



[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](#)

## MELENCHON, JUSTICE ET CRASHS AERIENS

Dans des affaires financières sans grande importance, dont les seules victimes ne pourraient être que des organismes publics, le parquet de Paris a annoncé hier, 9 novembre 2018, qu'il ouvrirait deux informations judiciaires visant Jean-Luc Mélenchon et ses amis après une enquête préliminaire « musclée » (15 perquisitions, 21 auditions...). Mais qu'en est-il des enquêtes sur les catastrophes aériennes, notamment l'AF447 Rio-Paris ? La sécurité aérienne ? Les familles de victimes dans la plus extrême douleur ?

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.**



En suite du crash Lion Air JT610 (189 morts) on peut lire dans quelques médias : « *En parallèle, la FAA, le régulateur américain aérien, a ordonné aux opérateurs de 737-8 et 737-9 à travers le monde, de procéder "immédiatement" à la révision préconisée par l'avionneur parce que le défaut détecté peut entraîner une perte d'altitude et les pilotes pourraient rencontrer de graves difficultés à garder le contrôle de l'appareil* ». Et il y en a beaucoup plus à retenir de cette dépêche de l'AFP :

<https://www.journal-aviation.com/actualites/41396-boeing-reconnait-qu-un-capteur-pourrait-etre-en-cause-dans-le-crash-en-indonesie>

Il convient de lire chaque paragraphe, chaque ligne, chaque mot du contenu de cet article et de comparer à un PDF du 7 octobre 2018 disponible en ligne dont il convient de bien lire avec la même rigueur chaque paragraphe, chaque ligne, chaque mot de ses quatre premières pages (PDF - 12 pages - 909 Ko) :

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

Les deux crashes (AF447 et Lion Air) présentent des différences très importantes, mais la comparaison que je viens de présenter confirme que les mesures 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 et que toute négligence en la matière se paye tôt ou tard par un crash. Ou plusieurs si aucune mesure n'est prise.

Il n'est peut-être pas inutile de lire/relire « **un sans-faute remarquable (et ce n'est pas fini)** » du 2 octobre 2018 (PDF - 12 pages - 900 Ko) :

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

Et aussi « **si cela peut servir...** » du 26 août 2017 (PDF - 33 pages - 1,81 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/si-cela-peut-servir-norbert-jacquet-26-aout-2017.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 7 du présent PDF ou rechercher dans un moteur avec **hayat af447** ou **engagements hayat** ou d'autres mots-clés choisis).

### La suite du présent PDF

Page 3 : ..... quelques images pour toucher du doigt

Pages 4 à 6 : des précisions sur ma vie.

Page 7 : ..... **ma sécurité personnelle** (trois PDF à mettre de côté, « pour le cas où »).

Page 8 : ..... François Hollande... champion ! (et Manuel Valls et quelques autres).

Page 9 : ..... encore un peu sur François Hollande.

Page 10 : .... corruption générale et sécurité aérienne (des faits et des interrogations).

./....

## 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 montré la voie  
Bonne nuit,  
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 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>

## LES DERNIERES INFORMATIONS (AU 04/11/18)



**Chantal Arens (G) et Catherine Champrenault**

Sur une page du **20 octobre 2018** :

<http://jacno.com/prov/melenchon-hollande-macron-molins-plenel-champrenault.htm>

Un courriel du **22 octobre** à Catherine Champrenault, procureure générale de Paris, dans un fichier PDF de 6 pages (675 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/catherine-champrenault-securite-aerienne-norbert-jacquet-23-octobre-2018.pdf>

L'exemple de Florence de Changy, journaliste correspondante du Monde en Asie-Pacifique, dans un PDF du **29 octobre** (9 pages - 823 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/florence-de-changy-et-jean-luc-melenchon-norbert-jacquet-29-octobre-2018.pdf>



**Jair Bolsonaro, président élu du Brésil**

Sur une page du site *antipour.com* du **1<sup>er</sup> novembre 2018** :

<http://antipour.com/a/jair-bolsonaro-et-la-democratie-en-france-crashs-aeriens.htm>

Le journaliste Yann Philippin et Mediapart dans un PDF du **4 novembre 2018** (10 pages - 884 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/psg-qatar-mediapart-philippin-corruption-norbert-jacquet-4-novembre-2018.pdf>

## 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



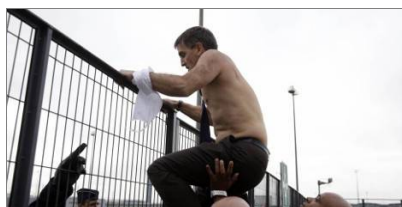
Le 7 octobre 2015, devant tout le Parlement européen, François Hollande s'est adressé à Marine Le Pen, dénonçant la volonté de la présidente du FN « *de sortir de l'Europe, de sortir de l'euro, de sortir de Schengen et même, si vous le pouvez, de sortir de la démocratie parce que parfois, en vous entendant,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



## 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.

/...

# 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 (médiat 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.

## 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 ?