

[Le Web](#)[Les vidéos](#)

HENRI LECLERC, LDH

« POURRITURE GENERALE »

- Pages 1 à 3 : le trouble jeu de la Ligue des droits de l'homme (LDH), avec Henri Leclerc payé par Airbus.
- Pages 4 et 5 : trois photos de 1992 pour rappeler quelques faits.
- Pages 6 et 7 : un livre, avec son contexte, me donne raison (livre paru en 2017).
- Pages 8 et 9 : huit points essentiels du crash du vol AF447 Rio-Paris.
- Pages 10 à 12 : compléments (Michel Polacco ; récapitulatif et sécurité personnelle ; corruption générale et sécurité aérienne).

En 1993 j'ai écrit à la Ligue des droits de l'homme (LDH). Une des lettres, sans son annexe, figure en page suivante du présent PDF.

Je me suis également rendu dans les locaux de la LDH. J'ai été reçu pendant une vingtaine de minutes par un permanent à qui j'ai remis des documents qui ne laissent aucune place au doute sur les raisons de ce que je subissais, notamment ceux qui concernent la grève de 1992 (PDF - 20 pages - 1,51 Mo) :

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

Depuis cette époque j'ai toujours tenu informés la LDH et son président, puis président d'honneur, Henri Leclerc. Tous ces gens savent ce que je subis en raison de la création d'un syndicat et de mes prises de position concernant Airbus en 1988.

Ils savent que j'ai été emprisonné sans cause, à plusieurs reprises, la seule « raison » étant la volonté des pouvoirs publics de me détruire pour me discréditer et tenter de me faire taire. Ils savent ce que je vis actuellement. Ils savent que des magistrats me font actuellement rechercher à la suite d'un procès indigne d'une démocratie. Ils connaissent les documents relatifs à ces faits (PDF - 27 pages - 1,01 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/licra-af447-pourriture-generale-norbert-jacquet-31-decembre-2017.pdf>

Ils savent que les enquêtes sur les crashes aériens sont falsifiées. Ils savent que celle qui concerne le vol AF447 Rio-Paris est une véritable caricature d'affaire Dreyfus. En effet, je transmets à la LDH (plusieurs destinataires) et à Henri Leclerc tout ce que je produis et publie (ce qui vaut pour le présent PDF).

Lettre du 3 février 1993 à la LDH

Norbert JACQUET
Poste Restante
Bureau 15
19, rue d'Alleray
75015 PARIS

Le 3 février 1993.

Monsieur le Président
Ligue des Droits de l'Homme
27, rue Jean Dolent
75014 PARIS

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance un extrait me concernant du livre de Michel ASSELINE "le pilote est-il coupable ?". Tous les faits exposés reposent sur des documents incontestables.

Sans l'aide de quelques amis je serais actuellement clochard au sens strict du terme et ce malgré une grève de 48 heures les 27 et 28 mai 1992. Par ce chantage à la déchéance on tente, entre-autres, d'obtenir que je cesse de me défendre dans le procès en diffamation engagé contre moi par le Ministre des Transports.

Parallèlement, les pouvoirs publics tentent toujours de me faire passer pour "fou".

Cette affaire est parfaitement connue du gouvernement et de la Présidence de la République. J'ai été interné 24 heures en psychiatrie (internement administratif)... parce que j'avais publiquement mis en cause le Chef de l'Etat ! (dépêche AFP du 31 juillet 1992).

Je joins également la copie de ma lettre de ce jour au Président de la République.

Je sollicite l'intervention de la Ligue des Droits de l'Homme.

Vous remerciant,

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

W.

P.J.

./...

Henri Leclerc, avocat de Bernard Ziegler (Airbus)

On trouve des informations sur le Web à ce sujet. Je me contente d'une photo commentée (Olivier Morin, AFP - Getty images), qui ne laisse aucune place au doute :



Au procès du crash du Mont Sainte-Odile, qui s'est ouvert en mai 2006, Henri Leclerc fut un des avocats de Bernard Ziegler, concepteur de la « nouvelle technologie Airbus » dans les années quatre-vingt. Ne doutons pas du fait qu'Airbus n'a pas lésiné sur le montant des honoraires versés à Leclerc !

Pour compléter un peu, je livre dans la suite du présent PDF quelques informations (il s'agit de rappels de quelques faits parmi beaucoup d'autres depuis plus de trente ans qu'on retrouve en suivant les liens ou en cherchant sur le Web ce qui me concerne).

./...

TROIS PHOTOS DE 1992 POUR RAPPELER QUELQUES FAITS

Les trois photos figurant en pages 4 et 5 du présent PDF ont été prises le samedi 27 juin 1992 à Mulhouse à l'occasion du quatrième anniversaire du crash de l'Airbus A320 d'Air France à Habsheim (26 juin 1988). J'ai participé à ces cérémonies.

Sur ces photos on reconnaît entre autres :

- Michel Asseline, pilote de l'Airbus A320 accidenté à Habsheim le 26 juin 1988,
- Jean-Claude Boetsch, journaliste, vice-président de l'association des victimes de ce crash,
- Jean-Marie Schreiber, journaliste, président de l'association des victimes et qui deviendra en 1994 le vice-président fondateur de la FENVAC.

Cette conférence du 27 juin 1992 est intervenue cinq mois après un autre crash d'un Airbus, au Mont Sainte-Odile, et... un mois après une grève des pilotes (voir page 6 du présent PDF).

Et maintenant ? Les enquêtes sur d'autres drames, notamment celui du vol AF447 Rio-Paris ? Des dossiers et des informations complémentaires sont présentés en pages 6 à 12 pour répondre à ces questions.



27 juin 1992, au centre : Michel Asseline

./...



27 juin 1992, au centre, avec le micro : Michel Asseline



27 juin 1992, en haut à gauche : Jean-Marie Schreiber et Jean-Claude Boetsch

/...

UN LIVRE, AVEC SON CONTEXTE, ME DONNE RAISON



Un livre vient de sortir de manière assez curieuse. Rédigé en anglais par Tom Dieusaert, un Belge émigré en Argentine, il est mis en vente sur le Web par son auteur, sans éditeur.

Je ne me le suis pas encore procuré. Son auteur indique dans la notice de présentation mise en ligne par ses soins que c'est le crash du vol AF447 Rio-Paris qui a déclenché chez lui l'envie d'enquêter et d'écrire un livre. Il précise qu'il a travaillé avec des familles de victimes et des avocats, notamment **Sébastien Busy**.

Les pilotes français ont fait preuve de lucidité, d'honnêteté et de courage

Tom Dieusaert déclare que « *les acteurs du secteur aérien se protègent mutuellement* ». J'ignore ce qu'il en est hors de France, mais cette affirmation est complètement fautive au pays des droits de l'homme, ce qui mérite d'être souligné dans la mesure où le pivot du livre est le crash de l'AF447 Rio-Paris.

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.

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 sur les crashes. 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 pilotes français ont fait preuve de lucidité, d'honnêteté et de courage, mais ils se sont heurtés à une certaine « pourriture générale » régnant en France au sein des institutions et des médias.

J'ai ensuite publié un livre en 1994, relatif au trucage des enquêtes sur les crashes aériens. Malgré la grève et le livre, dont la teneur ne laissait aucune place au doute, j'ai subi par la suite les pires méthodes visant à me discréditer et à me détruire. En dépit de ma déchéance, organisée par tout un pays, j'ai pu créer un site Web en août 2004 (*jacno.com*), qu'on peut qualifier de « lumineux ». Je n'en ai pas moins continué à subir la vindicte des institutions dans le silence général des médias français. Et maintenant ?

L'avocat Sébastien Busy



L'avocat **Sébastien Busy** sait parfaitement ce que je subis et les motifs de cet acharnement. Je lui ai envoyé trois ou quatre courriels depuis 2010. Busy est associé à l'avocat véreux Jean-Pierre Bellecave. Le 23 septembre 2017 Busy a accompagné Bellecave à Tours. PDF de 5 pages (331 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/jean-pierre-bellecave-curieux-avocat-norbert-jacquet-26-septembre-2017.pdf>

Ainsi, l'avocat Busy participe à la rédaction d'un livre « anglo-argentino-belgo-flamand » auto-édité. Ne ferait-il pas mieux de faire avancer la vérité dans l'enquête pénale et devant les médias ?! Cette vérité que je suis seul à faire valoir envers et contre tout, envers et contre tous, **au prix d'une vie qu'on continue à détruire.**

Deux vidéos (six minutes et cinq minutes)

On peut presque dire que tout est résumé en deux vidéos, présentées ci-dessous (onze minutes au total). Il suffit, pour tout comprendre, de regarder ces deux vidéos, la seconde étant constituée d'extraits d'un documentaire belge diffusé en mai 2010. **Il suffit de diffuser ces onze minutes dans une émission de télé... et la vérité saute aux yeux !**

Une interview en français de l'auteur de « Computer Crashes » a été mise en ligne. Tout ce qu'il dénonce dans cette vidéo... je le répète depuis des années et des années ! Ce qui concerne l'incident du vol QF72 de Qantas est intéressant. Les pilotes avaient déclaré (repris par les médias australiens), que s'ils n'avaient pas été en bonnes conditions de visibilité extérieure, ils ne s'en seraient pas sortis. J'avais écrit à l'époque : « *un incident similaire se reproduira, mais sans visibilité extérieure, et ce sera le crash* ». Et ce fut le crash : vol Air France AF447 Rio-Paris. Je rappelle que l'auteur indique avoir travaillé avec des familles de victimes du drame du vol AF447 et **Sébastien Busy**, un de leurs avocats, qui sait tout de ma situation et ses raisons.



Interview vidéo en français de Tom Dieusaert

Vidéo YouTube (5mn 49s) :

<https://www.youtube.com/watch?v=CoR7QCwA2kY>

En 2010 :



Pour conclure en restant dans les « histoires belges » je livre un lien vers une vidéo présentant des extraits d'un documentaire diffusé à la télévision belge en 2010. J'ai fait connaître cette vidéo à beaucoup de monde depuis cette époque, entre autres au sein de l'institution judiciaire (demandez à quelques avocats). Vidéo YouTube (5mn 19s) :

<https://www.youtube.com/watch?v=gdVFVC8aGuE>

HUIT POINTS ESSENTIELS DU CRASH DU VOL AF447

Etienne Lichtenberger, « *dirigeant responsable* » très activement protégé



Etienne Lichtenberger, « *dirigeant responsable de la Sécurité* » à Air France, et quelques uns de ses amis corrompus sont très activement protégés. La caricature prend une telle ampleur que l'affaire vire au **gag sinistre** qui pourrait devenir politique :

<http://jacno.com/prov/af447-attention-au-front-national.htm>

Airbus : des questions et des morts



Les dirigeants d'Airbus, qui persistent à ne pas vouloir admettre certaines erreurs, bénéficient également d'une grande bienveillance. Au prix fort : des morts inutiles par centaines. Et rien ne change alors qu'à l'évidence Airbus se trouve dans une impasse technologique. Deux images font sauter aux yeux cette réalité :

<http://jacno.com/prov/crashes-aeriens-deux-images-suffisent.htm>

Une dépêche de l'agence Reuters qui en dit long (8 novembre 2017)



Le 8 novembre 2017 l'agence Reuters a révélé des dysfonctionnements angoissants au sujet de l'Airbus A400M et des petits secrets de l'aérien. « **Crash A400M : Airbus au courant d'une faiblesse logicielle** ». « *Airbus et l'Agence européenne de la sécurité aérienne avaient été prévenus fin 2014...* ». C'est à lire à partir d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/n-en-jetez-plus.htm>

Thibault de Montbrial, avocat corrompu



Montbrial, avocat de familles de victimes parties civiles, touche de l'argent d'Airbus par l'intermédiaire de Bernd Gans, actionnaire allemand de cet avionneur et membre de la « *nomenklatura des pontes de l'aéronautique* ». Tous les documents utiles sur ce point sont disponibles à partir d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/af447-rio-paris-thibault-de-montbrial-avocat.htm>

Des responsabilités chez les défenseurs des droits de l'homme ?



Quelques brillants défenseurs des droits de l'homme (Henri Leclerc, Christian Charrière-Bournazel, Alain Jakubowicz...) semblent poser problème dans les enquêtes sur les crashes aériens. Leur responsabilité pourrait bien être engagée. Les documents utiles sont présentés à partir d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/crashes-aeriens-droits-de-lhomme-et-corruption.htm>

Le curieux comportement de la LICRA



Le comportement de la LICRA est assez révoltant. C'est à lire dans un fichier PDF de 21 pages (797 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/subornation-de-temoin-la-honte-norbert-jacquet-30-septembre-2017.pdf>

Un livre qui vient de sortir



Un livre vient de sortir, centré sur le crash du vol AF447, événement français. Il reprend tout ce que je dénonce depuis des années et des années, mais avec quelques inexactitudes et des oublis. Et pas des moindres. J'aurai l'occasion de reparler de ce livre et de quelques événements liés.

Provisoirement : voir pages 6 et 7 du présent PDF

Les juges Nicolas Aubertin et Emmanuelle Robinson savent tout



Tout leur a été communiqué. Une partie civile, qui avait mystérieusement « disparu » de la procédure, s'est récemment manifestée auprès d'eux. Les lettres recommandées avec accusé de réception sont présentées à partir d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/af447-rio-paris-nicolas-aubertin-et-emmanuelle-robinson.htm>

. / ...

MICHEL POLACCO

(INTERVIEW PUBLIEE LE 9 NOVEMBRE 2017)

LADEPECHE.fr Recherche sur le site

vendredi 10 novembre, 09:19, Saint Léon

[GRAND SUD](#) [FRANCE - MONDE](#) [FAITS DIVERS](#) [ÉCONOMIE](#) [SPORTS](#) [SANTÉ](#) [TV-PEOPLE](#) [LOISIRS](#)

Comment voyez-vous l'aviation de demain, y aura-t-il toujours des pilotes ?

Si on veut un jour supprimer les pilotes des avions, la transition va être très longue car il va falloir s'assurer qu'on ne dégrade pas la sécurité mais au contraire qu'on l'augmente. Le transport aérien que nous connaissons aujourd'hui, avec des avions qui sortent de chaîne à **Toulouse**, fournit des appareils qu'on va voir voler dans 20 ans et 30 ans encore. Dans 50 ans, on verra voler les avions qui sortiront dans 10 ans des usines et qui ressembleront un peu moins à ce qu'on connaît aujourd'hui. Avant d'enlever les pilotes, on passera à un pilote, puis peut-être à un pilote au sol.

Accédez à 100% des articles locaux à partir d'1€/mois

Êtes-vous prêt personnellement à monter dans un avion sans pilote ?

Non.

Recueilli par Sophie Vigroux

Conclusion d'une interview de Michel Polacco publiée le 9 novembre 2017

Article complet : <https://www.ladepeche.fr/article/2017/11/09/2681174-michel-polacco-avion-est-moyen-transport-devient-plus-chaque-jour.html>

Les propos de Michel Polacco, un des plus renommés journalistes spécialisés dans l'aéronautique, sont à rapprocher de ce qu'il se disait dans les années quatre-vingt au moment de l'arrivée de la « nouvelle technologie Airbus » : « *Dans dix ans les avions seront entièrement automatiques... Les ordinateurs des Airbus corrigent les erreurs des pilotes... Les pilotes ne servent plus à rien... Le cerveau des Airbus remplace celui des pilotes...* ». Quelques brillants commentateurs des médias ont même écrit au sujet de ces nouveaux 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.* »

Polacco sait parfaitement à quoi s'en tenir sur les éternels mensonges et falsifications dans les enquêtes sur les crashes aériens. Il sait tout de mon affaire et de ce que je subis depuis 1988. Il sait qu'on trouve beaucoup de choses sur mon site Web. Il sait parfaitement que l'enquête sur le drame du vol AF447 est une caricature d'affaire Dreyfus. Il sait ce qu'on trouve à ce sujet dans le présent PDF.

. / ...

RECAPITULATIF ET SECURITE PERSONNELLE



Quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 : « *En 1985 déjà,...* »

Ce récapitulatif, constituant une sécurité personnelle pour moi, mais qui ne prend pas en compte les derniers événements, est l'objet d'une page Web :

<http://jacno.com/prov/corruption-generale-trois-pdf-pour-leternite.htm>

Le début du contenu de la page dont je viens d'indiquer l'adresse URL est repris ci-dessous.

La corruption générale qui sévit en France a pour conséquence la falsification des enquêtes sur les accidents aériens et sur les incidents graves. Au mépris de la sécurité aérienne. Au mépris de la vie humaine. Et au lourd préjudice des familles de victimes qui sont sciemment détruites à petit feu. Quant à ceux qui osent contester, ils sont réduits au silence par tous les moyens. Et cela peut aller loin ! Bien sûr, la France actuelle n'est pas celle de Pétain ni la Roumanie de Ceausescu. Toutefois...

Trois PDF sont présentés ci-dessous. Un seul suffit pour comprendre, même si tout venait à disparaître du Web et si je venais à subir le même sort (enfermement ou autre cause). Ces PDF sont présentés par ordre inversement chronologique de création, qui correspond également à l'ordre de taille croissante. Je peux donc dire : « Lisez le premier, c'est simple et c'est suffisant. Vous pouvez compléter avec le deuxième. Et vous disposez même d'un troisième ». N'hésitez pas à enregistrer et sauvegarder ces PDF « farcis » de documents. Il s'agit de sécurité aérienne. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

Le premier. Après deux pages de considérations générales, il livre les preuves du fait que Thibault de Montbrial, avocat de familles de victimes du drame du vol AF447 Rio-Paris, est payé par Airbus pour blanchir l'avionneur toulousain et parvenir à un non-lieu. PDF de 18 pages (881 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/airbus-les-falsifications-et-ma-securite-norbert-jacquet-30-novembre-2017.pdf>

Le deuxième. On y trouve tous les documents utiles pour comprendre dans le détail que l'enquête sur le crash du vol AF447 Rio-Paris est une fumisterie. La présentation est moins figolée que pour le premier. Il y manque quatre ou cinq documents récents, importants. PDF de 87 pages (4,88 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-rio-paris-la-france-ne-sent-pas-bon-norbert-jacquet-30-octobre-2017.pdf>

Le troisième. C'est « la totale » depuis plus de trente ans. Il est brouillon et un peu en vrac. Je m'en explique dans sa première page. Son contenu date de février 2017. Il manque des documents produits depuis cette époque, très importants. On trouve ceux-ci dans les deux autres PDF mentionnés ci-dessus. PDF de 213 pages (11,1 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/les-explications-long-norbert-jacquet-7-mai-2017.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),
- 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 (médias 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 ?