



[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](#)

# GHYSLAIN WATTRELOS (MH370) EST-IL BIEN ENTOURE ?

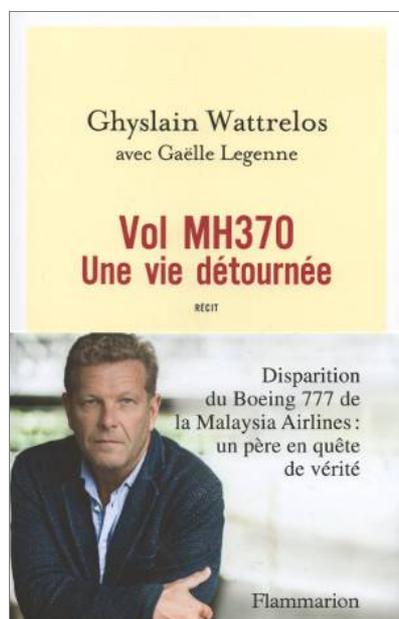
Ghyslain Wattrelos a perdu son épouse et deux de ses trois enfants dans la catastrophe du vol MH370 de Malaysia Airlines (mars 2014).

Sur son compte Facebook on trouve parmi ses amis des gens qui savent parfaitement ce que je dénonce depuis des années et ce que je subis parce qu'on veut me discréditer et me faire taire. Philippe Vidal, Hervé Labarthe, Gérard Feldzer, Maarten Vans Sluys, François Nénin, Rose-Marie Taupin-Pélican, Florence de Changy. Certains se connaissent entre eux. On en trouve quelques uns qui me félicitent et qui me donnent raison (PDF - 36 pages - 1,81 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/ceux-qui-me-felicitent-et-qui-me-donnent-raison-norbert-jacquet-12-mars-2018.pdf>

## LE LIVRE DE GHYSLAIN WATTRELOS

On se souvient qu'à l'occasion de plusieurs crashes François Hollande en a fait des tonnes : drapeaux en berne, multiples conférences de presse pour se présenter comme le défenseur de la veuve et de l'orphelin et l'organisateur des enquêtes, garant de la sincérité de celles-ci, etc. (rappel détaillé concernant l'AH5017 au Mali en juillet 2014: <http://norbert-jacquet.jacno.com/2016/03/28/monsieur-le-president-sil-vous-plait/> ).



Hollande a agi de même à l'occasion de deux autres crashes, celui de la Germanwings dans les Alpes et le MS804 Paris-Le Caire d'EgyptAir en Méditerranée.

Les premières pages du livre de Ghyslain Wattrelos, paru au début mars 2018, apportent une révélation « frappante » sur les liens entre François Hollande et le directeur du Bureau d'enquêtes et d'analyses.

L'événement est rapporté dès le tout début de son livre. L'extrait du livre, avec quelques précisions, est présenté en pages 8 à 12 d'un PDF disponible en ligne (15 pages - 662 Ko) :

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

L'avocate de Wattrelos, Marie Dosé, sait tout de ce que je dénonce et de ce que je subis. Curieusement, elle m'a demandé le 19 septembre 2018, il y a trois jours, ne plus lui écrire.

# 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 pont 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>

## 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>

./...

# 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 ?