



[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](#)

LES ERREURS DE L'EUROPE (CRASHS AERIENS)

Le récent crash du vol Lion Air JT610 au départ de Jakarta le 29 octobre 2018 fait resurgir quelques constatations sur la sécurité aérienne et les graves manquements européens en la matière.

La suite du présent PDF :

Pages 2 à 6 : crash Lion Air JT610 et quelques autres crashes (et Jean-Michel Hayat).

Page 7 : quelques images pour toucher du doigt.

Pages 8 à 10 : des précisions sur ma vie (et le site *antipour.com*).

Page 11 : **ma sécurité personnelle** (trois PDF à mettre de côté, « pour le cas où »).

Page 12 : François Hollande... champion ! (et Manuel Valls et quelques autres).

Page 13 : corruption générale et sécurité aérienne (des faits et des interrogations).

Page 14 : encore un peu sur François Hollande.

Page 15 : « Les leçons du pouvoir »... du sang plein les mains ?

./....

CRASH LION AIR JT610 ET QUELQUES AUTRES CRASHS

13 novembre 2018 : AFP (24 heures - Suisse)

« *Les pilotes interloqués* »

Le 13 novembre 2018 l'AFP a diffusé sur le crash Lion Air une dépêche titrée « *Boeing savait que son antidécrochage était défaillant* » dans laquelle on trouve en intertitre « *Les pilotes interloqués* » :

Boeing savait que son antidécrochage était défaillant

Crash en Indonésie Le constructeur aéronautique aurait tu des informations sur des dangers potentiels liés au système antidécrochage de ses 737-MAX 8 et 737-MAX 9, selon le «Wall Street Journal».

Le **WSJ**, citant des experts de la sécurité impliqués dans l'enquête, des responsables de la Federal aviation administration (FAA) et des pilotes de ligne, indique que le système automatisé pour éviter le décrochage des 737-MAX 8 et 737-MAX 9 peut «dans des conditions (de vol) inhabituelles» faire piquer du nez ces moyen-courriers, «de façon si brusque que les équipages ne seraient pas en mesure de cabrer l'avion», ce qui l'entraînerait dans un piqué et un potentiel accident.

Les pilotes interloqués

Un tel scénario aurait été évoqué avec les compagnies clientes dans un bulletin de sécurité seulement une semaine après l'accident, selon le **WSJ**, relevant la «surprise de nombreux pilotes» d'apprendre une telle nouvelle.

Cette information est d'autant plus problématique que les pilotes n'ont pas pu être entraînés à l'éventualité d'un tel dysfonctionnement technique.

La semaine dernière, Boeing avait implicitement reconnu qu'un capteur d'incidence (AOA, Angle of attack sensor) pourrait être en cause dans l'accident d'un 737-MAX 8 de la compagnie indonésienne Lion Air qui a fait 189 morts.

Les capteurs en question, aussi appelés sondes d'angle d'attaque, donnent l'angle de vol de l'appareil et sont potentiellement des avertisseurs de décrochage.

En France, les pilotes furent tellement interloqués par le fait qu'Airbus cachait quelques problèmes dans ses commandes de vol et mentait sur les causes de l'accident de Habsheim (1988) qu'ils déclenchèrent en 1992 deux jours de grève avec préavis au ministre des Transports :

20 Le Monde • Mercredi 27 mai 1992 •

(mis en vente le 26)

LE FIGARO

MERCREDI 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.

La compagnie, pour sa part, fait valoir qu'en 1989 elle avait conclu à une « rupture du contrat de travail du fait même de l'intéressé », et qu'en juillet 1991 un accord amiable avait été passé avec le SNPL sur le cas de M. Jacquet.

TRANSPORTS

Le 27 et le 28 mai

Des pilotes d'Air France font grève pour demander la réintégration d'un des leurs

Le bureau du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France appelle les équipages à cesser le travail le mercredi 27 et le jeudi 28 mai pour obtenir la réintégration d'un de leurs collègues. La direction de la compagnie ne prévoit pas de perturbations du programme des vols (1).

En juillet 1991, le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France avait déjà menacé de faire grève quarante-huit heures pour obtenir la réintégration de ce pilote (*le Monde* du 29 juin 1991). A l'issue de négociations avec la direction, il avait levé son préavis de grève, « considérant que les propositions faites par Air France (...) donnent satisfaction à tous les principes que le SNPL a vocation à défendre ». L'intéressé avait refusé la transaction proposée et s'était brouillé avec les responsables qui dirigeaient à l'époque le syndicat. Une nouvelle équipe a repris le dossier à son point de départ.

(1) Renseignements : pour les vols du mercredi 27 mai, tél. : 43-20-15-55 ; pour les vols du jeudi 28 mai, tél. : 43-20-11-55.

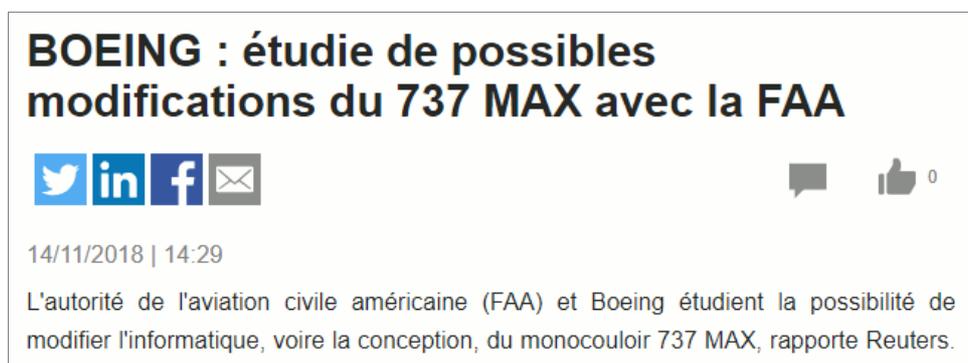
Tous les documents utiles sur cette grève et les événements qui ont précédé depuis le milieu des années quatre-vingt, avec les articles de presse, des lettres du syndicat et des liens vers des vidéos d'émissions de télévision, figurent dans un PDF d'avril 2017 (20 pages - 1,51 Mo) :

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

./...

Cette grève n'a pas empêché la justice française de continuer à s'acharner contre moi en m'enfermant à de multiples reprises et en m'obligeant à mener une vie de rat traqué. Encore récemment, jusqu'à la mi-octobre 2018, j'étais officiellement recherché en France pour être enfermé (fiche de recherche établie par la police à la demande de la justice). Tout cela dans le silence général des médias français, à l'exception de quelques articles de presse assez écœurants à mon encontre. Je cours toujours le risque d'être à nouveau enfermé.

14 novembre 2018 : Reuters (zonebourse.com)



BOEING : étude de possibles modifications du 737 MAX avec la FAA

14/11/2018 | 14:29

L'autorité de l'aviation civile américaine (FAA) et Boeing étudient la possibilité de modifier l'informatique, voire la conception, du monocouloir 737 MAX, rapporte Reuters.

14 novembre 2018 : The Seattle Times

Le Seattle Times (Seattle c'est « Boeing City ») ne fait aucun cadeau à l'avionneur dans un long article :

<https://www.seattletimes.com/business/boeing-aerospace/faa-evaluates-a-potential-design-flaw-on-boeings-737-max-after-lion-air-crash/>

14 novembre 2018 : CNN

Lion Air rejoint les pilotes américains pour déclarer que Boeing a dissimulé des informations sur le modèle d'avion qui s'est écrasé :



CNN World » U.S. | Africa | Americas | Asia | Australia | China | Europe | Middle East | UK International

Lion Air joins US pilots in claiming Boeing withheld info on plane model that crashed

By Masrur Jamaluddin and Kara Fox, CNN

Updated 1913 GMT (0313 HKT) November 14, 2018

/...

16 novembre 2018 : AFP (Le Figaro)

Une famille d'une victime non européenne ayant voyagé sur une compagnie non européenne poursuit en justice hors d'Europe l'avionneur qui n'est pas européen. L'AFP passe une dépêche en français :

Vol Lion Air: une famille poursuit Boeing en justice

Par Le Figaro.fr avec AFP | Mis à jour le 16/11/2018 à 11:54 / Publié le 16/11/2018 à 11:12

LE FIGARO PREMIUM
> 1€ le premier mois

7 commentaires

f t G+ in

La famille d'une victime de l'accident d'un Boeing 737 de la compagnie indonésienne Lion Air poursuit en justice aux Etats-Unis le constructeur aéronautique pour ne pas

AF447 RIO-PARIS (228 morts) : une sonde d'incidence bloquée

Au sujet du crash Lion Air on parle beaucoup de la défaillance d'une sonde, ou capteur, d'incidence (AoA, angle of attack). Sur l'Airbus du crash du Rio-Paris **une sonde d'incidence était bloquée**, en plus des trois tubes de Pitot bouchés. Il suffit de savoir regarder une courbe pour le constater. Celle-ci figure en première page d'un fichier PDF (12 pages - 909 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/une-sonde-dincidence-bloquee-af447-norbert-jacquet-7-octobre-2018.pdf>

AF447 RIO-PARIS : corruption

L'enquête sur le drame du vol af447 Rio-Paris se résume en deux mots : déliquescence meurtrière. Il suffit de savoir lire pour le constater au vu des documents présentés dans un PDF (21 pages - 1,48 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/deliquescence-meurtriere-af447-rio-paris-norbert-jacquet-11-novembre-2018.pdf>

Un sans-faute remarquable

Depuis le milieu des années quatre-vingt je réalise un sans faute remarquable s'agissant des enquêtes sur les crashes aériens et de la sécurité aérienne (PDF - 12 pages - 900 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/un-sans-faute-remarquable-norbert-jacquet-2-octobre-2018.pdf>

./...

Corruption générale



Alain Bauer

Alain Bauer, cheville ouvrière de la corruption (PDF - 7 pages - 710 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/alain-bauer-cheville-ouvriere-de-la-corruption-norbert-jacquet-28-septembre-2018.pdf>

Jean-Michel Hayat



Jean-Michel Hayat, président du tribunal de grande instance de Paris

J'attends toujours la réponse promise il y a quatre ans par le président du tribunal de grande instance (TGI) de Paris, Jean-Michel Hayat (voir le premier lien de la page 11 du présent PDF ou effectuer une recherche dans un moteur avec **hayat af447** ou **engagements hayat** ou d'autres mots-clés choisis).

./...

QUELQUES IMAGES POUR TOUCHER DU DOIGT

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

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de ma considération distinguée

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

Conclusion d'un courriel du 10 décembre 2014 (crash AF447 Rio-Paris)

Cher Norbert,
Voici le dossier noir du
transport aérien ... celui
que tu as ouvert avec
beaucoup de courage en
1988 -
Nous sommes à tes côtés
François

Nous avons le plaisir de rendre
compliments. Ton courage nous
a inspiré la case
Bonne amicalité,
Henri

Dédicaces de François Nénin et Henri Marnet-Cornus (leur livre paru en 2006)

Michel Asseline (premier plan) et son copilote devant la carcasse de l'avion

Airbus A 320 : la réplique des pilotes

● Un syndicat de pilotes d'Air France, dissident du SNPL, le SPLAF, a mis en cause « l'inconsistance du rapport » dans un communiqué. De son côté, un copilote sur A 320, Pierre Gaud, également interrogé par l'AFP, ne s'est pas prononcé sur l'accident de Mulhouse, mais a souligné qu'il estimait « insuffisante la formation des

port — M. Asseline n'a émis aucune opinion, rappelant sa volonté de réserve pendant la poursuite de l'enquête.

Norbert Jacquet, responsable du bureau du Syndicat des pilotes de ligne d'Air France (SPLAF), qui se présente comme une fraction dissidente de la section Air France du SNPL, estime en revanche que l'équipage a été induit en erreur,

Dépêche AFP du 31 juillet 1988 dans le *Quotidien de Paris* du lendemain (extrait)

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 ponton 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 septembre 1994

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

De septembre 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>

Du 23 août 2004 à nos jours

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

Je ne cache pas mes choix et mes démarches

Ils sont exposés dans la première page d'un PDF (9 pages - 822 Ko)

<http://franceleaks.com/hollande/je-ferai-tout-pour-aider-norbert-jacquet-24-octobre-2018.pdf>

Faut-il attendre le prochain crash inutile, qui aurait dû être évité, pour mettre fin à la gabegie meurtrière ?

LE SITE *ANTIPOUR.COM*

Dans les cas les plus récalcitrants de corruption, un seul remède : Antipour.

Contre la corruption qui pourrit tout :



Antipour : <http://antipour.com>

./...

MA SECURITE PERSONNELLE

En marge de l'affaire du crash de l'Airbus A 320
**Un pilote d'Air France porte plainte
pour subornation de témoin**

laine de membres. En 1985 déjà, Norbert Jacquet avait mis en cause, par écrit, la formation des pilotes à Air France ainsi que certains fonctionnements de l'aviation civile en évoquant la possibilité d'accidents.

Après le crash de l'Airbus à Habs-

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

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. Il présente les documents démontrant sans contestation possible que Thibault de Montbrial, avocat de familles de victimes du drame du vol AF447 Rio-Paris, est tout simplement payé par Airbus pour blanchir l'avionneur toulousain et tenter de parvenir à un non-lieu (18 pages - 1,31 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/gabegie-meurtriere-af447-rio-paris-norbert-jacquet-21-septembre-2018.pdf>

NB : Les deux PDF dont les adresses URL sont indiquées ci-dessous datent un peu. Il ne prennent pas en compte tout ce qui est intervenu depuis novembre 2017 pour le « DEUXIEME » et février 2017 pour le « TROISIEME ».

LE DEUXIEME. 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 soignée que pour le premier. Il y manque de nombreux documents importants apparus depuis novembre 2017 (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 TROISIEME. C'est « la totale » depuis plus de trente ans. Il est très brouillon et quelque peu en vrac. Je m'en explique dans sa première page. Son contenu date de février 2017 et il y manque donc de nombreux documents importants produits depuis février 2017 (213 pages - 11,1 Mo) :

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

./....

FRANCOIS HOLLANDE... CHAMPION !

FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION D'EUROPE DE LA DEMOCRATIE



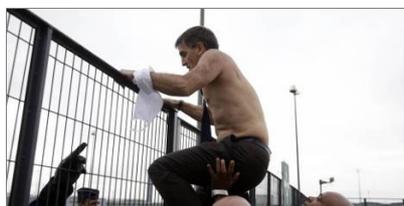
Le 7 octobre 2015, devant tout le Parlement européen, François Hollande s'est adressé à Marine Le Pen, dénonçant la volonté de la présidente du FN « *de sortir de l'Europe, de sortir de l'euro, de sortir de Schengen et même, si vous le pouvez, de sortir de la démocratie parce que parfois, en vous entendant, 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 à la manœuvre Gilles Gateau, directeur adjoint de cabinet et conseiller social du Premier ministre Manuel Valls (avant de partir comme 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 DU CRASH POLITICO-JUDICIAIRE



J'insiste. Le PDF dont je viens d'indiquer le lien ci-dessus concernant l'épisode de la chemise doit être impérativement lu. Il démontre une parfaite connivence entre une certaine justice et l'exécutif socialiste, Valls étant Premier ministre.

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 ?

ENCORE UN PEU SUR FRANCOIS HOLLANDE

Une délégation de l'association des familles de victimes du crash de l'Airbus d'EgyptAir, vol MS804, a été reçue par le chef de l'Etat le 31 janvier 2017. Le très court communiqué de l'Elysée rapportant l'événement conclut : « *La France reste prête [...] à assurer par tous les moyens la sécurité dans les transports aériens* ».

Accès rapide : Contenu - Navigation - Recherche

Agenda du président

elysee.fr

Recherche

LES ACTUALITÉS | CHRONOLOGIE | RÉSEAUX SOCIAUX | PHOTOS ET VIDÉOS | LES DOSSIERS | LES COULISSES

Communiqués | Déclarations/Discours | Conférences de presse | Conseils des ministres | Interviews

Rencontre avec une délégation des familles du crash du vol Egyptair MS804

A+ A- ÉCOUTER IMPRIMER

Partager sur :

Publié le 31 Janvier 2017

RUBRIQUE : EGALITÉ DES TERRITOIRES, LOGEMENT ET TRANSPORTS, INTERNATIONAL, DÉVELOPPEMENT ET FRANCOPHONIE, NATION, INSTITUTIONS ET RÉFORME DE L'ÉTAT

Le Président de la République a reçu ce jour une délégation de l'association des familles de victimes du crash du vol Egyptair MS804 survenu le 19 mai 2016, en présence de Madame Juliette MEADEL, secrétaire d'Etat en charge de l'aide aux victimes.

L'enquête qui a été diligentée devra contribuer à faire toute la lumière sur les circonstances de cette catastrophe.

La France reste prête à apporter tout le concours nécessaire aux autorités égyptiennes en application des conventions internationales et à assurer par tous les moyens la sécurité dans les transports aériens.

Partager sur :

ACTUALITÉS ASSOCIÉES

- 31 JAN Rencontre avec une délégation des familles du crash du vol Egyptair MS804
- 31 JAN Commission secret défense nationale
- 30 JAN Déclaration en Colombie
- 30 JAN Déclaration de presse conjointe
- 30 JAN Déclaration de Lisbonne
- 30 JAN Equipe de France de Handball
- 30 JAN Attentat à Québec
- 28 JAN Entretien téléphonique avec Donald Trump

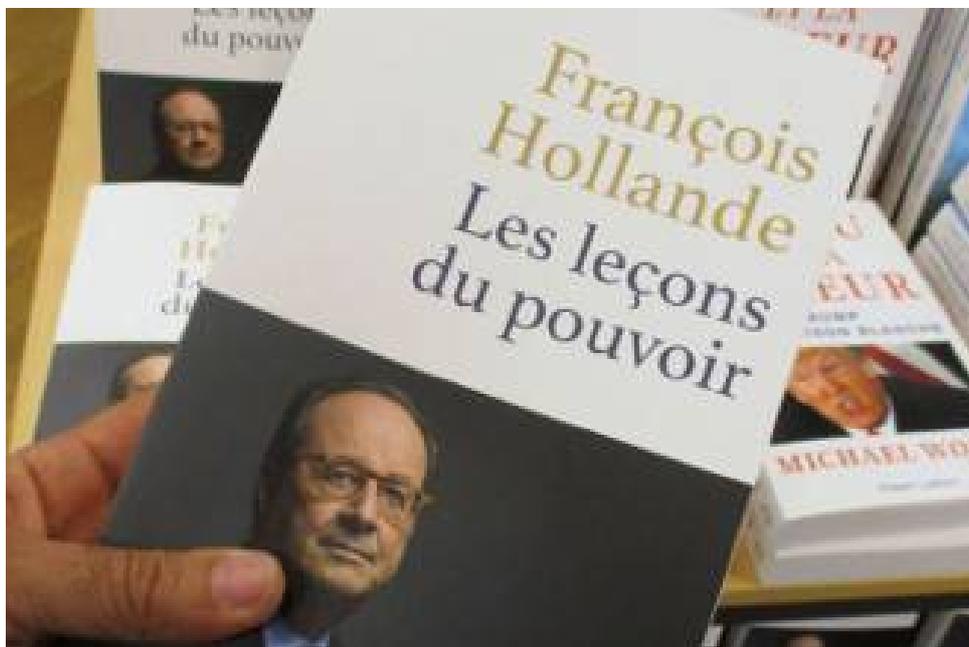
Si on comprend bien, Hollande a indiqué que rien n'a été entrepris en la matière durant son quinquennat. La France reste prête à assurer **par tous les moyens**... Elle est prête. Mais elle attend et ne fait rien. Peut-être attend-elle, pour s'y mettre, la survenance de quelques crashes inutiles qui auraient dû être évités ?

J'ai passé le quinquennat de Hollande en cavale, recherché pour être enfermé parce que je dis la vérité sur des accidents aériens et parce que j'aide les familles de victimes. Le beau pays des (tous en chœur SVP) « *valeurs de la République* », de l'« *Etat de droit* » et de la « *démocratie* », que Hollande et pas mal d'autres ont toujours mis bruyamment en avant (une litanie) se révèle en fait comme une dictature molle qui fait jeter en prison ou enfermer chez les fous ceux qui dérangent.

Les conséquences de ces méthodes sont dramatiques. Les morts inutiles s'accumulent par centaines et les familles de victimes sont purement et simplement escroquées et sciemment détruites à petit feu.

/...

« 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>

Les premières pages du livre de **Ghyslain Watrelos**, 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, qui se déroule à l'Elysée, est rapporté dès le tout début du livre de Ghyslain Watrelos. L'extrait du livre, avec quelques précisions, est présenté en **pages 8 à 12** du PDF déjà cité (15 pages - 662 Ko) :

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

L'avocate de Ghyslain Watrelos, Marie Dosé, sait tout de ce que je dénonce et de ce que je subis. Curieusement, elle m'a envoyé un courriel le 19 septembre 2018 pour me demander de ne plus lui écrire.