



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

# CRASHS AERIENS :

## BAUER, VALLS, GAYSSOT, CORBET, ASSELINE...

### CORRUPTION GENERALE ET CENTAINES DE MORTS



Alain Bauer

## SOMMAIRE

**Page 2 :** ..... Alain Bauer, Manuel Valls et 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 (un peu plus sur la corruption au Syndicat national des pilotes de ligne)

**Page 9 :** ..... corruption à grande échelle dans l'aérien (une incroyable corruption générale)

.I...

## ALAIN BAUER, MANUEL VALLS ET JEAN-CLAUDE GAYSSOT



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

Dans ce livre, dont tout le monde a parlé et qui a entraîné quelques lettres de hauts magistrats, on trouve en page 61, au chapitre 3, sous-chapitre « **Un businessman de gauche** » :

« 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 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, 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). Et Corbet s'est ensuite 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](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, corrompu, 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.

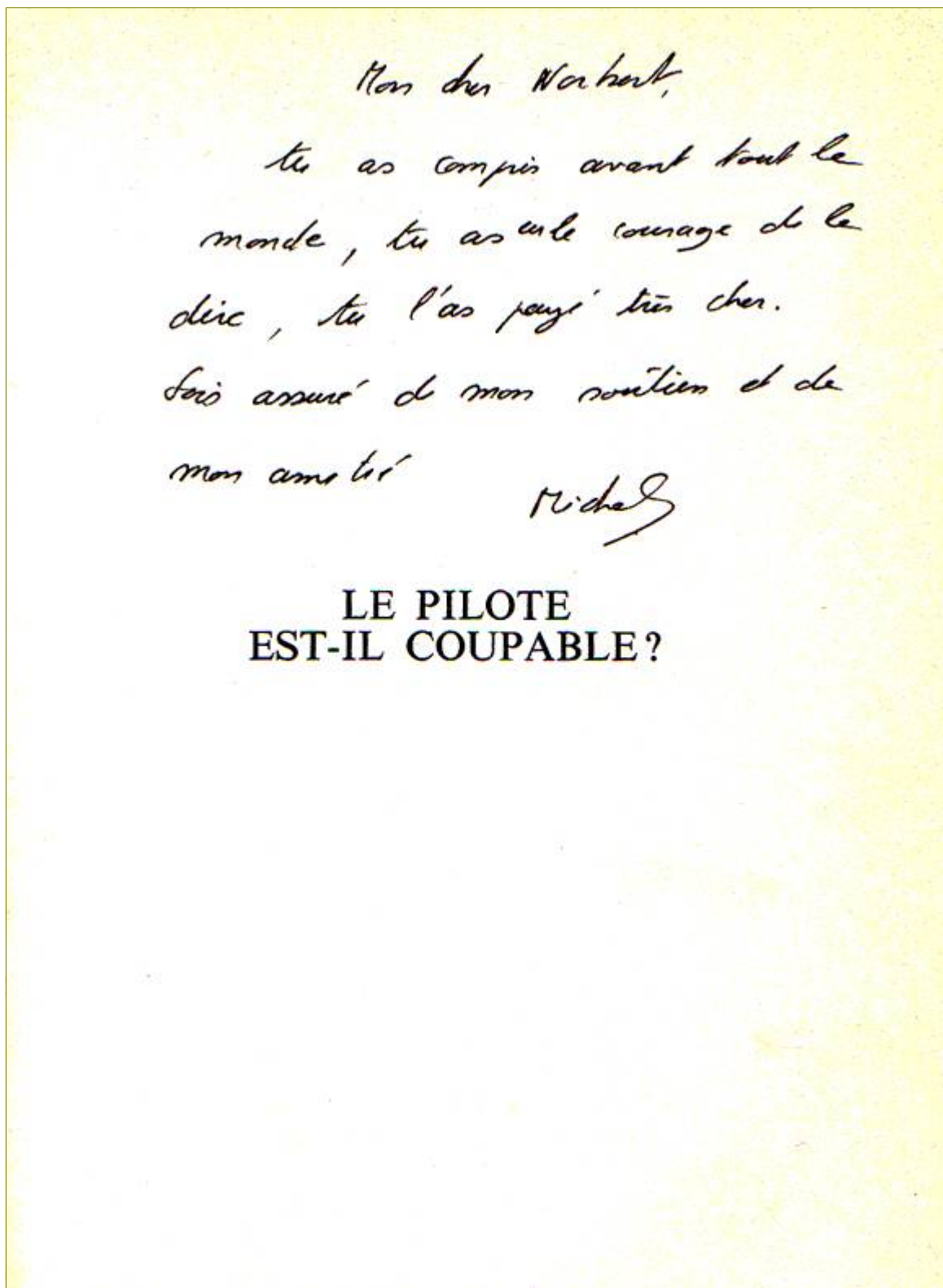
En page 4 du présent PDF figure une dédicace d'Asseline sur l'exemplaire de son livre qu'il m'a remis en octobre 1992.

En page 5 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 Fresnes, une des pires prisons françaises, ce qui était parfaitement connu de Jean-Charles Corbet.

En page 6 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 poste enviable 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><b>JEAN-PAUL BADUEL</b> <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**

**L**e 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

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	.....

./...



## CORRUPTION A GRANDE ECHELLE DANS L'AERIEN

La justice s'active beaucoup contre les partis politiques. Omo n'a qu'à bien se tenir. La justice lave encore plus blanc que blanc : elle jette à la benne le linge sale sans même chercher à le laver.

Parallèlement, 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 » (il semble toutefois que du côté des ministres, du staff élyséen et de membres de cabinets ministériels, cette pratique soit devenue beaucoup moins courante au cours de ces dernières années),
- 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 (médiats 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.

Dans l'industrie automobile on assiste à des rappels de véhicules, parfois par centaines de milliers, voire beaucoup plus. Le 26 octobre 2016 Toyota a annoncé le rappel de près de six millions de véhicules. Dans d'autres secteurs d'activité on agit de même. Les décisions prises en raison des défauts récents des Galaxy Note 7 de Samsung montrent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé. Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?

\* \* \*