



[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 REMARQUABLE ET CE N'EST PAS FINI !

L'objet du présent PDF est d'exposer des événements marquants de l'histoire de l'aviation concernant la sécurité des vols, les erreurs commises en ce domaine et les conséquences industrielles de celles-ci.



Le Pont Morandi à Gênes et le crash de l'AF447 Rio-Paris d'Air France

L'éroulement du Pont Morandi à Gênes a déclenché les polémiques sur le thème de la tragédie annoncée. Défaut originel de conception, surveillance et entretien déficients, refus de prendre en compte des avertissements répétés et j'en passe...

Antonio Bencich, entre autres, avait clairement tiré la sonnette d'alarme. Il suffit de taper son nom dans un moteur de recherche pour le constater, avec tous les détails intéressants. Il ne fut pas le seul. Et cela dure depuis très longtemps.

ET LA SECURITE AERIENNE ?

« En 1985 déjà, Norbert Jacquet... »

/...



Publicité Airbus des années quatre-vingt



L'Alsace du 16 novembre 1988 : « En 1985 déjà, Norbert Jacquet... »

LE BILAN A LA FIN AOÛT 2017

Les faits essentiels, qui montrent que « tout me donne raison sur tout » depuis les années quatre-vingt, sont foison. Il y a en outre matière à faire plus que s'interroger sérieusement sur l'avenir, notamment pour ce qui concerne les **problèmes de « décrochage » des Airbus, exposés en pages 10, 22, 23, 27 et 28** du fichier PDF en lien ci-dessous, qui de surcroît remet au jour une série d'événements et analyse ceux-ci à la lumière de l'histoire de l'aviation et ses échecs parfois retentissants (33 pages - 1,81 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/si-cela-peut-servir-norbert-jacquet-26-aout-2017.pdf>

Et depuis la fin août 2017 ? Les faits qui me donnent raison se sont accumulés. Et ce n'est pas fini, sachant que les problèmes du décrochage des Airbus ne sont toujours pas résolus et qu'ils ne sont pas les seuls : minimanches Nintendo non couplés et sans retour d'effort, manettes de poussée à crans fixes, logiciels des systèmes vitaux d'une complexité inutile et accidentogène parce qu'ingérables en situation difficile et parce qu'ils peuvent même prendre parfois la maîtrise totale de l'avion sans que les pilotes puissent s'y opposer...

/...

DEBUT SEPTEMBRE 2017 : DANS LE DOMAINE MILITAIRE...



Etats-Unis : RQ-4 Global Hawk (en service opérationnel depuis 1999)

Dans le domaine militaire comparer ce que font les Américains et ce que fait Airbus n'est pas inutile (PDF - 2 pages - 157 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/airbus-deux-images-parlantes-norbert-jacquet-9-septembre-2017.pdf>

DEBUT NOVEMBRE 2017 : REVELATIONS SUR UN CRASH



Crash de l'Airbus A400M à Séville le 9 mai 2015

Le 8 novembre 2017 l'agence Reuters a révélé de très graves dysfonctionnements chez Airbus (« *Crash A400M : Airbus au courant d'une faiblesse logicielle... Airbus et l'EASA avaient été prévenus fin 2014...* ») :

<https://fr.reuters.com/article/businessNews/idFRKBN1D81VG-OFRBS>

. / ...

On constate dans la production civile d'Airbus les mêmes errements. Ceux-ci sont toutefois masqués par les pouvoirs publics qui organisent le mensonge permanent, ce qui vaut en premier lieu dans les enquêtes sur les accidents et les incidents graves. Les pouvoirs publics falsifient la réalité. Ils organisent la corruption à grande échelle. Ils organisent les pressions sur ceux qui rompent le silence. Je dénonce ces faits depuis les années quatre-vingt.

DEBUT AVRIL 2018 : UNE IMAGE SUFFIT



Le pilote : élément central de la sécurité, sur lequel tout repose

Plus de trente ans se sont écoulés. Airbus d'est fourvoyé. Un laboratoire de l'ISAE-SupAéro collabore avec l'université d'Osaka et travaille aussi avec l'assureur Axa, Air France, Dassault, l'European Space Agency et la NASA dans l'étude du comportement de la « concierge » de Bernard Ziegler (concepteur de la nouvelle technologie Airbus dans les années quatre-vingt) finalement considérée comme une sorte de spationaute, de Superwoman à l'image de « l'homme qui valait trois milliards ». Article de la Dépêche (Toulouse) :

<https://www.ladepeche.fr/article/2018/04/01/2771265-la-neuroscience-au-service-des-pilotes.html>

FIN MAI 2018 : NOUVEAU REcul D'AIRBUS

A screenshot of a news article from 'L'USINE NOUVELLE'. The article title is '[En images] Comment Airbus initie une conduite plus manuelle dans les avions'. It includes social media sharing buttons for Facebook and Twitter, and a video player showing a cockpit view. The text below the video mentions Airbus working on the evolution of the Primary Flight Display (PFD) to make the cockpit less automated.

/...

Airbus prétend innover. En fait l'avionneur toulousain réinvente l'eau chaude. Son annonce n'est qu'un coup de com, de l'intox pour faire croire qu'il innove. Cet artifice médiatique cache en réalité un énième recul de la part de cet avionneur, et de lui seul, les autres ne s'étant pas fourvoyés depuis plus de trente ans dans les erreurs, les falsifications, les mensonges d'Etat, la corruption générale, les bains de sang inutiles et les méthodes totalitaires pour faire taire toute contestation. L'Usine nouvelle :

<https://www.usinenouvelle.com/article/en-images-comment-airbus-initie-une-conduite-plus-manuelle-dans-les-avions.N696679>

FIN JUIN 2018 : ET CA CONTINUE !



Les Echos, 29 juin 2018 : la France réinvente l'aviation !

La France réinvente l'aviation ! Un article des Echos du 29 juin 2018 en dit long sur le fait que « tout me donne raison sur tout » depuis plus de trente ans. Cela méritait bien un PDF (2 pages - 141 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/et-ca-continue-norbert-jacquet-1er-juillet-2018.pdf>

MI-JUILLET 2018 : LE PROCHAIN MODELE DE BOEING



Vue d'artiste du possible futur Boeing 797-9

./....

Une dépêche AFP du 16 juillet 2018 livre des informations sur ce qu'envisage Boeing pour la production de son prochain modèle. Entre autres : « ... ce n'est pas un avion qui sera technologiquement plus avancé que ce que nous avons aujourd'hui... ». Des précisions dans un PDF (4 pages - 199 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/nouvel-avion-boeing-norbert-jacquet-17-juillet-2018.pdf>

UN DANGEREUX AVEUGLEMENT

J'INSISTE : idolâtrer aveuglément Airbus peut conduire au désastre. Il convient de lire et relire ce qui est exposé en page 2 du présent PDF sous l'intertitre « LE BILAN A LA FIN AOUT 2017 » et d'avoir la lucidité et le courage de se poser quelques questions.

DES INTERROGATIONS SUR FRANCOIS HOLLANDE



« 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>

L'**essentiel de la situation actuelle au 4 septembre 2018** est regroupé sur une page Web :

<http://jacno.com/prov/les-lecons-du-pouvoir-du-sang-plein-les-mains.htm>

Des informations complémentaires figurent sur une page du 24 septembre 2018 :

<http://jacno.com/prov/vol-mh370-ghyslain-wattrelos-est-il-bien-entoure.htm>

Et dans la suite du présent PDF.

./...

FRANCOIS HOLLANDE... CHAMPION !

FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION D'EUROPE DE LA DEMOCRATIE



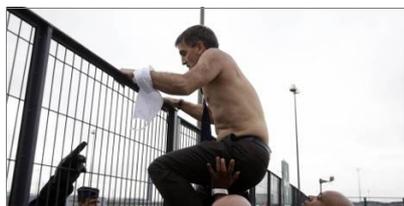
Le 7 octobre 2015, devant tout le Parlement européen, François Hollande s'est adressé à Marine Le Pen, dénonçant la volonté de la présidente du FN « *de sortir de l'Europe, de sortir de l'euro, de sortir de Schengen et même, si vous le pouvez, de sortir de la démocratie parce que parfois, en vous entendant,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



Les « extrêmes », les « populismes »

Il serait surprenant que de ce côté on ignore ce qu'il en est de cette affaire d'Etat (c'en est une), sachant que tout est sur le Web et dans des fichiers PDF et vidéo largement diffusés, qui circulent.

/...

DES PRECISIONS SUR MA VIE

1 - JUSQU'AUX ANNEES QUATRE-VINGT



Aéroport de Dugny-Le Bourget au milieu des années cinquante (le Nord est en haut de l'image)

La partie de Dugny visible sur l'image en haut à gauche montre la base aéronavale en fin de construction, la base aérienne 104, la caserne De Rose et la cité-jardin l'Eguiller en brique rouge dont les résidents dans leur majorité étaient des personnels civils et militaires ayant une activité dans l'aviation.

A droite, de haut en bas, les hangars de la TAI et de l'UAT, l'aérogare (parallèle à la « Route de Flandre », RN 2) et cinq hangars, l'avant-dernier vers le Sud étant celui du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (SGACC), devenu la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Nota : dans la seconde moitié des années cinquante une nouvelle piste Est-Ouest a été construite, qui se prolonge jusqu'à l'angle en haut à gauche de l'image.

./...



Le Bourget :
DC-3 F-BFGV du SGACC
devant le hangar du SGACC
(début des années soixante)

L'aviation, je suis tombé dedans à ma naissance en 1950. A Dugny, dans une enclave entre les pistes du Bourget, où j'ai passé toute mon enfance (dans les immeubles en briques rouges le long de la piste Nord-Sud, à l'extrémité sud), à quelques centaines de mètres du hangar du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, devenu la Direction générale de l'aviation civile, où travaillait mon père (le hangar S11, avant-dernier coté sud). J'ai grandi dans ce hangar au milieu des DC3, d'un DC4, de divers autres avions et de prototypes en phase finale des vols d'essais (vols de certification en ligne). J'étais de temps en temps passager à bord de ces appareils.

En 1961 j'ai commencé à comprendre que les enquêtes sur les accidents aériens pouvaient être malhonnêtes. Je me souviens encore des discussions des adultes à la suite du drame de la Vallée Blanche survenu le 29 août 1961, qui portaient surtout sur l'identité du pilote qui avait cisailé en vol un câble de la télécabine. Cette identité était connue dans les milieux aéronautiques, mais elle n'a jamais été divulguée, sauf par Le Canard Enchaîné quelques mois plus tard (sans aucune reprise dans les autres médias). Il ressortait de ces discussions que la future carrière à Air France du « fils Ziegler » et ses ambitions d'y devenir le chef pilote étaient compromises. Et la porte d'Air France lui a en effet été fermée, au motif qu'avec une telle casserole, agrémentée d'un non-lieu hallucinant, on ne pouvait prendre le risque de l'embaucher à Air France (depuis la fin des années soixante-dix les choses ont bien changé : les « fils d'archevêques », et maintenant les filles, sont recrutés sans vergogne, même s'ils sont incompetents, ce qui vaut pour de très nombreux dirigeants syndicaux dont on obtient ainsi la plus grande complaisance, tous ces gens se retrouvant finalement à des postes de haute responsabilité, payés des fortunes, au sein de l'administration et de la compagnie porte-drapeau où « pour entrer dans l'encadrement il n'est pas nécessaire d'avoir cassé un avion, mais ça aide »).

Le pilote de la Vallée Blanche, le « fils Ziegler », c'était Bernard. Son père, Henri, était un pont de l'aéronautique, directeur général d'Air France de 1948 à 1954, directeur général de Breguet de 1957 à 1967, etc.

Ce 29 août 1961, Bernard Ziegler, jeune pilote militaire, était sorti volontairement du cadre de sa mission pour aller dire bonjour aux copains de Chamonix par quelques passages à faible hauteur (son père était actionnaire de la société des remontées mécaniques).

A défaut d'Air France, Bernard Ziegler, après avoir été outrageusement blanchi, a été embauché par Airbus sur intervention de son père, ce qu'il reconnaît noir sur blanc dans un livre qu'il a publié en 1994 (« *Lettres à un jeune pilote* »).

D'autres crashes survenus dans les années soixante et au début des années soixante-dix ont confirmé ce qu'il en est s'agissant des mensonges sur les accidents aériens (je suis entré comme élève pilote de ligne, formation *ab initio*, à l'Ecole nationale de l'aviation civile à Toulouse en septembre 1971). Dans les années soixante-dix et quatre-vingt le constat fut le même.

Ma seule erreur, en 1988, à l'occasion du crash de Habsheim, fut de n'avoir pas imaginé, même si j'en connaissais ses faiblesses, le degré de soumission d'une certaine justice qui s'est mise au service des faussaires, allant jusqu'à utiliser les pires méthodes totalitaires à mon encontre parce que je dis la vérité.

2 - DES ANNEES QUATRE-VINGT A NOS JOURS

Jusqu'en 1994

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

De 1994 a la création de mon site web le 23 août 2004

L'exposé de présentation à la date du 23 août 2004 : <http://jacno.com/inlo.htm>

De 2004 à nos jours

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

Actuellement **des magistrats me font rechercher pour m'enfermer**. Mon seul tort est de dire la vérité sur des accidents aériens, d'agir dans l'intérêt de la sécurité aérienne et d'aider les familles de victimes !

DES INFORMATIONS SUR *ANTIPOUR.COM*



Viktor Orbán, Premier ministre hongrois

Sur *antipour.com* : <http://antipour.com/a/leurope-la-hongrie-la-france.htm>

./...

DES INFORMATIONS SUR *FRANCELEAKS.COM*



Emmanuel Macron, 25 septembre 2018, 73^{ème} Assemblée générale des Nations Unies

Sur *franceleaks.com* : <http://franceleaks.com/hollande/uerss-les-dernieres-productions-sur-franceleaks.htm>

NOTA BENE

On m'accuse de rouler pour l'ex-Front national, pour Marine Le Pen, pour l'extrême ceci, pour l'ultra-chose, pour les néo-nazis et qui sais-je encore. Il n'en est rien (PDF, 6 pages, 264 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/special-elysee-norbert-jacquet-4-juillet-2018.pdf>

Je me contente de raconter ma vie, droit élémentaire reconnu même à Cuba maintenant et bientôt en Corée du Nord. Qui pourrait me le reprocher au vu de ce que je subis depuis trente ans ? Et cela continue ! Je suis actuellement recherché pour être enfermé.

./....

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 ?