



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

CORRUPTION GENERALE ET CONSEQUENCES

DES VIES HUMAINES INUTILEMENT EN DANGER PAR CENTAINES

AIRBUS POSSIBLEMENT DANS UNE IMPASSE

Pages 2 à 7 : corruption chez les pilotes.

- Pages 2 et 3 : une lettre de Pierre Gille.
- Pages 4 à 7 : le cas Jean-Charles Corbet (et Michel Asseline et la justice).

Page 8 : corruption à grande échelle et magistrats faussaires.

Pages 9 à 14 : des interrogations sur l'avenir.

- Pages 9 à 11 : au commencement, les années quatre-vingt.
- Pages 12 à 14 : et maintenant ?

Page 15 : conclusion, lien vers une bibliothèque... et post-scriptum.

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 récents des Galaxy Note 7 de Samsung montrent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé. Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?

CORRUPTION CHEZ LES PILOTES

UNE LETTRE DE PIERRE GILLE

Le Syndicat national des pilotes de ligne a toujours été peuplé de quelques profiteurs. Ainsi va l'humanité et ce syndicat ne déroge pas. Toutefois, depuis le tout début des années quatre-vingt, il est devenu un véritable panier de crabes. Parmi les dirigeants, très nombreux sont ceux qui ne défendent que leurs petits intérêts personnels, quelques avantages sur leurs collègues, parfois de pure gloriole. Parfois plus. Il est même arrivé que ce soit très important (Jean-Charles Corbet par exemple). Ces syndicalistes se moquent des intérêts de la profession, qu'ils trahissent effrontément à leur seul profit en se contentant de donner le change. Ceux qui luttent contre cette corruption ont le plus grand mal à faire face. Ils ont « tout le monde sur le dos » (administration, direction de la compagnie et syndicalistes félons). Ils subissent parfois des méthodes assez abjectes.

En page suivante figure une lettre de Pierre Gille à Yves Stephan. Gille fut président de la section Air France du SNPL à partir d'octobre 1989, succédant à Christian Roger démis de ses fonctions en cours de mandat à la suite d'un vote du conseil syndical intervenu à l'issue d'un débat sur mon affaire. Réélu pour deux ans en février 1990, Gille a démissionné dès l'ouverture des débats du conseil syndical de septembre 1991 parce qu'il avait retiré à l'insu de tous le préavis de grève de juillet 1991. Un préavis adressé au ministre... pour demander la fin des mesures d'exception à mon encontre et la révision de textes administratifs abusifs en matière médicale.

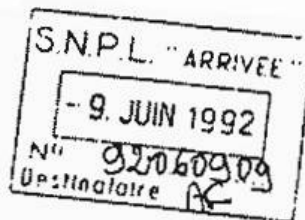
La lettre en page suivante amène quelques questions. Quel est ce circuit de financement via l'APPN, association délivrant des assurances professionnelles gérée par des dirigeants du SNPL et des pilotes membres de la direction d'Air France ? A quel titre cette « *somme déterminée* » (?) devait-elle être versée ? Quel est son montant ? Air France a-t-elle réellement versé de l'argent ? Si oui, qu'est-il devenu ? Cette filière semble parfaitement rodée. Ce qui induit d'autres questions. Qui en a déjà bénéficié ? Et, finalement, ce circuit ne servirait-il pas à financer quelques dirigeants syndicaux véreux ? (NB : Stephan n'est pas en cause dans ces malversations et il en est de même d'autres membres du bureau, tous victimes, comme l'ensemble de la profession, des méfaits de quelques corrompus).

S'agissant de ces événements de 1991 et 1992, on trouve tous les documents utiles, les articles de presse, les liens vers des émissions de télévision dans un fichier PDF en ligne (20 pages - 1,51 Mo) :

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

.I...

Cette lettre de Pierre Gille constitue un bel aveu



Pierre GILLE
1 Av. de la LIBERATION
91450 SOISY s/SEINE

TEL: 89 69 04 22

SOISY le 4 JUIN 1992.

Monsieur Yves STEPHAN
Président de la section Air France
SNPL
14 - 16 Rue de Scandicci
93500 PANTIN

Monsieur le Président,

Au terme d'un accord signé le 13 Juillet 1991, par le SNPL, Air France et l'APPN, vous savez que la compagnie nationale s'est engagée à verser une somme déterminée sur le fonds social de notre assurance professionnelle.

J'ai donc sollicité notre avocat pour que cet accord soit honoré par l'ensemble des parties.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Pierre GILLE .

B AF.	VISA
Y. STEPHAN
J CH REYNAUD
G BORDES PAGES
L HERSEN
A MONTAMAT
P VIAU
P VIVIER

LE CAS JEAN-CHARLES CORBET

(ET MICHEL ASSELINE ET LA JUSTICE)

A la fin des années quatre-vingt-dix Jean-Charles Corbet était président de la section Air France du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL). Il a été « acheté » par Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports du Premier ministre Jospin, qui a agi afin que soit donnée à Corbet la compagnie aérienne AOM-Air Liberté pour un euro symbolique (une trentaine d'avions dont la moitié de long-courriers). Et Corbet s'est ensuite copieusement servi. Cette affaire a souvent fait la Une de l'actualité à l'époque avec même la création d'une commission d'enquête parlementaire. Il suffit de taper « Air Lib » dans un moteur de recherche pour obtenir toutes les informations utiles. Je donne le lien de l'article Wikipédia :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Air_Lib

Même s'il fut quelque peu l'idiot utile dans les mains de Gayssot, Corbet a bien été acheté, corrompus, par les pouvoirs publics, entre autres et peut-être même prioritairement pour ne pas faire de vagues dans les enquêtes falsifiées sur les crashes aériens, en premier lieu le crash de Habsheim de juin 1988 avec Michel Asseline aux commandes.

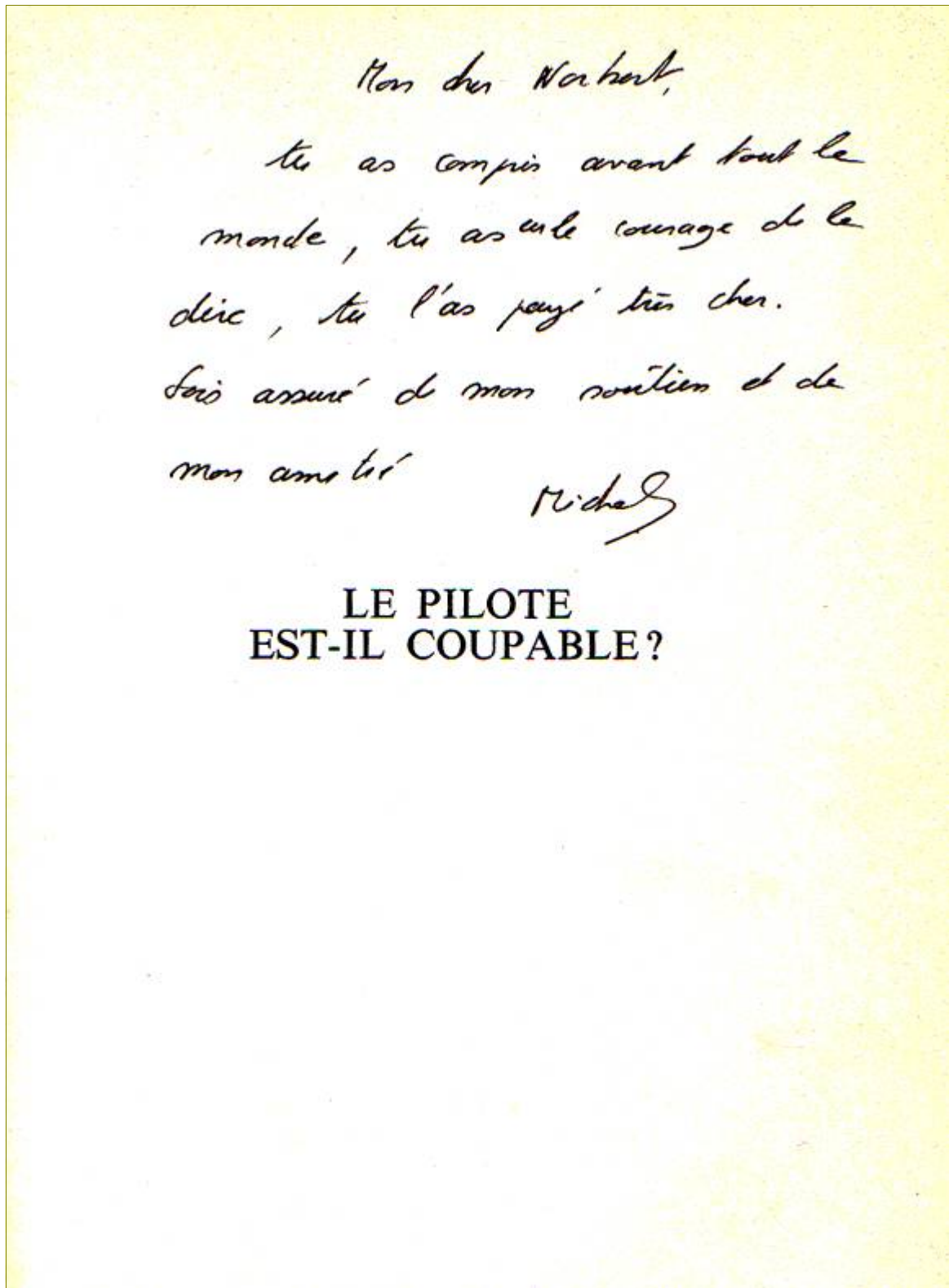
En page 5 du présent PDF figure une dédicace d'Asseline sur l'exemplaire de son livre qu'il m'a remis en octobre 1992.

En page 6 on trouve, avec quelques explications, le début d'une lettre de l'avocat Jean-Paul Baduel qui montre qu'en 1998 j'étais enfermé à Fresnes, une des pires prisons françaises, ce qui était parfaitement connu de Jean-Charles Corbet.

En page 7 figure une belle intervention de Corbet dans l'« Obs » du 9 janvier 2003 pour faire de la publicité en faveur d'Asseline, coûteusement embauché par Corbet à un poste enviable de chef pilote, responsable de la formation.

./....

Michel Asseline, auteur du livre **Le pilote est-il coupable ?** m'a dédié son livre paru en octobre 1992 :



Début d'une lettre de Maître Baduel, avocat :

<p>JEAN-PAUL BADUEL <i>Avocat à la Cour</i> <i>D. E. A. Relations Internationales</i> <i>Member of the Chartered Institute of Arbitrators</i></p> <p><i>Paris : 22, rue de Savoie 75006 Paris</i> <i>Tél : 01 46 34 14 66</i> <i>Télex : 260 953 Carpa code A 759</i> <i>Télécopie : 01 43 29 77 03</i></p> <p><i>Londres : Corresponding Office</i> <i>199 Piccadilly</i> <i>London W.1.v.9.1e.</i> <i>Tél : 734 2616</i> <i>Télex : 994 0605</i></p>	<p>Paris, le 1er juillet 1998</p> <p>Monsieur Norbert JACQUET Ecrou 877969Q Division 1 Cellule 495 Allée des Thuyas 94260 FRESNES Cedex</p>
---	---

Cher Monsieur,

Je reviens vers vous car j'ai eu des entretiens avec le bureau national Air France et tout à fait confidentiels.

Jean-Charles CORBET serait prêt à intervenir en votre faveur et la période me semble utile pour l'examen approfondi de votre situation.

Pourquoi étais-je à Fresnes ? Parce que je dis la vérité sur des crashes aériens et que j'aide les familles de victimes. On trouve tout dans la bibliothèque mentionnée en dernière page du présent PDF, mais je livre ci-dessous quelques informations qui sont ainsi directement accessibles sans recherches dans la bibliothèque.

Corbet était bien informé de mon dossier en raison de la grève des 27 et 28 mai 1992 pour me soutenir avec préavis au ministre des Transports Jean-Louis Bianco. Corbet était membre du conseil syndical Air France du SNPL au moment de cette grève (voir en page 2 du présent PDF le lien vers les documents sur la grève).

S'agissant de mon séjour à Fresnes et des falsifications dans l'enquête sur le crash de Habsheim, il convient de poser quelques questions à **Arnaud Montebourg**, qui fut mon avocat. L'ex-ministre, ensuite candidat à la primaire de la présidentielle, sait tout et c'est « à hurler ». C'est dans un PDF en ligne (29 pages - 1070 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/des-nouvelles-de-montebourg-norbert-jacquet-2-juin-2017.pdf>

Des détails sur la décision de la justice de m'envoyer en prison à Fresnes (PDF - 11 pages - 387 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/jean-paul-valat-et-les-fausses-licences-de-pilote-norbert-jacquet-4-mai-2017.pdf>



Au sujet de **Jean-Claude Gayssot**, des faits intéressants sont rappelés dans le livre qui a déclenché un séisme, « *Bienvenue Place Beauvau* », entraînant même quelques lettres de hauts magistrats. J'ai repris ces faits dans un très court PDF (2 pages - 108 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/alain-bauer-le-raspoutine-de-valls-norbert-jacquet-28-avril-2017.pdf>

/...

L'Obs
9 janvier 2003

Une lettre de Jean-Charles Corbet

En réponse à l'article intitulé « Air Lib, l'espoir s'envole » (n°1988 du 12 décembre 2002), Jean-Charles Corbet, président d'Air Lib, a souhaité la publication de ce courrier

Le dirigeant d'Air Lib que je suis se doit de répondre aux graves mises en cause contenues dans votre article. Je le fais en mon nom propre et au nom des 3 200 salariés du groupe qui vivent dans cette entreprise, et qui travaillent à son redécollage.



.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

.

nous avons toujours défendu les intérêts du ciel français, et continuerons de le faire chacun dans notre entreprise. ■

J.-C. C.

1) Nous ne remettons nullement en cause la « satisfaction »



.

.

.

.

.

Concernant la location d'un Airbus A 321, un appareil unique dans la flotte d'Air Lib, elle reste surprenante – de l'avis des experts – pour une compagnie qui a vocation à faire du « bas coût », l'un des principes de base de ce type de gestion étant précisément d'avoir la flotte la plus homogène possible pour réduire les frais de maintenance.

N.T.

J'aurais loué un Airbus A 321 pour justifier l'emploi de M. Asseline, l'un des professionnels les plus compétents en matière de formation ; vous ignorez sans doute que la mise en ligne de cet appareil biclasse répond à une lo-

.

.

CORRUPTION A GRANDE ECHELLE

La justice s'active beaucoup contre les partis politiques d'opposition, notamment le Front national mis en cause en raison de soupçons de financements politiques illégaux, sans enrichissement personnel.

Parallèlement, 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 »,
- 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 (médiats audiovisuels, « presse écrite », édition...), en faveur de quiconque est susceptible de rendre service dans le cadre des enquêtes falsifiées sur les accidents aériens,
- accessoirement, pressions sur les médias au moyen des budgets publicitaires.

MAGISTRATS FAUSSAIRES

Dans les enquêtes sur les accidents aériens des magistrats établissent des faux et font usage de faux. Cela avait commencé avec le crash de Habsheim en 1988. Les preuves en sont surabondantes. Ce qui concerne les fausses licences de pilote de ligne (un simple exemple parmi des dizaines) permet déjà de bien toucher du doigt la réalité (PDF - 11 pages - 387 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/jean-paul-valat-et-les-fausses-licences-de-pilote-norbert-jacquet-4-mai-2017.pdf>

Une lettre de mars 1991 de l'avocat (puis bâtonnier) Christian Charrière-Bournazel permet de bien montrer que, dès la fin des années quatre-vingt, on a sombré dans le mensonge d'Etat (PDF - 3 pages - 187 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/hollande-et-charriere-bournazel-communiquent-norbert-jacquet-7-mai-2017.pdf>

Et ça a continué. Et encore avec l'AF447 Rio-Paris. Une véritable affaire Dreyfus avec établissement, usage et recel de faux... et chasse à l'homme pour enfermer celui qui dénonce ces faits, preuves en main. Tout le monde peut comprendre, sans connaissances techniques ni juridiques (PDF - 27 pages - 2,56 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/les-criminels-de-la-licra-norbert-jacquet-30-avril-2017.pdf>

Sur l'ensemble de ces dossiers relatifs aux falsifications systématiques on en trouve beaucoup à partir d'une bibliothèque dont l'adresse URL figure en dernière page du présent PDF.

DES INTERROGATIONS SUR L'AVENIR

AU COMMENCEMENT, LES ANNEES QUATRE-VINGT

Airbus avait bruyamment lancé en 1982 la « nouvelle technologie Airbus » destinée à rendre les pilotes presque inutiles à l'en croire. Un prélude à l'avion de ligne totalement automatique « *dans les dix ans* », comme il le déclarait à l'époque, soutenu par les pouvoirs publics. On pouvait lire des pleines pages et double pages de publicité telles que « *Airbus, Setting the Standards* », « *le nouvel A320, une intelligence supérieure est arrivée* », « *A320, son cerveau sort du nôtre... Aerospatiale : l'entreprise qui dépasse l'imagination* » et d'autres formules du même tonneau.

**Le nouvel A320.
Une intelligence supérieure est arrivée.**

La plus grande somme de technologies aéronautiques nouvelles proposées aux compagnies aériennes et à leurs passagers depuis la naissance de l'avion à réaction.

Airbus Industrie

**A320, SON CERVEAU
SORT DU NOTRE.**

AIRBUS aerospatiale

AEROSPATALE: L'ENTREPRISE QUI DÉPASSE L'IMAGINATION.

Il n'était pas rare d'entendre des responsables d'Airbus, en premier lieu Bernard Ziegler, soutenus par les pouvoirs publics, tenir des propos tels que « *les ordinateurs des Airbus corrigent les erreurs des pilotes* », « *l'A320, ma concierge peut le piloter* », « *on ne demande pas à un pilote de savoir ce qu'il y a dans son Airbus de la même manière qu'on ne demande pas à un chauffeur de taxi de savoir ce qu'il y a sous le capot de son véhicule* », « *le cerveau des Airbus remplace celui des pilotes* »...

Quelques brillants commentateurs des médias ont même écrit : « *L'équipage pourrait être composé d'un pilote et d'un chien. Le pilote pour nourrir le chien. Le chien pour mordre le pilote si celui-ci veut toucher à quelque chose.* ».

MES INQUIETUDES DES ANNEES QUATRE-VINGT

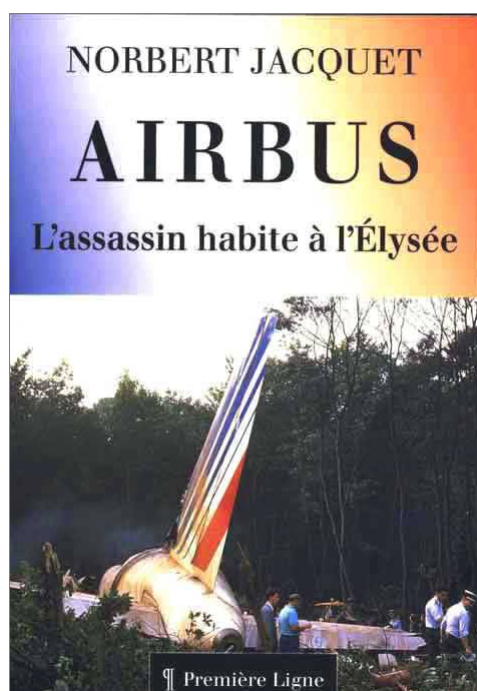
Après une période difficile dans les années cinquante et soixante l'aviation française était devenue une des plus sûres du monde, si ce n'est la plus sûre avec Qantas. Mais des clignotants se sont allumés.

Extrait du quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 : « *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* ».

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

aine 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-



LIVRE PARU AU DEBUT SEPTEMBRE 1994

La lecture des premiers chapitres de mon livre paru en 1994 est par ailleurs édifiante. J'ai tout simplement annoncé le crash de Habsheim survenu le 26 juin 1988. Les documents de l'époque le prouvent. Ce livre est téléchargeable gratuitement au format PDF à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>

NB. Le titre peut surprendre, voire choquer, mais à ce moment sortait le livre de Jean Montaldo « Mitterrand et les 40 voleurs ». En outre, tout ce que j'expose dans mon livre correspond à la réalité et justifie pleinement son titre.

TF1, EMISSION DE TELEVISION « CIEL, MON MARDI ! », 2 MAI 1989



Extraits (6 minutes) sur YouTube et Dailymotion :

<https://www.youtube.com/watch?v=8FjUc9agYXU>

http://www.dailymotion.com/video/x58xxe_airbus-syndicats-de-pilotes-et-norb_news

Emission complète (27 minutes), fichier WMV en lecture directe ou téléchargeable :

<http://jacno.com/vdo/ciel-mon-mardi.wmv>

C'était une fameuse émission hebdomadaire à l'époque, animée par Christophe Dechavanne. Une émission-phare, parmi les plus regardées, dont tout le monde parlait le lendemain (il n'y avait à cette époque que cinq chaînes, dont une payante sur abonnement, la sixième, M6, chaîne musicale, commençant à peine à développer son réseau). L'émission de Dechavanne était en direct, ce qui évite toute suspicion de manipulation ou de censure.

Christophe Dechavanne précise que, invitées à cette émission, la direction d'Air France et la Direction générale de l'aviation civile ont décliné l'invitation. Il en fut de même avec Claude Béchet, président de la commission d'enquête sur le crash de Habsheim. Seuls présents : Jean-Pierre Coffe, des victimes, Xavier Barral, vice-président national du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), majoritaire, et moi. Barral a confirmé à l'antenne qu'il représentait également... la direction d'Air France, à la demande de celle-ci ! Durant l'émission Xavier Barral n'a pu que me féliciter : l'exposé des raisons de ma situation « médicale » et professionnelle ne souffrait aucune contestation. Et lorsque j'ai dénoncé les défauts de l'Airbus et la malhonnêteté des enquêteurs officiels, il n'a pu qu'approuver : « *Norbert a raison sur l'accident de Habsheim et sur l'A320. Norbert a fouillé beaucoup de choses. Il a trouvé pas mal de choses intéressantes* ». Et il conclura, quelque peu contrarié, que « *Norbert le dénonce beaucoup plus brillamment que nous, c'est sûr* ».

A la question de conclusion de l'animateur j'avais répondu en ces termes : « ***Le transport aérien reste sûr parce qu'on vit encore sur un acquis, mais on a tout lieu de craindre qu'il en sera différemment dans les années qui vont suivre. C'est la raison pour laquelle il appartient aux pilotes qui, finalement, sont les garants de la sécurité à bord -d'une part parce qu'ils sont à bord, d'autre part parce qu'ils sont techniciens-, je pense que c'est à nous, pilotes, de tirer la sonnette d'alarme actuellement.*** ».

C'était bien sûr l'évolution en France qui m'inquiétait en premier lieu.

.J...

ET MAINTENANT ?



Retrouvez de vraies sensations de vol avec le mini-manche du futur

Bien souvent, lorsqu'on pense au pilotage d'un avion, la première image qui vient à l'esprit est celle du pilote actionnant le manche de l'appareil. Descente, montée, virage, de vraies sensations de vol. Dans la réalité, avec un mini manche passif, si les pilotes de ligne donnent bien des ordres au joystick, ils n'ont pas de retour direct des efforts de l'avion. Aujourd'hui, grâce à son mini-manche actif, ou « side-stick unit » (SSU), Safran Electronics & Defense réconcilie les deux mondes ! En faisant la synthèse de la mode ancienne, à base de tringlerie mécanique reliant le manche du pilote à celui du copilote, et du tout électrique, à l'origine de la mise au point des mini-manches passifs, le SSU, grâce à la simulation des lois d'effort, permet au pilote de retrouver de vraies sensations de pilotage. Pour passer à l'étape de mise en pratique, l'équipe à l'origine de la conception du SSU a choisi de confronter son innovation à des professionnels chevronnés. Retour sur les premières impressions de ceux-ci.



Extrait d'une publication de la société Safran

Safran, entreprise française, le plus important fournisseur habituel d'Airbus (avions civils), met en cause l'avionneur européen, s'agissant des **commandes de vol** et, explicitement, de la **sécurité des vols**. Ce n'est pas un coup de couteau dans le dos, mais quand même un bon coup de gourdin sur la tête. Extraits de sa présentation de ses mini-manches actifs :

« Les pilotes d'Airbus, constructeur qui a depuis longtemps passé le cap des commandes de vol électriques tout en restant sur un mini-manche passif, sont particulièrement sensibles à toutes les fonctionnalités du SSU qui permettent d'avoir [...] »

« Certaines fonctions permises par le SSU décrites ci-dessous sont à même de faire évoluer les philosophies de pilotage liées aux commandes de vol de première génération, fruit de compromis liés aux limites techniques de l'époque. »

« L'un des principaux avantages du SSU réside tout particulièrement dans le couplage gauche-droite [...] »

Après d'autres remarques visant Airbus, Safran conclut par un dernier caillou dans le jardin toulousain :

« En résumé, le SSU a fait l'unanimité chez les pilotes testeurs qui le jugent "*bluffant de réalisme tout en apportant des éléments supplémentaires de sécurité*" selon les termes de Maxime Nomico, pilote Airbus dans une grande compagnie française. Ils espèrent donc voir ce nouveau système devenir le standard de l'aéronautique civile. »

Source Safran : <https://www.safran-electronics-defense.com/fr/media/retrouvez-de-vraies-sensations-de-vol-avec-le-mini-manche-du-futur-20161006>

Airbus se retrouve tout seul avec ses mini-manches « boîtes à ressort Nintendo » non couplés, sans retour d'effort et invisibles d'un pilote à l'autre. Airbus se retrouve tout seul avec ses manettes de poussée à crans fixes. Airbus se retrouve tout seul avec tous ses logiciels des systèmes vitaux d'une complexité aussi inutile qu'accidentogène parce qu'ingérables en situation difficile et qui peuvent en outre prendre parfois la maîtrise totale de l'avion sans que les pilotes puissent s'y opposer. Jusqu'à la catastrophe : Habsheim, Bangalore,... Toulouse,... Toulouse (bis),... Perpignan, AF447, QZ8501...

En tout état de cause **des vies humaines sont très inutilement en danger.**

QUE VONT FAIRE LES INSTITUTIONS ?

Elles feraient bien de s'interroger à la lecture des quelques faits rappelés ci-dessus et ci-dessous et de ce qu'on trouve dans la bibliothèque dont le lien figure en dernière page.

« TOUT ME DONNE RAISON... ET CA CONTINUE ! »

Ce qui précède concernant Airbus et le fait que « tout me donne raison sur tout » (et ce n'est pas fini !) dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire depuis plus de trente ans est à ajouter à un précédent fichier au format PDF (18 pages - 1,48 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/tout-me-donne-raison-et-ca-continue-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

A compléter avec la **déroute avouée dans le domaine militaire** (page Web HTM / HTML classique) :

<http://norbert-jacquet.jacno.com/eads-drones-le-drian-airbus-zero-pointe-pour-la-france/>

Tout cela est à méditer à la lumière de l'histoire de l'aviation. L'impasse dans laquelle Airbus manifestement se trouve pourrait se transformer en tombeau. Quelques rappels utiles de l'histoire de l'aviation figurent dans un fichier au format PDF (8 pages - 514 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/histoire-de-l-aviation-rappels-utiles-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

JUSTICE ET CORRUPTION

Fugitif depuis 2012 ! Malgré une plainte pour subornation de témoin, j'ai passé le quinquennat de Hollande en cavale. Tout le monde peut en comprendre les motifs « nord-coréens » (PDF - 21 pages - 754 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/licra-subornation-de-temoin-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>



Quel est le rôle d'Alain Bauer auprès d'Airbus ? Des faits intéressants sont rappelés dans « *Bienvenue Place Beauvau* », le livre qui a déclenché un séisme, entraînant même quelques lettres de hauts magistrats. Je les ai repris dans un très court PDF (2 pages - 108 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/alain-bauer-le-raspoutine-de-valls-norbert-jacquet-28-avril-2017.pdf>

Rue des Italiens à Paris, le parquet national financier (procureure Eliane Houlette) et des magistrats du pôle financier du tribunal de Paris (Renaud Van Ruymbeke, Aude Buresi, Serge Tournaire et Stéphanie Tacheau) ont été informés (PDF - 12 pages - 466 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/securite-aerienne-et-corrupcion-norbert-jacquet-17-mai-2017.pdf>

FRANCOIS HOLLANDE : IRRESPONSABLE ?

Une délégation de l'association des familles de victimes du crash de l'Airbus d'EgyptAir, vol MS804, avait 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 indique que rien n'a été entrepris en la matière durant son quinquennat. La France reste prête à assurer... Elle est prête, mais elle attend. Elle ne fait rien. Peut-être attend-elle, pour s'y mettre, la survenance de quelques crashes inutiles qui auraient dû être évités ?

En fait il n'en est rien. La France ne reste pas inactive. Au contraire, elle met le paquet. Elle fait rechercher pour le jeter en prison celui qui dit la vérité et qui aide les familles de victimes dans la plus extrême douleur après avoir perdu un être cher ou plusieurs ! 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), me fait encore et toujours rechercher pour m'enfermer. Au mépris de la vie humaine. En effet, si on m'avait écouté au lieu de continuer à me détruire et à tenter de me discréditer, des vies humaines auraient été épargnées. Par centaines. Et ce n'est pas fini ! Tous les documents utiles complémentaires pour en juger figurent dans la bibliothèque dont le lien est indiqué page suivante.

./...

FAUT-IL EN CONCLURE « TOUS POURRIS » ?

La formule est facile et son emploi sans retenue serait stupide, mais les faits, qui sont têtus, pourraient bien amener quelques contestataires à affirmer preuves en main que la France exhale dans ces affaires un léger fumet de « tous corrompus et tous criminels ». Et en prime « tous crétins » ?

En tout état de cause, des vies humaines sont très inutilement en danger.

BIBLIOTHEQUE

Tous les documents utiles complémentaires sur les éternels mensonges dans les enquêtes relatives aux accidents et incidents graves et sur leurs conséquences figurent dans des dossiers accessibles à partir d'une bibliothèque disponible sur le Web (PDF, moins de 200 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/bibliotheque-norbert-jacquet.pdf>

NOTA BENE CONCERNANT LA BIBLIOTHEQUE

Ce qu'on trouve sur le Web peut disparaître. N'hésitez pas à télécharger / sauvegarder tous les PDF successifs que vous découvrirez (les plus récents sont les plus « fignés » et les plus percutants). De nombreuses vidéos sont également téléchargeables (1). N'hésitez pas à faire circuler tout cela. Vous œuvrerez ainsi, et c'est **le seul objectif poursuivi**, dans l'intérêt des familles de victimes et dans celui de la sécurité aérienne... et aussi, c'est indispensable, pour **protéger ceux qui agissent dans ce sens**. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

(1) Une page Web classique HTM / HTML présente les liens vers les vidéos téléchargeables :

<http://jacno.com/vdo/docu-airbus-crash.htm>

POST-SCRIPTUM

Jean-Michel Hayat, président du tribunal de grande instance de Paris, avait pris des engagements dans un courriel du 10 décembre 2014. Ces engagements sont restés lettre morte. C'est à lire dans un PDF où figure l'échange de courriels (6 pages - 358 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/en-attente-v8-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

* * *