qu'il en est de cette affaire d'Etat (c'en est une), sachant que tout est sur le Web et dans des fichiers PDF et vidéo largement diffusés, qui circulent.

./...

# DES PRECISIONS SUR MA VIE

## 1 - JUSQU'AUX ANNEES QUATRE-VINGT



**Aéroport de Dugny-Le Bourget au milieu des années cinquante (le Nord est en haut de l'image)**

La partie de Dugny visible sur l'image en haut à gauche montre la base aéronavale en fin de construction, la base aérienne 104, la caserne De Rose et la cité-jardin l'Eguiller en brique rouge dont les résidents dans leur majorité étaient des personnels civils et militaires ayant une activité dans l'aviation.

A droite, de haut en bas, les hangars de la TAI et de l'UAT, l'aérogare (parallèle à la « Route de Flandre », RN 2) et cinq hangars, l'avant-dernier vers le Sud étant celui du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (SGACC), devenu la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Nota : dans la seconde moitié des années cinquante une nouvelle piste Est-Ouest a été construite, qui se prolonge jusqu'à l'angle en haut à gauche de l'image.

./...



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

L'aviation, je suis tombé dedans à ma naissance en 1950. A Dugny, dans une enclave 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 (le hangar S11, avant-dernier coté sud). J'ai grandi dans ce hangar au milieu des DC3, d'un DC4, de divers autres avions et de prototypes en phase finale des vols d'essais (vols de certification en ligne). J'étais de temps en temps passager à bord de ces appareils.

En 1961 j'ai commencé à comprendre que les enquêtes sur les accidents aériens pouvaient être malhonnêtes. Je me souviens encore des discussions des adultes à la suite du drame de la Vallée Blanche survenu le 29 août 1961, qui portaient surtout sur l'identité du pilote qui avait cisailé en vol un câble de la télécabine. Cette identité était connue dans les milieux aéronautiques, mais elle n'a jamais été divulguée, sauf par Le Canard Enchaîné quelques mois plus tard (sans aucune reprise dans les autres médias). Il ressortait de ces discussions que la future carrière à Air France du « fils Ziegler » et ses ambitions d'y devenir le chef pilote étaient compromises. Et la porte d'Air France lui a en effet été fermée, au motif qu'avec une telle casserole, agrémentée d'un non-lieu hallucinant, on ne pouvait prendre le risque de l'embaucher à Air France (depuis la fin des années soixante-dix les choses ont bien changé : les « fils d'archevêques », et maintenant les filles, sont recrutés sans vergogne, même s'ils sont incompetents, ce qui vaut pour de très nombreux dirigeants syndicaux dont on obtient ainsi la plus grande complaisance, tous ces gens se retrouvant finalement à des postes de haute responsabilité, payés des fortunes, au sein de l'administration et de la compagnie porte-drapeau où « pour entrer dans l'encadrement il n'est pas nécessaire d'avoir cassé un avion, mais ça aide »).

Le pilote de la Vallée Blanche, le « fils Ziegler », c'était Bernard. Son père, Henri, était un pont de l'aéronautique, directeur général d'Air France de 1948 à 1954, directeur général de Breguet de 1957 à 1967, etc.

Ce 29 août 1961, Bernard Ziegler, jeune pilote militaire, était sorti volontairement du cadre de sa mission pour aller dire bonjour aux copains de Chamonix par quelques passages à faible hauteur (son père était actionnaire de la société des remontées mécaniques).

A défaut d'Air France, Bernard Ziegler, après avoir été outrageusement blanchi, a été embauché par Airbus sur intervention de son père, ce qu'il reconnaît noir sur blanc dans un livre qu'il a publié en 1994 (« *Lettres à un jeune pilote* »).

D'autres crashes survenus dans les années soixante et au début des années soixante-dix ont confirmé ce qu'il en est s'agissant des mensonges sur les accidents aériens (je suis entré comme élève pilote de ligne, formation *ab initio*, à l'Ecole nationale de l'aviation civile à Toulouse en septembre 1971). Dans les années soixante-dix et quatre-vingt le constat fut le même.

Ma seule erreur, en 1988, à l'occasion du crash de Habsheim, fut de n'avoir pas imaginé, même si j'en connaissais ses faiblesses, le degré de soumission d'une certaine justice qui s'est mise au service des faussaires, allant jusqu'à utiliser les pires méthodes totalitaires à mon encontre parce que je dis la vérité.

## 2 - DES ANNEES QUATRE-VINGT A NOS JOURS

### Jusqu'en 1994

Mon livre publié au début septembre 1994 : <http://jacno.com/an01.htm>

### De 1994 a la création de mon site web le 23 août 2004

L'exposé de présentation à la date du 23 août 2004 : <http://jacno.com/inlo.htm>

### De 2004 à nos jours

La suite au fil du temps depuis le 23 août 2004 : <http://jacno.com/insu.htm>

Actuellement **des magistrats me font rechercher pour m'enfermer**. Mon seul tort est de dire la vérité sur des accidents aériens, d'agir dans l'intérêt de la sécurité aérienne et d'aider les familles de victimes !

## DES INFORMATIONS SUR *ANTIPOUR.COM*



Viktor Orbán  
Premier ministre hongrois

Sur *antipour.com* : <http://antipour.com/a/leurope-la-hongrie-la-france.htm>

## DES INFORMATIONS SUR *FRANCELEAKS.COM*



Emmanuel Macron  
25 septembre 2018  
Nations Unies  
73<sup>ème</sup> Assemblée générale

Sur *franceleaks.com* : <http://franceleaks.com/hollande/uerss-les-dernieres-productions-sur-franceleaks.htm>

## LE PROCHAIN MODELE DE BOEING



Vue d'artiste du possible futur Boeing 797-9

Une dépêche AFP du 16 juillet 2018 livre des informations sur ce qu'envisage Boeing pour la production de son prochain modèle. Entre autres : « ... *ce n'est pas un avion qui sera technologiquement plus avancé que ce que nous avons aujourd'hui...* ». Des précisions dans un PDF (4 pages - 199 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/nouvel-avion-boeing-norbert-jacquet-17-juillet-2018.pdf>

Idolâtrer aveuglément Airbus peut conduire au désastre. Il y a matière à s'interroger sur l'avenir, notamment pour ce qui concerne les **problèmes de « décrochage » des Airbus**.

Ce ne sont peut-être pas les seuls : minimanches Nintendo non couplés et sans retour d'effort, manettes de poussée à crans fixes, logiciels des systèmes vitaux d'une complexité inutile et accidentogène parce qu'ingérables par l'équipage en situation difficile et parce qu'ils peuvent même prendre parfois la maîtrise totale de l'avion sans que les pilotes puissent s'y opposer...

Une analyse complète des événements significatifs, à la lumière de l'histoire de l'aviation et ses échecs parfois retentissants, figure dans un PDF (12 pages - 900 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/un-sans-faute-remarquable-norbert-jacquet-2-octobre-2018.pdf>

.I...

## NOTA BENE

On m'accuse de rouler pour l'ex-Front national, pour Marine Le Pen, pour l'extrême ceci, pour l'ultra-chose, pour les néo-nazis et qui sais-je encore. Il n'en est rien (PDF - 6 pages - 264 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/special-elysee-norbert-jacquet-4-juillet-2018.pdf>

Je me contente de raconter ma vie, droit élémentaire reconnu même à Cuba maintenant et bientôt en Corée du Nord. Qui pourrait me le reprocher au vu de ce que je subis depuis trente ans et alors que je suis actuellement recherché pour être enfermé !

## UNE « DICTATURE DES JUGES » ?

Alexandre Benalla a de nouveau été entendu par la justice. Dix heures par trois juges d'instruction. Et ça va continuer. Cette justice met le paquet pour tenter d'atteindre le président de la République. Poursuivant ce même objectif, elle agit de même à l'encontre de nombreuses personnalités (et leurs assistants) de la majorité actuelle. Marine Le Pen et son parti sont pour leur part l'objet d'un acharnement hors du commun. Nicolas Sarkozy et la droite ne sont pas épargnés et subissent également les assauts d'une justice vindicative. Dans toutes ces affaires, les faits suspectés son bénins.

Parallèlement, qu'en est-il dans des dossiers judiciaires où les morts s'accumulent par centaines et où la corruption sévit au point qu'on peut parler de « pourriture générale » ? La justice fait plus que s'en moquer. En effet, elle pourchasse, dans le but de l'enfermer, celui qui dénonce la gabegie meurtrière ! Quand on sait dans quels milieux se recrutent ces corrompus, très activement et publiquement soutenus durant cinq ans par Hollande, Valls, Taubira, Vidalies et quelques autres, on comprend mieux. Et on s'inquiète : ces gens-là sont un véritable danger pour les libertés, la démocratie et la justice.

La dictature des juges c'est l'UERSS.

Ce qui précède est un simple constat, qui saute aux yeux de quiconque prend le temps de lire un peu les « documents de ma vie ». Ceux qui veulent en conclure que, pour rétablir les libertés, la démocratie et la justice, il faut faire appel aux « extrémistes » et « populistes » en tout genre et à leurs amis en France, en Europe et ailleurs dans le monde... ce n'est pas mon affaire. Je me contente de raconter ma vie, droit élémentaire même à Cuba maintenant et bientôt en Corée du Nord. Qui pourrait me le reprocher alors que je suis actuellement recherché pour être enfermé ?

./...

# 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 traitée comme une affaire d'Etat à la suite de quelques dizaines de cas de salmonellose, sans conséquences graves et sans séquelles.

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 ?