



[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](#)

AERIEN : OMERTA ET FALSIFICATIONS (SECURITE AERIENNE)



Date de l'image : mai 2018 © 2019 Google

A gauche : Dugny, cité l'Eguiller le long du mur d'enceinte de l'aéroport du Bourget - A droite : entrée, porte K

J'ai commencé l'histoire par une image (image Google, mai 2018) pour situer mon enfance à Dugny, dans les années cinquante.

Depuis cette époque...

. / ...

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 tout en haut la base aéronavale en fin de construction, puis 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 l'UAT et de la TAI, l'aérogare (parallèle à la « Route de Flandre », RN 2) et six 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 dans la marmite à ma naissance en 1950. A Dugny, enclavé 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 à mon encontre des méthodes abjectes 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>

UN BEL AVEU DE JEAN PINET (EX-AIRBUS)

« Il y a 40 ans, nous avons fait l'erreur de penser que les automatismes et les procédures allaient résoudre tous les problèmes »

ACF - CONCORDE - FACTEURS HUMAINS - PINET

En recevant la Grande médaille de l'Aéro-club de France, Jean Pinet, le pilote d'essais qui fit franchir le mur du son pour la première fois à Concorde (1er octobre 1969), a délivré un discours sur l'évolution du métier de pilote de l'aviation de transport d'une incroyable lucidité.

12.02.2019 par [GIL ROY](#)

Ce qui concerne cet aveu de Jean Pinet figure dans un PDF (3 pages - 244 Ko)

<http://franceleaks.com/hollande/le-bel-aveu-de-jean-pinet-ex-airbus-norbert-jacquet-16-fevrier-2019.pdf>

Cet aveu intervient après diverses conclusions un peu partout dans le monde, entraînées par le crash du Boeing 737 MAX en Indonésie le 29 octobre 2018 :

<http://jacno.com/prov/lhistoire-de-laviation-ma-donne-raison.htm>

./...

LE FAUX : UNE SPECIALITE AERIENNE

Pages 5 et 6 du présent PDF : ces vraies fausses licences de pilote de ligne ne rappellent-elles pas le vrai faux passeport d'Yves Chalié dans l'affaire Carrefour du développement ?

« Minute » du 21 février 1996 (article publié en Une)

Le Scandale de l'Airbus D'Habsheim

Un nouveau mystère !

Michel Asseline, aux commandes le 26 juin 1988 de l'Airbus A 320 qui s'écrasait à Habsheim, faisant trois morts, aurait-il été victime de la part des autorités d'une tentative de corruption, pour assumer seul toutes les responsabilités et blanchir l'avion ? Une vraie fausse licence semble le prouver !

Rappel des faits : trois mois après l'accident, alors que l'enquête judiciaire débute, la commission de discipline de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) retire à Michel Asseline sa licence pour une durée de huit ans, sanction confirmée le 29 septembre 1988 par le ministre des Transports Michel Delebarre. Asseline doit donc remettre sa licence aux autorités. Par la force des choses, il en est dispensé : sa licence a en effet brûlé dans l'accident... ce qui est confirmé dans un courrier adressé par Claude Frantzen, membre de la DGAC, à la Federal Aviation Administration américaine, s'interrogeant sur la situation juridique de l'intéressé : « La licence de monsieur Asseline ayant brûlé dans l'accident, de ce fait il n'était de toute façon plus en possession de celle-ci. »



La vraie fausse licence de Michel Asseline qui lui fut remise par un haut fonctionnaire de l'Aviation civile quelques jours après sa suspension.



Or c'est faux, Asseline était en possession d'un duplicata de cette licence, avec tous les tampons nécessaires, datée du 25 mai 1988, un mois avant l'accident, donc antidatée ! A quoi pouvait lui servir ce morceau de papier officiel ? A se recaser plus facilement à l'étranger...

française qui, en octobre 1988, m'a remis cette vraie fausse licence. Ça reflétait apparemment la volonté du gouvernement français de me faciliter la tâche dans un éventuel reclassement à l'étranger.

Mais c'était sans doute un piège pour me faire accuser de faux et d'usage de faux. Je ne me suis jamais servi de ce duplicata... »
La balle est désormais dans le camp de la DGAC. ☐

Pas claire, l'aviation civile !

Est-ce la DGAC qui se serait prêtée à ce jeu ou Asseline qui serait un faussaire ? Joint au téléphone, ce dernier nous a donné sa version des faits : « C'est un haut fonctionnaire de l'aviation civile

Quand Maurice PAPON utilise le passeport d'un ami, GUIGOU intervient publiquement. Pour de fausses licences de pilote de ligne... aucune réponse.

Quand un passager trisomique ou obèse a un problème d'embarquement, GAYSSOT intervient publiquement (en plein mois d'août, depuis Béziers où il est en vacances). Pour de fausses licences de pilote de ligne... silence.

(J'attends toujours une réponse du gouvernement sur ces faux.)

« Minute » du 28 février 1996

SCANDALE DE L'AIRBUS D'HABSHEIM (SUITE)

Une seconde vraie fausse licence !

« Minute » révélait la semaine dernière que le commandant de bord Michel Asseline (suspendu le 29 septembre 1988 pour une durée de huit ans par le ministre des Transports Michel Delebarre suite à la catastrophe de Habsheim) avait bénéficié, à l'insu ou avec la complicité de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), d'un vrai faux duplicata de sa licence, antidaté du 25 mai 1988, pour lui permettre de se recaser à l'étranger... Or il existe un second vrai faux duplicata, également antidaté du 25 mai 1988 !

Pourquoi cette multiplication de duplicatas ? Tout simplement parce que les faussaires semblent s'être emmêlés les pinceaux. Le faux que nous publions aujourd'hui porte en effet la signature de Bernard Palayret... Or c'est ce même Bernard Palayret

Deux vraies fausses licences pour le prix d'une ! Le duplicata signé par Bernard Palayret, un haut fonctionnaire de l'aviation civile, aurait dû en effet être détruit...

Document de l'Etat (N°) : ASSELINE
 Prénoms (N°) : Michel
 N° de la photo de permis : 05-05-4944
 Période de validité : Perm. 15
 Nationalité (N°) : Française
 Domicile (N°) : 5

Défini à Paris le (N°) 25-06-69
 Signature du titulaire : Michel Asseline
 Pour le Ministère : B. PALAYRET
 Directeur Général de l'Aviation Civile

Document de l'Etat (N°) : ASSELINE
 Prénoms (N°) : Michel
 N° de la photo de permis : 05-05-4944
 Période de validité : Perm. 15
 Nationalité (N°) : Française
 Domicile (N°) : 5

Défini à Paris le (N°) 25 Juin 1988
 Signature du titulaire : Michel Asseline
 Pour le Ministère : Jean-Yves
 Directeur Général de l'Aviation Civile

qui, le 29 septembre 1988, avait signifié sa mise à pied à Michel Asseline. Que le nom de la même personne apparaisse à la fois sur la lettre de sanction et sur la vraie fausse licence était vraiment trop gros...

D'où la nécessité d'un

second faux, c'est ce qu'explique Michel Asseline : « Trouvant sans doute la signature du haut fonctionnaire [Palayret, NDLR] trop voyante, car cette même signature était déjà apposée au bas du document me communiquant la décision du ministre de suspendre mes licences professionnelles, un fonctionnaire, que j'appellerai M. X, me demandait par téléphone de détruire la première vraie fausse licence et m'en remettait une nouvelle, toujours duplicata daté du 25 mai 1988, mais avec une autre signature et une autre photographie. »

Sur ordre de qui ? « Il est invraisemblable que M. X ait risqué la cour d'assises pour complicité d'établissement de faux en écriture publique. Il était certainement couvert à l'échelon supérieur et pour moi cette "faveur" sentait très mauvais. Je décidais

donc de ne pas détruire la première et me retrouvais en possession de deux vraies fausses licences, dont je ne me suis jamais servi, ne désirant pas être accusé de faux en écritures publiques, ce qui était peut-être d'ailleurs le but final des personnalités ayant couvert M. X ! »

Et, depuis huit ans, Michel Asseline attend qu'on lui restitue sa vraie licence. Le nouveau ministre des Transports de Bernard Pons, à qui il a demandé à bénéficier de l'amnistie présidentielle, lui a répondu qu'il n'en était pas question tant que l'affaire du crash de Habsheim n'aurait pas été jugée par la justice. Ce qui, bien que l'accident remonte au 26 juin 1988, ne semble pas être pour demain... Il y a des affaires que l'Etat a intérêt à étouffer.

O.F.

Au moment de la parution de ces articles l'instruction pénale sur le crash de Habsheim n'était pas close. En effet, l'avis de fin d'information a été notifié aux parties par le juge François Guichard en mars 1996. L'ordonnance de clôture avec renvoi devant le tribunal correctionnel a été prise par ce même juge en juin 1996.

J'ai envoyé ces articles dès leur parution, l'un puis l'autre, avec quelques commentaires, au juge Guichard et à René Pech, procureur de Colmar chargé du dossier au parquet. Ces magistrats ont regardé au plafond et fait semblant de ne rien voir. J'ai par la suite continué à diffuser ces articles. Sans effet.

Après les législatives anticipées de 1997 suivies de la nomination de Lionel Jospin comme Premier ministre, j'ai envoyé ces articles avec quelques commentaires à Matignon et dans les ministères intéressés (Justice avec Guigou et Transports avec Gayssot). On m'a jeté en prison à la suite d'une dénonciation mensongère émanant du juge Guichard, de la bâtonnière de Paris Dominique de la Garanderie et d'Airbus : six mois de détention provisoire (quatre mois maximum prévus par le code de procédure pénale, plus deux mois supplémentaires exceptionnels) sans aucun acte d'instruction. Dans le seul but de me détruire.

Comme ce ne fut pas suffisant, la justice m'a ensuite envoyé directement de la prison en unité psychiatrique pour malades difficiles où les conditions de vie répondent à la définition de la torture (violence au quotidien, excréments sur le visage etc.).

Précision : je ne suis d'aucune manière à l'origine de ces deux articles de Minute. Je les ai découverts à leur parution (on me les a signalés).

J...

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>

./...

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 (médias 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.

* * *