



[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](#)

# UN SANS-FAUTE EXCEPTIONNEL

## (LA PLANETE SERAIT-ELLE EN TRAIN DE ME REJOINDRE ?)

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, s'agissant de la place des automatismes, notamment pour ce qui concerne les commandes de vol. Sur ce point, la comparaison entre l'enquête indonésienne sur le JT610 et les enquêtes françaises sur l'AF447 laisse sans voix.

L'enquête judiciaire sur le crash du vol AF447 Rio-Paris (pages 9 et 10 du présent PDF) est une guignolade : mensonges, falsifications, avocat corrompu, président du tribunal de grande instance (TGI) de Paris qui ne respecte pas ses engagements, méthodes abjectes à l'encontre de celui qui dit la vérité...

Doit-on attendre le prochain crash qui aurait dû être évité, alors que le Lion Air JT610 semble avoir entraîné une brutale prise de conscience hors de France ? **La planète serait-elle en train de me rejoindre ?** Des informations sur ce point figurent en page 11 du présent PDF.

La suite du présent PDF :

Pages 2 à 8 : ... crash **Lion Air JT610** (et autres crashes).

Pages 9 et 10 : crash **Air France AF447** (et autres crashes).

Page 11 : ..... **la planète serait-elle en train de me rejoindre ?**

Page 12 : ..... corruption générale et Jean-Michel Hayat.

Page 13 : ..... quelques images pour toucher du doigt.

Pages 14 à 16 : des précisions sur ma vie (et lien vers le site *antipour.com*).

Page 17 : ..... **ma sécurité personnelle** (trois PDF à mettre de côté, « pour le cas où »).

Page 18 : ..... François Hollande... champion ! (et Manuel Valls et quelques autres).

Page 19 : ..... corruption générale et sécurité aérienne (des faits et des questions).

Page 20 : ..... encore un peu sur François Hollande.

Page 21 : ..... « Les leçons du pouvoir »... les mains sanglantes ? (et **Ghyslain Wattrelos**).

/...

# CRASH LION AIR JT610 (ET 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, le tout axé principalement sur les commandes de vol et leurs automatismes, 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 sans cause (je sais ce que j'ai vécu, des gens de robe n'ayant pas hésité à inventer des délits fictifs pour me faire enfermer, mais il est vrai que ces actes ont eu lieu avant la généralisation de l'Internet et la possibilité pour moi de diffuser des documents sous diverses formes électroniques : image, PDF, vidéo...).

Je continue dans les pages suivantes avec le crash Lion Air JT610 avant de revenir sur ce qu'il se passe en France dans certaines enquêtes, notamment celle concernant l'AF447 Rio-Paris (228 morts),

### 14 novembre 2018 : Reuters (zonebourse.com)

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

      0

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 :

 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

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

## 18 novembre 2018 : The Wall Street Journal

Les enquêteurs examinent comment Boeing a pris en compte les alertes antérieures concernant des défaillances des capteurs des commandes de vol telles que celle en cause dans le crash du 737 MAX.

Les aviateurs du monde entier connaissent depuis longtemps les risques potentiels de dysfonctionnement des sondes des commandes de vol tel que celui concernant le crash du jet de Lion Air le mois dernier. Les enquêteurs examinent maintenant comment l'avionneur Boeing a tenu compte de ces alertes précédentes.

THE WALL STREET JOURNAL.

## Lion Air Crash Probe Eyes Sensor Hazards Stretching Back Years

Investigators are examining how Boeing heeded earlier warnings about flight-control-sensor failures similar to the one implicated in 737 MAX crash

By [Andy Pasztor](#) and [Robert Wall](#)  
 Updated Nov. 18, 2018 2:46 p.m. ET

Aviators around the globe have long recognized potential hazards of malfunctioning flight-control sensors similar to the one implicated in last month's Lion Air jet crash. Now, investigators are examining how plane maker Boeing Co. heeded those earlier warnings.

## 18 (19 à Hong Kong) novembre 2018 : CNN



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

# Lion Air: Some are looking where to place the blame, others wonder if their pilot can fly their plane

By Kara Fox, CNN  
 Updated 1638 GMT (0038 HKT) November 19, 2018

✉️ 🌐 📧 📧

A peu de chose près **chaque paragraphe de ce très long article ramène à ce que j'expose depuis les années quatre-vingt**. Et il y est question de l'AF447 et du QZ8501 d'Air Asia. Article CNN :

<https://edition.cnn.com/2018/11/18/americas/lion-air-boeing-safety-intl/index.html>

## 20 novembre 2018 : Reuters (boursorama.com)

La France n'est en rien concernée par le crash de Lion Air, mais on continue à en parler en détail en France :



Boursorama ACTU & ÉCO BOURSE PATRIMOINE VIDÉOS LIFESTYLE BOURSORAMA BANQUE

## Bourse

Actualités Actions Indices Produits de Bourse Trackers - ETF OPCVM

# Boeing va évoquer la sécurité du 737 MAX avec les compagnies

REUTERS • 20/11/2018 à 08:23

CHICAGO, 20 novembre (Reuters) - Boeing [BA.N](#) va organiser une conférence téléphonique ce mardi avec les compagnies aériennes afin de discuter du système de commandes du 737 MAX à la suite d'un accident de ce type d'avion au large de l'Indonésie, ont rapporté quatre sources au fait de ce dossier.

Un 737 MAX de la compagnie aérienne indonésienne Lion Air, s'est abîmé en mer de Java le 29 octobre, faisant 189 morts. Il

./...

## 20 novembre 2018 : Reuters (zonebourse.com)

La France n'est en rien concernée par le crash de Lion Air, mais on continue à en parler en détail en France **en temps réel** avec une nouvelle dépêche Reuters le 20 novembre :



The screenshot shows the Zonebourse website interface. At the top, there is a search bar with the text 'Rechercher action, indice, devise, news, mer'. Below the search bar is a navigation menu with tabs for 'BOURSE', 'ACTUALITÉS', 'ANALYSES', 'CONSEILS', 'PORTEFEUILLES', and 'SCREEN'. The main article title is 'Boeing annule une réunion avec des compagnies sur le 737 MAX'. Below the title are social media sharing icons for Twitter, LinkedIn, Facebook, and Email. To the right of these icons are icons for comments and likes, with a '0' next to the likes icon. The article is dated '20/11/2018 | 14:44'. There is a small image of a Boeing 737 MAX aircraft on the left side of the article. The main text of the article reads: 'CHICAGO (Reuters) - Boeing a annulé la conférence téléphonique prévue ce mardi avec des compagnies aériennes afin de discuter du système de commandes du 737 MAX à la suite d'un accident de ce type d'avion au large de l'Indonésie, ont rapporté deux sources au fait de ce dossier.' Below the article text, there is a line of text: 'On ignore pour l'heure si elle sera reprogrammée.'

## 21 (22 en France) novembre 2018 : The Wall Street Journal

Les manuels des compagnies aériennes américaines pour les nouveaux modèles de 737 offrent des détails incohérents ou déroutants sur une deuxième fonction antidécrochage automatique selon certaines critiques.

Les régulateurs américains réclament plus de clarté sur les systèmes de contrôle de vol automatisés des derniers modèles 737 de Boeing à la suite du crash de Lion Air le mois dernier selon des sources proches du dossier, alors qu'ils cherchent à corriger les incohérences des compagnies aériennes dans leur façon d'informer les pilotes au sujet de l'une des fonctionnalités.



The screenshot shows the Wall Street Journal website interface. At the top, there is a navigation menu with tabs for 'Home', 'World', 'U.S.', 'Politics', 'Economy', 'Business', 'Tech', 'Markets', 'Opinion', 'Life & Arts', 'Real Estate', and 'WSJ. Magazine'. The main article title is 'Regulators Push for Clarity on Boeing 737 Safety Systems After Lion Air Crash'. Below the title is a subtitle: 'U.S. airlines' manuals for new 737 models offer inconsistent or confusing details of a second automated antistall feature, critics say'. The article is by 'Andy Pasztor and Andrew Tangel' and is dated 'Nov. 21, 2018 9:49 p.m. ET'. The main text of the article reads: 'U.S. regulators are pressing for clarity on automated flight-control systems in Boeing Co.'s latest 737 models in the wake of last month's Lion Air crash, according to people familiar with matter, as they seek to address inconsistencies in how airlines have informed pilots about one of the features.' Below the article text, there is a small image of a Boeing 737 aircraft.

## 28 novembre 2018 : RAPPORT PRELIMINAIRE INDONESIEN

Les enquêteurs indonésiens ont rendu leur rapport préliminaire. Ce rapport confirme ce qui a été publié dans les médias depuis le crash. Les pilotes de Lion Air ont tenté de contrer une fonctionnalité défectueuse avant le crash mortel, les pilotes se sont battus contre des systèmes automatiques de sécurité avant le plongeon :



Article CNN détaillé (avec une vidéo) :

<https://edition.cnn.com/2018/11/28/asia/lion-air-preliminary-report-intl/index.html>

Et aussi en français, au Luxembourg :



Le Boeing 737 Max 8 exploité par Lion Air avait subi des problèmes récurrents liés à son système anti-décrochage, selon les premiers éléments fournis par l'enquête. Ces problèmes avaient été réparés et l'avion autorisé à repartir par les responsables techniques de Lion Air.

### Problème de sondes

Les enquêteurs ont notamment évoqué un problème lié aux sondes d'incidence (AOA, Angle of Attack sensor) du Boeing 737 Max, l'un des avions de ligne les plus avancés du monde. Le rapport publié mercredi confirme que les pilotes du vol Denpasar-Jakarta et ceux du dernier vol avaient rencontré des difficultés liées au système automatisé utilisant ces capteurs, et qui évite à un avion de décrocher.

A tout moment d'un vol la mesure et le traitement des informations délivrées par les sondes d'incidence (AoA, angle of attack) et les tubes de Pitot (mesure de la vitesse) sont vitales. Toute négligence en la matière se paye tôt ou tard par un crash. **Ou plusieurs si aucune mesure n'est prise.**

## CRASH AIR FRANCE AF447 (ET AUTRES CRASHS)

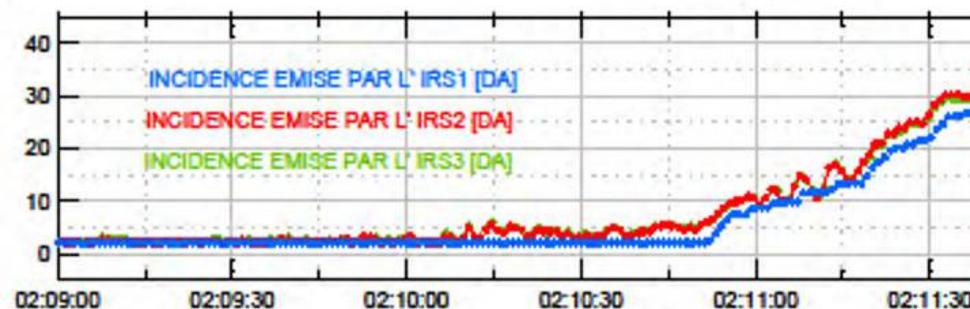
Quel silence **en France** sur les enquêtes judiciaires actuellement en cours **en France** concernant plusieurs accidents, notamment l'AF447 Rio-Paris (228 morts, compagnie Air France, avion Airbus conçu et construit en France à Toulouse, certifié par les autorités françaises, nombreux passagers français, équipage français).

La cause technique du crash Lion Air réside dans la fausse information d'incidence délivrées aux systèmes des commandes de vol. Une image n'est pas inutile :



Sonde (ou capteur) d'incidence (AoA - angle of attack)

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



Graphique page 114 du rapport N°3 du BEA du 29 juillet 2011

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. **Ce fait majeur a toujours été occulté**. Et on a tenté de masquer un certain nombre de vérités. Il suffit de savoir lire des courbes pour le constater. Au début des événements l'avion a plongé. Ce fait apparaît noir sur blanc dans les rapports officiels depuis l'été 2011. Et ce n'est pas tout. La lecture des quatre premières pages d'un PDF ne laisse aucune place au doute sur des problèmes beaucoup plus graves que ceux qui ont entraîné le crash du vol Lion Air. PDF (12 pages - 909 Ko) :

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

## **L'importance de la mesure de l'incidence (JT610 et AF447)**

Il faut bien voir qu'à aucun moment, ni dans les rapports administratifs, ni dans les rapports judiciaires, ni dans les déclarations des uns et des autres, ni dans les médias, ce blocage de la sonde d'incidence ayant affecté le vol AF447 Rio-Paris n'a été relevé. Les divers enquêteurs ont tout simplement escamoté ce fait dont **l'importance ressort de ce qu'il s'est passé au décollage de Jakarta : 189 morts.**

**La falsification judiciaire dans l'enquête sur l'AF447 aura de lourdes conséquences humaines**, pour des raisons maintenant évidentes après le crash du JT610. Il faut le répéter encore et toujours :

A tout moment d'un vol la mesure et le traitement des informations délivrées par les sondes d'incidence (AoA, angle of attack) et les tubes de Pitot (mesure de la vitesse) sont vitales. Toute négligence en la matière se paye tôt ou tard par un crash. **Ou plusieurs si aucune mesure n'est prise.**

## **DFDR (ou FDR) et CVR**

Le seul DFDR (Digital Flight Data Recorder, enregistreur des paramètres techniques du vol) a permis aux Indonésiens de faire connaître rapidement l'essentiel pendant que dans l'enquête sur l'AF447 le contenu de cet enregistreur reste caché depuis l'été 2011 en toute illégalité à certaines parties civiles (celles qui ne se laissent pas bernier), pendant qu'on « blablate » à tout va en jetant en pâture des extraits du CVR (Cockpit Voice Recorder, enregistrements des conversations et des sons), parfois même déformés, pour tenter de charger les pilotes décédés.

## **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 du 2 octobre 2018 - 12 pages - 900 Ko) :

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

On peut légitimement s'interroger : le crash Lion Air se serait-il produit si on m'avait écouté ? Cette question peut paraître farfelue, prétentieuse, égocentrique, mais elle mérite d'être posée. Chacun y répondra comme il l'entend à la lecture du présent PDF, sa page suivante apportant du nouveau à ce sujet. Et c'est lourd !

## **Comment en est-on arrivé là ?**

Des institutions européennes sont corrompues. Des institutions françaises sont corrompues. Des femmes et des hommes politiques sont corrompus. Des fonctionnaires de divers ministères sont corrompus. Des magistrats sont corrompus. Des avocats sont corrompus. Des syndicalistes sont corrompus. Des journalistes sont corrompus. Quant à celui qui dénonce cette corruption meurtrière (des morts par centaines), il est recherché pour être enfermé... à la demande des corrompus !

./...

## LA PLANETE SERAIT-ELLE EN TRAIN DE ME REJOINDRE ?

The pilots' concerns echoed a broader debate over how commercial jets can be automated safely. Manufacturers including Airbus and Boeing have been integrating computerized processes into commercial piloting procedures since the 1980s. The Airbus A320 sparked controversy after it was introduced in 1988 because it was among the first planes to have its flight functions directed via computer as opposed to stick and rudder controls.

In 1988, an Airbus A320 crashed at a French air show, killing a woman and two children. That accident was ultimately attributed to pilot error, but the pilot reportedly blamed factors including incorrect altitude information fed through the plane's computers.

In the decades since, computerized processes have been integrated into nearly every industry. Experts say automation has made airlines safer.

"Automation isn't the debate," said Richard Aboulafia, an analyst with Teal Group aerospace consultancy. "It's about the ease of manual override and the extent to which that is included in training and communications."

**Conclusion d'un article du Washington Post du 28 novembre 2018 (le 29 à Paris)**

Article complet :

[https://www.washingtonpost.com/business/economy/pilots-say-they-were-in-the-dark-about-boeings-737-max-safety-update/2018/11/28/10b2da14-f339-11e8-aeaa-b85fd44449f5\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/business/economy/pilots-say-they-were-in-the-dark-about-boeings-737-max-safety-update/2018/11/28/10b2da14-f339-11e8-aeaa-b85fd44449f5_story.html)

Il convient de suivre l'actualité aéronautique hors de France, aux Etats-Unis et dans le reste du monde. Le débat est ouvert depuis quelque temps déjà sur la relation entre le pilote et les automatismes, en premier lieu pour ce qui concerne les systèmes des commandes de vol (qui permettent d'assurer la trajectoire !), sur la faculté donnée au pilote de s'opposer à un automatisme « devenu fou », sur la teneur des documentations à transmettre aux équipages et la qualité des entraînements dont ceux-ci doivent bénéficier afin de pouvoir rester le dernier rempart avant le crash.

Le drame du vol JT610 de Lion Air a provoqué une prise de conscience. Rapidement, le stade des simples interrogations vient d'être dépassé. Et ce n'est certainement pas fini. Boeing va-t-il modifier ses avions ?

La conclusion de l'article du Washington Post (image ci-dessus) me réjouit au plus haut point. Trois journalistes (Craig Timberg, Aaron Gregg et Ashley Halsey III) reviennent sur les choix des années quatre-vingt et l'introduction de l'Airbus A320. **Il y est question du crash de Habsheim.**

Quand on voit ce qui figure dans le présent PDF, avec le lien en bas de la page 3 concernant les motifs de la grève de 1992 et le lien en page précédente sur le « sans-faute remarquable »... !

Pour autant, en France, pays européen, quelques magistrats hors-la-loi continuent, les mains sanglantes, à falsifier les enquêtes sur les accidents aériens. L'AF447 Rio-Paris en livre un exemple caricatural, « en plein dans le mille » avec la sonde d'incidence bloquée et les commandes de vol devenues folles. Il faut admettre l'évidence la France dégage de plus en plus une odeur de dictature molle.

# CORRUPTION GENERALE ET JEAN-MICHEL HAYAT

## 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 17 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 chose  
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 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 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 (10 pages - 834 Ko)

<http://franceleaks.com/hollande/tout-pour-m-jl-et-les-autres-norbert-jacquet-24-novembre-2018.pdf>

Doit-on 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



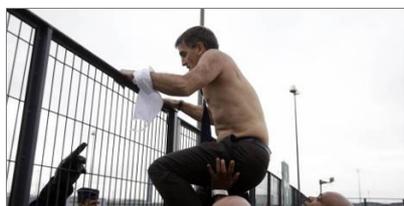
Le 7 octobre 2015, devant tout le Parlement européen, François Hollande s'est adressé à Marine Le Pen, dénonçant la volonté de la présidente du FN « *de sortir de l'Europe, de sortir de l'euro, de sortir de Schengen et même, si vous le pouvez, de sortir de la démocratie parce que parfois, en vous entendant, 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

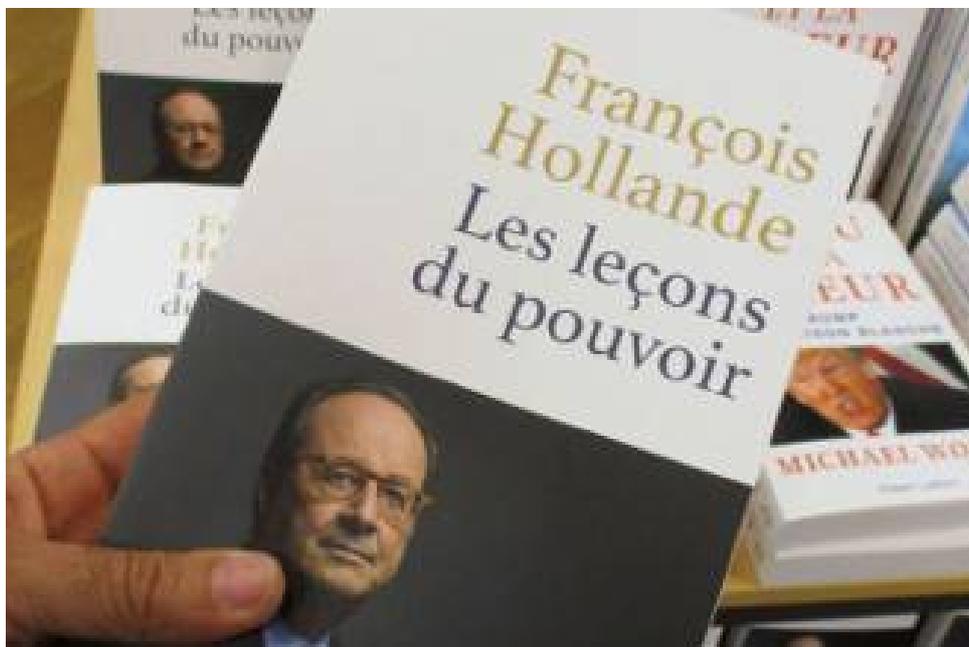
Si on comprend bien, Hollande a indiqué que rien n'a été entrepris en la matière durant son quinquennat. La France reste prête à assurer **par tous les moyens**... Elle est prête. Mais elle attend et ne fait rien. Peut-être attend-elle, pour s'y mettre, la survenance de quelques crashes inutiles qui 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 »... LES MAINS SANGLANTES ? AVEC LES REVELATIONS DE GHYSLAIN WATTRELOS DANS SON LIVRE



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'Élysée 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 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, qui se déroule à l'Élysée, est rapporté dès le tout début du livre de Ghyslain Wattrelos. 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 Wattrelos, 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.