



[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](#)

CORRUPTION MEURTRIERE (CRASHS AERIENS)

LA CORRUPTION DANS LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS AERIENS

Les limites de l'enquête du parquet national financier pour corruption (Airbus)

Dans le cadre d'une convention judiciaire d'intérêt public Airbus a accepté de payer une amende record de 3;6 milliards d'euros. On peut lire dans les médias : « *La plus lourde jamais infligée à une entreprise industrielle... Pratiques massives de corruption au sein de la société... Des faits qui disent qu'Airbus a corrompu des dirigeants publics étrangers et de compagnies aériennes... Au cœur du dossier se trouve un système d'agents datant de plusieurs décennies, géré par une unité du siège, dénommée Strategy and Marketing Organization, maintenant dissoute, qui comptait environ 250 personnes réparties dans le monde entier et se traduisait par plusieurs centaines de millions d'euros d'honoraires par an, selon des personnes au fait de la question... Avantages en nature... L'enquête a mis en lumière l'existence de transactions réalisées dans de nombreux pays: Emirats arabes unis, Chine, Corée du Sud, Népal, Inde, Taïwan, Russie, Arabie saoudite, Vietnam, Japon, Turquie, Mexique, Brésil, Thaïlande, Koweït et Colombie... »*

« ... secret de polichinelle dans l'entreprise et les milieux politiques français... »

Reuters a diffusé une dépêche en anglais mentionnant dans sa conclusion un système dont les racines remontent à des décennies et un secret de polichinelle dans l'entreprise et les milieux politiques français : « *the system, whose roots go back decades to an era when payments to win deals were tolerated and tax-deductible, was an open secret in the company and French political circles where it was intertwined with influence-building abroad* ».

En page 7, paragraphe 40, de la convention il est mentionné que plus de 30,5 millions de documents ont été collectés auprès de plus de 200 détenteurs. Tous ces documents n'ont pas été étudiés. En effet, dans ce même paragraphe on lit que ce nombre considérable « *a conduit à développer de nouvelles procédures pour filtrer les informations relevant de la défense nationale et de la confidentialité des échanges avocats-clients, et pour identifier et analyser les documents susceptibles d'être pertinents pour l'enquête judiciaire* », laquelle **ne portait que sur des irrégularité dans des contrats de vente.**

Les paragraphes suivants de la convention, jusqu'au N°53, ainsi que l'intégralité de la suite de la convention confirment cette limitation du périmètre de l'enquête.

Le 31 janvier 2020 le procureur du parquet national financier Jean-François Bohnert, mettant en avant la nécessité de conclure et la rapidité de l'enquête, a confirmé à l'audience du président du tribunal judiciaire (ex-TGI) de Paris que tous les documents n'avaient pas été étudiés.

Qu'en est-il de la corruption dans les enquêtes sur les accidents aériens ?

Cette politique de corruption planétaire a-t-elle permis d'organiser des mensonges sur les causes de certains accidents aériens visant à blanchir l'avion et à cacher des défauts de conception ? La question peut paraître saugrenue mais quand on voit ce qu'il se passe en Europe, en France...

./....

La corruption en France dans les enquêtes sur les accidents aériens

On trouve sur le Web tous les documents qui montrent que les falsifications vont bon train en France dans des enquêtes sur des accidents aériens et que ces falsifications sont rendues possibles par divers moyens de corruption.

Il est par exemple démontré, documents à l'appui, que dans l'enquête sur le drame du vol AF447 Rio-Paris (228 morts), **l'avocat de parties civiles Thibault de Montbrial a été corrompu**, « acheté » par le mis en examen Airbus et ses associés. Tout le monde peut le comprendre. Les documents utiles figurent dans un PDF (19 pages - 1,1 Mo) :

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



En-tête d'un communiqué de la cour de cassation (Chantal Arens, François Molins)

Le dernier état de ces dossiers est présenté sur une page Web du 31 janvier 2020 où il est question entre autres de Chantal Arens, François Molins, **Jean-François Bohnert** et Rémy Heitz :

<http://jacno.com/prov/justice-et-vie-humaine-cest-dramatique-crashs-aeriens.htm>

Le cas Alain Bauer



Premier à droite : Alain Bauer (photo prise en 2014)

Quel est le rôle d'Alain Bauer dans l'organisation de la corruption dans les enquêtes sur les crashes aériens ? On trouve dans le livre paru le 23 mars 2017 « **Bienvenue place Beauvau** », qui a provoqué une tempête médiatique, judiciaire et politique en pleine campagne électorale, des informations intéressantes sur Alain Bauer à lire à la lumière de ce que Sophie Coignard, journaliste, a écrit en 2011. Page Web :

<http://jacno.com/prov/alain-bauer-sophie-coignard-et-la-corruption-meurtriere.htm>

Au vu de ce qu'il se passe en France on arrive à une conclusion : la corruption planétaire mise en place par Airbus a très certainement permis d'organiser des mensonges sur les causes de certains crashes aériens dans le monde visant à blanchir l'avion et à cacher des défauts de conception.

Suivent en pages 3 à 6 du présent PDF quelques faits complémentaires significatifs sur les méthodes de corruption en France dans les enquêtes sur les accidents aériens depuis les années quatre-vingt.

CORRUPTION GENERALE ET SECURITE AERIENNE EN FRANCE

Des changements semblent être timidement intervenus récemment mais il n'est pas inutile de rappeler les méthodes qui ont cours habituellement dans l'aérien.

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 »,
- **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.

.I...

LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE FRANCAISE

Pages 4 et 5 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...

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 Ministre et par délégation :
 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 adjoint : Jean-Yves [Signature]

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>

/...

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).

* * *