



[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](#)

BOEING : UN MILLIARD DANS LA SECURITE

Dépêche Reuters du 6 novembre 2019 :



Reuters : « *Boeing va investir 1 milliard de dollars dans une campagne mondiale pour la sécurité* »

Il est principalement question de la formation et de la compétence des pilotes, de l'interface pilote-machine et de la conception des cockpits. Dépêche Reuters :

<https://www.reuters.com/article/boeing-to-invest-1-billion-in-global-safety-drive-sources-idUSKBN1XG1R8>

Pour ce qui me concerne, l'affaire avait commencé dans les années quatre-vingt :



Extrait de L'Alsace du 16 novembre 1988 : « *En 1985 déjà,...* »

Mes prises de position figurent de manière complète et détaillée dans des articles de presse des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix. Elles furent exposées au cours d'émissions de télévision de cette époque et dans mon livre publié en septembre 1994. A voir dans un PDF d'avril 2017 (21 pages - 1,51 Mo) :

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

L'OACI m'a donné raison (2019)



En 2019 l'OACI m'a donné raison

L'OACI, Organisation de l'aviation civile internationale, a repris ce que je répète depuis le milieu des années quatre-vingt. C'est le fil conducteur de mon livre publié en 1994. Depuis les années quatre-vingt je n'ai cessé de le répéter auprès des médias et au sein des milieux judiciaires dans le cadre des procès abusifs engagés contre moi. Et tout est sur le Web depuis 2004. Ces travaux de l'OACI sont présentés dans un fichier PDF en langue française créé et publié fin août 2019 par l'OACI (PDF - 5 pages - 45 Ko) :

http://franceleaks.com/hollande/wp_296_fr.pdf

L'AF447 Rio-Paris (228 morts)

L'enquête sur ce drame est une fumisterie organisée avec la participation active de l'avocat corrompu de parties civiles Thibault de Montbrial « acheté » par le mis en examen Airbus (PDF - 19 pages - 1,09 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/un-non-lieu-indigne-dune-democratie-af447-norbert-jacquet-17-octobre-2019.pdf>

NB : depuis le 10 octobre 2019 Jean-Michel Hayat est premier président de la cour d'appel de Paris.

Les derniers événements marquants (ordre inversement chronologique)

La semaine du 28 octobre a été riche en événements. Le régulateur américain FAA et les dirigeants de Boeing ont été sévèrement mis en cause à l'occasion d'auditions publiques au Sénat le 29 octobre et à la Chambre des représentants le 30 octobre (Fox News, chaîne d'information en continu la plus regardée aux Etats-Unis, a diffusé ces auditions en direct). Il s'est dégagé de ces événements des conclusions sur les procédures de certification des avions. Je me contente de signaler une dépêche Reuters faisant suite à une réunion internationale au Brésil, dont le titre (« ... *les règlements de certification devront être plus sévères pour tous* ») annonce bien le contenu :



Reuters : « ... *les règlements de certification devront être plus sévères pour tous* »

Chaque paragraphe de cette dépêche reprend ce que je répète depuis les années quatre-vingt ou expose les conséquences de ne pas avoir pris en compte ce que je répète depuis les années quatre-vingt. J'avais prévu et annoncé ces conséquences auprès de l'AFP et des médias français et au sein des milieux judiciaires à l'occasion des multiples procès abusifs engagés contre moi depuis cette époque. Tout est exposé sur le Web depuis la création de mon site il y a quinze ans, en août 2004. Dépêche Reuters :

<https://www.reuters.com/article/after-boeing-crashes-jet-design-rules-to-get-tougher-for-all-idUSKBN1X81FX>

Le 25 octobre on a appris que les sénateurs démocrates américains allaient déposer un projet de loi visant à obliger la FAA à contrôler ce que font les avionneurs s'agissant des **automatismes et de l'interface avec les pilotes**. Dépêche Reuters :

<https://www.reuters.com/article/u-s-senate-democrats-introduce-aviation-safety-bill-after-boeing-max-crashes-idUSKBN1X401S>

Le 25 octobre on a parlé en France, avec des réactions de Boeing, du rapport final indonésien sur le crash Lion Air survenu un an plus tôt le 29 octobre 2018. Quand on sait ce que j'ai écrit après ce crash, publié sur le Web et transmis entre autres à des magistrats et des journalistes, il ne fait aucun doute que, cinq mois plus tard, le 10 mars 2019, 157 personnes dont 9 Français (il y en aurait 10 aux dernières nouvelles) ont perdu la vie en Ethiopie parce que des magistrats français ont refusé de m'écouter, préférant continuer à s'acharner contre moi dans le cadre de la campagne de discrédit qui me vise. Dépêches AFP et Reuters :

<https://www.businessinsider.fr/boeing-737-max-lenquete-indonesienne-sur-le-crash-de-lion-air-pointe-notamment-un-defaut-de-conception/>

<https://fr.reuters.com/article/frEuroRpt/idFRL5N27A2TU>

Et quand on sait ce que j'écris depuis les années quatre-vingt on peut même ajouter que le crash Lion Air ne se serait pas produit si on m'avait écouté.

Le 24 octobre en France Sciences et Avenir a livré des informations intéressantes. Quand on sait ce qu'il se disait et s'écrivait dans les années quatre-vingt sur les pilotes qui ne serviraient plus à rien, appelés à être remplacés par les *Toutotomatik* de chez Airbus dans les dix ans à venir ! Article Sciences et Avenir :

https://www.sciencesetavenir.fr/high-tech/dans-l-aeronautique-l-ia-reste-surtout-au-sol_138515

La Tribune aussi a donné matière en ma faveur. Drones militaires : l'Europe d'Airbus a vingt-cinq ans de retard, et peut-être même plus, sur les Etats-Unis. Pourquoi ? Article La Tribune :

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/negociations-viriles-entre-les-industriels-et-les-etats-sur-le-devis-du-drone-male-europeen-831436.html>

Chaque jour, à la suite de dépêches d'agences, les médias américains et ceux du reste du monde (mais très peu en France) parlent de sécurité aérienne et décortiquent les affaires internes à Boeing et à la FAA. Il serait fastidieux de tout indiquer.

Le 11 octobre un comité réunissant des experts de l'Europe (EASA) et de neuf pays a mis en cause le régulateur américain FAA. Dépêche Reuters en anglais et, plus courte, en français :

<https://www.reuters.com/article/us-usa-boeing-airplane-faa/faa-failed-to-properly-review-737-max-jet-anti-stall-system-jatr-report-idUSKBN1WQ0H8>

<https://fr.reuters.com/article/frEuroRpt/idFRL5N26W10A>

Le 8 octobre Associated Press a diffusé une très longue dépêche qui apporte de l'eau à mon moulin sur les dessous peu ragoûtants de l'aviation. Dépêche Associated Press :

<https://www.apnews.com/5ff095b8b9954b03925410680e8c907d>

Entre le 4 et le 8 octobre. Chaque jour les médias américains, repris un peu partout dans le monde, ont continué à parler de sécurité aérienne. Le cas de Curtis Ewbank, ingénieur chez Boeing qui s'était inquiété et l'avait fait savoir en interne, ce qu'il a révélé, a été évoqué. Ewbank sera entendu par un comité de la Chambre des représentants dirigé par Peter DeFazio. Dépêche Reuters :

<https://www.reuters.com/article/u-s-panel-probing-737-max-seeks-to-interview-boeing-engineer-bloomberg-idUSKBN1WI03D>

L'avocat principal des familles de victimes du Boeing 737 MAX a indiqué qu'il allait faire témoigner Ewbank et, là encore, tous les médias américains en ont parlé. Dépêche Reuters :

<https://www.reuters.com/article/boeing-crash-victims-lawyer-to-see-testimony-from-737-max-whistleblower-idUSKBN1WJ2KE>

L'état au 4 octobre 2019

Il est exposé dans un fichier PDF (7 pages - 496 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/justice-et-crashes-aeriens-stop-norbert-jacquet-4-octobre-2019.pdf>

L'état au 3 septembre 2019

Deux livres ont été publiés au cours de l'été :



Été 2019 : livre de Roger Rapoport et Shem Malmquist et livre de Gérard Arnoux

157 personnes, dont 9 français, ont perdu inutilement la vie le 10 mars 2019 dans le crash en Ethiopie qui fut la conséquence d'une escalade meurtrière dans la prise de risque. Les informations et documents utiles sont présentés dans un PDF du 3 septembre 2019 où figure également ce qui concerne la publication au début de l'été de deux livres sur le crash de l'AF447 Rio-Paris (228 morts) et la sécurité aérienne, dont un aux Etats-Unis traduit en français (PDF - 14 pages - 797 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/france-corruption-generale-sanglante-norbert-jacquet-3-septembre-2019.pdf>

Sherpa et d'autres ONG évoquent la corruption organisée par Airbus

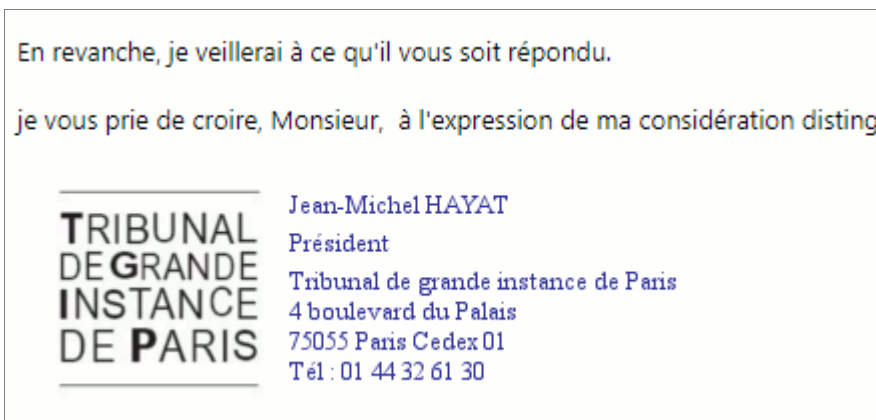
Début octobre 2019 j'ai découvert par hasard un communiqué de presse du 11 juin 2018 de l'ONG Sherpa faisant état d'une demande d'un groupement d'ONG relative aux moyens de corruption mis en place par Airbus dans le monde. Sherpa spécifie : « *Sept juridictions mènent actuellement des enquêtes sur Airbus pour des soupçons de corruption qui concerneraient au moins 14 pays, notamment [...]. Selon certaines sources, Airbus aurait versé plus de 650 millions de dollars de pots-de-vin pour remporter des contrats* »

d'une valeur de 33,1 milliards de dollars. Les soupçons couvrent toutes les divisions d'Airbus, des avions commerciaux aux hélicoptères, en passant par l'aérospatiale et la défense. » Communiqué de Sherpa :

<https://www.asso-sherpa.org/enquete-airbus-corruption-autorites-ne-doivent-conclure-daccord>

Il faudrait être naïf pour ne pas envisager que cette corruption puisse également affecter des enquêtes sur des accidents d'Airbus dans certains pays. Même en France, la corruption fait rage dans ce domaine au sein des administrations et des médias. Et l'institution judiciaire n'est pas épargnée (avocats et magistrats).

La justice française en l'état actuel des dossiers (début novembre 2019)



Conclusion d'un courriel du 10 décembre 2014 (crash AF447 Rio-Paris)

Engagement resté sans suite à ce jour, 7 novembre 2019. L'échange de courriels est présenté en page 6 d'un PDF qui livre également des documents édifiants sur les gros mensonges dans l'enquête sur le crash de l'Airbus du vol AF447 Rio-Paris organisés avec la participation très active de l'avocat de parties civiles Thibault de Montbrial corrompu par le mis en examen Airbus (PDF - 19 pages - 1,09 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/un-non-lieu-indigne-dune-democratie-af447-norbert-jacquet-17-octobre-2019.pdf>

NB : depuis le 10 octobre 2019 Jean-Michel Hayat est premier président de la cour d'appel de Paris.

Le PDF dont je viens d'indiquer le lien concernant le non-lieu rendu dans l'enquête sur les 228 morts du Rio-Paris a été transmis...

... le 17 octobre 2019 à Catherine Champrenault, procureure générale de Paris, avec copie à Jean-Michel Hayat, premier président de la cour d'appel de Paris depuis le 10 octobre 2019 (PDF - une page - 75 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/mail-a-champrenault-et-hayat-20191017.pdf>

... le 18 octobre à Catherine Pignon, directrice des affaires criminelles et des grâces, avec copie à Rémy Heitz, procureur de Paris (PDF - une page - 234 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/mail-a-pignon-et-heitz-20191018.pdf>

... le 22 octobre à François Molins, procureur général près la cour de cassation (PDF - une page - 207 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/mail-a-molins-20191022.pdf>

Le nouveau procureur du parquet national financier, Jean-François Bohnert, a été récemment informé. Je lui ai signalé l'évolution du dossier par un courriel du 28 octobre (PDF - une page - 137 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/mail-a-bohnert-20191028.pdf>

J'ai procédé à un rappel le 5 novembre avec les derniers faits marquants (PDF - une page - 76 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/mail-a-pignon-et-autres-20191105.pdf>

LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE FRANCAISE

Pages 6 et 7 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 antérieure ! 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 restait 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 1 (top):
 NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (P) : Michel
 Date de naissance (D) : 05-05-1944
 Lieu de naissance (L) : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) :
 Délivré à Paris, le (D) : 25-06-69
 Signature de l'inspecteur général des services : B. PALAYRET

Document 2 (bottom):
 NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (P) : Michel
 Date de naissance (D) : 05-05-1944
 Lieu de naissance (L) : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) :
 Délivré à Paris, le (D) : 25 Juin 1988
 Signature de l'inspecteur général des services : 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'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, le juge Valat 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. En raison d'une grève des infirmiers j'ai été transféré à Sarreguemines où les médecins ont compris que tout cela ne tenait pas debout et m'ont fait sortir le plus rapidement possible (deux mois). Des précisions sur le comportement crapuleux du juge Valat figurent dans un PDF (11 pages - 387 Ko) :

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

Ces méthodes sont rendues possibles en raison de la corruption qui sévit dans ces affaires. A ce sujet un passage d'un livre qui a fait du bruit concerne Alain Bauer, le ministre Jean-Claude Gayssot et quelques autres à cette époque (fin des années quatre-vingt-dix). A lire dans un PDF (10 pages - 344 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/corruption-meurtriere-bauer-baduel-et-quelques-autres-norbert-jacquet-5-juin-2019.pdf>

/...

AERIEN : OMERTA ET FALSIFICATIONS



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 de l'aéroport, porte K



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. La suite est à lire dans un PDF qui donne les précisions utiles sur ma connaissance des milieux de l'aéronautique depuis les années cinquante (PDF - 8 pages - 818 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/aerien-omerta-et-falsifications-norbert-jacquet-15-mars-2019.pdf>

On peut ajouter que mon père a été breveté mécanicien avion (militaire) sur Breguet 14 en 1934 (l'avion avait été retiré du service peu avant mais il était encore utilisé pour la formation).

* * *