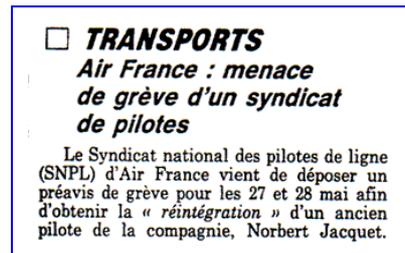




[Le Web général](#)



[Les vidéos](#)



[Les images](#)

CORRUPTION MEURTRIÈRE : BAUER, BADUEL ET QUELQUES AUTRES



Alain Bauer

Corruption meurtrière dans les enquêtes sur les crashes aériens : Alain Bauer et l'avocat Jean-Paul Baduel sont en cause. Ils ne sont pas les seuls.

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, Jean-Paul Baduel.

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

Page 9 : Corruption générale et sécurité aérienne.

Page 10 : Ma sécurité personnelle.

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, JEAN-PAUL BADUEL

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 corrompu, acheté par le gouvernement, entre autres et peut-être même prioritairement dans le but de ne pas faire de vagues dans les enquêtes falsifiées sur les crashes aériens, en premier lieu le crash de Habsheim survenu en juin 1988 avec Michel Asseline aux commandes de l'avion accidenté.

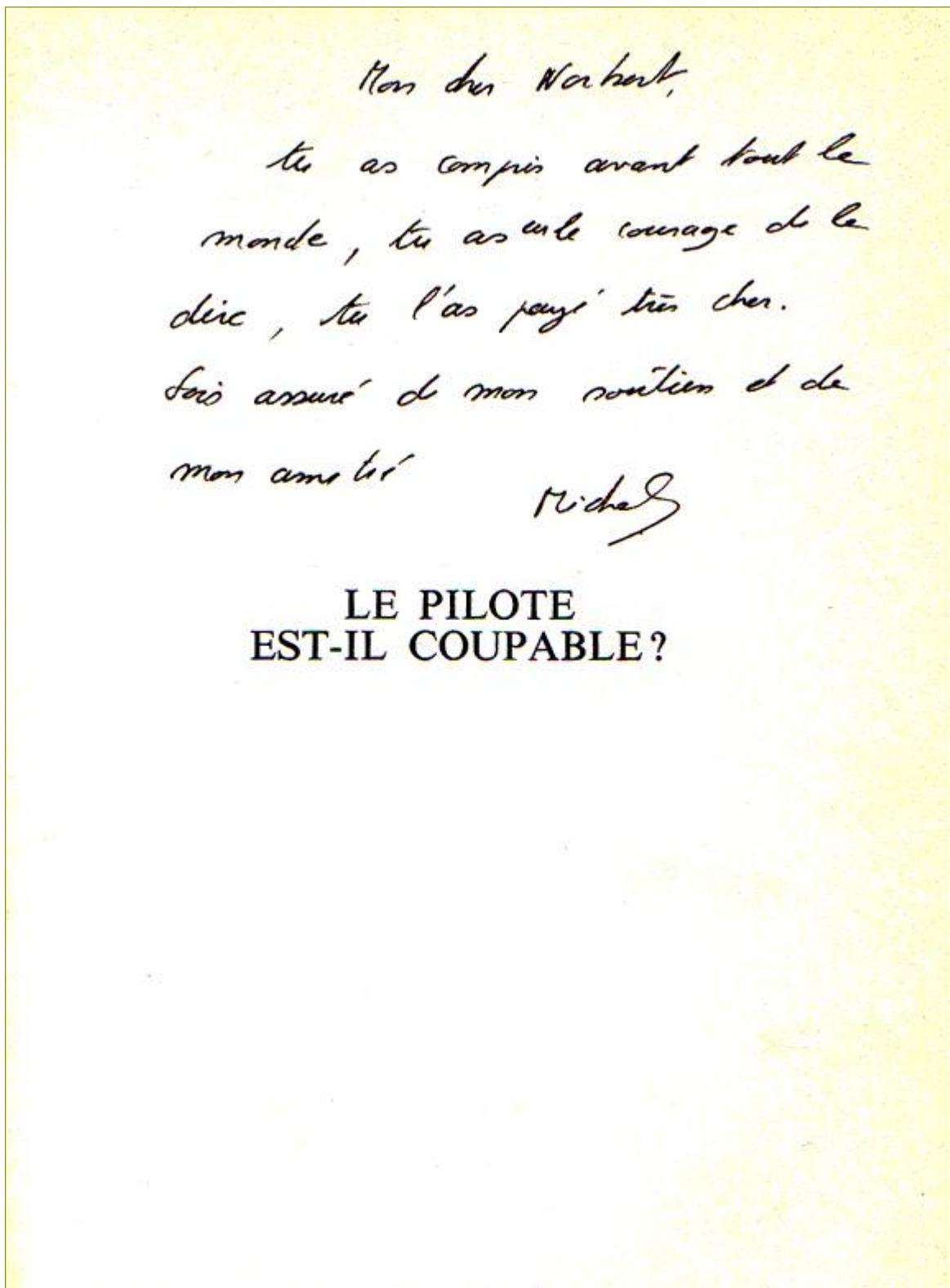
En page suivante du présent PDF figure une dédicace d'Asseline sur l'exemplaire de son livre qu'il m'a remis en octobre 1992.

En page 5 du présent PDF on trouve ce qui concerne l'implication de Jean-Paul Baduel avec des précisions sur Jean-Charles Corbet, parfaitement informé de ce que je subissais et des raisons de l'acharnement à mon encontre.

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>

Pour me défendre, l'avocat **Jean-Paul Baduel** a été payé 20 000 F (4 000 € actuellement en corrigeant de l'inflation) par quelques-uns de mes amis agissant à titre personnel. L'avocat n'a strictement rien fait. Absolument rien. Durant mon séjour en prison sous une accusation foireuse (six mois de détention provisoire), il s'est contenté de m'envoyer quelques lettres abjectes pour tenter de m'enfoncer. Des précisions, avec présentation de documents, sont disponibles dans un PDF (11 pages - 387 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/jean-paul-valat-et-les-fausses-licences-de-pilote-norbert-jacquet-4-mai-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 félons). 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>

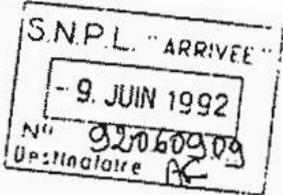
La lettre en page suivante fait plus que poser question. Quel est ce circuit de financement via l'APPN, association délivrant des assurances professionnelles gérée par des dirigeants du SNPL et des pilotes membres de la direction d'Air France ? A quel titre cette « *somme déterminée* » (?) devait-elle 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.

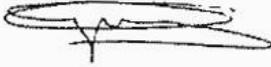
Monsieur Yves STEPHAN
Président de la section Air France
SNPL
14 - 16 Rue de Scandicci
93500 PANTIN

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>

CORRUPTION GENERALE ET SECURITE AERIENNE

Des changements semblent être timidement intervenus récemment mais il n'est pas inutile de rappeler les méthodes qui ont cours habituellement dans l'aérien.

Dans l'aérien la corruption générale constitue la principale méthode de gestion, en premier lieu pour ce qui concerne les accidents et les incidents graves. Les conséquences en sont dramatiques : les morts inutiles s'accumulent par centaines. La corruption dans l'aérien c'est, entre autres :

- emplois **fictifs** , notamment à Air France, de femmes et d'hommes politiques et/ou de membres de leur famille et/ou de leurs collaborateurs et de divers « consultants » et autres « conseils »,
- **embauches directes par Airbus, Air France et par d'autres sociétés intimement liées aux deux précitées, de fonctionnaires ayant en charge la gestion d'accidents aériens** ,
- distribution à grande échelle de billets d'avion gratuits, y compris à des magistrats à l'occasion,
- subventions par l'Etat à des organisations dont les dirigeants, magistrats et avocats, participent directement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- distribution de médailles de la Légion d'honneur, en guise de remerciement, à ceux qui participent directement ou indirectement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- multiplication de passe-droits et d'actions de favoritisme, au sein des institutions et hors de celles-ci (médias audiovisuels, « presse écrite », édition...), en faveur de quiconque est susceptible de rendre service dans le cadre des enquêtes falsifiées sur les accidents aériens,
- accessoirement, pressions sur les médias au moyen des budgets publicitaires.

./...

MA SECURITE PERSONNELLE

En marge de l'affaire du crash de l'Airbus A 320 **Un pilote d'Air France porte plainte pour subornation de témoin**

aine de membres. En 1985 déjà, Norbert Jacquet avait mis en cause, par écrit, la formation des pilotes à Air France ainsi que certains fonctionnements de l'aviation civile en évoquant la possibilité d'accidents.

Après le crash de l'Airbus à Habs-

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

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. Il présente les documents démontrant sans contestation possible que Thibault de Montbrial, avocat de familles de victimes du drame du vol AF447 Rio-Paris, est tout simplement payé par Airbus pour blanchir l'avionneur toulousain et tenter de parvenir à un non-lieu (18 pages - 1,31 Mo) :

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

NB : Les deux PDF dont les adresses URL sont indiquées ci-dessous datent un peu. Il ne prennent pas en compte tout ce qui est intervenu depuis novembre 2017 pour le « DEUXIEME » et février 2017 pour le « TROISIEME ».

LE DEUXIEME. 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 soignée que pour le premier. **Il y manque de nombreux documents importants apparus depuis novembre 2017** (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 TROISIEME. C'est « la totale » depuis plus de trente ans. Il est très brouillon et quelque peu en vrac. Je m'en explique dans sa première page. Son contenu date de février 2017 et **il y manque donc de nombreux documents importants produits depuis février 2017** (213 pages - 11,1 Mo) :

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