



[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](#)

# AIR FRANCE-KLM : BIENVENUE MONSIEUR SMITH !



Benjamin Smith, le nouveau patron (CEO) d'Air France-KLM, poussé puis félicité par l'exécutif français, a été présenté comme un grand connaisseur de l'aérien. C'est la raison officielle de ce « choix canadien ». Nul doute que M. Smith a entendu parler d'un drame qui a coûté la vie à 228 personnes. Un Airbus 330 d'Air France tombé dans l'Atlantique. Nul doute que, quelles que puissent être les éventuelles lacunes de M. Smith dans cette affaire, les apparatuschiks de l'aérien français actuellement à la direction d'Air France-KLM, au premier rang desquels Frédéric Gagey, Franck Ternier et Gilles Gateau, communiqueront à leur nouveau patron toutes les informations utiles sur les gros mensonges d'Etat dans les enquêtes sur cette tragédie actuellement à l'instruction au pôle accidents collectifs du TGI de Paris.

**TRANSPORTS**

Le 27 et le 28 mai

**Des pilotes d'Air France  
font grève pour  
demander la réintégration  
d'un des leurs**

Grand connaisseur de l'aérien, M. Smith a peut-être même entendu parler d'une grève (oui, une grève !) menée par le SNPL (oui, le tant décrié SNPL !) en 1992. Une grève qui sort de l'ordinaire.

Au sujet de cette grève un PDF « farci » de documents avec des liens vers des émissions de télévision, etc. est disponible sur le Web (21 pages - 1,51 Mo) :

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

Cette grève, lancée par le syndicat majoritaire SNPL, fut la seule grève spécifique aux pilotes d'Air France dans une période de dix ans. C'est, depuis 1974 (grève au soutien de Georges-Henri Satgé), **la seule grève au soutien d'un pilote**. Avec quelques différences. La grève de 1974 pour Satgé ne concernait qu'un simple licenciement, avec préavis à la direction d'Air France. La grève de mai 1992 me concernant avait pour objet de dénoncer le retrait de ma licence de pilote de ligne par l'Etat. Le préavis a été adressé au ministre chargé des Transports. La présidence de la République, François Mitterrand étant président, a été tenue informée (voir ce qui concerne Jean-François Gueullette dans le PDF dont le lien figure en page précédente).

**A-t-on vu souvent dans l'aérien une grève, avec préavis au ministre, menée dans une des plus importantes compagnies mondiales, porte-drapeau de son pays, au soutien d'un pilote à qui l'Etat a retiré son métier pour délit d'opinion sur la sécurité aérienne et délit d'activité syndicale ? A ma connaissance, le cas est unique.** Nul doute que M. Smith sera informé des circonstances de cette grève par les dinosaures de l'aérien français en place à la direction d'Air France-KLM.

### En 1988, le crash de Habsheim



Grand connaisseur de l'aérien, M. Smith ne peut ignorer quelques faits industriels marquants de l'histoire de l'aviation. Les hydravions dans les années trente et quarante, le Comet britannique au sortir de la guerre, le Concorde... (voir en page 4 du présent PDF le lien sous l'intertitre « LE BILAN A LA FIN AOUT 2017 »). Nul doute que les rescapés soviétiques de l'aérien français pallieront les éventuels manques de M. Smith dans ce domaine.

Grand connaisseur de l'aérien, M. Smith ne peut ignorer les différences de choix technologiques majeurs entre l'européen Airbus associé à Bombardier et l'américain Boeing associé à Embraer (c'est l'objet de la suite du présent PDF). Là encore, Messieurs Gagey, Ternier, Gateau...

### Sécurité des vols à Air France



Sans rien avoir à connaître de l'aérien, Monsieur Smith a forcément entendu parler d'une tragédie qui a stupéfié le monde en ce sinistre 5 octobre 2015. Malgré l'attention presque obsessionnelle portée à la sécurité des vols par ses dirigeants, en premier lieu le directeur Frédéric Gagey, la merveilleuse compagnie Air France a été frappée par le plus terrible des drames, Gilles Gateau étant à cette époque à Matignon. Tout est dans un PDF de 12 pages (601 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/gilles-gateau-et-le-dialogue-social-norbert-jacquet-14-juin-2018.pdf>

## La langue française

M. Smith maîtrise la langue française. Il pourra facilement comprendre ces dossiers, qui concernent entre autres divers accidents et incidents d'exploitation impliquant Air France et les compagnies aériennes qui se sont fondues dans la compagnie tricolore. M. Smith vient d'un pays dont la deuxième agglomération, celle de Montréal, est francophone. Il est issu de la compagnie à la feuille d'érable, emblème de son pays, qui a son siège social dans cette métropole québécoise. Ces liens devraient lui permettre de faire très facilement porter sa voix au Canada dans l'éventualité où les médias du pays ouest-européen des droit-de-l'hommistes continueraient à se taire dans des affaires où les morts se comptent par centaines et où les très nombreuses familles de victimes sont purement et simplement escroquées et sciemment détruites à petit feu.

L'écroulement du Pont Morandi à Gênes aidera peut-être M. Smith, les autres dirigeants d'Air France-KLM, l'exécutif français, la justice française et les instances européennes à prendre conscience des conséquences possibles de la persévérance dans l'erreur.

# ANTONIO BRENCICH... ET LE PILOTE QUI EN SAIT TROP

Dans la suite du présent PDF sont exposés 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. En page 8 figure l'état actuel de l'enquête sur le crash du vol AF447 Rio-Paris : une fumisterie. Tout le monde peut le comprendre à la lecture de quelques documents à la portée de tous. On trouve également en cette page 8 d'autres informations sur la situation actuelle et le rôle de quelques protagonistes.



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

L'écroulement du Pont Morandi à Gênes déclenche les polémiques sur le thème de la tragédie annoncée en raison d'un défaut originel de conception, d'une surveillance et d'un entretien déficients, du refus de prendre en compte des avertissements et j'en passe.

Antonio Brencich, 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

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-**

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

## **LE BILAN A LA FIN AOUT 2017**

Les points essentiels, qui montrent que « tout me donne raison sur tout » depuis plus de trente ans (et ça va continuer !), sont exposés dans un PDF qui présente de très nombreux documents. On constate que sur de nombreux points il y a matière à faire plus que s'interroger, notamment pour ce qui concerne les **problèmes de « décrochage » des Airbus, exposés en pages 10, 22, 23, 27 et 28** de ce PDF disponible sur le Web (33 pages - 1,81 Mo) :

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

/...

## **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 the website 'L'USINE NOUVELLE'. The article title is '[En images] Comment Airbus initie une conduite plus manuelle dans les avions'. The text below the title mentions that Airbus is working on the evolution of the Primary Flight Display (PFD) to make the cockpit less automated and more harmonized with other manufacturers favoring manual flight. A video player is visible at the bottom of the article, showing a cockpit view.

**L'USINE NOUVELLE** Partager la page Facebook Twitter

### [En images] Comment Airbus initie une conduite plus manuelle dans les avions

SYBILLE ACOUJANNE AVIATION CIVILE, AIRBUS GROUP, AIRBUS PUBLIÉ LE 26/05/2018 À 10H55

**VIDÉO** Airbus travaille sur l'évolution de l'outil de pilotage appelé Primary flight display (PFD) pour rendre le cockpit moins automatisé. Il planche sur une version harmonisée avec d'autres constructeurs favorisant la conduite manuelle. Leur peur : que les pilotes perdent certains réflexes.

./...

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**

.I...

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>

**J'insiste** : il convient de lire et relire le PDF dont le lien est indiqué en page 4 du présent PDF sous l'intertitre « LE BILAN A LA FIN AOUT 2017 ».

## L'ENQUETE SUR L'AF447 RIO-PARIS

L'enquête sur le crash du vol AF447 Rio-Paris (228 morts) est une fumisterie. Le mot n'est pas trop fort. Tout le monde peut le comprendre à la lecture des documents présentés dans un PDF datant de la fin juin 2018 (15 pages - 935 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-rio-paris-21-juin-2018-norbert-jacquet-21-juin-2018.pdf>

Le fichier PDF dont je viens d'indiquer le lien a été transmis aux trois juges chargés de l'instruction judiciaire, Nicolas Aubertin, Emmanuelle Robinson et Fabienne Bernard (PDF - 17 pages - 977 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/la-france-corrompue-norbert-jacquet-23-juin-2018.pdf>

## FRANCOIS HOLLANDE, LA MAIN DANS LE SAC

François Hollande, la main dans le sac, c'est dans un PDF où il est question d'un livre sur la disparition du MH370 qui révèle un événement à l'Élysée (15 pages - 662 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/francois-hollande-2012-2017-norbert-jacquet-13-aout-2018.pdf>

## LA DIRECTION DES AFFAIRES CRIMINELLES ET DES GRACES

Le PDF concernant François Hollande, dont je vient d'indiquer le lien ci-dessus, a été transmis à la Direction des affaires criminelles et des grâces (Remy Heitz et Nathalie Ancel). PDF (17 pages - 716 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/les-crashs-aeriens-a-la-dacg-heizt-ancel-norbert-jacquet-15-aout-2018.pdf>

## QUELQUES SOUTIENS APEURES

Malgré les moyens mis en œuvre pour faire taire toute contestation je bénéficie de quelques soutiens, un peu apeurés il est vrai (PDF - 36 pages - 1,81 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/ceux-qui-me-felicitent-et-qui-me-donnent-raison-norbert-jacquet-12-mars-2018.pdf>

Dans un PDF du 17 mai 2018 Henri Marnet-Cornus (« HMC ») et des associations de familles de victimes mettent timidement en cause la justice. Ci-dessous, liens vers ce PDF sur le blog de HMC et vers une copie de sécurité (6 pages - 245 Ko) :

<http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/00/00/904312114.pdf>

<http://franceleaks.com/hollande/904312114.pdf>

Article du blog de HMC où celui-ci présente son PDF :

<http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/archive/2018/05/18/west-caribbean-708-l-appel-du-non-lieu-942764.html>

NB. Le crash de Habsheim survenu le 26 juin 1988 n'est pas mentionné dans l'énoncé chronologique de douze accidents figurant dans le PDF de HMC. C'est regrettable dans la mesure où on trouve sur le Web tous les documents que j'ai publiés concernant les falsifications des enquêtes administrative et judiciaire relatives à cette catastrophe et les moyens mis en œuvre à mon encontre. Les crashes survenus depuis juin 2009, actuellement à l'instruction en France, sont pareillement oubliés.

## DES PRECISIONS SUR MA VIE

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 ponte 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.

/...

## LES FAUSSES LICENCES DE PILOTE DE LIGNE

Pages 10 et 11 du présent PDF : ces vraies fausses licences de pilote de ligne ne rappellent-elles pas le vrai faux passeport d'Yves Chaliar 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 !

**M**ichel 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. »



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 antérieure ! A quoi pouvait lui servir ce morceau de papier officiel ? A se recaser plus facilement à l'étranger...

### 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

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



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. □

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...

NOM (N) : ASSELINE  
 Prénoms (P) : Michel  
 Date de naissance (N) : 05-05-1944  
 Lieu de naissance (L) : Paris 15e  
 Nationalité (N) : Française  
 Domicile (D) :  
 Délivré à Paris le (A) : 25-06-69  
 Signature du titulaire : [Signature]  
 Pour le Ministère : [Signature]  
 Directeur Général de l'Aviation Civile : B. PALAYRET

NOM (N) : ASSELINE  
 Prénoms (P) : Michel  
 Date de naissance (N) : 05-05-1944  
 Lieu de naissance (L) : Paris 15e  
 Nationalité (N) : Française  
 Domicile (D) :  
 Délivré à Paris le (A) : 25 Juin 1988  
 Signature du titulaire : [Signature]  
 Directeur Général de l'Aviation Civile : Jean-Yves

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'informer a été délivré aux parties par le juge François Guichard en mars 1996 et 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, qui était chargé du dossier. 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 et la nomination de 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, d'un bâtonnier 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).

## LES MAGISTRATS FINANCIERS

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler que des magistrats financiers sont informés. Des courriels qui leur ont été envoyés sont disponibles sur le Web. Je rappelle l'un de ceux-ci (PDF - 5 pages - 198 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/courriel-au-juge-van-ruymbeke-norbert-jacquet-8-fevrier-2018.pdf>

## MA SECURITE PERSONNELLE

**NB : Les trois PDF dont les adresses URL sont indiquées en bas de la présente page datent un peu. Ils ne prennent pas en compte tout ce que est intervenu dans ces affaires depuis novembre 2017.**

La corruption générale qui sévit en France a pour conséquence la falsification des enquêtes sur les accidents aériens et sur les incidents graves. Au mépris de la sécurité aérienne. Au mépris de la vie humaine. Et au lourd préjudice des familles de victimes qui sont sciemment détruites à petit feu. Quant à ceux qui osent contester, ils sont réduits au silence par tous les moyens. Et cela peut aller loin ! Bien sûr, la France actuelle n'est pas celle de Pétain ni la Roumanie de Ceausescu. Toutefois...

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.** Après deux pages de considérations générales, il livre les preuves du fait que Thibault de Montbrial, avocat de familles de victimes du drame du vol AF447 Rio-Paris, est payé par Airbus pour blanchir l'avionneur toulousain et parvenir à un non-lieu. PDF de 18 pages (881 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/airbus-les-falsifications-et-ma-securite-norbert-jacquet-30-novembre-2017.pdf>

**Le deuxième.** 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 sa création. PDF de 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 troisième.** C'est « la totale » depuis plus de trente ans. Il est brouillon et un 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 cette époque. PDF de 213 pages (11,1 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/les-explications-long-norbert-jacquet-7-mai-2017.pdf>

\* \* \*