



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

JEAN-PAUL VALAT

ET LES FAUSSES LICENCES DE PILOTE

(SECURITE AERIENNE)

Les faits ne laissent aucune place au doute. Ils sont faciles à comprendre. Un simple coup d'œil sur les pages 3 et 4...

En pages 2 à 4, les fausses licences de pilote de ligne.

En pages 5 à 7, les méthodes de Jean-Paul Valat, magistrat.

En pages 8 à 10, l'expertise de l'Institut de police scientifique et de criminologie de Lausanne.

En page 11, un lien vers une bibliothèque.

Dans l'industrie automobile on assiste à des rappels de véhicules, parfois par centaines de milliers, voire beaucoup plus. Le 26 octobre 2016 Toyota a annoncé le rappel de près de six millions de véhicules. Dans d'autres secteurs d'activité on agit de même. Les décisions prises en raison des défauts récents des Galaxy Note 7 de Samsung montrent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé. Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?

DEUX PAGES SUIVANTES : DEUX ARTICLES DE PRESSE

LES FAUSSES LICENCES DE PILOTE DE LIGNE

Deux articles de presse suffisants pour comprendre

Les deux pages suivantes présentent deux articles de presse de **février** 1996 qui en disent long sur le crash de Habsheim survenu le 26 juin 1988 et sur les méthodes de l'aviation civile : enquêtes falsifiées, guerre d'usure pour détruire les victimes survivantes et les familles des disparus... et tant pis pour la sécurité des passagers ! Quant à ceux qui parlent, ils sont « neutralisés ».

Au moment de la publication de ces articles l'instruction judiciaire 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 Guichard en **mars** 1996 et l'ordonnance de clôture avec renvoi devant le tribunal correctionnel a été prise par le juge Guichard 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. 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.

NB : je ne suis d'aucune manière à l'origine de des deux articles de Minute. Je les ai découverts à leur parution.

. / ...

Le faux : une spécialité de l'aérien français

Voir précisions page précédente. Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. C'est moi qu'on a fini par jeter 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 public n'existait pas).

« 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 1 (top):
 NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (Pr) : Michel
 Date de naissance (N) : 05-05-1944
 Lieu de naissance (L) : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Date de validité (V) : 25-05-1988
 Signature : B. PALAYRET

Document 2 (bottom):
 NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (Pr) : Michel
 Date de naissance (N) : 05-05-1944
 Lieu de naissance (L) : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Date de validité (V) : 25-06-89
 Signature : B. PALAYRET

Document 3 (right):
 NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (Pr) : Michel
 Date de naissance (N) : 05-05-1944
 Lieu de naissance (L) : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Date de validité (V) : 26 Juin 1989
 Signature : 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.

./...

LES METHODES DE JEAN-PAUL VALAT, MAGISTRAT

Jean-Paul Valat est actuellement **avocat général à la Cour de cassation** et membre de la Commission de déontologie de la fonction publique. En 1998 il était juge d'instruction à Paris.

En 1998

Le directeur des services juridiques d'Airbus, Colm Mannin, le juge François Guichard, chargé des enquêtes sur les crashes de Habsheim et du Mont Sainte-Odile, et la bâtonnière de Paris, Dominique de la Garanderie, ont monté contre moi une accusation bidon de prétendues menaces. Dans un laps de temps de trente-six heures, les 28 et 29 avril 1998, et bien sûr sans aucune concertation, cette concomitance relevant d'une pure coïncidence (!), chacun des trois précités a envoyé par fax une dénonciation au parquet de Paris. Le juge d'instruction Jean-Paul Valat a été saisi.

Cinq jours de recherches par six inspecteurs de la brigade criminelle pour me retrouver. Rien que ça ! Valat a mis le paquet. J'ai été arrêté le 5 mai et placé en garde à vue. J'avais toujours sur moi divers documents, y compris une photocopie de la couverture de mon livre et de quelques pages intérieures, notamment les annexes (mon livre, paru en septembre 1994, est depuis douze ans téléchargeable à partir d'une page Web, gratuitement : <http://jacno.com/an01.htm>).

J'avais sur moi des articles de presse me concernant (voir en dernière page du présent PDF, dans la bibliothèque, « GREVE POUR ME SOUTENIR »).

J'avais surtout ce qui concerne les fausses licences de pilote de ligne (voir pages 2 à 4 du présent PDF). J'ai demandé au policiers de la Crim qui m'avaient arrêté de jeter un coup d'œil à ces documents en leur disant « *attention je suis un bandit de grand chemin* » ! Ils en sont restés abasourdis et même écœurés, ne comprenant pas qu'ils aient été mobilisés pour rechercher et enfermer un honnête homme qui dénonce des délinquants et criminels, les faussaires de l'aviation.

J'ai été présenté au juge Valat. Réquisitions de placement en détention provisoire signées de Jean-Pierre Dintilhac, procureur de Paris, en personne. Ses adjoints et ses substituts auraient-ils refusé de signer une pareille forfaiture ?

J'ai souligné qu'on était en train d'enfermer un honnête homme pour protéger des délinquants et criminels. C'est tout juste si Valat ne se payait pas ma tête.

Devant Valat, la représentante du parquet, la substitut Anne Chemin, une jeune femme, est restée silencieuse, au bord des larmes. Elle regardait le bout de ses chaussures. Elle n'a invoqué aucun argument. J'ai souligné son silence. Je l'ai accusée, gentiment, d'agir dans le seul but de tenter de faire taire par l'enfermement en prison celui qui dérange, comme dans les pays totalitaires. Elle n'a pas contesté. J'ai souligné que cette absence de contestation constituait un aveu. Aucune réaction. J'ai fait enregistrer tout ce qui précède par le greffier. Tout cela figure dans le PV qui m'a été remis (hors de ma portée actuellement en raison de la situation qui m'est faite... par des magistrats qui me recherchent pour me jeter en prison, c'est une manie !). Le juge Valat m'a envoyé à la prison de Fresnes, une des plus charmantes prisons françaises.

Une très longue détention provisoire

La détention provisoire est une mesure exceptionnelle nécessitée par l'enquête, telle est la loi. En l'espèce quelle enquête ? Si l'accusation avait été justifiée, il fallait me renvoyer directement devant le tribunal correctionnel, sans passer par la détention provisoire. Dans le cas contraire... depuis quand met-on en détention provisoire un citoyen pour une simple accusation de menace ? Les nécessités de l'enquête ? Et bien...

./...

Quelques jours après mon incarcération j'ai écrit au juge Valat pour solliciter une mise en liberté en lui faisant part de ma surprise d'avoir été placé en détention à la demande d'Airbus, du juge Guichard et de la bâtonnière de la Garanderie, en lui rappelant l'existence de mon livre et en lui transmettant à nouveau quelques documents concernant le crash de Habsheim, que des amis m'avaient immédiatement fait parvenir.

Mise en liberté refusée. A la mi-juin, des personnes qui suivaient l'affaire m'ont envoyé un article de presse qui venait d'être publié et le rapport dont il est fait état dans l'article. En pages 8 à 10 du présent PDF figure l'article et les deux dernières pages du rapport en question. L'Institut de police scientifique et de criminologie de Lausanne est un institut de renommée internationale. Quand la France a décidé de doter la gendarmerie d'une structure scientifique (l'IRCGN), c'est à l'IPSC de Lausanne qu'elle a fait appel pour aider à la création et former les personnels.

J'ai à nouveau écrit à Valat pour lui envoyer l'article et le rapport dans son intégralité et pour former une nouvelle demande de mise en liberté. Refusée. Et toujours aucun acte d'instruction. Rien. Aucune enquête. Au regard du motif de l'accusation, la détention provisoire ne pouvait dépasser quatre mois. Je n'avais donc aucune raison de m'inquiéter outre mesure. Il me suffisait d'attendre début septembre

J'ai été sorti de cellule pour rencontrer un expert. Un dénommé Bricout, psychiatre. Cinq minutes en tout et pour tout. Il devait être pressé. Je n'ai pas été informé de la teneur exacte de ses conclusions. Je souffrirais de troubles mentaux d'après ce qui m'a été communiqué.

Ceci a eu pour conséquence que j'ai été examiné par les psychiatres de la maison d'arrêt de Fresnes. Le médecin-chef m'a indiqué qu'aucun trouble n'avait été constaté et il a établi un rapport qui conclut : « *je certifie que Monsieur Jacquet ne justifie pas de l'application de l'article D 398 du code de procédure pénale* » (les personnes en état d'aliénation mentale ne peuvent rester détenues dans un établissement pénitentiaire).

Il me suffisait donc d'attendre les premiers jours de septembre, au plus tard, pour être libre. Patience.

Patience... mais fin août on me notifie une ordonnance du juge Valat de maintien en détention... pour les nécessités de l'enquête, alors qu'il ne s'y passait strictement rien (la loi prévoit que dans les enquêtes particulièrement lourdes deux mois supplémentaires peuvent être demandés par le parquet et ordonnés par le juge d'instruction). Bon, il me suffisait donc d'attendre deux mois supplémentaires. J'ai les nerfs solides.

Et le 4 novembre on me sort de la cellule : « *vous êtes libéré, prenez vos affaires* ». Et bien voilà ! J'effectue le circuit de départ et je suis emmené dans les locaux du greffe. La greffière en chef, que j'avais rencontrée à plusieurs reprises et qui me connaissait bien, me signifie une ordonnance de non lieu. Magnifique ! J'ai même bénéficié d'un non lieu ! Mais, contrairement à ses habitudes plutôt souriantes, son visage est fermé et elle est livide. Je comprends dans le même temps la raison de cette mine catastrophée. Je suis attendu par des infirmiers. Ils arrivent avec la camisole de force, et hop, ligoté comme un saucisson.

Le Goulag « spécial »

J'ai « bénéficié » de ce non-lieu pour de prétendus troubles mentaux. J'ai été expédié en unité psychiatrique pour malades difficiles (UMD) à Villejuif. Il y avait à l'époque quatre centres en France représentant moins de 500 places. C'est vraiment réservé aux 0,000008 % les plus critiques de la population française ! Mais, pas de chance pour les réseaux parisiens, je n'ai pas été admis à Villejuif en raison d'une grève des infirmiers.

Après quatre jours par terre sur un matelas dans un cagibi, réduit à l'état de poireau par les drogues (je ne pouvais plus écrire et je pouvais à peine parler), j'ai été envoyé à l'UMD de Sarreguemines, en Lorraine, où les psychiatres qui m'ont examiné et qui ont pris connaissance des éléments du dossier (articles de presse, etc.) et des raisons de l'acharnement dont j'étais l'objet, ont immédiatement arrêté tout traitement et m'ont trouvé normal malgré ce qu'on m'avait fait endurer (neuf psychiatres au total).

./...

Ils m'ont fait sortir en battant un record de vitesse dans une telle procédure. J'ai été libéré au début janvier 1999 après deux mois d'internement, dont les derniers jours dans un service « normal ». J'ai donc passé près de deux mois en UMD, où les conditions de vie répondent à la définition de la torture : isolement moral en raison de l'impossibilité de dialoguer avec les autres « pensionnaires », dont certains étaient enfermés depuis dix à quinze ans, violence au quotidien, etc. J'ai même eu droit aux excréments sur le visage.

L'avocat

Pour me défendre, des pilotes, à titre personnel, avaient payé un avocat 20 000 Francs, ce qui, en prenant en compte l'inflation, équivaut à près de 4 000 € maintenant. L'avocat, Jean-Paul Baduel, n'a rien fait malgré mes démarches auprès de lui. Aucune demande de mise en liberté, ni devant le juge, ni devant la chambre de l'instruction. Aucune demande d'acte d'instruction. Il s'est contenté de m'envoyer quelques lettres à la limite de l'injure, racontant n'importe quoi sur les faits et tentant de m'imposer de reconnaître des problèmes mentaux si je voulais un jour retrouver la liberté. Dans le même temps il a grossièrement menti à ceux qui l'avaient payé, mon enfermement et le secret de l'instruction ne permettant pas à ceux-ci de vérifier les faits.

L'expert psychiatre Bricout

Bien plus tard, longtemps après être sorti de l'enfer de l'UMD, j'ai pris connaissance des conclusions de l'expert Bricout. Un monument soviétique : « ... *nécessité d'une hospitalisation d'office en milieux spécialisés pour malades difficiles compte tenu du haut potentiel de dangerosité qu'il représente... nous sommes en présence d'une paranoïa décompensée sur un mode strictement délirant dont on connaît malheureusement le mauvais pronostic sinon le caractère totalement incurable* ». Rien que ça ! Tout cela organisé par le juge Valat et le parquet de Paris (Jean-Pierre Dintilhac).

En-tête d'une lettre pour confirmer ma présence en prison

<p>JEAN-PAUL BADUEL <i>Avocat à la Cour</i> <i>D. E. A. Relations Internationales</i> <i>Member of the Chartered Institute of Arbitrators</i></p> <p><i>Paris : 22, rue de Savoie 75006 Paris</i> <i>Tél: 01 46 34 14 66</i> <i>Télex : 260 953 Carpa Code A 759</i> <i>Télécopie n° 01 43 29 77 03</i></p> <p><i>Londres : Corresponding Office</i> <i>199 Piccadilly</i> <i>London W.1v 9JL</i> <i>Tel: 434 0245</i> <i>Telex : 994 6605</i></p> <p>N/Réf : JPB/VL9810/26 Aff : Norbert JACQUET</p>	<p>Paris, le 23 octobre 1998.</p> <p>Maison d'Arrêt de FRESNES Monieur Norbert JACQUET Ecrou 877969@ Div.1 Cell 495 Allée des Thuyas 94261 FRESNES CEDEX</p>
--	--

TROIS PAGES SUIVANTES :

L'EXPERTISE DE L'IPSC DE LAUSANNE

/...

Crash de l'Airbus de Habsheim : les boîtes noires auraient été substituées

Un expert suisse confirme la thèse du pilote

UNE EXPERTISE suisse concluant à une substitution de boîtes noires a été rendue publique, samedi 6 juin, par Michel Asseline, le pilote de l'Airbus de Habsheim, dont le crash lors d'un vol de démonstration avait fait trois morts et 120 blessés, le 26 juin 1988. Selon Pierre Margot, professeur à la faculté de droit de l'Université de Lausanne et directeur de l'Institut de police scientifique et de criminologie, les boîtes noires livrées à la justice ne sont pas celles qui ont été retirées de la carcasse de l'Airbus A320 d'Air France après l'accident. Commandé par Michel Asseline, ce rapport, rédigé par un expert de renommée internationale, a été rendu public par le pilote lui-même lors de l'assemblée générale de l'Association des victimes du crash de Habsheim, samedi à Rixheim (Haut-Rhin).

Ces conclusions contredisent celles des experts judiciaires français mandatés par la cour d'appel de Colmar. Dans son arrêt d'avril dernier, la cour avait blanchi l'A320 de tous soupçons et condamné le pilote à vingt mois de prison, dont dix ferme, pour sa responsabilité dans l'accident. Elle avait également conclu à la responsabilité des organisateurs du vol et à celle des organisateurs du meeting.

L'expert suisse appuie ses affirmations sur des photos prises par un reporter de l'agence Sipa le jour

de la catastrophe. Sur ces clichés, dont « l'authenticité et l'originalité » ne font, selon lui, aucun doute, le directeur régional de l'aviation civile porte des boîtes noires munies de deux bandes perpendiculaires réfléchissantes. Or, soutient-il, « l'enregistreur sur cette image ne peut pas correspondre à un enregistreur qui n'a pas de bande blanche perpendiculaire aux tranches ». C'est pourtant des enregistreurs de ce dernier type qui avaient été produits comme pièces à conviction lors des procès.

Michel Asseline a toujours affirmé qu'il y avait eu « substitution » et « falsification » des boîtes noires avant leur remise à l'autorité judiciaire. Convaincu que l'Airbus a été victime d'un défaut technique, il avait déposé, en vain, plusieurs recours. Devant le tribunal correctionnel, son avocat avait dénoncé un « mensonge d'Etat ». Mais la thèse de la substitution s'était heurtée aux témoignages des deux experts judiciaires (*Le Monde* du 30 novembre 1996).

Cette nouvelle expertise va être versée au dossier que M. Asseline a constitué pour son pourvoi devant la Cour de cassation. Sans attendre toutefois l'arrêt de cette juridiction, prévu dans deux ans, il a annoncé son intention de déposer dans les prochains jours des « plaintes pour faux témoignages, faux intellectuels et faux en écritures publiques ».

Avant-dernière page (page 19) du rapport de l'IPSC

s'intègrent parfaitement dans une construction logique où les limites de la zone blanche sont perpendiculaires aux côtés. Les erreurs et le domaine de confiance montrent une variation inférieure à $1,5^\circ$ (cf. résultats statistiques, *vide supra*) et toute observation faisant état d'un angle différent de ces limites constitue un résultat inexplicable par la géométrie descriptive. **L'assertion des experts BELOTTI et VENET citant un angle de 20° n'est pas compréhensible.**

Si, comme il l'a été affirmé, le scellé DFDR à disposition du Tribunal ne porte pas de bande blanche perpendiculaire aux faces allongées étroites, 2 hypothèses s'imposent:

- Monsieur GERARD ne porte pas le DFDR de l'AIRBUS A320 accidenté**
- le DFDR au Tribunal n'est pas celui de l'AIRBUS A320 accidenté**

Dernière page (page 20) du rapport de l'IPSC

En l'état, il est donc possible de conclure et répondre aux questions posées.

Conclusions

- a) Nous concluons à ***l'authenticité et à l'originalité*** du cliché remis (diapositive n° 12, scellé n° 1 effectué par nos soins).
- b) Aucune manipulation manuelle n'a pu être mise en évidence sur la gélatine ou le support dans les zones comprenant les DFDR et CVR et Monsieur Gérard (qui porte ces enregistreurs de vol). ***Les mesures permettant de vérifier une éventuelle contradiction avec des pièces existantes montrent une face de l'enregistreur DFDR comportant une zone blanche perpendiculaire aux longs côtés dans sa partie inférieure, L'enregistreur sur cette image ne peut pas correspondre à un enregistreur qui n'a pas de bande blanche perpendiculaire aux tranches.***
- c) La résolution a pu être mieux exploitée. Des agrandissements jusqu'à la limite des points-images permettent une meilleure perception et délimitation des éléments litigieux.

Fait à Lausanne, le 18 mai 1998.

en collaboration avec le professeur CHRISTOPHE CHAMPOD (statistiques), Monsieur EGON BAROSSO, assistant diplômé, Monsieur ERIC SAPIN, photographe-enseignant et Monsieur ERIC DÜRST, aide préparateur-photographe.



Professeur PIERRE MARGOT
Professeur à la Faculté de Droit de l'Université
de Lausanne, directeur de l'Institut de Police
Scientifique et de Criminologie.

- Annexes:** 17 annexes mentionnées
1 cahier photographique avec 20 photographies et un tableau transparent
5 pièces scellées avec feuille de transmission.

BIBLIOTHEQUE

Tous les documents utiles complémentaires sur les éternels mensonges dans les enquêtes relatives aux accidents et incidents graves et sur leurs conséquences figurent dans des dossiers accessibles à partir d'une bibliothèque disponible sur le Web (PDF, moins de 200 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/bibliotheque-norbert-jacquet.pdf>

NOTA BENE CONCERNANT LA BIBLIOTHEQUE

Ce qu'on trouve sur le Web peut disparaître. N'hésitez pas à télécharger / sauvegarder tous les PDF successifs que vous découvrirez (les plus récents sont les plus « figolés » et les plus percutants). De nombreuses vidéos sont également téléchargeables (1). N'hésitez pas à faire circuler tout cela. Vous œuvrerez ainsi, et c'est **le seul objectif poursuivi**, dans l'intérêt des familles de victimes et dans celui de la sécurité aérienne... et aussi, c'est indispensable, pour **protéger ceux qui agissent dans ce sens**. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

(1) Une page Web classique HTM / HTML présente les liens vers les vidéos téléchargeables :

<http://jacno.com/vdo/docu-airbus-crash.htm>

* * *