



[Le Web général](#)



[Les vidéos](#)

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

Le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France vient de déposer un préavis de grève pour les 27 et 28 mai afin d'obtenir la « réintégration » d'un ancien pilote de la compagnie, Norbert Jacquet.

[Les images](#)

CORRUPTION : ALAIN BAUER ET QUELQUES AUTRES



Alain Bauer

Page 2 : Alain Bauer, Manuel Valls, Jean-Claude Gayssot dans le livre « *Bienvenue Place Beauvau* ».

Pages 3 à 6 : Jean-Claude Gayssot, Jean-Charles Corbet, Michel Asseline.

Pages 7 et 8 : Pierre Gille au syndicat des pilotes SNPL et quelques autres au palais de justice.

Page 9 : Compléments : des documents sur le dernier état du dossier (et un peu plus).

. / ...

ALAIN BAUER, MANUEL VALLS, JEAN-CLAUDE GAYSSOT



Livre de Olivia Recasens, Didier Hassoux et Christophe Labbé (Robert Laffont)

Ce livre, publié en mars 2017, a déclenché une tempête dans la campagne présidentielle, entraînant même quelques lettres rendues publiques de la part de hauts magistrats qui avaient immédiatement pris en compte des informations qu'on y trouve pour engager des procédures pénales. En page 61 de ce livre, au chapitre 3, sous-chapitre « **Un businessman de gauche** », on peut lire :

« Le 5 mai 2012, la veille du second tour de l'élection présidentielle, les trois amis fêtent leur trois fois cinquante ans au Drouant, le restaurant parisien entre Palais-Royal et Opéra, où chaque année le Goncourt est décerné. Fine gueule, Alain Bauer savoure avec d'autant plus de plaisir son gâteau préféré -le fraisier- que le lendemain, si Hollande l'emporte comme attendu, Manuel sera ministre de l'Intérieur. Le troisième larron, Stéphane Fouks, n'est guère apprécié par le futur chef de l'Etat. Hollande considère les communicants comme des vendeurs de lessive. »

En pages 62 et 63 du livre il est question de Jean-Claude Gayssot et des liens entre Airbus et Alain Bauer :

« ... En 2010, AB Consulting a fermé pour devenir AB Conseil, une SARL qui fait dans l'audit de sécurité et la gestion de crise pour les grandes entreprises. A commencer par Airbus.

En 1998, lors d'un salon aéronautique, Jean-Claude Gayssot, ministre communiste des Transports et "grand copain" de Bauer, le présente à Jean-Luc Lagardère, le patron du groupe éponyme immédiatement séduit. Le lendemain matin, Bauer a rendez-vous dans les locaux de l'avionneur. L'idylle avec Airbus dure toujours. Derrière ont suivi EDF, Total, Lafarge, Accor, la SNCF ou encore Renault... en tout une trentaine de clients, aux chiffres d'affaires impressionnants. "Dans la tête des dirigeants de ces grandes sociétés, signer un contrat avec Bauer c'est investir sur l'avenir" témoigne un haut cadre d'un groupe français. »

En page 63 du livre, au sous-chapitre « **De goût et d'argent** », figure aussi :

« La réussite d'Alain Bauer et sa fortune supposée font des envieux. Elles intriguent aussi. »

On en trouve beaucoup plus dans ce livre, mais je me contente de ces courts extraits.

J'ajoute qu'il y a quelque temps, et peut-être maintenant encore, Alain Bauer ne cachait pas son emploi de « conseiller à la direction générale d'Air France ».

./...

JEAN-CLAUDE GAYSSOT, JEAN-CHARLES CORBET, MICHEL ASSELINE

A la fin des années quatre-vingt-dix Jean-Charles Corbet était président de la section Air France du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL). Il a été « acheté » par Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports du Premier ministre Jospin, qui a agi afin que soit donnée à Corbet la compagnie aérienne AOM-Air Liberté pour un euro symbolique (une trentaine d'avions dont la moitié de long-courriers). Ce cadeau était assorti d'une garantie de retour à sa guise à Air France, son contrat de pilote à Air France étant maintenu avec une clause de suspension temporaire.

A Air Lib, Corbet s'est copieusement servi. Cette affaire a souvent fait la Une de l'actualité à l'époque avec même la création d'une commission d'enquête parlementaire. Il suffit de taper « Air Lib » dans un moteur de recherche pour obtenir toutes les informations utiles. Je donne le lien de l'article Wikipédia :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Air_Lib

Même s'il fut quelque peu l'idiot utile dans les mains de Gayssot, Corbet a bien été acheté, corrompus, par les pouvoirs publics, entre autres et peut-être même prioritairement pour ne pas faire de vagues dans les enquêtes falsifiées sur les crashes aériens, en premier lieu le crash de Habsheim de juin 1988 avec Michel Asseline aux commandes de l'avion accidenté.

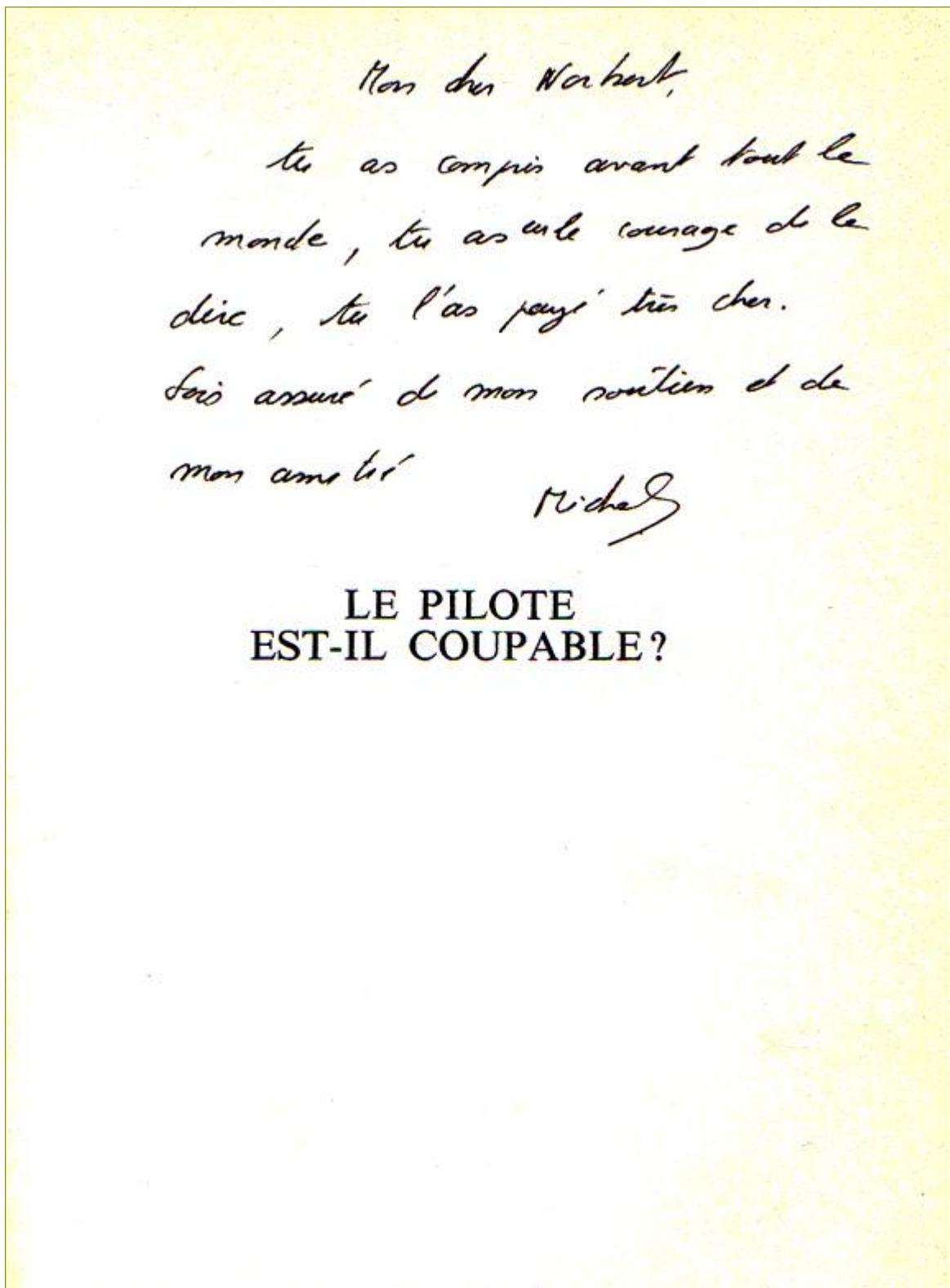
En page suivante du présent PDF figure une dédicace d'Asseline sur l'exemplaire de son livre qu'il m'a remis en octobre 1992.

En page 5 du présent PDF on trouve, avec quelques explications, le début d'une lettre de l'avocat Jean-Paul Baduel qui montre qu'en 1998 j'étais enfermé à la prison de Fresnes, une des pires en France, et que Jean-Charles Corbet était parfaitement informé de ce que je subissais.

En page 6 du présent PDF figure une belle intervention de Corbet dans l'« Obs » du 9 janvier 2003 pour faire de la publicité en faveur d'Asseline, coûteusement embauché par Corbet à un très juteux poste de chef pilote, responsable de la formation.

/....

Michel Asseline, auteur du livre **Le pilote est-il coupable ?** m'a dédié son livre paru en octobre 1992 :



Début d'une lettre de Maître **Jean-Paul Baduel**, avocat :

<p>JEAN-PAUL BADUEL <i>Avocat à la Cour</i> <i>D. E. A. Relations Internationales</i> <i>Member of the Chartered Institute of Arbitrators</i></p> <p><i>Paris : 22, rue de Savoie 75006 Paris</i> <i>Tél : 01 46 34 14 66</i> <i>Télex : 260 953 Carpa code A 759</i> <i>Télécopie : 01 43 29 77 03</i></p> <p><i>Londres : Corresponding Office</i> <i>199 Piccadilly</i> <i>London W.1.v.9.1e.</i> <i>Tél : 734 2616</i> <i>Télex : 994 0605</i></p>	<p>Paris, le 1er juillet 1998</p> <p>Monsieur Norbert JACQUET Ecrou 877969Q Division 1 Cellule 495 Allée des Thuyas 94260 FRESNES Cedex</p>
---	---

Cher Monsieur,

Je reviens vers vous car j'ai eu des entretiens avec le bureau national Air France et tout à fait confidentiels.

Jean-Charles CORBET serait prêt à intervenir en votre faveur et la période me semble utile pour l'examen approfondi de votre situation.

Pourquoi étais-je enfermé à Fresnes ? Parce que je dis la vérité sur des crashes aériens et que j'aide les familles de victimes !

Corbet était bien informé de mon dossier en raison de la grève des 27 et 28 mai 1992 pour me soutenir avec préavis au ministre des Transports Jean-Louis Bianco. Corbet était membre du conseil syndical Air France du SNPL au moment de cette grève de 1992.

Sur cette grève de 1992 et tout ce qui a précédé on trouve tous les documents utiles, les articles de presse, les liens vers des émissions de télévision (YouTube, Dailymotion...) dans un fichier PDF en ligne (20 pages - 1,51 Mo) :

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

Accessoirement, s'agissant de mon séjour à la prison de Fresnes et des falsifications dans l'enquête sur le crash de Habsheim, il conviendrait de poser quelques questions à **Arnaud Montebourg**, qui fut mon avocat. L'ex-ministre, ensuite candidat à la primaire de la présidentielle, sait tout et c'est « à hurler ». C'est dans un PDF (29 pages - 1145 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/crash-habsheim-anacrim-il-faut-interroger-montebourg-norbert-jacquet-18-juin-2017.pdf>

/...

L'Obs
9 janvier 2003

Une lettre de Jean-Charles Corbet

En réponse à l'article intitulé « Air Lib, l'espoir s'envole » (n°1988 du 12 décembre 2002), Jean-Charles Corbet, président d'Air Lib, a souhaité la publication de ce courrier

Le dirigeant d'Air Lib que je suis se doit de répondre aux graves mises en cause contenues dans votre article. Je le fais en mon nom propre et au nom des 3 200 salariés du groupe qui vivent dans cette entreprise, et qui travaillent à son redécollage.



.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

nous avons toujours défendu les intérêts du ciel français, et continuerons de le faire chacun dans notre entreprise. ■

J.-C. C.

1) Nous ne remettons nullement en cause la « satisfaction »



.

.

.

.

.

.

Concernant la location d'un Airbus A 321, un appareil unique dans la flotte d'Air Lib, elle reste surprenante – de l'avis des experts – pour une compagnie qui a vocation à faire du « bas coût », l'un des principes de base de ce type de gestion étant précisément d'avoir la flotte la plus homogène possible pour réduire les frais de maintenance.

N.T.

J'aurais loué un Airbus A 321 pour justifier l'emploi de M. Asseline, l'un des professionnels les plus compétents en matière de formation ; vous ignorez sans doute que la mise en ligne de cet appareil biclasse répond à une lo-

.

.

PIERRE GILLE AU SYNDICAT DES PILOTES SNPL

Le Syndicat national des pilotes de ligne a toujours été peuplé de quelques profiteurs. Ainsi va l'humanité et ce syndicat ne déroge pas. Toutefois, depuis le tout début des années quatre-vingt, il est devenu un véritable panier de crabes. Parmi les dirigeants, très nombreux sont ceux qui ne défendent que leurs petits intérêts personnels, quelques avantages sur leurs collègues, parfois de pure gloriole. Parfois plus. Il est même arrivé que ce soit très important (Jean-Charles Corbet par exemple). Ces syndicalistes se moquent des intérêts de la profession, qu'ils trahissent effrontément à leur seul profit en se contentant de donner le change. Ceux qui luttent contre cette corruption ont le plus grand mal à faire face. Ils ont « tout le monde sur le dos » (administration, direction de la compagnie et syndicalistes félon). Ils subissent parfois des méthodes assez abjectes.

En page suivante figure une lettre de Pierre Gille à Yves Stephan. Gille fut président de la section Air France du SNPL à partir d'octobre 1989, succédant à Christian Roger démis de ses fonctions en cours de mandat à la suite d'un vote du conseil syndical intervenu à l'issue d'un débat sur mon affaire. En février 1990 Gille a été réélu pour un mandat de deux ans.

Au moment du préavis de la grève prévue les 19 et 20 juillet 1991 pour me soutenir et pour demander la révision de textes administratifs abusifs en matière médicale il était en stage aux Etats-Unis. A la demande d'Air France et à l'insu de tous il est rentré en France et il a levé le préavis de grève le samedi 13 juillet, mettant les membres du bureau et le conseil syndical devant le fait accompli.

Au conseil syndical qui a suivi ces événements, début septembre 1991, Pierre Gille a démissionné à l'ouverture des débats, avant même le vote d'une motion pour sa destitution. Des informations utiles concernant tout ce beau monde (avec Paul Quilès, Bernard Attali...) sont livrées en bas de la page 68 et page 69 de mon livre publié en 1994, téléchargeable gratuitement depuis une page Web :

<http://jacno.com/an01.htm>

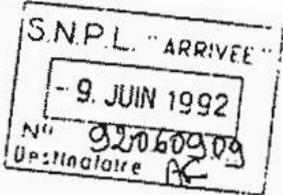
La lettre en page suivante fait plus que poser question. Quel est ce circuit de financement via l'APPN, association délivrant des assurances professionnelles gérée par des dirigeants du SNPL et des pilotes membres de la direction d'Air France ? A quel titre cette « *somme déterminée* » (?) devait-elle être versée ? Quel est son montant ? Air France a-t-elle réellement versé de l'argent ? Si oui, qu'est-il devenu ? Cette filière semble parfaitement rodée. Ce qui induit d'autres questions. Qui en a déjà bénéficié ? Et, finalement, ce circuit ne servirait-il pas à financer quelques dirigeants syndicaux véreux ? (NB : Stephan n'est pas en cause dans ces malversations et il en est de même d'autres membres du bureau, tous victimes, comme l'ensemble de la profession, des méfaits de nombreux corrompus qui sévissent à la direction du SNPL).

Sur cette grève de 1992 et tout ce qui a précédé on trouve tous les documents utiles, les articles de presse, les liens vers des émissions de télévision (YouTube, Dailymotion...) dans un fichier PDF en ligne (20 pages - 1,51 Mo) :

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

./...

Cette lettre de Pierre Gille constitue un bel aveu



Pierre GILLE
1 Av. de la LIBERATION
91450 SOISY s/SEINE

TEL: 89 69 04 22

SOISY le 4 JUIN 1992.

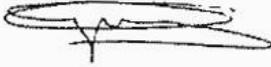
Monsieur Yves STEPHAN
Président de la section Air France
SNPL
14 - 16 Rue de Scandicci
93500 PANTIN

Monsieur le Président,

Au terme d'un accord signé le 13 Juillet 1991, par le SNPL, Air France et l'APPN, vous savez que la compagnie nationale s'est engagée à verser une somme déterminée sur le fonds social de notre assurance professionnelle.

J'ai donc sollicité notre avocat pour que cet accord soit honoré par l'ensemble des parties.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Pierre GILLE .


B AF.	VISA
Y. STEPHAN
J CH REYNAUD
G BORDES PAGES
L HERSEN
A MONTAMAT
P VIAU
P VIVIER

QUELQUES AUTRES AU PALAIS DE JUSTICE

Sur l'accord du 13 juillet 1991 mentionné dans la lettre de Pierre Gille et les magouilles pénalement répréhensibles qui ont suivi au cours du mois de juillet 1991 on trouve du croustillant dans une lettre du 5 août 1991 d'Olivier Schnerb, avocat, et ses annexes. A lire dans les six premières pages d'un PDF disponible en ligne (12 pages - 433 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/corruption-au-palais-de-justice-norbert-jacquet-9-juin-2017.pdf>

COMPLEMENTS : DES DOCUMENTS SUR LE DERNIER ETAT DU DOSSIER

AIRBUS FAIT FAUSSE ROUTE

Airbus s'est fourvoyé au début des années quatre-vingt. Il suffit, pour le constater de lire dans un fichier PDF disponible en ligne ce qui est exposé à partir de sa troisième page (12 pages - 530 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/air-france-klm-bienvenue-monsieur-smith-norbert-jacquet-21-aout-2018.pdf>

LE LEURRE DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

Airbus fait fausse route depuis le début des années quatre-vingt dans la conception de ses cockpits et des systèmes vitaux. La porte de sortie n'est pas dans une fuite en avant en misant sur l'intelligence artificielle. Deux doigts de jugeote suffisent pour comprendre, à la lecture de quelques considérations, en notant que **depuis plus de trente ans je fais un sans-faute** (au point que j'ai toujours prévu et annoncé tous les événements marquants). PDF (2 pages - 133 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/pilote-davion-et-intelligence-artificielle-norbert-jacquet-25-aout-2018.pdf>

L'ENQUETE SUR L'AF447 RIO-PARIS

Tout cela n'empêche pas des magistrats, aidés par quelques avocats corrompus, de continuer à accepter les falsifications dans l'enquête sur l'AF447. En me faisant rechercher pour m'enfermer, malgré une plainte pour subornation de témoin. Quant aux engagements du président du TGI de Paris, j'attends toujours une réponse. A lire dans un fichier PDF du 21 juin 2018 (15 pages - 935 Ko)

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

ET, COMME IL RESTE UN PEU DE PLACE...

Il faudrait être naïf pour imaginer que tout ce que je publie ne serait pas lu par certaines institutions de divers pays. C'est bien gentil de demander à Vladimir d'avouer pour le MH17, mais faudrait p'têt commencer par balayer devant sa porte (c'est ce que me dit ma concierge, dont la mère exerçait déjà ce métier, à Toulouse, chez Bernard Ziegler).

