



Le Web



Les vidéos

CRASH AIR ALGERIE / SWIFTAIR AH5017 AU MALI : NON-LIEU OU PAS NON-LIEU ?

L'administration française (BEA) et la justice concluent à des erreurs des pilotes. On peut toutefois lire dans les médias qu'il faudrait peut-être s'interroger un peu en amont. Sans trop de précisions. Or, la série des DC9 et MD80 est affectée d'une faiblesse connue : le givrage des réacteurs et/ou de leurs sondes internes permettant de réguler leur fonctionnement avec des conséquences sur la poussée délivrée, la vitesse de vol, l'altitude maximale en sécurité (le « plafond »). La consommation de carburant et la distance franchissable en sont affectés. Cette faiblesse de conception a entraîné de nombreux incidents et des accidents.

Les équipages de Swiftair étaient-ils bien informés, qualifiés, entraînés ? Il semble que non : pilotes saisonniers, simulateur de vol présentant des différences avec celui du modèle de l'avion, les équipages étant exploités sans trop se préoccuper de leur fatigue...

Au seul regard de ces éléments, un non-lieu paraîtrait difficilement acceptable. Ce n'est pas tout.

Un accident ayant ce même faisceau de causes a frappé la France. Il s'agit du crash du vol YH708 de la West Caribbean reliant Panama à la Martinique. 160 morts dont 152 Français. Aucune leçon n'a été tirée de ce drame. Depuis dix ans l'affaire est à l'instruction en Martinique et on se dirige vers un non-lieu. C'est la faute des pilotes, ils sont morts, circulez, il n'y a rien plus rien à voir. Ce n'est pas tout.

Ces problèmes et leurs conséquences tragiques possibles étaient tellement connus qu'ils avaient donné lieu à des désaccords entre le NTSB et la FAA. Henri Marnet-Cornus en parle sur son blog (PDF) :

<http://henrimarnetcornus.20minutes-blogs.fr/media/02/00/4023356665.pdf>

Au vu de tous ces éléments un non-lieu serait-il acceptable ?

L'exemple du crash du vol AF447 Rio-Paris

Il n'est peut-être pas inintéressant de regarder ce qu'il se passe dans l'enquête sur la catastrophe du Rio-Paris (228 morts). Des magistrats multiplient les violations des lois (code de procédure pénale et code pénal). Ils mentent aux familles des victimes. Ils manipulent celles-ci, les escroquent et les détruisent sciemment à petit feu. Ils pourchassent pour l'enfermer celui qui dit la vérité et aide les familles des disparus. Tout le monde peut le comprendre sans connaissances techniques ni juridiques à la lecture de documents de la procédure présentés dans un PDF (24 pages, 3,5 Mo) :

<http://jacno.com/prov/af447-etat-au-2-juillet-2015.pdf>

./...

Tout le monde se souvient de l'implication du président Hollande à la suite du crash au Mali. Il a multiplié les conférences de presse, les déclarations publiques et les réunions avec le Premier ministre et les ministres concernés, notamment la Garde des Sceaux. Il s'est érigé en défenseur des familles de victimes. Il a promis la vérité. Or, tout ces gens-là savent ce qu'il se passe avec le Rio-Paris ! Tout ce qui figure dans le lien que je viens d'indiquer leur a été transmis. C'est sur le Web, à partir d'un récapitulatif (PDF) :

<http://jacno.com/prov/norbert-jacquet-a-conserver.pdf>

On trouve aussi des informations intéressantes à partir de trois pages Web qui, là encore, amènent à conclure qu'il faut être prudent avec les enquêtes se terminant par « c'est la faute à pas de chance, sauf les pilotes, ils sont morts, aucun responsable à poursuivre, aucun coupable à sanctionner... au suivant ! ». Ceci vaut bien sûr pour l'AH5017 et son possible non-lieu à intervenir. Trois pages Web :

- <http://norbert-jacquet.jacno.com/justice-1985-2012-un-desastre-et-on-attend-le-prochain/>

- <http://norbert-jacquet.jacno.com/eads-drones-le-drian-airbus-zero-pointe-pour-la-france/>

- <http://norbert-jacquet.jacno.com/que-vont-faire-airbus-et-la-france/>

Norbert Jacquet

PS. Les deux pages suivantes présentent des documents qui en disent long.

.!...

LE FAUX : UNE SPECIALITE DE L'AVIATION FRANCAISE

Ci-dessous, deux articles de « Minute ». Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. Pire : c'est moi, Norbert Jacquet, qu'on a jeté en prison pour les protéger, parce que j'envoyais ces articles dans les hautes sphères et les faisais connaître dans les rédactions (à une époque où l'Internet n'existait pas).

« MINUTE » DU 21 FEVRIER 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 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 FEVRIER 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 (N) : Michel
 N° de la licence : 25-05-1988
 N° de la licence : 25-05-1988
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (N) :
 Délivré à Paris, le (N) 25-06-89
 Pour le Ministre
 et par délégation
 B. PALAYRET

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (N) : Michel
 N° de la licence : 25-05-1988
 N° de la licence : 25-05-1988
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (N) :
 Délivré à Paris, le (N) 25-06-89
 Pour le Ministre
 et par délégation
 B. PALAYRET

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 personnages 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.

- FIN -