



[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](#)

EGLISE CATHOLIQUE ET JUSTICE

(ET LES CRASHS AERIENS)



Une pétition a été lancée, dont le motif est : « *Nous demandons la création d'une commission d'enquête parlementaire afin de faire toute la transparence sur les crimes de pédophilie et leur dissimulation dans l'Église catholique* ». Les premiers signataires sont les deux fondateurs d'une association et deux avocats, Jean-Pierre Mignard et William Bourdon. Cela tombe bien, ces deux avocats connaissent parfaitement ma situation, ses raisons et les conséquences des méthodes utilisées contre moi.

La pétition dans son intégralité est en ligne :

http://pedophilieeglise.wesign.it/fr?_ga=2.205398105.858249427.1538314745-376024484.1538314737

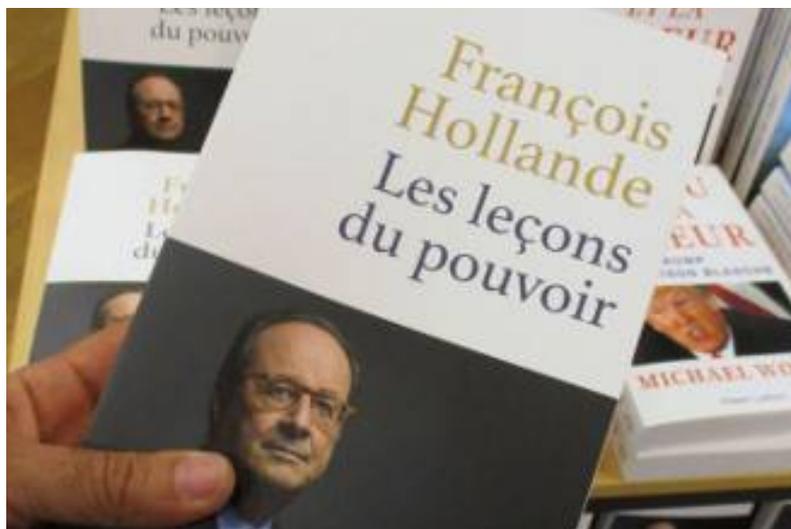
On pourrait en faire un copier/coller et la transposer dans l'aérien, en changeant quelques mots, s'agissant des enquêtes sur les accidents et les incidents graves.

Les enquêtes sur les accidents aériens et les incidents graves

Dans ces affaires où les morts se comptent par centaines on ne peut que déplorer l'union des institutions en France et en Europe pour enfermer celui qui dit la vérité sur des accidents et des incidents graves et qui agit dans l'intérêt de la sécurité aérienne et dans celui des familles de victimes, purement et simplement escroquées et sciemment détruites à petit feu. Celui qu'on aurait dû écouter au début des années quatre-vingt, ce qui aurait épargné des centaines de vies humaines.

Aucune exagération dans ce que je viens d'affirmer. Il suffit de lire la suite du présent PDF pour le constater.

« LES LECONS DU POUVOIR »... DU SANG PLEIN LES MAINS ?



Conséquence du crash du MH370 de Malaysia Airlines et des conclusions finales de l'enquête rendues le 30 juillet 2018 : le directeur de l'aviation civile malaisienne a donné sa démission (et il a clairement indiqué ses motifs en concluant : « *En conséquence, c'est avec regret et après mûre réflexion que j'ai décidé de démissionner* »).

En France, qu'en est-il en la matière ? Hollande, aidé par Valls et Taubira, a fait preuve de l'incompétence la plus extrême dans la gestion de l'aérien français. Ce constat vaut en premier lieu pour ce qui concerne la sécurité aérienne, les enquêtes falsifiées sur les accidents et incidents graves et le traitement des familles de victimes.

Une recherche sur le Web permet de disposer de tous les documents utiles. Par exemple, il suffit de taper dans un moteur de recherche (avec ou sans le prénom de l'ancien président) *Hollande Norbert Jacquet* ou l'inverse. On peut renouveler les opérations avec Manuel Valls, Christiane Taubira, Jean-Pierre Mignard, Alain Vidalies et quelques autres. Sans même indiquer mon nom, mais en le remplaçant par exemple par *AF447*, on obtient également tout ce qui va bien.

Un fichier PDF récapitule ce qui a été **transmis à l'Elysée sous Hollande** (15 pages, 662 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/francois-hollande-2012-2017-norbert-jacquet-13-aout-2018.pdf>

L'**essentiel de la situation actuelle au 4 septembre 2018** est regroupé sur une page Web :

<http://jacno.com/prov/les-lecons-du-pouvoir-du-sang-plein-les-mains.htm>

Des informations complémentaires figurent sur une page du 24 septembre 2018 :

<http://jacno.com/prov/vol-mh370-ghyslain-wattrelos-est-il-bien-entoure.htm>

Et dans la suite du présent PDF.

. / ...

FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION

FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION D'EUROPE DE LA DEMOCRATIE



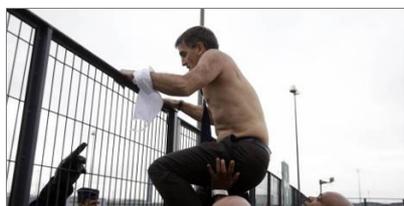
Le 7 octobre 2015, devant tout le Parlement européen, François Hollande s'est adressé à Marine Le Pen, dénonçant la volonté de la présidente du FN « *de sortir de l'Europe, de sortir de l'euro, de sortir de Schengen et même, si vous le pouvez, de sortir de la démocratie parce que parfois, en vous entendant, je me pose cette question* ». C'est une bonne question. Et dans l'aérien ? Quand on voit ce qu'il en est dans les enquêtes sur certains accidents et incidents graves...

FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION DU MONDE DE LA DEMOCRATIE



Le 19 septembre 2016 Hollande a reçu en personne de la fondation new-yorkaise interconfessionnelle The Appeal of Conscience le prix d'« *homme d'Etat de l'année* » pour son « *leadership dans la sauvegarde de la démocratie et de la liberté* ». Hollande a déclaré : « *Au-delà de ma personne, en remettant ce prix, vous honorez la France. La France inspirante, celle qui défend partout la liberté, la démocratie, les droits de l'homme* ». Bravo ! Il semble toutefois qu'un énorme problème de démocratie et de liberté perdue dans les enquêtes sur certains crashes aériens.

FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION DU MONDE DE LA SECURITE AERIENNE ?!



La justice a rapidement rendu sa décision de première instance dans l'affaire du « scandale mondial » de la chemise d'Air France qui avait fait les gros titres en France pendant une dizaine de jours en octobre 2015. Les condamnations en appel sont tombées au printemps 2018. Et la vie humaine ? Les enquêtes sur les crashes aériens ? Le drame du vol AF447 Rio-Paris (228 morts) ? Les familles de victimes, purement et simplement escroquées et sciemment détruites à petit feu ?

Cet épisode de la chemise, avec Gilles Gateau, directeur adjoint de cabinet et conseiller social du Premier ministre Manuel Valls, à la manœuvre (il est maintenant DRH à Air France), est rappelé dans un fichier PDF (12 pages, 601 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/gilles-gateau-et-le-dialogue-social-norbert-jacquet-14-juin-2018.pdf>

FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION DU MONDE DE L'ERREUR POLITIQUE



Les « extrêmes », les « populismes »

Il serait surprenant que de ce côté on ignore ce qu'il en est de cette affaire d'Etat (c'en est une), sachant que tout est sur le Web et dans des fichiers PDF et vidéo largement diffusés, qui circulent.

./...

DES PRECISIONS SUR MA VIE

1 - JUSQU'AUX ANNEES QUATRE-VINGT



Aéroport de Dugny-Le Bourget au milieu des années cinquante (le Nord est en haut de l'image)

La partie de Dugny visible sur l'image en haut à gauche montre la base aéronavale en fin de construction, la base aérienne 104, la caserne De Rose et la cité-jardin l'Eguiller en brique rouge dont les résidents dans leur majorité étaient des personnels civils et militaires ayant une activité dans l'aviation.

A droite, de haut en bas, les hangars de la TAI et de l'UAT, l'aérogare (parallèle à la « Route de Flandre », RN 2) et cinq hangars, l'avant-dernier vers le Sud étant celui du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (SGACC), devenu la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Nota : dans la seconde moitié des années cinquante une nouvelle piste Est-Ouest a été construite, qui se prolonge jusqu'à l'angle en haut à gauche de l'image.

./...



Le Bourget :
DC-3 F-BFGV du SGACC
devant le hangar du SGACC
(début des années soixante)

L'aviation, je suis tombé dedans à ma naissance en 1950. A Dugny, dans une enclave entre les pistes du Bourget, où j'ai passé toute mon enfance (dans les immeubles en briques rouges le long de la piste Nord-Sud, à l'extrémité sud), à quelques centaines de mètres du hangar du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, devenu la Direction générale de l'aviation civile, où travaillait mon père (le hangar S11, avant-dernier coté sud). J'ai grandi dans ce hangar au milieu des DC3, d'un DC4, de divers autres avions et de prototypes en phase finale des vols d'essais (vols de certification en ligne). J'étais de temps en temps passager à bord de ces appareils.

En 1961 j'ai commencé à comprendre que les enquêtes sur les accidents aériens pouvaient être malhonnêtes. Je me souviens encore des discussions des adultes à la suite du drame de la Vallée Blanche survenu le 29 août 1961, qui portaient surtout sur l'identité du pilote qui avait cisailé en vol un câble de la télécabine. Cette identité était connue dans les milieux aéronautiques, mais elle n'a jamais été divulguée, sauf par Le Canard Enchaîné quelques mois plus tard (sans aucune reprise dans les autres médias). Il ressortait de ces discussions que la future carrière à Air France du « fils Ziegler » et ses ambitions d'y devenir le chef pilote étaient compromises. Et la porte d'Air France lui a en effet été fermée, au motif qu'avec une telle casserole, agrémentée d'un non-lieu hallucinant, on ne pouvait prendre le risque de l'embaucher à Air France (depuis la fin des années soixante-dix les choses ont bien changé : les « fils d'archevêques », et maintenant les filles, sont recrutés sans vergogne, même s'ils sont incompetents, ce qui vaut pour de très nombreux dirigeants syndicaux dont on obtient ainsi la plus grande complaisance, tous ces gens se retrouvant finalement à des postes de haute responsabilité, payés des fortunes, au sein de l'administration et de la compagnie porte-drapeau où « pour entrer dans l'encadrement il n'est pas nécessaire d'avoir cassé un avion, mais ça aide »).

Le pilote de la Vallée Blanche, le « fils Ziegler », c'était Bernard. Son père, Henri, était un ponte de l'aéronautique, directeur général d'Air France de 1948 à 1954, directeur général de Breguet de 1957 à 1967, etc.

Ce 29 août 1961, Bernard Ziegler, jeune pilote militaire, était sorti volontairement du cadre de sa mission pour aller dire bonjour aux copains de Chamonix par quelques passages à faible hauteur (son père était actionnaire de la société des remontées mécaniques).

A défaut d'Air France, Bernard Ziegler, après avoir été outrageusement blanchi, a été embauché par Airbus sur intervention de son père, ce qu'il reconnaît noir sur blanc dans un livre qu'il a publié en 1994 (« *Lettres à un jeune pilote* »).

D'autres crashes survenus dans les années soixante et au début des années soixante-dix ont confirmé ce qu'il en est s'agissant des mensonges sur les accidents aériens (je suis entré comme élève pilote de ligne, formation *ab initio*, à l'Ecole nationale de l'aviation civile à Toulouse en septembre 1971). Dans les années soixante-dix et quatre-vingt le constat fut le même.

Ma seule erreur, en 1988, à l'occasion du crash de Habsheim, fut de n'avoir pas imaginé, même si j'en connaissais ses faiblesses, le degré de soumission d'une certaine justice qui s'est mise au service des faussaires, allant jusqu'à utiliser les pires méthodes totalitaires à mon encontre parce que je dis la vérité.

2 - DES ANNEES QUATRE-VINGT A NOS JOURS

Jusqu'en 1994

Mon livre publié au début septembre 1994 : <http://jacno.com/an01.htm>

De 1994 a la création de mon site web le 23 août 2004

L'exposé de présentation à la date du 23 août 2004 : <http://jacno.com/inlo.htm>

De 2004 à nos jours

La suite au fil du temps depuis le 23 août 2004 : <http://jacno.com/insu.htm>

Actuellement **des magistrats me font rechercher pour m'enfermer**. Mon seul tort est de dire la vérité sur des accidents aériens, d'agir dans l'intérêt de la sécurité aérienne et d'aider les familles de victimes !

DES INFORMATIONS SUR ANTIPOUR.COM



Viktor Orbán, Premier ministre hongrois

Sur *antipour.com* : <http://antipour.com/a/leurope-la-hongrie-la-france.htm>

/...

DES INFORMATIONS SUR *FRANCELEAKS.COM*



Emmanuel Macron, 25 septembre 2018, Nations Unies, 73^{ème} Assemblée générale

Sur *franceleaks.com* : <http://franceleaks.com/hollande/uerss-les-dernieres-productions-sur-franceleaks.htm>

NOTA BENE

On m'accuse de rouler pour l'ex-Front national, pour Marine Le Pen, pour l'extrême ceci, pour l'ultra-chose, pour les néo-nazis et qui sais-je encore. Il n'en est rien (PDF, 6 pages, 264 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/special-elysee-norbert-jacquet-4-juillet-2018.pdf>

Je me contente de raconter ma vie, droit élémentaire reconnu même à Cuba maintenant et bientôt en Corée du Nord. Qui pourrait me le reprocher au vu de ce que je subis depuis trente ans et alors que je suis actuellement recherché pour être enfermé !

./...

CORRUPTION GENERALE ET SECURITE AERIENNE

Aérien : corruption à grande échelle

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),
- **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 (médiations audiovisuelles, « 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.

Sécurité : l'aérien doit-il rester une exception ?

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 des Galaxy Note 7 de Samsung constituent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé.

Le 14 juillet 2017 Reuters-Washington a indiqué que « *Honda a annoncé vendredi le rappel d'environ 2,1 millions de véhicules à travers le monde en raison de problèmes de batteries... L'objectif de ce rappel est de corriger un problème de capteurs de batteries, dont l'attache pourrait ne pas être suffisamment étanche pour empêcher l'humidité de pénétrer et de rouiller ces pièces, avec un risque d'incendie du moteur à la clé. Aucune blessure n'a jusqu'à présent été signalée en raison de ce problème.* »

Le 16 octobre 2017 les médias ont annoncé que Mercedes rappelait un million de véhicules pour un problème d'airbag, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé.

Le 21 décembre 2017 les médias ont annoncé qu'après une décision identique aux Etats-Unis Audi rappelait 875 000 véhicules en Europe en raison d'un risque d'échauffement et d'inflammation d'une gaine. Il semble que l'événement ne se soit jamais produit ou qu'il se soit produit sans conséquences graves.

La contamination de produits laitiers Lactalis est traitée comme une affaire d'Etat à la suite de quelques dizaines de cas de salmonellose, sans conséquences graves et sans séquelles.

Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur ce qui semble bien être des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?