



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

« SPECIAL ELYSEE »

AFFAIRES POLITICO-JUDICIAIRES ET JUSTICE POUR LES SIMPLES CITOYENS, VICTIMES : OU VA LA FRANCE ?

Dans les enquêtes sur les accidents aériens la corruption générale fait rage au mépris de la vie humaine et au très lourd préjudice des familles de victimes qui sont purement et simplement escroquées et sciemment détruites à petit feu. Les escrocs, faussaires, sévissent en toute impunité. Pire : le niveau de corruption est tel que celui qui dénonce cette gabegie est recherché pour être enfermé... à la demande des corrompus !

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.

En réalité, j'ai témoigné à la décharge de LREM dans l'enquête sur le financement de la campagne présidentielle de 2017. Le 27 juin 2018 j'ai écrit au procureur de Lyon, Marc Cimamonti. Le texte du courriel et la capture d'écran de celui-ci sont présentés en page suivante.

J'avais également témoigné à la décharge d'Alexis Kohler, Secrétaire général de l'Elysée. Le 7 juin 2018 j'avais écrit à Eliane Houlette, procureure du parquet national financier avec, en copie, le vice-procureur Aurélien Létocart. Le texte du courriel et la capture d'écran de celui-ci figurent en page 3 du présent PDF.

En page 4 : des précisions sur ma vie (ma connaissance, depuis mon enfance, de l'aviation).

En page 5 : ma sécurité personnelle (trois PDF à mettre de coté, « pour le cas où »).

En page 6 : quelques observations à caractère général.

./...

TEXTE ET CAPTURE D'ECRAN DU COURRIEL ENVOYE LE 27 JUIN 2018 AU PROCUREUR DE LYON

De : norbert jacquet <norbertjacquet@yahoo.fr>

À : "marc.cimamonti@justice.fr" <marc.cimamonti@justice.fr>

Envoyé le : Mercredi 27 juin 2018 15h22

Objet : Témoignage à la décharge de LREM (enquête préliminaire financemant campagne électorale)

Monsieur le Procureur,

Votre parquet vient d'ouvrir une enquête préliminaire concernant le financement de la campagne électorale de Monsieur Emmanuel Macron, président de la République. Je souhaite témoigner à la décharge de ceux qui sont susceptibles d'être mis en cause. Les raisons en sont exposées dans une page mise en ligne ce jour (1). Dans les enquêtes sur les accidents aériens la justice falsifie les faits au mépris de la vie humaine et au lourd préjudice matériel et moral des familles de victimes. La seule lecture de ce qui concerne l'enquête sur le drame du vol AF447 Rio-Paris figurant sous l'avant-dernier intertitre en bas de page (1), permet de constater ce qu'il en est.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Procureur, l'expression de mes sentiments respectueux.

Norbert Jacquet

(1) <http://jacno.com/prov/a-la-decharge-de-x-enquete-a-lyon-visant-lrem.htm>

IMAGE AUTOMATIQUE

The screenshot shows an email client interface with a navigation bar at the top containing categories like 'Actualités', 'Sport', 'Finance', 'Style', 'People', 'Cinéma', 'Météo', 'Questions/Réponses', 'Mobile', and 'Plus'. Below the navigation bar is a search bar with the text 'Tous Rechercher' and buttons for 'Recherche Mail' and 'Recherche Web'. The email header shows the subject 'Témoignage à la décharge de LREM (enquête préliminaire financemant campagne électorale)' and the sender 'norbert jacquet <norbertjacquet@yahoo.fr>' dated 'jun 27 à 3h22 PM'. The email body contains the same text as the provided document. At the bottom, there is a preview of a linked article titled 'A la décharge de « X » (enquête à Lyon visant LREM)' by Norbert JACQUET, with a sub-headline 'Affaires politico-judiciaires et justice pour les simples citoyens, victimes : où va la France ?'.

TEXTE ET CAPTURE D'ECRAN DU COURRIEL ENVOYE LE 7 JUIN 2018 AU PARQUET NATIONAL FINANCIER

De : norbert jacquet <norbertjacquet@yahoo.fr>
À : "eliane.houlette@justice.fr" <eliane.houlette@justice.fr>
Cc : Aurélien LETOCART <aurelien.letocart@justice.fr>
Envoyé le : Jeudi 7 juin 2018 10h27
Objet : Témoignage à la décharge de M. Alexis Kohler

Madame la Procureure,

Monsieur Alexis Kohler est inquieté par la justice dans un dossier à caractère financier. Parallèlement, les enquêtes sur les accidents aériens sont falsifiées. Au mépris de la vie humaine et au lourd préjudice des familles de victimes. Ces actes sont accompagnés d'une corruption à grande échelle au sein des institutions et des médias. Le niveau de cette corruption est tel que celui qui dénonce ces faits est recherché pour être enfermé... à la demande des corrompus ! Les dernières informations relatives à ces malversations sont disponibles à partir d'une page Web mise en ligne hier, qui évoque leurs possibles conséquences internationales (1).

Je vous prie d'agréer, Madame la Procureure, l'expression de mes sentiments respectueux.

Norbert Jacquet

(1) <http://jacno.com/prov/plenel-anticor-kohler-et-les-crashs-aeriens.htm>

IMAGE AUTOMATIQUE

The screenshot shows a web-based email interface. At the top, there are navigation tabs for 'Actualités', 'Sport', 'Finance', 'Style', 'People', 'Cinéma', 'Météo', 'Questions/Réponses', 'Mobile', and 'Plus'. A search bar is present with the text 'Tous' and 'Rechercher'. Below the search bar are buttons for 'Recherche Mail' and 'Recherche Web'. The email header shows the subject 'Témoignage à la décharge de M. Alexis Kohler' and the sender 'norbert jacquet <norbertjacquet@yahoo.fr>'. The recipient is 'eliane.houlette@justice.fr'. The email body contains the same text as the previous blocks. At the bottom, a document preview is shown with the title 'Plenel, Anticor, Kohler... et les crashs aériens ?' and the author 'Par Norbert JACQUET'. The preview text reads: 'Enquêtes falsifiées sur les accidents aériens et les incidents graves, corruption, justice : où va la France ?'.

DES PRECISIONS SUR MA VIE

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 ponte 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.

. / ...

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,... »

NB : Les trois PDF dont les adresses URL sont indiquées ci-dessous datent un peu. Il ne prennent pas en compte tout ce que est intervenu dans ces affaires depuis novembre 2017.

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 soignée que pour le premier. **Il y manque de nombreux documents importants** apparus depuis sa création. 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 et **il y manque donc de nombreux documents importants** produits depuis cette époque. 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),
- **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 ?