



Le Web



Les vidéos

ANNONCE D'UN PROCHAIN CRASH AERIEN AVEC EXPLICATIONS

Un crash aérien va survenir, dont on trouve ici les causes

Quand les commandes de vol se bloquent ou deviennent folles dans certaines circonstances (oui, ça arrive, le problème n'a jamais été réglé depuis les années quatre-vingt) et quand dans le même temps les informations délivrées aux pilotes sur leurs tableaux de bord deviennent folles elles-aussi, voici les procédures abracadabrantesques à appliquer par les équipages des Airbus A 320 et dérivés :

● **At any time, with a speed above VLS, if the aircraft goes to a continuous nose down pitch rate that cannot be stopped with backward sidestick inputs, immediately:**
 Keep on one ADR.
 Turn off two ADRs.

● **If the Alpha Max strip (red) hides completely the Alpha Prot strip (black and amber) in a stabilized wings-level flight path (without an increase in load factor):**
 Keep on one ADR.
 Turn off two ADRs.
In case of dispatch with one ADR inoperative, switch only one ADR to OFF.

CAUTION RISK OF ERRONEOUS DISPLAY OF THE VSW STRIP (RED AND BLACK)

Consider using the Flight Path Vector (FPV).

● **If the Alpha Prot strip (black and amber) rapidly moves by more than 30 kt during flight maneuvers (with an increase in load factor), with AP ON and speed brakes retracted:**
 Keep on one ADR.
 Turn off two ADRs.
In case of dispatch with one ADR inoperative, switch only one ADR to OFF.

CAUTION RISK OF ERRONEOUS DISPLAY OF THE VSW STRIP (RED AND BLACK)

Consider using the Flight Path Vector (FPV).

Il s'agit de la page 6 d'une AD de l'EASA du 8 juillet 2015 (1).

Cette procédure fait suite à ce qui est exposé de manière assez biscornue en page 3 de cette même AD, à la consigne « (8) ».

./...

(1) AD sur le site de l'EASA (PDF) : http://ad.easa.europa.eu/blob/EASA_AD_2015_0135.pdf

Ainsi, on demande maintenant aux équipages d'appliquer, dans des circonstances assez floues et mal définies, des procédures tortueuses à souhait, farcies de pièges. Une planche soigneusement savonnée. Un nouveau crash, voire plusieurs, se produira donc pour ces raisons et on dira « c'est la faute des pilotes, ils ont mal appliqué la procédure prévue »... bien que celle-ci soit en fait raisonnablement inapplicable, sauf par Superman (à supposer en outre que l'équipage sache s'il faut l'appliquer ou non, compte tenu du flou de ce qui est requis au « (8) » de la page 3 de l'AD).

Il serait peut-être temps qu'Airbus reprenne plus globalement la conception de ses avions et change une bonne fois pour toutes ses logiciels (sans parler du reste). S'ils ne savent pas comment faire à Toulouse, ils peuvent prendre exemple sur Boeing avec ses 777 et 787. Boeing ? Oui, Boeing, vous savez, ce sont les idiots qui n'ont jamais rien compris à l'aviation ni à l'aéronautique et qui, ne sachant toujours pas construire des avions volant sans trop se casser la figure, semblent en être réduits à se dire « on va faire comme le préconise Jacquet depuis les années quatre-vingt et on verra bien ».

Boeing et le 787 (PDF) : <http://jacno.com/prov/boeing-donne-raison-a-norbert-jacquet.pdf>

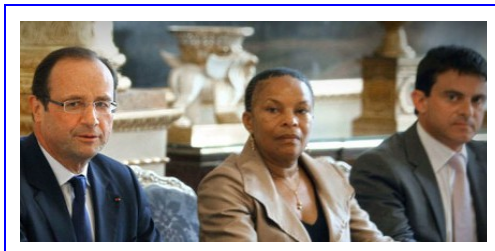
Qu'en pense-t-on en France (exécutif et justice) ? Tout le monde sait les risques inutiles qu'on fait courir aux passagers pour la seule raison, caractéristique de cette France aux pouvoirs très centralisés, que quelques décideurs à l'ego boursoufflé ne veulent pas reconnaître leurs erreurs. Surtout face à un petit pilotaillon. Faut-il rappeler que « gouverner, c'est prévoir »... et que tout est sur le Web ?

Tout est sur le Web

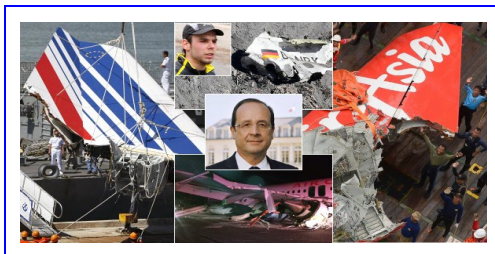
Quelques références (PDF téléchargeable) : <http://jacno.com/prov/norbert-jacquet-a-conserver.pdf>

(On trouve également ce PDF : <http://franceleaks.com/hollande/hollande-2017-moi-president-cds.pdf>)

Ils attendent le prochain crash les bras croisés



« Moi président » fait-il dix fois pire que les autres ?



A tout hasard... dans les deux pages suivantes des documents qui en disent long.

LE FAUX : UNE SPECIALITE DE L'AVIATION FRANCAISE

Ci-dessous, deux articles de « Minute ». Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. Pire : c'est moi, Norbert Jacquet, qu'on a jeté 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 n'existait pas).

« MINUTE » DU 21 FEVRIER 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 restait 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 FEVRIER 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...

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (N) : Michel
 N° de la carte de pilote : 25-05-1988
 Lieu de naissance : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (N) :
 Date de validité : 25-05-88
 Délivré à Paris, le (N) 25-06-89
 Direction de l'aviation civile
 Pour le Ministre
 et par délégation
 Directeur Général de l'Aviation Civile
 B. PALAYRET

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (N) : Michel
 N° de la carte de pilote : 25-05-1988
 Lieu de naissance : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (N) :
 Date de validité : 25-05-88
 Délivré à Paris, le (N) 25-06-89
 Direction de l'aviation civile
 Pour le Ministre
 et par délégation
 Directeur Général de l'Aviation Civile
 B. PALAYRET

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.

- FIN -