



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

CEUX QUI VIENNENT ME DONNER RAISON

EDITION DU 23 JANVIER 2018

Durant quelques mois, en 2017, j'ai transmis à une vingtaine de magistrats, entre autres au parquet national financier et au pôle financier du tribunal de Paris, des informations et des documents relatifs à la corruption générale mise en place par l'avionneur Airbus, ses complices et ses soutiens, en montrant les conséquences de cette corruption dans les enquêtes sur les accidents aériens : falsifications, mensonges, subornation de témoin... à la caricature.

Au vu de ce qui a été transmis à chacun des magistrats, parfaitement ciblé quant au choix des informations et documents transmis et aux motifs de la démarche, le doute ne peut être permis sur le fait que ces magistrats ont pleinement pris la mesure de la réalité, dans TOUS ses aspects.

Des documents qui ne laissent aucune place au doute ont également été transmis à la Direction des affaires criminelles et des grâces (Robert Gelli, avant son départ, et Caroline Nisand).

Ce qu'il se passe dans l'enquête sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris est édifiant. Contraints et forcés, mes éternels agresseurs reprennent le droit chemin. Bien sûr, ils mettent tout en œuvre pour s'attribuer et attribuer à d'autres le fruit de mon travail et ils tentent de me faire passer aux oubliettes. Au sens propre : ils veulent encore et toujours me jeter en prison et/ou m'enfermer chez les fous.

Il suffit de lire le présent PDF pour comprendre ce qu'il en est.

./...

UN LIVRE, AVEC SON CONTEXTE, ME DONNE RAISON



Un livre est sorti en 2017, de manière assez curieuse. Rédigé en anglais par Tom Dieusaert, un Belge émigré en Argentine, il est discrètement mis en vente sur le Web par son auteur, sans éditeur.

Je ne me le suis pas encore procuré. Son auteur indique dans la notice de présentation mise en ligne par ses soins que c'est le crash du vol AF447 Rio-Paris qui a déclenché chez lui l'envie d'enquêter et d'écrire un livre. Il précise qu'il a travaillé avec des familles de victimes et des avocats, notamment **Sébastien Busy**.

Les pilotes français ont fait preuve de lucidité, d'honnêteté et de courage

Tom Dieusaert déclare que « *les acteurs du secteur aérien se protègent mutuellement* ». J'ignore ce qu'il en est hors de France, mais cette affirmation est complètement fautive au pays des droits de l'homme, ce qui mérite d'être souligné dans la mesure où le pivot du livre est le crash de l'AF447 Rio-Paris.

TRANSPORTS **Air France : menace de grève d'un syndicat de pilotes**

Le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France vient de déposer un préavis de grève pour les 27 et 28 mai afin d'obtenir la « réintégration » d'un ancien pilote de la compagnie, Norbert Jacquet. Selon le SNPL, M. Jacquet a été « victime d'une procédure arbitraire menée conjointement par la compagnie nationale et l'administration ». Cette procédure, ajoute le syndicat, « fait suite aux positions de M. Jacquet sur les conditions de certification et d'exploitation de l'Airbus A 320 » et sur les conclusions de la commission administrative d'enquête relative à l'accident d'un A 320 survenu à Mulhouse-Habsheim.

Des pilotes d'Air France font grève pour demander la réintégration d'un des leurs

Un préavis de grève a été déposé en France en 1991 et une grève de deux jours a eu lieu en 1992, déclenchée avec préavis au ministre par le SNPL, syndicat majoritaire des pilotes, pour soutenir celui qui dit la vérité sur les crashes. Concernant cette grève et ce qui a précédé, avec les liens vers des vidéos de programmes télé (YouTube, Dailymotion...), on trouve tout dans un PDF en ligne (le contenu de documents en lien qu'il présente date un peu, notamment la bibliothèque mentionnée en sa dernière page). PDF de 20 pages (1,51 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/ greve-pour-me-soutenir-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

Les pilotes français ont fait preuve de lucidité, d'honnêteté et de courage, mais ils se sont heurtés à une certaine « pourriture générale » régnant en France au sein des institutions et des médias.

J'ai ensuite publié un livre en 1994, relatif au trucage des enquêtes sur les crashes aériens. Malgré la grève et le livre, dont la teneur ne laissait aucune place au doute, j'ai subi par la suite les pires méthodes visant à me discréditer et à me détruire. En dépit de ma déchéance, organisée par tout un pays, j'ai pu créer un site Web en août 2004 (*jacno.com*), qu'on peut qualifier de « lumineux ». Je n'en ai pas moins continué à subir la vindicte des institutions dans le silence général des médias français. Et maintenant ?

L'avocat Sébastien Busy

Extrait d'une publication de Tom Dieusaert relative à la parution de son livre « Computer Crashes » :



Tom Dieusaert [Follow](#)

Reporter. Writer. Tourguide. South America, Biking, Rowing. Twitter @argentomas. Recently published "Computer Crashes" on Air disasters.
May 31 · 4 min read

AF447-families' lawyer confident Airbus will be tried in court by 2018.



Sébastien Busy of ACG lawfirm in Reims (France)

Sébastien Busy is confident things will go fast from there: "The counter-expertise probably will probably focus on the pilot's faults, then there will be some mutual observations from both claimants and defendants, but I am confident the expertise makes a strong case, especially against Airbus: There was a fault with the pitot tubes and this unchained all of the other events in the cockpit, which had

to do with faulty alarms, failures and confusing information on the pilots' displays."

Tout au long de son exposé Tom Dieusaert évoque son travail avec l'avocat Sébastien Busy :

<https://medium.com/crash-investigators/af447-families-lawyer-confident-airbus-will-be-tried-in-court-by-2018-6293a9047f92>

./...

Ainsi, l'avocat Busy participe à la rédaction d'un livre « anglo-argentino-belgo-flamand » auto-édité. Ne ferait-il pas mieux de faire avancer en France la vérité, tant dans l'enquête pénale qu'auprès des médias ?! Cette vérité que je suis seul à faire valoir envers et contre tout, envers et contre tous, **subissant une vindicte qui m'impose une vie de rat traqué**. Il en est ainsi alors que des parties civiles ont demandé à l'été 2011 mon audition comme témoin et sachant, l'une d'elles ayant en outre déposé **plainte en janvier 2013 pour subornation de témoin** (plainte régulièrement renouvelée, la dernière fois auprès des juges Aubertin et Robinson par lettre recommandée avec avis de réception le 30 novembre 2017).



L'avocat **Sébastien Busy** sait parfaitement ce que je subis et les motifs de cet acharnement. Je lui ai envoyé trois ou quatre courriels depuis 2010. Busy est associé à l'avocat véreux Jean-Pierre Bellecave. Le 23 septembre 2017 Busy a accompagné Bellecave à Tours. PDF de 5 pages (331 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/jean-pierre-bellecave-curieux-avocat-norbert-jacquet-26-septembre-2017.pdf>

Deux vidéos (six minutes et cinq minutes)

On peut presque dire que tout est résumé en deux vidéos, présentées ci-dessous (onze minutes au total). Il suffit, pour tout comprendre, de regarder ces deux vidéos, la seconde étant constituée d'extraits d'un documentaire belge diffusé en mai 2010. **Il suffit de diffuser ces onze minutes dans une émission de télé... et la vérité saute aux yeux !**

Une interview en français de l'auteur de « Computer Crashes » a été mise en ligne. Tout ce qu'il dénonce dans cette vidéo... je le répète depuis des années et des années ! Ce qui concerne l'incident du vol QF72 de Qantas est intéressant. Les pilotes avaient déclaré (repris par les médias australiens), que s'ils n'avaient pas été en bonnes conditions de visibilité extérieure, ils ne s'en seraient pas sortis. J'avais écrit à l'époque : « *un incident similaire se reproduira, mais sans visibilité extérieure, et ce sera le crash* ». Et ce fut le crash : vol Air France AF447 Rio-Paris. Je rappelle que l'auteur indique avoir travaillé avec des familles de victimes du drame du vol AF447 et **Sébastien Busy**, un de leurs avocats, qui sait tout de ma situation et ses raisons.



Interview vidéo en français de Tom Dieusaert

Vidéo YouTube (5mn 49s) :

<https://www.youtube.com/watch?v=CoR7QCwA2kY>

En 2010 :



Pour conclure en restant dans les « histoires belges » je livre un lien vers une vidéo présentant des extraits d'un documentaire diffusé à la télévision belge en 2010. J'ai fait connaître cette vidéo à beaucoup de monde depuis cette époque, entre autres au sein de l'institution judiciaire (demandez à quelques avocats). Vidéo YouTube (5mn 19s) :

<https://www.youtube.com/watch?v=gdVFVC8aGuE>

.!...

MICHEL POLACCO ME DONNE RAISON

(INTERVIEW PUBLIEE LE 9 NOVEMBRE 2017)

LADEPECHE.fr Recherche sur le site

vendredi 10 novembre, 09:19, Saint Léon

[🏠](#) **GRAND SUD** FRANCE - MONDE FAITS DIVERS ÉCONOMIE SPORTS SANTÉ TV-PEOPLE LOISIRS

Comment voyez-vous l'aviation de demain, y aura-t-il toujours des pilotes ?

Si on veut un jour supprimer les pilotes des avions, la transition va être très longue car il va falloir s'assurer qu'on ne dégrade pas la sécurité mais au contraire qu'on l'augmente. Le transport aérien que nous connaissons aujourd'hui, avec des avions qui sortent de chaîne à **Toulouse**, fournit des appareils qu'on va voir voler dans 20 ans et 30 ans encore. Dans 50 ans, on verra voler les avions qui sortiront dans 10 ans des usines et qui ressembleront un peu moins à ce qu'on connaît aujourd'hui. Avant d'enlever les pilotes, on passera à un pilote, puis peut-être à un pilote au sol.

Accédez à 100% des articles locaux à partir d'1€/mois

Êtes-vous prêt personnellement à monter dans un avion sans pilote ?

Non.

Recueilli par Sophie Vigroux

Conclusion d'une interview de Michel Polacco publiée le 9 novembre 2017

Article complet : <https://www.ladepeche.fr/article/2017/11/09/2681174-michel-polacco-avion-est-moyen-transport-devient-plus-chaque-jour.html>

Les propos de Michel Polacco, un des plus renommés journalistes spécialisés dans l'aéronautique, sont à rapprocher de ce qu'il se disait dans les années quatre-vingt au moment de l'arrivée de la « nouvelle technologie Airbus » : « *Dans dix ans les avions seront entièrement automatiques... Les ordinateurs des Airbus corrigent les erreurs des pilotes... Les pilotes ne servent plus à rien... Le cerveau des Airbus remplace celui des pilotes...* ». Quelques brillants commentateurs des médias ont même écrit au sujet de ces nouveaux Airbus : « *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.* »

Polacco sait parfaitement à quoi s'en tenir sur les éternels mensonges et falsifications dans les enquêtes sur les crashes aériens. Il sait tout de mon affaire et de ce que je subis depuis 1988. Il sait qu'on trouve beaucoup de choses sur mon site Web. Il sait parfaitement que l'enquête sur le drame du vol AF447 est une caricature d'affaire Dreyfus, même si une évolution vers un début de retour à la normale et une enquête un peu moins crapuleuse se dessinent depuis la fin 2017, et ce en raison des actions que je mène.

./...

DANIELE LAMY ME DONNE RAISON

(INTERVIEW PUBLIEE LE 13 JANVIER 2018)

Danièle Lamy : «Les pilotes ont été trompés par les sondes»

Vol AF 447 Rio-Paris disparu - Danièle Lamy, présidente de AF447, l'association des familles et proches des victimes du crash Rio-Paris

Partager Réagir 1 réaction S'ABONNER

f Partager T Tweeter G+ Partager Commenter



Danièle Lamy : «Les pilotes ont été trompés par les sondes»

Après avoir pointé du doigt les sondes Pitot, une contre-expertise met en cause la réaction des pilotes. Qu'en pensez-vous ?

On essaye de nous faire avaler que les pilotes de l'AF447 ont été «mauvais». Oser aujourd'hui affirmer que c'est de la faute des pilotes est une mauvaise habitude prise depuis de très longues

Article complet : <https://www.ladepeche.fr/article/2018/01/13/2720989-daniele-lamy-les-pilotes-ont-ete-trompes-par-les-sondes.html>

L'article est très court et ce qu'on y trouve est une copie conforme de ce que je répète depuis les années quatre-vingt, avant même le crash de Habsheim survenu en juin 1988, que j'avais prévu et qui tombe sous le coup des critiques de Danièle Lamy. Ce qu'on trouve dans cet article est une copie conforme de ce que je répète sur mon site Web depuis la création de celui-ci le 23 août 2004. Sans parler de mon livre publié en septembre 1994.

Extraits de l'article (avec quelques observations de ma part en gras) :

« Oser aujourd'hui affirmer que c'est de la faute des pilotes est une mauvaise habitude prise depuis de très longues années par le secteur aéronautique dans le but de s'affranchir de ses responsabilités. Pendant qu'on s'évertue à accuser les pilotes, on ne parle pas des véritables causes et on ne règle donc pas l'insécurité du fait particulièrement de l'automatisation qui règne à bord de ces avions » [cela s'appliquait déjà au crash de Habsheim]...

« C'est cela l'erreur ? Celle d'avoir été bernés par un système défaillant ? » [cela s'appliquait déjà au crash de Habsheim]...

« agir pour dénoncer les graves manquements qui menacent toujours la vie de beaucoup » [j'avais commencé à agir dans ce sens avant même le crash de Habsheim]...

./...

L'AFP ET ALAIN JAKUBOWICZ ME DONNENT RAISON

(DEPECHE AFP DU 17 JANVIER 2018)

Le 17 janvier 2018 l'AFP a diffusé une dépêche relative au drame du vol AF447 Rio-Paris. L'AFP, qui sait parfaitement tout ce que je subis depuis 1988, a ressorti de son chapeau l'avocat Alain Jakubowicz.

Ce même Jakubowicz avait participé à une attaque contre moi en 2012 pour tenter de me discréditer et me détruire par un enfermement en prison et/ou en psychiatrie (voir page suivante).



Des débris de l'A330 d'Air France effectuant la liaison Rio-Paris retrouvés dans l'Océan Atlantique le 8 juin 2009

Paris (AFP) - Des familles de victimes du crash du Rio-Paris, qui se battent pour obtenir un procès contre Airbus et Air France, ont exprimé mercredi leur sentiment d'abandon et leur incompréhension après plus de huit ans d'enquête et une nouvelle expertise jugée trop favorable au constructeur.

"Il y a de tels intérêts politiques et économiques que cela donne l'impression qu'on passe les victimes par pertes et profits", a déclaré Me Alain Jakubowicz, avocat de l'association Entraide et Solidarité AF447, lors d'une conférence de presse mercredi à Paris.

Début de la dépêche AFP du 17 janvier 2018

Article complet : <https://fr.news.yahoo.com/crash-rio-paris-familles-victimes-sentent-abandonn%C3%A9es-184913383.html>


Tout cela, je le dénonce depuis trente ans ! Depuis trente ans je dénonce les méthodes mises en œuvre à la suite de divers crashes pour falsifier les faits, embobiner les familles de victimes, les escroquer purement et simplement et les détruire à petit feu alors qu'elles sont dans la plus extrême douleur après avoir perdu un être cher ou plusieurs. Et l'AFP sait parfaitement tout cela.

./...


ALAIN JAKUBOWICZ A FAIT DEMI-TOUR

Le même Alain Jakubowicz avait participé, au nom de la LICRA et avec son amie Sylvia Zimmermann, à une attaque contre moi en 2012 pour tenter de me discréditer et me détruire par un enfermement en prison et/ou en psychiatrie. Les explications sur la lettre ci-dessous et les conséquences de celle-ci sont disponibles en ligne, avec tous les documents utiles, dans un PDF de 21 pages (797 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/subornation-de-temoin-la-honte-norbert-jacquet-30-septembre-2017.pdf>


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

L. + 33 (0)1 45 08 08 08 | F. + 33 (0)1 45 08 18 18

HENRI MARNET-CORNUS ME DONNE RAISON

(17 AU 20 JANVIER 2018)

18/01/2018

► **AF 447 : la contre-expertise (4)**

Dans leur contre-expertise, les experts LE BARZIC, PASTOR et BAUD mettent en cause Air France pour la réponse débile faite à son CHSCT-PN à propos du décrochage, mais ils oublient d'épingler Airbus qui a toujours affirmé avec arrogance que l'entraînement des pilotes au décrochage n'était pas nécessaire sur ses avions (avant de se contredire en 2010).

Pour leur rafraichir la mémoire :

The Airbus Training Policy regarding this issue complies with these recommendations and may be summarized as follows:

- *Specific training on upsets will be provided on "classic" types of aircraft.*
- *Information regarding the principles of recognition and recovery from the upsets will be provided on Airbus Fly-By-Wire protected aircraft, but specific training is not necessary.*

Pierre Baud
Vice President
Training and Flight Operations
AIRBUS INDUSTRIE

19:32 Écrit par HMC | Commentaires (0)

► **AF 447 : la contre-expertise (3)**

Article de Henri Marnet-Cornus sur son blog « Les dossiers noirs du transport aérien »

NB : le troisième expert est Grau (Jean-Yves) et non pas Baud.

Henri Marnet-Cornus (HMC) est le coauteur du livre « Transport aérien : le Dossier noir » paru en 2006 (voir page 11 du présent PDF). Lui aussi, sur son blog, se met à parler et, surtout, à présenter des documents qui ne font que confirmer ceux que je présente depuis des années. Par exemple, le décrochage fut la conclusion de mon livre paru en 1994 (voir page suivante, qui fait frémir).

HMC a commencé le 17 janvier 2018 une série de publications sur l'AF447 Rio-Paris. Les cinq premières, jusqu'au 20 janvier, valent le détour : <http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/>

La publication N°5, du 20 janvier (1), mérite d'être encadrée, bien en vue. Tout est parfaitement exact, mais pourquoi avoir attendu tant d'années pour s'y mettre ? Sa conclusion (« *En toute logique, les juges devraient renvoyer la DGAC et l'EASA rejoindre Airbus et Air France en correctionnelle* ») est à apprécier en sachant que des magistrats continuent à me faire rechercher pour m'enfermer... à la demande d'Alain Jakubowicz !

(1) <http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/archive/2018/01/20/af-447-la-contre-expertise-5-940915.html>

Bas de la page 164 et page 165 de mon livre publié en septembre 1994 :

Un nouvel accident confirmera les défauts de conception des ordinateurs des commandes de vol. Le 30 juin 1994, lors d'un vol de présentation à des pilotes d'Air Inter et d'Alitalia, un Airbus A 330 s'écrase près de Toulouse. Aucun survivant.

Quelques heures après la catastrophe (journal télévisé et journal **Le Monde** du lendemain), Jean Pierson, patron d'Airbus

165

Industrie, déclarait : *«L'avion a subi une perte brutale de contrôle latéral. Il semble avoir été repris en main par le pilote mais à une altitude insuffisante pour éviter l'impact avec le sol et ce, compte tenu des conditions extrêmes de ce vol»*. On apprendra rapidement que l'avion a bel et bien «décroché». Ce qui amène deux observations, sur la conception et sur la place du pilote dans l'avion.

Les commandes de vol sont en cause. En effet, sur l'A 330, comme sur l'A 320 et l'A 340, les ordinateurs de commandes de vol doivent éviter toute perte de contrôle de l'appareil. Ils doivent notamment éviter le «décrochage». C'est leur seul intérêt, que ne compensent pas leurs inconvénients. L'accident de Toulouse montre que ces systèmes ne remplissent même pas leur fonction.

Si l'A 330 accidenté est sorti de son domaine de vol, c'est obligatoirement parce que les ordinateurs de ses commandes ont présenté des défaillances. Ils n'ont pas rempli leur rôle de sécurité. Le rapport préliminaire établi un mois plus tard par la Direction générale de l'armement -les passagers des Airbus seraient-ils de la chair à canon ?- sera particulièrement flou. Et une nouvelle polémique naîtra. Une fois de plus.

Seconde observation. Par sa remarque sur l'intervention du pilote, M. Pierson reconnaît que ce ne sont pas les ordinateurs qui corrigent les erreurs des «concierges» qui devaient remplacer les équipages. C'est toujours le pilote qui devra intervenir en dernier recours pour sauver la situation, autant que faire se peut, en cas de pépin. Mais la technologie Airbus, conçue à l'origine dans un esprit inverse, ne lui facilite pas la tâche. Il suffit de lire la transcription du CVR de l'accident. Nick Warner, le chef pilote d'essai de l'A 330, constate, au moment de la perte de contrôle de l'appareil : *«Eh... Je ne sais pas ce qui s'est passé (...) Ce n'est pas bon, je reprends les commandes»*. Et il répétera, quelques secondes plus tard : *«Je reprends les commandes»*. Ce qui n'empêchera pas la catastrophe. Comme dirait cette publicité pour un jeu vidéo : Airbus, c'est plus fort que toi.

Et plus fort que toi, plus fort que nous, plus fort que tous, on trouve Henri Petit, directeur à Air France. Le 23 septembre

A PROPOS DU LIVRE COECRIT PAR HENRI MARNET-CORNUS (MARS 2006)

Y a-t-il un pilote dans l'avion ?

TRANSPORT AÉRIEN : LE DOSSIER NOIR

Genre: **document**
 Parution: **9 mars 2006**
 Format: **150 x 230**
 Pagination: **300**
 CLIL: **2341 (01)**
 ISBN: **2-35076-017-0**
 EAN: **9782350760179**
 Prix public: **19 €**

le contenu du livre

Les auteurs ont enquêté pendant plus de 10 mois pour mettre au jour cette réalité du transport aérien. Ils ont rencontré beaucoup de témoins et récupéré des documents techniques, des compte rendus. Ce travail sans concession met en cause des compagnies étrangères mais aussi des compagnies françaises. L'insécurité aérienne n'est en effet pas seulement le fait des compagnies basées dans des pays du Tiers-monde. La « grande maison » Air France, elle-même, n'est sans doute pas irréprochable. Des pilotes révèlent, documents à l'appui, des pratiques contraires aux règlements de sécurité.

L'aviation civile est aussi une histoire d'omerta. Ceux qui parlent à découvert sont sacrifiés. Exemple en ce sens, l'incroyable histoire de Norbert Jacquet, cet ancien pilote d'Air France que l'on a fait passer pour dément au nom de la raison économique. Après l'accident d'Habsheim en 1988, il avait dénoncé les graves carences techniques des Airbus en pleine guerre commerciale contre Boeing. 16 ans après, il est devenu... clochard. Ce livre explore enfin les différents facteurs qui peuvent conduire au crash.

François Nérin
Henri Marnet-Cornus

privé

les an
1 Pour
plus
2 Qui

Ci-dessus : extraits de la notice distribuée en février et mars 2006 à tous les libraires et tous les médias.

Ci-dessous : dédicaces des auteurs.

Cher Norbert,
Voici le dossier noir du
transport aérien... celui
que tu as ouvert avec
beaucoup de courage en
1988 -
Nous sommes à tes côtés
François

Nous avons emporté le dossier
Gauloise. Ton courage nous
a montré la voie
Bonne nuit,
Henri

RECAPITULATIF ET SECURITE PERSONNELLE



Quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 : « *En 1985 déjà,...* »

Ce récapitulatif, constituant une sécurité personnelle pour moi, mais qui ne prend pas en compte les derniers événements, est l'objet d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/corruption-generale-trois-pdf-pour-leternite.htm>

Le début du contenu de la page dont je viens d'indiquer l'adresse URL est repris ci-dessous.

La corruption générale qui sévit en France a pour conséquence la falsification des enquêtes sur les accidents aériens et sur les incidents graves. Au mépris de la sécurité aérienne. Au mépris de la vie humaine. Et au lourd préjudice des familles de victimes qui sont sciemment détruites à petit feu. Quant à ceux qui osent contester, ils sont réduits au silence par tous les moyens. Et cela peut aller loin ! Bien sûr, la France actuelle n'est pas celle de Pétain ni la Roumanie de Ceausescu. Toutefois...

Trois PDF sont présentés ci-dessous. Un seul suffit pour comprendre, même si tout venait à disparaître du Web et si je venais à subir le même sort (enfermement ou autre cause). Ces PDF sont présentés par ordre inversement chronologique de création, qui correspond également à l'ordre de taille croissante. Je peux donc dire : « Lisez le premier, c'est simple et c'est suffisant. Vous pouvez compléter avec le deuxième. Et vous disposez même d'un troisième ». N'hésitez pas à enregistrer et sauvegarder ces PDF « farcis » de documents. Il s'agit de sécurité aérienne. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

Le premier. Après deux pages de considérations générales, il livre les preuves du fait que Thibault de Montbrial, avocat de familles de victimes du drame du vol AF447 Rio-Paris, est payé par Airbus pour blanchir l'avionneur toulousain et parvenir à un non-lieu. PDF de 18 pages (881 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/airbus-les-falsifications-et-ma-securite-norbert-jacquet-30-novembre-2017.pdf>

Le deuxième. On y trouve tous les documents utiles pour comprendre dans le détail que l'enquête sur le crash du vol AF447 Rio-Paris est une fumisterie. La présentation est moins figolée que pour le premier. Il y manque quatre ou cinq documents récents, importants. PDF de 87 pages (4,88 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-rio-paris-la-france-ne-sent-pas-bon-norbert-jacquet-30-octobre-2017.pdf>

Le troisième. C'est « la totale » depuis plus de trente ans. Il est brouillon et un peu en vrac. Je m'en explique dans sa première page. Son contenu date de février 2017. Il manque des documents produits depuis cette époque, très importants. On trouve ceux-ci dans les deux autres PDF mentionnés ci-dessus. PDF de 213 pages (11,1 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/les-explications-long-norbert-jacquet-7-mai-2017.pdf>