

## Merkel s'y met aussi + Informations sur une LETTRE RAR QUE M'A ENVOYEE BOEING + Et maintenant ?

Expéditeur : norbert jacquet (norbertjacquet@yahoo.fr)

À : anne-pascale.reboul@afp.com; philippe.massonnet@afp.com; dirred@afp.com; infogene@afp.com; societe@afp.com; politique@afp.com; eco@afp.com; social@afp.com; afptls@afp.com

Date : dimanche 22 août 2021, 16:42 UTC+2

A Moscou le vendredi 20 août Merkel a demandé à Poutine la libération du militant anticorruption Navalny. La chancelière devrait peut-être regarder ce qu'il se passe au sein de l'UE, dont son pays est un des piliers, plus particulièrement en France. La France est corrompue jusqu'à la moelle dans des affaires où les morts inutiles s'accumulent par centaines. Et c'est sa justice qui organise la corruption. Non contente, cette justice passe son temps à rechercher, dans le but de l'enfermer, celui qui dénonce cette corruption meurtrière ! La CEDH est activement complice. L'AFP et les médias français dans leur ensemble sont activement complices.

Y a-t-il quelqu'un pour faire du ménage ?

Je signale/rappelle un récent article de Vigoureux (Le Point), porte-parole habituel, pour ne pas dire factotum, de la nomenclatura de l'aviation, qui a toujours participé à la campagne contre les pilotes en général (des inutiles qui ne servent plus à rien) et contre ceux qui sont aux commandes d'appareils accidentés en particulier. **Vigoureux me donne raison sur toute la ligne (1).**

Il oublie simplement de préciser que dans le domaine militaire Airbus est dans les choux et que la raison de ce ratage total a pour origine le fait qu'Airbus, encouragé par les pouvoirs publics (Mitterrand) au début des années quatre-vingt (décision de l'exécutif prise en 1982 pour être précis) a fait le choix de développer à outrance les automatismes sur les avions civils pour transférer ensuite la technologie dans le domaine militaire. Ainsi, par souci d'économie, les passagers des Airbus sont les cobayes des militaires, mais **pour quel résultat** quand on sait on en sont les Etats-Unis (2) ?

Et pour ce qui est du Boeing 737 MAX ? Boeing est parfaitement au courant de mes démarches, depuis les années quatre-vingt. Je produirai, quand j'en aurai l'occasion, une **lettre recommandée avec AR du début des années quatre-vingt-dix que m'a envoyée, pour le compte et à la demande expresse de Boeing, un gros cabinet parisien d'avocats** ayant de nombreux bureaux hors de France. Cette lettre risque de ne pas passer inaperçue aux Etats-Unis, du côté des familles de victimes.

Il faut bien voir que Boeing, constatant que l'avionneur européen pouvait finalement tout se permettre en matière de sécurité des vols, en premier lieu grâce à la justice française, a décidé de "la jouer à la Airbus" avec le 737 MAX développé après de longues tergiversations internes à l'avionneur au cours des années 2010 (mis en service en 2017), ce que je savais (c'est en fait une évidence pour ceux qui suivent ces dossiers), raison pour laquelle j'ai rapidement mis les pieds dans le plat auprès de magistrats qui avaient à connaître de ces dossiers et auprès de l'AFP et des médias, ainsi qu'auprès de certains avocats concernés et au sein des milieux aéronautiques, avant qu'intervienne l'interdiction de vol de cette machine.

L'aviation, je suis tombé dans la marmite à ma naissance en 1950 "dans un hangar du Bourget" et pas n'importe lequel : celui du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (SGACC) devenu le SGAC puis la DGAC. **Une véritable tour de contrôle pour apprendre sur le tas dès la première enfance et pour s'imprégner des réalités souvent cachées de l'aviation**, depuis les vols d'essai des avions civils (Caravelle, Potez 840/841/842, Nord 260/262,...) et les essais des moteurs civils de ces années (incapacité technologique de développer en France des moteurs civils dépassant la taille de ceux de Jo la Turbine (Joseph Szydlowski pour l'état civil, créateur de Turbomeca), le réacteur militaire ATAR, inadapté pour un usage civil, qui a équipé tous les avions militaires français conçu jusqu'au milieu des années soixante-dix étant d'origine allemande et développé en France par de nombreux ingénieurs allemands), jusqu'aux petites salades et aux gros problèmes internes à Air France, à la TAI et à l'UAT, ces deux dernières fusionnées en 1963 pour devenir l'UTA, progressivement passée dans le giron d'Air France au début des années quatre-vingt-dix.

### Qu'en pense-t-on place Vendôme ? Et dans les rédactions ?

Je reste dans l'attente de la réponse promise par Jean-Michel Hayat (à ce sujet on trouve tout, facilement, sur le Web avec un moteur de recherche).

Norbert Jacquet

[Web général](#) - [Documents](#) - [Vidéos](#)

[Justice française criminelle \(Boeing 737 MAX\)](#)

[La commission Bernalicis et les magistrats faussaires](#)

[Démocratie et justice française : où va l'Europe ?](#)

"Liberté, démocratie, Etat de droit, valeurs de l'UE"... en 2022 ? :

- [Dupond-Moretti au jeu de la vérité et des mensonges](#) (30 mars 2021)

- [Macron, l'armée, la justice : où va la France ?](#) (30 avril 2021)

- [La France est-elle une dictature \(crashes aériens, corruption\) ?](#) (19 août 2021)

(1) Réservez aux abonnés mais les premières lignes suffisent :

[Un seul pilote dans le cockpit : l'étonnant projet d'Airbus](#)



### **Un seul pilote dans le cockpit : l'étonnant projet d'Airbus**

Thierry Vigoureux

Cathay Pacific travaille avec l'avionneur pour réduire le nombre de navigants pendant les phases de croisière de...

(2) Page du 22 décembre 2018 :

[Drones : près de trente ans de retard... pourquoi ?](#)



### **Drones : près de trente ans de retard... pourquoi ?**

Norbert JACQUET

Les mauvais choix des années quatre-vingt et leurs conséquences sur la sécurité des avions civils d'Airbus.