



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

## ELISABETH BORNE ET LA SECURITE AERIENNE

Elisabeth Borne, actuellement ministre chargée des Transports, a occupé le poste de conseillère technique (Transports) du Premier ministre Jospin de 1997 à 2002. Je lui ai transmis des documents à cette époque. Elisabeth Borne a donc une parfaite connaissance des problèmes de sécurité aérienne liés aux falsifications dans les enquêtes, sans parler des familles de victimes d'accidents aériens qui sont purement et simplement escroquées et sciemment détruites à petit feu. Elle se font cracher dessus par les institutions.

Le Figaro, 20 mai 1992

**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.

Le Monde, 27 mai 1992

**TRANSPORTS**  
**Le 27 et le 28 mai**  
**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.

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 documents concernant mon livre paru en septembre 1994 et la capitulation de Louis Mermaz, ministre des Transports, que j'ai « écrabouillé » et qui ne conteste plus avoir participé à une falsification de preuves judiciaires dans l'enquête sur le crash de Habsheim, ont été également communiqués à Elisabeth Borne il y a vingt ans. Ces documents figurent en pages 89 à 94 d'un PDF disponible en ligne (213 pages - 11,1 Mo) :

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

## **SCANDALE DE L'AIRBUS D'HABSHEIM (SUITE)**

# **Une seconde vraie fausse licence !**

Les documents relatifs aux fausses licences de pilote de ligne de Michel Asseline (crash de Habsheim) ont également été transmis à Elisabeth Borne (voir pages 44 à 46 du PDF dont le lien est indiqué ci-dessus).

D'autres documents lui ont été transmis à cette époque, mais il est inutile d'en rajouter. Ceux que je viens de rappeler montrent que l'actuelle ministre chargée des Transports sait parfaitement à quoi s'en tenir depuis très longtemps.

## **SECURITE ROUTIERE ET SECURITE AERIENNE**



Quel est l'avis du Premier ministre qui est intervenu publiquement au sujet des grèves à Air France, entreprise privée ? Ignore-t-il de quoi il retourne ? Abaisser la limitation sur route à 80 km/h mérite réflexion (cette décision, soutenue publiquement par Edouard Philippe, est largement contestée). Parallèlement, la sécurité aérienne repose sur les mensonges, les falsifications, les menaces sur quiconque veut parler, la corruption générale et la chasse à l'homme pour enfermer celui qui résiste. Pour quel résultat ? Des morts inutiles qui s'accumulent par centaines et des familles de victimes qui se font cracher dessus par les institutions ! Des mesures sévères sont prises en matière de sécurité routière mais, s'agissant de la sécurité aérienne, on assiste à du n'importe quoi criminel qui rappelle un peu la Roumanie de Ceausescu.

## **TOUT ME DONNE RAISON**

« Tout me donne raison sur tout » dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire depuis plus de trente ans. Et ce n'est pas fini ! Qu'on en juge.

### **AVANT**

Dans les années quatre-vingt Airbus ne se privait pas de déclarations tonitruantes : « *les ordinateurs des Airbus corrigent les erreurs des pilotes... Les pilotes ne servent plus à grand-chose... Le cerveau des Airbus remplace celui des pilotes... On ne demande pas à un pilote d'Airbus de savoir ce qu'il y a dans son avion de la même manière qu'on ne demande pas à un chauffeur de taxi de savoir ce qu'il y a sous le capot de son véhicule... L'A320, ma concierge pourrait le piloter... Dans dix ans les avions seront entièrement automatiques...* ».

Quelques brillants commentateurs des médias ont même écrit au sujet de la nouvelle technologie 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.* »

.I...

## MAINTENANT



**Le pilote : élément central de la sécurité, sur lequel tout repose**

Plus de trente ans se sont écoulés. Un laboratoire de l'ISAE-SupAéro collabore avec l'université d'Osaka et travaille aussi avec l'assureur Axa, Air France, Dassault, l'European Space Agency et la NASA dans l'étude du comportement de la « concierge » de Bernard Ziegler, finalement considérée comme une sorte de spatio-naute, de Superwoman à l'image de « l'homme qui valait trois milliards ».

(Source : <https://www.ladepeche.fr/article/2018/04/01/2771265-la-neuroscience-au-service-des-pilotes.html> )

Un peu plus à partir d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/une-image-resume-tout.htm>

## QUELQUES AUTRES FAITS EDIFIANTS



Ils sont disponibles à partir de deux pages Web où il est entre autres question d'une **lettre du président de la République Emmanuel Macron** transmise à des magistrats qui sont concernés :

<http://antipour.com/a/crashes-aeriens-et-corruption-la-france-senfonce.htm>

<http://antipour.com/a/securite-aerienne-que-fait-le-gouvernement-philippe.htm>

./...

# 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 (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.

## 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 prise au sérieux au début janvier 2018 et fait débat à la suite de quelques dizaines de cas de salmonellose, sans conséquences graves.

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 ?