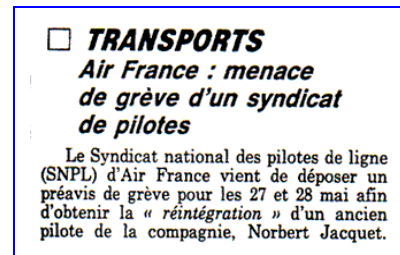


[Web général](#)[Vidéos](#)[Images / Documents](#)

# MAIS QUI VA COMPRENDRE ?



*Le Monde*, 26 janvier 2024

Dépêche Reuters : <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/us-lawmakers-ask-if-faa-found-persistent-quality-lapses-boeing-letter-2024-02-02/>

Communiqué du Congrès : <https://transportation.house.gov/news/documentsingle.aspx?DocumentID=407203>

Aux Etats-Unis l'opération Mains propres commencée il y a cinq ans se poursuit.

En Europe une poignée de magistrats français qui se sont érigés en cadors de l'aéronautique, spécialistes de la sécurité aérienne, continuent à falsifier les enquêtes sur les crashes aériens. Ils continuent à entretenir des réseaux de corruption, à escroquer les familles de victimes de catastrophes, à détruire celles-ci à petit feu et à s'acharner contre moi. Les médias sont complices.

Mes dossiers montrent que par la faute, principalement, du Syndicat de la magistrature (celui du « mur des cons »), associé à un syndicat de journalistes, la France est devenue une véritable république bananière. *Le Monde* offre un bel exemple du comportement des médias dans ces dossiers. La corruption fait des ravages.

Ils sont une soixantaine au *Monde* à bien savoir ce que je dénonce (la corruption dans les enquêtes sur les crashes aériens et ses conséquences meurtrières), mais ils n'en ont cure. Ils savent que j'ai écrit au Conseil supérieur de la magistrature pour signaler des fautes gravissimes commises par des magistrats, notamment ceux du Syndicat de la magistrature, et ils connaissent la réponse qui m'a été faite. Elle est sur le Web :

<http://jacno.com/prov/le-conseil-superieur-de-la-magistrature-et-la-securite-aerienne.htm>

**Ils savent !** Au *Monde*, à l'AFP et dans d'autres rédactions ils savent que...

./...

# CRASHS AERIENS : LA PLANETE M'A DONNE RAISON

J'ai démontré que des industriels de l'aéronautique et des dirigeants de compagnies aériennes, confrontés à un incident ou un accident, ont la fâcheuse habitude de mentir, souvent grossièrement, et de falsifier les faits avec l'accord des administrations de tutelle chargées des enquêtes de sécurité. J'ai mis en ligne toutes les preuves de ces malversations.

Le régulateur américain FAA (avec la confirmation du Congrès) et l'européen EASA ont en outre admis avoir fait preuve de légèreté et de complaisance à l'égard des avionneurs. J'ai regroupé et mis en ligne tous les documents utiles sur ces aveux.

J'ai de surcroît démontré que des magistrats français participent aux falsifications des enquêtes et que l'AFP et les médias français dans leur ensemble sont parfaitement informés de ces crimes, certains journalistes ne se privant pas de soutenir activement les criminels. Toutes les preuves de ces agissements, tant pour ce qui concerne la justice que l'AFP et les médias, ont été publiées sur le Web depuis des années par mes soins.

On ne compte pas les faits qui me donnent raison depuis les années quatre-vingt, époque où un avionneur prétendait qu'avec sa nouvelle technologie les pilotes ne servaient plus à rien et que l'avion de ligne sans pilote arriverait dans les années suivantes ("*dans dix ans*" affirmaient des dirigeants de ce constructeur dès l'année 1983). On en est loin. Peut-être même très loin. Les industriels ne l'envisagent pas pour la prochaine génération d'avions et ils ne cachent pas que leurs recherches actuelles visent à laisser au pilote la place de maître à bord, **en lui en donnant les moyens, tant matériels (conception des systèmes) qu'intellectuels (formation et entraînement)**, quelles que soient les aides apportées par les automatismes.

## Ceux qui se plaignent de subir des pressions

Parmi eux, rares sont ceux qui m'ont apporté un quelconque soutien, de quelque manière que ce soit. Ceux qui l'ont fait ont fini par céder aux pressions, à l'exception de quelques-uns qui ont résisté discrètement (je tais les noms pour leur éviter les ennuis). Certains, acceptant la carotte après le bâton, ont même consenti à participer à la curée pour m'enfoncer. Tous les documents utiles concernant le comportement écoeurant de ces gens ont été publiés sur le Web. Michel Asseline (crash de Habsheim en juin 1988), faux-jeton dès le premier jour, en est un bel exemple et le premier chronologiquement, se plaignant d'être banni mais agissant méticuleusement, pendant des années, pour saboter ce que je faisais. Mon livre, publié en septembre 1994, et les documents mis en ligne depuis dix-neuf ans concernant Asseline sont sans appel sur sa duplicité.

./...

## Années quatre-vingt : le commencement de mes « ennuis »

Quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 (extrait) : « En 1985 déjà,... »

### 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-

Dépêche AFP du 31 juillet 1988 dans le *Quotidien de Paris* du lendemain, 1er août (extrait)

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,

./...

## TF1, émission « Ciel, mon mardi ! », 2 mai 1989

« Je pense que c'est à nous, pilotes, de tirer la sonnette d'alarme »

J'ai ensuite confirmé mes craintes, entre autres au cours de l'émission « Ciel, mon mardi » du 2 mai 1989. 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 que cinq chaînes à cette époque, dont une payante). Emission en direct, ce qui évite toute suspicion de manipulation ou de censure.



A la question de conclusion de l'animateur j'ai 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.** »

Lien vers la vidéo de l'émission (27 minutes) au format WMV (lecture directe ou téléchargement) :

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

### Dans mon livre

La lecture des premiers chapitres de mon livre publié en 1994 est édifiante. J'avais tout simplement annoncé le crash de Habsheim. Les documents de l'époque le prouvent. Ce livre est téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>

## Un peu plus (jusqu'en 1992)

Des articles de presse dans un PDF de 21 pages (1,51 Mo) qui date un peu :

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

## Actuellement (et à venir)

Une page publiée ce jour, 4 février 2024 :

<http://jacno.com/prov/toujours-personne-pour-comprendre-securite-aerienne.htm>

**Avec actualisations**, une page complétée à chaque nouvel événement significatif :

<http://jacno.com/insu.htm>

**Avec actualisations moins fréquentes**, une page qui présente l'ensemble des points essentiels :

<http://jacno.com/bananeraie.php>

\* \* \*