



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

VIVEMENT LE PROCHAIN CRASH STUPE !?

Quelqu'un en France est-il capable de se poser quelques questions sur Airbus et son avenir, sur la valeur de la vie humaine et sur la douleur des familles de victimes d'accidents aériens ?

AIRBUS TOUT SEUL AU FOND DU CUL-DE-SAC

Pages 2 à 13. Airbus se retrouve tout seul avec ses minimanches non couplés et sans retour d'effort. Airbus se retrouve tout seul avec ses manettes de poussées à crans fixes. Airbus se retrouve tout seul avec ses logiciels abracadabrantésques, ingérables par les pilotes quand la situation de dégrade. Airbus est dans une impasse. Tout le monde peut comprendre. Et tout le monde peut comprendre que j'ai toujours eu raison.

L'HISTOIRE DE L'AVIATION

Pages 14 à 20. Ce qui précède est à méditer à la lumière de l'histoire de l'aviation. L'impasse pourrait se transformer en tombeau. Quelques éléments de réflexion sont livrés à ce sujet dans ces pages 14 à 20.

LE CRASH DE L'AF447 RIO-PARIS

TROIS PAGES SUFFISANTES POUR CONCLURE

Pages 21 à 23. Quelques faits relatifs au drame du vol AF447 Rio-Paris montrent, à **eux seuls**, qu'il est indispensable d'agir **dans l'intérêt général**.

UNE CURIEUSE LETTRE D'ALAIN JAKUBOWICZ

Page 24. Une lettre aux très lourdes conséquences.

ET MAINTENANT ?

TOUJOURS PERSONNE POUR PRENDRE UNE DECISION ?

Une petite recherche sur le Web, avec les mots-clés qui vont bien (AF447 Hollande Jakubowicz ...) et en retenant ce qu'il y a de plus récent, permet de juger. **Il y a urgence à prendre une décision !**

Un **bilan de l'actuel**, avec quelques nouveaux faits à la rubrique « tout me donne raison », est disponible dans un PDF récent (30 pages de documents, 1630 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/securite-aerienne-norbert-jacquet-13-decembre-2016.pdf>

AIRBUS TOUT SEUL AU FOND DU CUL-DE-SAC

(« TOUT ME DONNE RAISON SUR TOUT »)

Dès 1985, dans une note interne à Air France, je m'étais inquiété de certaines dérives mettant en cause la sécurité aérienne, ce que des médias ont rappelé à la suite de l'accident de Habsheim survenu en juin 1988.

Ce crash, déjà, me donnait raison. Pour masquer ce constat, la France s'est livrée à de grossières falsifications qui, à l'heure de l'Internet, ne peuvent plus être cachées. Il suffit de lire les pages 10 à 13 du présent PDF avec les **fausses licences de pilote de ligne** en pages 12 et 13 pour que la vérité sur ces falsifications saute aux yeux.

Il n'est pas excessif de dire que « tout me donne raison sur tout » dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années. Et ce n'est pas fini. Tout le monde peut comprendre.

Les pages 3 à 8 reprennent par **ordre inversement chronologique** des informations déjà diffusées sur le fait que tout me donne raison et qu'Airbus est dans une impasse. Tout le monde peut comprendre. La simple lecture des pages 7 et 8 du présent PDF peut suffire pour un des points essentiels.

Pages 3 à 8 Reprise d'informations diffusées au cours de ces dernières années (par ordre inversement chronologique).

Page 9 Les années quatre-vingt et l'arrivée de la « nouvelle technologie Airbus » : une page pour rappeler cette époque et bien prendre conscience des erreurs originelles commises.

Pages 10 à 13 .. Le crash de Habsheim le 26 juin 1988 : commandes de vol, mensonges, falsifications... cela avait vraiment très mal commencé !

.I...

DU NOUVEAU AUX ETATS-UNIS (« SPECIAL DECROCHAGE »)

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 27 AOUT 2016)

La FAA américaine et Alaska Airlines s'intéressent de près aux situations de décrochage (mai 2016) :

<http://www.prnewswire.com/news-releases/alaska-airlines-leads-the-industry-in-safety-with-first-faa-approved-flight-simulator-featuring-a-full-stall-model-300263819.html>

<http://airsoc.com/articles/view/id/572c7e10313944610e8b4567/alaska-airlines-receives-faa-certification-for-full-stall-model-in-a-flight-simulator>

<http://www.king5.com/news/local/alaska-airlines-now-has-technology-to-teach-pilots-how-to-recover-from-stalls/178398976>

Qu'en est-il avec les avions **Airbus** ? Il existe dès l'origine un **problème de certification**, cause d'incidents et accidents. **Je le dénonce depuis trente ans**. On pourra relire à ce sujet quelques publications. Dans la première en lien ci-dessous j'indique : « à la différence de Boeing qui teste toutes les formes de décrochage sur tous ses appareils (des vidéos très significatives existent à foison sur le Web, certaines étant présentées par des pilotes et ingénieurs de Boeing), Airbus n'a jamais procédé à un tel essai sur ses avions conçus depuis les années quatre-vingt. Jamais. Même après le crash de [...]. Même après d'autres crashes ayant pour cause [...]. Même après le crash du Rio-Paris ». Dans la troisième il est question de la FAA et de la certification du B787, dernière production de Boeing. On y trouve aussi des paramètres issus des enregistreurs de vol de l'AF447 Rio-Paris avec quelques explications. Trois PDF :

76 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/airbus-il-faut-faire-quelque-chose.pdf>

250 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/demandez-a-airbus-ou-a-hollande-norbert-jacquet-1-decembre-2015.pdf>

333 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/airbus-nouveau-coup-dur-pour-la-france-norbert-jacquet-4-avril-2016.pdf>

La solitude d'Airbus ne peut que se confirmer

Un projet sino-russe de long-courrier est à l'étude. Verra-t-il le jour ? Il est en tout état de cause certain que dans cette région du globe va se développer la concurrence à Airbus et à Boeing en moyen-courrier et en long-courrier. Avec deux pilotes dans le cockpit, un seul pilote ou aucun ? Le zéro pilote, on peut oublier. Un seul pilote, c'est exclu après le crash de Germanwings. Ce sera donc à deux pilotes.

Question induite : manches classiques comme Boeing et Mitsubishi ou minimanches couplés et à retour d'effort, comme cela se fait déjà, par exemple avec l'Irkut MC21 russe ? Quels que soient les choix des divers avionneurs, il est évident que personne n'optera pour la solution Airbus. Le constructeur européen se retrouve donc tout seul avec sa technologie bancaire et accidentogène.

./...

LE « BIG BANG »

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 1ER MAI 2016)

L'EASA va révolutionner l'aviation. Un « *big bang* » à la lecture d'un article d'[aerobuzz.fr](http://www.aerobuzz.fr) du 18 avril 2016 :

<http://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/article/entrainement-des-pilotes-l-easa>

Il faut lire cet article avec *in fine* l'exposé des neuf points de la révolution. Mais... heu... et bien, en fait, il en a toujours été ainsi depuis que l'aviation existe (le pilote automatique a été expérimenté avant la Première Guerre mondiale et il est devenu opérationnel au cours des années vingt). Ces neuf points ont toujours été le b.a.-ba des pilotes. C'est ce qu'on leur a toujours seriné pendant la formation théorique, puis la pratique. Ce sont les points prioritaires qu'on surveille à l'occasion des contrôles et des entraînements en cours de carrière. Ah bon... Mais... Alors... ?

Mais Airbus avait voulu changer tout cela dans les années quatre-vingt avec sa nouvelle technologie « toutotomatik » (voir page 9 du présent PDF). On a même vu quelques brillants commentateurs des médias écrire ensuite « *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.* »

Ainsi, ce big bang annoncé par l'EASA n'est que celui de l'officialisation du demi-tour d'Airbus. C'est celui de l'aveu de l'échec d'Airbus, de la France et de l'Europe dans leurs choix. C'est celui de la reconnaissance des erreurs du constructeur toulousain et des institutions françaises et européennes.

C'est donc du même coup un big bang à la rubrique « tout me donne raison sur tout dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années ». Pour autant les problèmes ne sont pas réglés. En effet, les Airbus conçus et produits depuis trente ans... ne permettent pas de mettre en œuvre ce que l'EASA et Airbus préconisent avec leur superbe big bang du retour à la case départ. Les Airbus resteront d'une complexité effrayante en situation dégradée avec le pire : des cas de conflits entre le pilote et les systèmes défaillants, les systèmes défaillants gardant la main sans que les pilotes puissent s'y opposer ! Rantanplan va continuer à faire des siennes. Avec des bains de sang inutiles à répétition et des familles de victimes qu'on détruira avec méthode pour cacher la vérité. Sans oublier les pressions pour neutraliser les gêneurs, avec chasse à l'homme et enfermement si nécessaire.

Justement, où en est-on dans l'enquête sur l'AF447 ?

./...

L'ECHEC DES DRONES... ET LA SUITE AUX ETATS-UNIS

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 24 JANVIER 2016)

A la rubrique « tout me donne raison » on peut ajouter le choix des militaires pour l'achat de drones, domaine où la France et l'Europe ont une quinzaine d'années de retard (ils se fournissent chez les Américains). La DGA a choisi le futur Patroller de Safran. A lire dans un article de *boursier.com* qui reprend Reuters :

<http://www.boursier.com/actualites/reuters/le-drone-tactique-de-safran-prefere-a-celui-de-thales-185434.html?fil4>

Et Airbus Group (ex-EADS, European Aeronautic **Defence** and Space company), champion autoproclamé de l'avion sans pilote ? Airbus est inexistant !

Chez Airbus, ils croient encore qu'il vont réussir l'avion de ligne sans pilote, avec les passagers dans le rôle des cobayes, pour transférer ensuite la technologie dans le domaine militaire. C'est stupide et criminel.

Il est depuis quelque temps incontestable qu'Airbus est dans une impasse technologique. Ce simple constat impose une décision. Poursuivre dans la même voie ou bien admettre qu'il est nécessaire de corriger la trajectoire. Au prix d'un gros coup de marche arrière si nécessaire. Après des dizaines de petites reculades.

L'évolution aux Etats-Unis

En effet, il apparaît maintenant qu'à la suite d'un audit, l'US Department of Transportation (ministère des Transports des Etats-Unis) a la gentillesse, après quelques critiques visant la FAA (administration fédérale de l'aviation civile), de mettre sur la table ce qui sera exigé prochainement (1).

Qui peut encore contester le fait que tout me donne raison sur tout dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années ? Qui peut encore contester le fait qu'au vu de ce rapport du DoT (1) il va falloir continuer à me donner encore plus raison ? Doit-on attendre un nouveau crash inutile ?

Que font les pouvoirs publics ?

Si Airbus vendait de l'amiante ou des poches de produit sanguin pour transfusion et non des avions, que feraient ses dirigeants ? Peut-on imaginer les entendre dire autre chose que « notre produit est bon, on en vend, c'est très bien, il faut continuer » ? N'appartient-il pas aux pouvoirs publics de contrôler tout cela ? Surtout quand il est de plus en plus évident que le mur est devant !

Et des magistrats hors-la-loi, « *voyous* » (comme dirait Valls), faussaires, escrocs, continuent dans l'enquête sur l'AF447 Rio-Paris à s'enfermer dans une caricature d'affaire Dreyfus pour enfoncer l'équipage décédé. Et ils continuent à me pourchasser pour me jeter en prison.

(1) Rapport d'audit sur le site du gouvernement US (PDF, 356 Ko) :

https://www.oig.dot.gov/sites/default/files/FAA%20Flight%20Decek%20Automation_Final%20Report%5E1-7-16.pdf

(page de présentation: <https://www.oig.dot.gov/library-item/32899>)

BOEING, LA FAA : QUELQUES ELEMENTS DE REFLEXION

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 25 DECEMBRE 2015)

Il faut lire ce qu'il se passe aux Etats-Unis avec Boeing et la FAA. On en parle un peu partout dans le monde, y compris dans les pays francophones, sauf en France, où c'est le silence. Par exemple en Suisse, la Tribune de Genève : « *Normes de Sécurité, Boeing épinglé par les autorités américaines* » :

<http://www.tdg.ch/economie/entreprises/boeing-epingle-autorites-americaines/story/13466303>

Il convient de lire l'intégralité de l'article (on trouve plus détaillé en anglais, mais peu importe). Cela ne devrait-il pas donner à réfléchir quand on voit ce qu'il se passe avec Airbus en France et en Europe ?

En suivant en cascade les documents que j'ai diffusés et mis en ligne au cours de ces derniers mois et de ces dernières années, on trouvera les choix des autres avionneurs et un bilan des plus grosses erreurs d'Airbus, de la France et de l'Europe. On retrouve l'historique des principaux événements depuis les années quatre-vingt. On trouve également les documents qui montrent que l'exécutif actuel, jusqu'au sommet de l'Etat, est parfaitement informé de tout, y compris le fait que des magistrats violent les lois.

Il est temps de voir enfin plus loin que le bout de son nez. Il est temps de **s'interroger sur ce que seront les avions de ligne des divers constructeurs dans dix à quinze ans**. Airbus ne va-t-il pas se sentir bien seul avec ses minimanches Nintendo non couplés et sans retour d'effort, ses manettes de poussée à crans fixes et tous ses logiciels des systèmes vitaux d'une complexité aussi inutile qu'accidentogène parce qu'ingérables en situation difficile et qui peuvent en outre prendre parfois la maîtrise totale de l'avion sans que les pilotes puissent s'y opposer ? Jusqu'au crash. Habsheim, Bangalore,... Toulouse,... Perpignan, AF447, QZ8501... Il y a **des décisions à prendre et à assumer !**

Si Airbus et les autorités devaient continuer à refuser d'admettre la nécessité de corriger le tir chez Airbus, le résultat est connu : **dans dix à quinze ans les Airbus auront deux fois plus d'accidents** que les autres avions. On pourra dire ce qu'on voudra des causes des accidents (la faute du pilote, la faute du pilote, la faute du pilote...), cela ne changera rien au résultat et les passagers comme les compagnies aériennes ne s'intéresseront qu'au résultat pour en tirer les conséquences : **toutes choses étant égales par ailleurs, mieux vaut éviter Airbus.**

En attendant, des vies humaines sont en jeu. Vivement le prochain crash inutile, « stupide » qui aurait dû être évité ?!

Pour faire toucher du doigt l'impasse dans laquelle se trouve Airbus, conséquence des choix des années quatre-vingt et de l'entêtement à avoir tenté de poursuivre dans la même voie, je présente en page 9 de ce PDF un petit rappel de ces années avec quelques observations.

./...

UNE ERREUR DE CONCEPTION QUI SAUTE AUX YEUX

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 4 DECEMBRE 2015)

28 décembre 2014 : crash de l'Airbus A 320 d'AirAsia, vol QZ8501.

Encore une tragédie à ajouter à la collection « si on m'avait écouté, elle ne se serait pas produite ». En effet, les enquêteurs indonésiens viennent de me donner raison avec éclat. Il demandent à Airbus de modifier la conception de ses avions pour supprimer un défaut majeur que je dénonce depuis trente ans.

Dans le rapport rendu le 1er décembre 2015 en Indonésie on trouve en page 51 (53 pour la pagination PDF) des courbes intéressantes sur les minimanches (« STKPF » et « STKPC »), mais je veux faire simple et je me contente de l'image figurant en page 59 (61 pour la pagination PDF). Elle est reproduite ci-dessous.

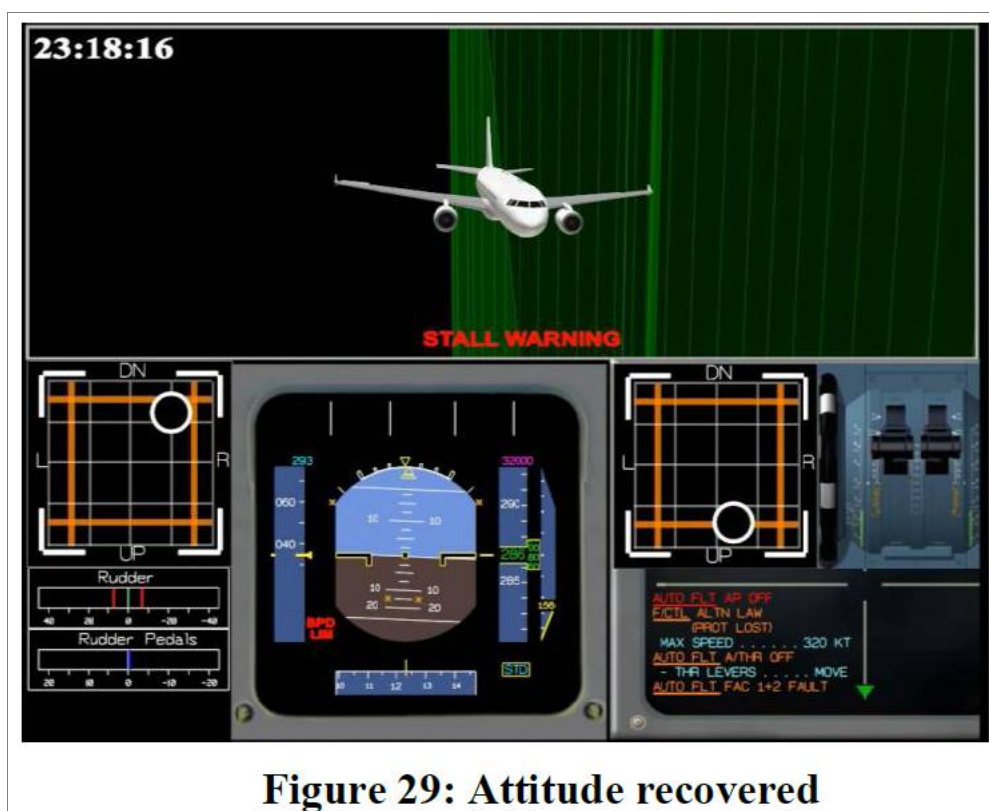


Figure 29: Attitude recovered

A gauche, le commandant a le manche en butée à piquer. A droite, le copilote... exactement le contraire.

Imaginez une voiture... ou plutôt non, certains aigris bilieux aimant bien comparer les pilotes de ligne à des chauffeurs d'autobus, imaginez plutôt un autobus ou un autocar avec deux conducteurs et deux volants indépendants... Déjà, vous commencez à comprendre qu'il pourrait y avoir des problèmes.

Ce n'est pas tout. Imaginez que les deux volants soient remplacés par des mini-volants (ou des minimanches) latéraux, indépendants, sans retour d'effort (des boîtes à ressort), invisibles d'un conducteur à l'autre ?

./...

Voilà. Vous avez compris comment fonctionne un Airbus et pourquoi Boeing et les Américains puis Mitsubishi et les Japonais m'ont donné raison en conservant les manches classiques (colonne et volant) et pourquoi d'autres avionneurs adoptent les minimanches **couplés** et à retour d'effort (ce qui m'apparaît toutefois rester une source de problèmes pour deux raisons : les manches restent hors du champ de vision des pilotes et le système de couplage électromécanique n'est pas simple... mais l'avenir dira !).

Tout cela n'empêche pas Airbus, soutenu par tout l'exécutif jusqu'au sommet de l'Etat, de persister dans son erreur des minimanches latéraux non couplés, sans retour d'effort, invisibles d'un pilote à l'autre, avec de surcroît des logiciels « usine à gaz » pour gérer tout cela en aval du cockpit vers les gouvernes. Des logiciels intellectuellement ingérables par l'équipage en situation difficile. Pire : des logiciels conçus pour s'opposer aux actions des pilotes... même quand ils (les logiciels) reçoivent des fausses informations en provenance des diverses sondes et autres systèmes de l'avion et qu'ils envoient des ordres aberrants aux gouvernes !

Mais...

L'agence de presse Bloomberg, spécialisée dans l'économie, indique « *"What the captain was doing wasn't in line with the co-pilot" head investigator Nurcahyo Utomo told reporters in Jakarta. "The captain pulled while the co-pilot pushed so the recovery wasn't effective."* » Et aussi : « **As a result of the pilots' actions, the committee said it's recommending plane maker Airbus Group SE to have connected cockpit control sticks similar to those in rival Boeing Co. planes.** ». Article Bloomberg :

<http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-12-01/airasia-flight-8501-found-to-have-crashed-on-rudder-fault-crew>

La France a tout faux sur tout et j'ai raison sur tout

Ainsi ce crash est une nouvelle répétition, au millimètre près, de ce que je dénonce depuis les années quatre-vingt, quelle que soit la cause de départ, qui peut présenter des différences d'un cas à l'autre. Lisez ou relisez mon livre paru au début septembre 1994, qui se conclut avec le crash de Toulouse survenu deux mois plus tôt, le 30 juin 1994. Tous est très exactement annoncé dans ce livre et sa conclusion. Au millimètre près. Ce livre est téléchargeable gratuitement depuis une page de mon site Web : <http://jacno.com/an01.htm>

LES MINIMANCHES NINTENDO

(PAGE DU 1ER MAI 2015 : « QUE VONT FAIRE AIRBUS ET LA FRANCE ? »)



Airbus va se retrouver tout seul avec sa technologie bancale. Il suffit de voir les évolutions partout dans le monde, par exemple avec la dernière production de l'aviation de ligne, l'Irkut MC21 russe qui ambitionne de concurrencer les Boeing 737 et Airbus A320 :

- octobre 2014 : <http://aviationweek.com/nbaa2014/pilot-s-viewpoint-need-upgrade-active-sidesticks>
- janvier 2015 : <http://aviationweek.com/technology/active-sidestick-controls-make-commercial-debut>
- avril 2015 : <https://www.flightglobal.com/news/articles/mc-21-ushers-active-sidesticks-into-commercial-aircr-411455/>
- 1er mai 2015 : <http://norbert-jacquet.jacno.com/que-vont-faire-airbus-et-la-france/>

./...

LES ANNEES QUATRE-VINGT

L'Expansion / L'Express a publié le 20 juin 2015 un article de Gil Roy qui mérite attention (2). Oublions pour le moment son titre « *Sécurité aérienne : retour à la réalité pour les pilotes* » et attachons-nous à son contenu. L'intertitre « *Redonner aux navigants le sens de l'air* » résume bien celui-ci.



Il ne faudrait toutefois pas oublier que **la volonté de déqualifier les pilotes fut exclusivement française et européenne**. Avec les avions Airbus. Elle a surgi dans les années quatre-vingt. A cette époque, on pouvait lire dans la presse des publicités telles que « *Le nouvel A320, une intelligence supérieure est arrivée* », « *A320, son cerveau sort du nôtre... Aerospatiale : l'entreprise qui dépasse l'imagination* » (voir ci-contre).

Il n'était pas rare d'entendre des responsables d'Airbus, en premier lieu Bernard Ziegler, soutenus par les pouvoirs publics, tenir des propos tels que « *les ordinateurs des Airbus corrigent les erreurs des pilotes* », « *l'A320, ma concierge peut le piloter* », « *on ne demande pas à un pilote de savoir ce qu'il y a dans son Airbus de la même manière qu'on ne demande pas à un chauffeur de taxi de savoir ce qu'il y a sous le capot de son véhicule* », « *le cerveau des Airbus remplace celui des pilotes* »...

Le même Ziegler et quelques autres déclaraient à l'époque que l'avion de ligne automatique arriverait dans les dix ans.

Il a fallu déchanter. **Au prix du sang**. Et au prix de méthodes parfois « musclées » pour faire taire les opposants.

Il a même fallu employer des méthodes totalitaires à mon encontre. Méthodes qui apparaissent finalement inutiles, meurtrières et même stupides au vu des évolutions. En effet, il n'est pas excessif de dire qu'au bout du compte « tout me donne raison sur tout » dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années. Et ce n'est pas fini !



Le curieux titre de l'article de l'« éminent spécialiste » Gil Roy (3), qui **tente de déporter les responsabilités**, ne changera rien aux faits. Mais la France entend manifestement rester le pays le plus obtus de la planète. Quand on voit ce qu'il se passe dans l'enquête sur l'AF447 !

(2) http://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/securite-aerienne-retour-a-la-realite-pour-les-pilotes_1687323.html

(3) Gil Roy : <http://www.aerobuzz.fr/auteur/gil-roy>

LE CRASH DE HABSHEIM

(pages 10 à 13 du présent PDF)

Le 26 juin 1988 survenait le crash de l'Airbus A320 à Habsheim. Trois morts, une cinquantaine de blessés. Marie-Christine Marchioni, juge d'instruction, a été chargée du dossier. Après un an d'enquête, elle a compris que les experts judiciaires lui cachaient la vérité. Des vérités vraiment pas bonnes à dire. D'autres aussi ont compris... qu'elle avait compris ! La juge Marchioni a donc été dessaisie pour des motifs qui ne tiennent pas en droit. Ils sont même farfelus. Le dossier a été confié au juge François Guichard, pilier du Syndicat de la magistrature. Ce magistrat savait parfaitement à quoi s'en tenir.

En mai 1992 une grève a eu lieu pour me soutenir. Le juge Guichard le savait bien. On trouve les articles de presse, les documents sur la grève et les vidéos des émissions de télévision dans un PDF (1,77 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/habsheim-af447-hollande-les-pilotes-norbert-jacquet-10-novembre-2016.pdf>

Les DNA 13 octobre 1992

d'experts ensuite.

Certains — et notamment l'ancien pilote Norbert Jacquet — ne sont pas convaincus de votre indépendance.

Libre à lui de penser cela. Quand on dit qu'un juge n'est pas indépendant, de fait on dit qu'il est malhonnête. Parce qu'on sous-entend qu'il est susceptible de subir certaines pressions et d'y céder. Ce qui est dur dans une affaire comme celle-là, c'est que la justice se heurte à un scepticisme général. C'est dur quand on se démène dans une enquête et que le discours dominant autour de vous ressemble à ceci : « Tu es un garçon honnête, mais il y a tellement d'intérêts en jeu qu'on ne connaîtra jamais la vérité... ». C'est le cas aussi pour Habsheim. Si je conclus qu'il n'y a pas eu manipulation des boîtes noires, on dira que je suis vendu.

Ce genre de situation est un peu déprimant. Mais dans un second temps, on se dit qu'il faut partir en guerre contre ce scepticisme général, démontrer tout ce qu'on peut apprendre de la vérité.

Le besoin de savoir, la curiosité, au départ, ne sont-ils pas aussi des moteurs pour le juge ?

D'abord, c'est le fait de voir

EXTRAIT DE PRESSE CI-CONTRE

Le juge Guichard s'est même exprimé à mon sujet comme le montre l'extrait ci-contre d'une longue interview publiée par les Dernières Nouvelles d'Alsace le 13 octobre 1992 (pour plus de détails on peut se reporter aux pages 153 et 154 de mon livre publié en 1994, téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>).

./...

./...

LE PROCES MERMAZ ET LES CONCLUSIONS QUI EN DECOULENT

Guichard était également parfaitement informé de l'issue du procès que le ministre Mermaz avait engagé contre moi. Mermaz a lamentablement capitulé en septembre 1994, alors que **j'ai toujours maintenu qu'il a participé aux opérations de falsifications**. Et ensuite Mermaz s'est bien « écrasé ». A ce sujet on trouve des articles de presse, la décision de justice et plusieurs lettres d'ex-ministres dans un PDF (737 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/martine-ract-madoux-criminelle-norbert-jacquet-13-decembre-2016.pdf>

On constate également à la lecture du PDF dont je viens d'indiquer le lien que le juge Guichard et quelques autres magistrats savent faire preuve de beaucoup de docilité et de complaisance. On se croirait revenu en quarante, à l'époque où ils étaient nombreux à servir la soupe à Pétain et Hitler, où ils ne trouvaient rien à redire aux déportations et aux exterminations et où, non contents, ils condamnaient quiconque disait du mal de la SS ou de la Gestapo !

DEUX PAGES SUIVANTES : DEUX ARTICLES DE PRESSE

LES FAUSSES LICENCES DE PILOTE DE LIGNE

Deux articles de presse qui suffisent pour comprendre

Dans les deux pages suivantes on trouve deux articles de presse de **février** 1996 qui en disent long. A eux seuls ils sont suffisants pour tout comprendre.

Au moment de la publication de ces articles l'instruction judiciaire sur le crash de Habsheim n'était pas close. En effet, l'avis de fin d'informer a été délivré aux parties par le juge Guichard en **mars** 1996 et l'ordonnance de clôture avec renvoi devant le tribunal correctionnel a été prise par le juge Guichard en **juin** 1996.

J'ai envoyé ces articles dès leur parution, l'un puis l'autre, avec quelques commentaires, au juge Guichard et à René Pech, procureur de Colmar. Ces magistrats ont regardé au plafond et fait semblant de ne rien voir. J'ai par la suite continué à diffuser ces articles. Sans effet.

Après les législatives anticipées de 1997 et la nomination de Jospin comme Premier ministre, j'ai envoyé ces articles avec quelques commentaires à Matignon et dans les ministères intéressés (Justice avec Guigou et Transports avec Gayssot). On m'a jeté en prison à la suite d'une dénonciation mensongère émanant du juge Guichard, d'un bâtonnier et d'Airbus. Six mois de détention provisoire (quatre mois maximum prévus par le code de procédure pénale, plus deux mois supplémentaires exceptionnels) sans aucun acte d'instruction. Dans le seul but de me détruire.

Comme ce ne fut pas suffisant, la justice m'a ensuite envoyé directement de la prison en unité psychiatrique pour malades difficiles où les conditions de vie répondent à la définition de la torture (violence au quotidien, excréments sur le visage etc.).

NB : je ne suis d'aucune manière à l'origine de des deux articles de Minute. Je les ai découverts à leur parution.

. / ...

Le faux : une spécialité de l'aérien français

Voir précisions page précédente. Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. C'est moi qu'on a fini par jeter en prison pour les protéger, parce que j'envoyais ces articles dans les hautes sphères et les faisais connaître dans les rédactions (à une époque où l'Internet public n'existait pas).

« Minute » du 21 février 1996 (article publié en Une)

Le Scandale de l'Airbus D'Habsheim

Un nouveau mystère !

Michel Asseline, aux commandes le 26 juin 1988 de l'Airbus A 320 qui s'écrasait à Habsheim, faisant trois morts, aurait-il été victime de la part des autorités d'une tentative de corruption, pour assumer seul toutes les responsabilités et blanchir l'avion ? Une vraie fausse licence semble le prouver !

Rappel des faits : trois mois après l'accident, alors que l'enquête judiciaire débute, la commission de discipline de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) retire à Michel Asseline sa licence pour une durée de huit ans, sanction confirmée le 29 septembre 1988 par le ministre des Transports Michel Delebarre. Asseline doit donc remettre sa licence aux autorités. Par la force des choses, il en est dispensé : sa licence a en effet brûlé dans l'accident... ce qui est confirmé dans un courrier adressé par Claude Frantzen, membre de la DGAC, à la Federal Aviation Administration américaine, s'interrogeant sur la situation juridique de l'intéressé : « La licence de monsieur Asseline ayant brûlé dans l'accident, de ce fait il n'était de toute façon plus en possession de celle-ci »



La vraie fausse licence de Michel Asseline qui lui fut remise par un haut fonctionnaire de l'Aviation civile quelques jours après sa suspension.



Or c'est faux, Asseline était en possession d'un duplicata de cette licence, avec tous les tampons nécessaires, datée du 25 mai 1988, un mois avant l'accident, donc antidatée ! A quoi pouvait lui servir ce morceau de papier officiel ? A se recaser plus facilement à l'étranger...

française qui, en octobre 1988, m'a remis cette vraie fausse licence. Ça reflétait apparemment la volonté du gouvernement français de me faciliter la tâche dans un éventuel reclassement à l'étranger.

Mais c'était sans doute un piège pour me faire accuser de faux et d'usage de faux. Je ne me suis jamais servi de ce duplicata... »
La balle est désormais dans le camp de la DGAC. □

Pas claire, l'aviation civile !

Est-ce la DGAC qui se serait prêtée à ce jeu ou Asseline qui serait un faussaire ? Joint au téléphone, ce dernier nous a donné sa version des faits : « C'est un haut fonctionnaire de l'aviation civile

Quand Maurice PAPON utilise le passeport d'un ami, GUIGOU intervient publiquement. Pour de fausses licences de pilote de ligne... aucune réponse.

Quand un passager trisomique ou obèse a un problème d'embarquement, GAYSSOT intervient publiquement (en plein mois d'août, depuis Béziers où il est en vacances). Pour de fausses licences de pilote de ligne... silence.

(J'attends toujours une réponse du gouvernement sur ces faux.)

/...

« Minute » du 28 février 1996

SCANDALE DE L'AIRBUS D'HABSHEIM (SUITE)

Une seconde vraie fausse licence !

« **M**inute » révélait la semaine dernière que le commandant de bord Michel Asseline (suspendu le 29 septembre 1988 pour une durée de huit ans par le ministre des Transports Michel Delebarre suite à la catastrophe de Habsheim) avait bénéficié, à l'insu ou avec la complicité de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), d'un vrai faux duplicata de sa licence, antidaté du 25 mai 1988, pour lui permettre de se recaser à l'étranger... Or il existe un second vrai faux duplicata, également antidaté du 25 mai 1988 !

Pourquoi cette multiplication de duplicatas ? Tout simplement parce que les faussaires semblent s'être emmêlés les pinceaux. Le faux que nous publions aujourd'hui porte en effet la signature de Bernard Palayret... Or c'est ce même Bernard Palayret

Deux vraies fausses licences pour le prix d'une ! Le duplicata signé par Bernard Palayret, un haut fonctionnaire de l'aviation civile, aurait dû en effet être détruit...

Document 1 (Top): License for Michel Asseline, signed by Bernard Palayret. Includes a photo of Asseline and a signature of Palayret. The text on the license reads: NOM (N): ASSELINE, Prénoms (N): Michel, Date de naissance (N): 05.05.1944, Lieu de naissance (N): Paris 15e, Nationalité (N): Française, Domicile (N): [redacted]. It is dated 25-05-88 and signed by B. PALAYRET, Directeur Général de l'Aviation Civile.

Document 2 (Bottom): A second copy of the license, also for Michel Asseline, signed by Bernard Palayret. It is dated 25-06-89 and signed by B. PALAYRET, Directeur Général de l'Aviation Civile.

Signature of Bernard Palayret on the license document.

qui, le 29 septembre 1988, avait signifié sa mise à pied à Michel Asseline. Que le nom de la même personne apparaisse à la fois sur la lettre de sanction et sur la vraie fausse licence était vraiment trop gros... D'où la nécessité d'un

second faux, c'est ce qu'explique Michel Asseline : « Trouvant sans doute la signature du haut fonctionnaire [Palayret, NDLR] trop voyante, car cette même signature était déjà apposée au bas du document me communiquant la décision du ministre de suspendre mes licences professionnelles, un fonctionnaire, que j'appellerai M. X, me demandait par téléphone de détruire la première vraie fausse licence et m'en remettait une nouvelle, toujours duplicata daté du 25 mai 1988, mais avec une autre signature et une autre photographie. »

Sur ordre de qui ? « Il est invraisemblable que M. X ait risqué la cour d'assises pour complicité d'établissement de faux en écriture publique. Il était certainement couvert à l'échelon supérieur et pour moi cette "faveur" sentait très mauvais. Je décidais

donc de ne pas détruire la première et me retrouvais en possession de deux vraies fausses licences, dont je ne me suis jamais servi, ne désirant pas être accusé de faux en écritures publiques, ce qui était peut-être d'ailleurs le but final des personnages ayant couvert M. X ! »

Et, depuis huit ans, Michel Asseline attend qu'on lui restitue sa vraie licence. Le nouveau ministre des Transports de Bernard Pons, à qui il a demandé à bénéficier de l'amnistie présidentielle, lui a répondu qu'il n'en était pas question tant que l'affaire du crash de Habsheim n'aurait pas été jugée par la justice. Ce qui, bien que l'accident remonte au 26 juin 1988, ne semble pas être pour demain... Il y a des affaires que l'Etat a intérêt à étouffer.

O.F.

...

L'HISTOIRE DE L'AVIATION

Je n'ai pas la prétention de prédire l'avenir, mais ce qui vient d'être exposé impose une réflexion au regard de l'histoire de l'aviation. Que je connais bien. L'aviation, je suis tombé dedans à ma naissance en 1950. A Dugny, dans une enclave entre les pistes du Bourget. A quelques centaines de mètres du hangar du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, qui est devenu la Direction générale de l'aviation civile. J'ai grandi dans ce hangar au milieu des DC3, d'un DC4 et des prototypes en phase finale des vols d'essais. J'étais de temps en temps passager à bord de ces avions.

En pages 15 et 16 du présent PDF, des prises de position de Boeing, relativement récentes (années 90).

En pages 17 et 18, c'est un peu moins récent (années 70). Il s'agit d'un livre publié en 1977 sur le crash du Douglas DC10 survenu en 1974 à Ermenonville. Douglas fut le plus grand constructeur civil d'après-guerre (DC3, DC4 DC6/DC7, DC8, DC9 et DC10). Il a fini « mangé » par Boeing.

Pages 19 et 20. Des histoires plus anciennes. Le Concorde dans les années 60, le Comet britannique dans les années 50 et surtout les hydravions dans les années 30 et 40. Avec en conclusion quelques interrogations sur Airbus.

.I...

LE FIGARO MAGAZINE
30 DEC 94

BOEING: PRÉCISIONS

A la suite de notre article « Airbus contre Boeing » (notre numéro du 12 novembre), nous avons reçu une longue lettre de Boeing France dont nous extrayons les passages suivants :

« (...) Boeing n'a jamais « méprisé » Airbus. Tout au plus pourrait-on dire que Boeing a sous-estimé pendant des années la capacité des gouvernements européens à subventionner le consortium aussi généreusement et aussi longtemps.

(...) Boeing n'a jamais été amené à « essayer de rattraper un certain retard technologique » sur Airbus, car il n'en a aucun. Boeing maîtrise parfaitement les technologies les plus avancées, mais sa stratégie consiste à n'exploiter que celles qui sont rentables et qui apportent donc une réelle valeur ajoutée aux compagnies utilisatrices.

- Boeing n'a jamais hésité à reconnaître et à se féliciter du plafonnement des avances remboursables accordées à Airbus, mais nous continuons de souhaiter que toute forme de subvention soit entièrement bannie et que le plafonnement des subventions ou avances soit, en fait, ramené à zéro, seul moyen d'assurer une concurrence loyale à armes égales.

(...) Concernant les « aides indirectes » apportées notamment par les commandes militaires, dont vous ne citez que les 0,5 % dont bénéficie Aerospatiale (chiffre au demeurant très sous-évalué), il faut comparer ce qui est comparable. A savoir, les contrats dont bénéficient les constructeurs américains dans le cadre de concurrences acharnées étroitement contrôlées par les organismes d'Etat, et ceux dont bénéficient l'ensemble des quatre partenaires industriels du consortium Airbus (la plupart du temps sans concurrence) : ces « aides indirectes » sont environ deux fois supérieures en Europe.

Quant à l'affirmation que « la guerre totale est déclarée » entre Boeing et Airbus, nous laissons bien évidemment les auteurs de l'article libres de leur appréciation de la situation. Nous préférons parler, quant à nous, de concurrence, acharnée certes (dans quel secteur ne l'est-elle pas aujourd'hui ?), mais saine et bénéfique pour tous.

ALEXANDRE DE COURISS

PORTE-PAROLE BOEING FRANCE



"Pour les spécialistes de la maintenance comme moi, tout se résume à ça : s'il arrive dans mon atelier, il en décollera."

["La demande des passagers est très claire : faites-moi arriver à l'heure et voyager en toute sécurité. Les compagnies aériennes ajoutent : aidez-nous à être rentables en réduisant le plus possible les temps d'immobilisation de nos avions."]

["Personne ne nous demande des envolées de haute technologie, ni d'afficher sur des ordinateurs géants d'élégantes démonstrations de logique booléenne."]

"En tant que spécialiste de la maintenance chez Boeing, mon rôle est de me mettre à la place des compagnies aériennes. Et à cet égard, je dirai que le 777 est un avion intrinsèquement fiable. Que ses systèmes à tolérance de panne et la redondance de ses circuits assurent une gestion efficace et économique de la maintenance. Qu'il possède des systèmes très performants de relevés d'anomalies permettant aux compagnies une planification optimale des interventions. Et que c'est un avion sur lequel il est facile de travailler. En maintenance c'est appréciable."

["Bien sûr, c'est moins impressionnant que l'algèbre de Boole. Mais notre objectif n'est pas d'éblouir. Nous voulons seulement que les avions soient sûrs. Qu'ils arrivent à l'heure. Et qu'ils soient rentables."]



Jack Hessburg
AEP 143907
Jack Hessburg
Chef-mécanicien
Nouveaux avions

6 JAN 95

BOEING

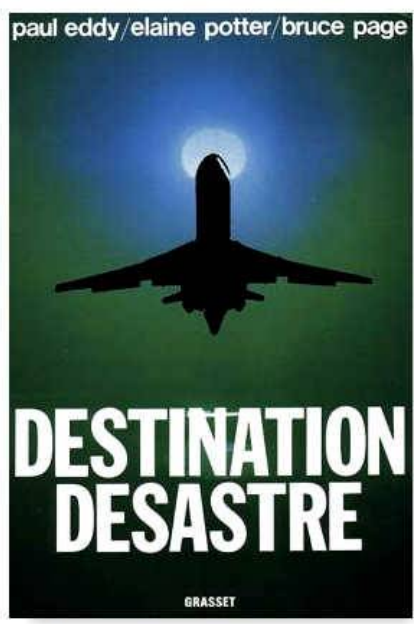
AIR ET COSMOS / AVIATION INTERNATIONALE

UNE TELLE PUBLICITE, C'EST DU JAMAIS VU DANS L'AERONAUTIQUE

« DESTINATION DESASTRE »

Douglas fut le plus grand constructeur civil d'après-guerre (DC3, DC4 DC6/DC7, DC8, DC9 et DC10). Il a fini « mangé » par Boeing. Un livre publié en 1977 sur le crash du DC10 survenu à Ermenonville en mars 1974 livre quelques éléments d'une possible explication parmi d'autres sur cette disparition.

Ci-dessous, la notice de présentation de ce livre sur le site Web de l'éditeur Grasset (« *avertissements qui furent prodigués et auxquels on ne prêta pas attention* »... « *règles de sécurité ignorées* »... « *incroyables négligences* »... « *ensemble de fautes criminelles* »... tout un programme !) :

	<p>Destination désastre</p> <p>Paul Eddy</p> <hr/> <p>Elaine Potter</p> <hr/> <p>Bruce Page</p>
<p>Parution : 22/03/1977 Pages : 348 Format : 150 x 230 mm Prix : 22.40 €</p>	<p>En mars 1974, un DC-10 s'écrasait dans la forêt d'Ermenonville. La pire de toutes les catastrophes aériennes : 346 morts. Les auteurs (tous journalistes du Sunday Times) de Destination désastre racontent toute l'histoire de cet avion maudit. Ils détaillent les avertissements qui furent prodigués et auxquels on ne prêta pas attention, les règles de sécurité ignorées, les incroyables négligences dans le domaine de l'inspection et de l'observation des consignes, tout un ensemble de fautes criminelles qui aboutirent à la disparition de 346 personnes, dont beaucoup d'enfants. Il ne s'agit pas seulement, ici, de l'histoire d'une catastrophe : Destination désastre est aussi l'histoire d'une industrie et des succès et des échecs de cette industrie. Les auteurs du livre analysent aussi bien la politique des grandes nations en matière d'industrie aéronautique que des dispositions absurdes et macabres de la loi qui s'applique à l'indemnisation des familles des victimes. Les auteurs se livrent, en outre, à une étude statistique des accidents d'aviation qui ont accablé toutes les compagnies qui sillonnent le ciel de la planète. C'est donc un tableau de la fiabilité des compagnies d'aviation qui nous est offert. Il ne manquera pas d'en étonner beaucoup.</p>

On trouve beaucoup de choses dans ce livre. Y compris la confirmation de l'existence d'interventions politiques (Nixon) pour ne pas obliger le constructeur à modifier les portes de soute, ce qui a conduit au crash.

/...

PRÉFACE

Voici l'histoire, aussi complète que possible, d'une catastrophe. Elle n'a pas de précédent dans les annales de l'aviation civile : un avion géant, chargé au maximum, s'est écrasé le 3 mars 1974 près d'Ermenonville. Nous établirons et les causes et les conséquences de cette catastrophe. Mais nous irons plus loin.

Ce livre est aussi une enquête sur la nature même de l'industrie aéronautique civile. Les deux histoires sont inexorablement liées. Car la pire catastrophe aérienne de tous les temps n'était pas un accident dans le sens que l'on prête généralement à ce terme : disons plutôt qu'elle fut le résultat des énormes contraintes politiques et commerciales qui s'exercent sur la construction aéronautique. Cette catastrophe, certains l'avaient prévue. Et prédite.

Le monde entier a été bouleversé. Aux États-Unis, le Congrès s'est emparé de l'affaire, mais l'émotion s'est dissipée bien avant que l'enquête officielle sur les causes de l'accident ait défini les responsabilités de chacun. En fait, seuls quelques avocats américains représentant les parents des victimes poursuivent à l'heure actuelle la quête de la vérité. Leurs activités cesseront quand les parents de ces victimes auront obtenu une compensation monétaire qu'ils jugeront suffisante.

On peut douter qu'ils y parviennent. Le désastre d'Ermenonville, l'enchaînement de circonstances qui l'ont provoqué prouvent que si le système de transport commercial aérien dans le monde occidental est remarquablement sûr, il est loin d'être aussi sûr qu'il pourrait l'être. Notre enquête met en évidence les leçons qu'il faudra tirer de cette affaire. Nous ne prétendons pas qu'une

LES HYDRAVIONS

ET QUELQUES MOTS SUR LE CONCORDE ET LE COMET

Extrait d'une note rédigée, diffusée et publiée le 16 juillet 2008 à propos de l'« affaire des hydravions ».

[...]

Latécoère était un des plus importants constructeurs civils dans les années trente et le plus prestigieux. Persuadé que l'hydravion représentait le futur du transport longue distance (« *il vaut mieux faire un atterrissage de fortune avec un hydravion qu'un amerrissage avec un avion terrestre* », c'est ce qu'on trouvait à satiété dans la presse de l'époque) il a développé, comme les autres constructeurs en France et dans le monde, des hydravions de plus en plus gros. En France, les industriels ont imposé leurs vues aux pouvoirs publics et aux médias, contre l'avis d'une poignée de pilotes « récalcitrants » soutenant René Couzinet, concepteur et constructeur de la série des Arc-en-ciel, partisans de l'avion terrestre pour des raisons... qui se révéleront exactes à 100% (vitesse, légèreté, expérience dans la gestion des pannes, notamment les pannes moteur, avec le principe, nouveau, de « l'excédent de puissance »...). Le premier vol d'un Arc-en-ciel, trimoteur terrestre « à roulettes » de 10 tonnes et 27 mètres d'envergure, à ailes basses cantilever, ce qui est devenu le standard, a eu lieu en mai 1928. La première traversée de l'Atlantique Sud avec un Arc-en-ciel est intervenue en janvier 1933, avec Jean Mermoz aux commandes. Avec des années d'avance sur tous, en France et dans le reste du monde.

La guerre n'a rien changé en France, à la différence des autres pays, où on avait compris et où, avant même la guerre, on avait lancé des programmes de long-courriers transatlantiques terrestres (en Allemagne avec le Focke-Wulf 200 et aux USA). En France, après-guerre, Latécoère se targuait encore de fabriquer les plus gros hydravions du monde et de battre la plupart des records. « *Les hydravions de tous les records* » (ce qui était vrai... dans la catégorie « hydravions », bien sûr). Malgré des achats d'hydravions par Air France, peut-être un peu décidés en haut lieu, ce sont, comme on sait, les avions terrestres qui l'ont emporté, par KO, dès la fin de la guerre, avec le Douglas DC4/DC6 (avion militaire à l'origine et qui avait bénéficié d'un développement et d'une production militaires) et surtout le Lockheed Constellation, le plus gros succès, (conçu dès avant-guerre pour un usage exclusivement civil, mais qui connut une utilisation militaire en raison de la guerre). Boeing arrivait assez loin derrière, ayant choisi les deux voies (le réseau Pacifique a justifié pendant quelque temps l'utilisation des hydravions, notamment en raison de la rusticité des infrastructures). L'Allemagne, après la guerre, avait interdiction de construire des avions, tant civils que militaires, à l'exception de petits modèles d'avions civils à vocation touristique.

Air France a fait voler quelques Laté après-guerre (Laté 631), non sans déboires, puis s'en est débarrassés. La légendaire société Latécoère est brutalement tombée en quasi-faillite, devenant un obscur sous-traitant quelque peu cantonné à la construction des éléments de galeries (les « cuisines ») et de chariots de service, avant de connaître un nouveau développement comme sous-traitant d'Airbus.

Le SE 2010 Armagnac ne constitue même pas une exception à ce qui précède. Son arrivée fut bien trop tardive (premier service commercial en 1952). Air France avait purement et simplement annulé, avant la livraison du premier appareil, sa commande de quinze exemplaires (ce qui n'était pas rien à l'époque, surtout pour le plus gros avion terrestre, plus lourd et plus grand que les DC4/DC6, puis DC7, et que tous les types de Constellation). TAI a exploité l'Armagnac pendant huit mois (quatre exemplaires) avant de jeter l'éponge en raison du manque de rentabilité. Huit appareils furent construits au total. Un fut détruit. Sept furent exploités, après modification des aménagements, entre la métropole et l'Indochine en guerre, pour les besoins militaires, par une société créée à ce seul effet, la SAGETA, à la fin 1953

.I...

En 1962 a été lancé le Concorde, qui a brûlé les étapes pour rattraper le retard. En France, on avait loupé le coche des long-courriers par obstination technocratique. Au Royaume-Uni ce n'avait pas été mieux, avec le premier avion civil à réaction, le Comet, qui est devenu au début des années cinquante l'exemple de l'échec par persévérance dans l'erreur technique. La France s'est donc associée aux Britanniques pour combler le retard en brûlant les étapes et en passant directement au supersonique, l'avenir. On sait l'échec commercial que fut ce programme, doublé d'un gouffre financier. On ne trouve plus aucun projet de supersonique dans les cartons.

La France, seule ou en coopération, n'a plus construit d'avions long-courriers jusqu'à l'Airbus A340, mis en service en 1993. On peut dire qu'elle n'en a jamais construit jusqu'en 1993, sauf à titre expérimental et en dépensant inutilement des fortunes, avec huit Armagnac et seize Concorde (ce dernier en coopération), dont douze vendus pour un Franc symbolique. Ainsi, il aurait mieux valu, en France, écouter les pilotes qui manifestaient leur préférence pour l'avion terrestre dès la fin des années vingt et le début des années trente, ce qui aurait évité le désastre dans l'impasse des hydravions et aurait permis au pays de prendre beaucoup plus tôt sa place dans ce créneau. Il avait des années d'avance à cette époque ! Mais que pèse l'avis d'une poignée de pilotes, même d'un Mermoz, dans ce pays où le centralisme des pouvoirs est excessif, où la justice est aux ordres, où une élite de décideurs cooptés et formatés fait la navette entre les directions des entreprises privées et les cabinets ministériels et où les médias sont dans les mains des avionneurs et de leurs amis des divers conseils d'administrations ou dans celles de l'Etat (ce qui vaut pour l'AFP)...

[...]

Fin de citation.

AIRBUS

De nombreux pilotes ont manifesté leur désaccord dès la conception de la « nouvelle technologie Airbus », que **Boeing**, comme les autres avionneurs, **persiste ouvertement à ne pas suivre**, mais qui a été imposée par les institutions. Comme pour les hydravions. Toutefois, s'agissant d'Airbus, on a en outre exercé des pressions sur de nombreux pilotes. L'un d'eux a même été victime de méthodes totalitaires : campagne nationale et internationale de désinformation et de discrédit, acharnement malgré une grève déclenchée par ses collègues (!), nombreux enfermements en prison, torture en unité psychiatrique pour malades difficiles...

L'exemple du crash de l'Airbus AF447 Rio-Paris

L'enquête sur le drame de l'AF447 Rio-Paris s'est transformée en véritable affaire Dreyfus. Des magistrats hors-la-loi falsifient les faits et escroquent les familles de victime. Et... ils me font rechercher depuis plusieurs années pour m'enfermer après m'avoir condamné en 2012 à de la prison ferme dans un procès dont même le Soviet Suprême n'aurait pas voulu : une caricature digne des pires pays totalitaires.

Il apparaît de plus en plus qu'Airbus pourrait être dans une impasse technologique. En tout état de cause **des vies humaines sont très inutilement en danger**. Les faits figurant en pages 21 à 23 sont suffisants à eux seuls pour le comprendre.

./...

LE CRASH DE L'AF447 RIO-PARIS

RAPPEL DE QUELQUES FAITS

LES COMMANDES DE VOL

Ce qui figure en pages 22 et 23 du présent PDF est **connu de la justice depuis 2011**. Les images sont extraites du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011.

Ces pages 22 et 23 ont pour seul objet de rappeler un problème avec les commandes de vol en laissant de coté 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 cette merveille).

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.

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 récents des Galaxy Note 7 de Samsung montrent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé. Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?

/...

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

Avant même la déconnexion du pilote automatique, puis de l'autopousée, 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).

La 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, ce jour, **30 octobre 2016**, 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

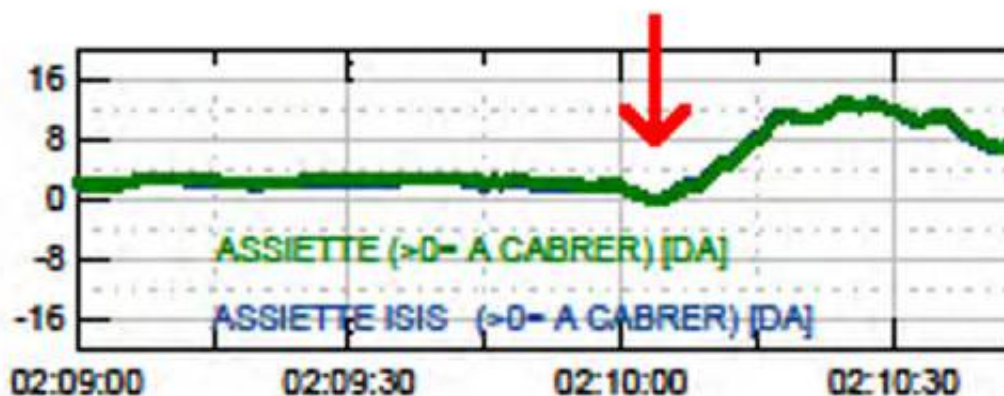


FIGURE 2

		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	

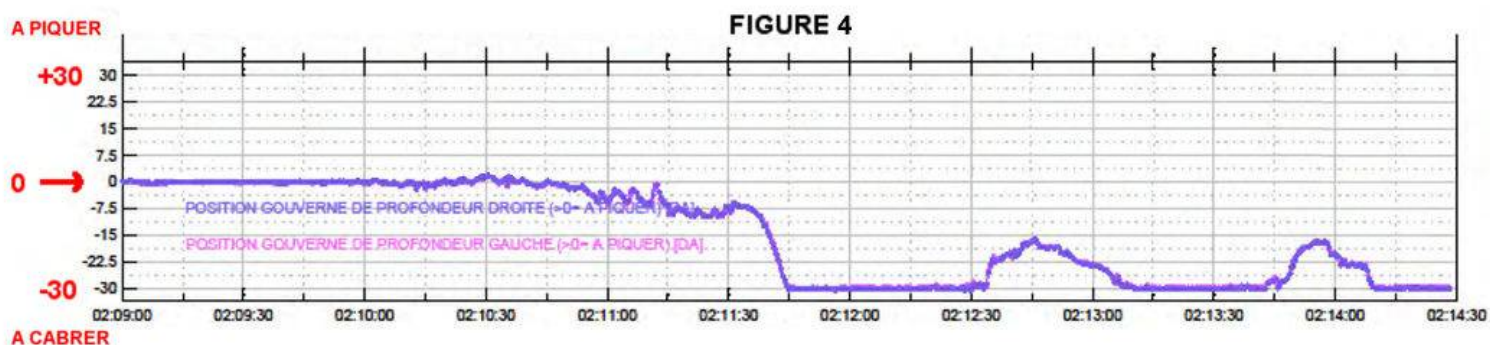
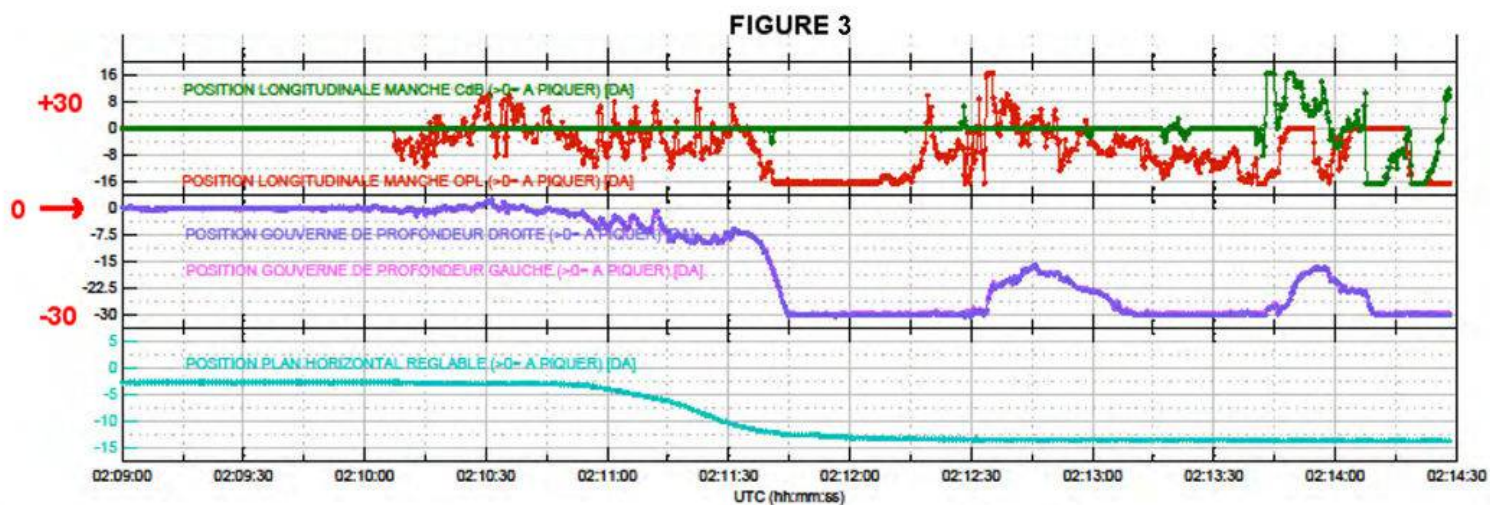
LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

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 rouge en marge étant de ma main). Cette présentation ne permet pas de saisir immédiatement 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, ce jour, **30 octobre 2016**, 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.



UNE CURIEUSE LETTRE D'ALAIN JAKUBOWICZ

Dans la lettre ci-dessous Alain Jakubowicz évoque une « affaire contre Norbert Jacquet ». Quels sont les protagonistes de cette affaire déjà en cours à Rennes ? Quel est l'objet du litige soumis au tribunal dans le cadre de cette procédure ? Quels motifs la LICRA invoque-t-elle pour intervenir ? On peut déjà comprendre que cette intervention ne tient pas en droit et que Jakubowicz en a conscience. Qui a informé Jakubowicz de ce procès en cours ? Qui l'a informé de la date de l'audience ?

Cette intervention de la LICRA a eu pour objet, et elle a effectivement permis, d'établir ensuite des faux et de faire usage de ceux-ci dans l'enquête judiciaire sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris. Elle permet en outre d'escroquer au sens du code pénal les familles de victimes dans la plus extrême douleur. Ses autres conséquences sont gravissimes : des morts inutiles, « stupides » qui s'accumulent par centaines.


licra
ligue internationale contre
le racisme et l'antisémitisme



Paris, le 16 juillet 2012

POUVOIR

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
t. + 33 (0)1 45 08 08 08 | f. + 33 (0)1 45 08 18 18