

[Le Web](#)[Les vidéos](#)

FRANCOIS GRANGIER, PILOTE, EXPERT JUDICIAIRE

François Grangier est expert judiciaire dans l'aéronautique. Il dispose d'informations sur les petits secrets et les mensonges dans le déroulement de certaines enquêtes relatives aux accidents aériens. Membre de la Commission technique du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL, majoritaire) à la fin des années quatre-vingt et au début des années quatre-vingt-dix, il a été appelé par son syndicat à faire grève pour me soutenir les 27 et 28 mai 1992, après un premier préavis déposé en juin 1991.

Tous les documents relatifs à cette grève, ses motifs et les événements qui ont précédé depuis le milieu des années quatre-vingt, sont présentés, avec les articles de presse et des liens vers des vidéos d'émissions de télévision, dans un fichier PDF (déjà ancien) disponible en ligne (20 pages - 1,51 Mo) :

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

Le PDF dont je viens d'indiquer le lien a été créé en avril 2017. D'autres documents, d'une grande portée sur la corruption à grande échelle dans les milieux aéronautiques, ont été produits depuis cette date. Ils sont disponibles sur le Web et amènent à s'interroger : des industriels de l'aéronautique ont-ils « acheté » la France ? La question n'est pas farfelue.

Le président du TGI de Paris avait pris des engagements dans le cadre de l'enquête sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris, malheureusement restés sans suite en raison semble-t-il de la corruption qui sévit dans les milieux aéronautiques.

En revanche, je veillerai à ce qu'il vous soit répondu.

je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de ma considération disting

**TRIBUNAL
DE GRANDE
INSTANCE
DE PARIS**

Jean-Michel HAYAT
Président
Tribunal de grande instance de Paris
4 boulevard du Palais
75055 Paris Cedex 01
Tél : 01 44 32 61 30

Extrait d'un courriel du 10 décembre 2014 du président du TGI de Paris

./....

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 ?