



[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](#)

JUSTICE ET CRASHS AERIENS : STOP !

LA GABEGIE MEURTRIERE DANS LES ENQUETES SUR LES CRASHS AERIENS

Depuis trente-et-un ans des magistrats s'acharnent contre moi. Pourquoi ? Pour quel résultat ? Si on m'avait écouté de nombreux accidents aériens auraient été évités. Cela vaut pour Airbus et pour Boeing maintenant après les crashes de 737 MAX (sur ce dernier point voir en page 5 du présent PDF le quatrième lien).

En pages 1 à 3 du présent PDF on trouve des événements concernant la sécurité aérienne survenus fin septembre 2019, jusqu'au 27 septembre. Depuis cette date les grands médias des Etats-Unis continuent à parler chaque jour de sécurité aérienne et des événements en cours à ce sujet impliquant Boeing, les régulateurs FAA et NTSB, le Congrès, la justice, les familles de victimes, les syndicats de pilotes... Les médias du monde entier s'en font l'écho, à l'exception de la France, plutôt discrète en la matière.

En pages 4 et 5 du présent PDF figure un rappel de faits plus anciens et **en pages 6 et 7** un exemple pour toucher du doigt la réalité.

CNN, 20 septembre 2019 :



Le 19 septembre 2019 Stephen Dickson, le nouveau patron de la FAA (régulateur américain), ancien pilote de chasse puis pilote de ligne durant 27 ans chez Delta Air Lines (une major américaine), notamment sur Boeing 737, s'est rendu chez Boeing à Seattle pour tester en personne sur simulateur les modifications du MAX (deux séances). Il a indiqué qu'il ferait personnellement un test en vol avec un MAX. Il a décidé de pousser loin l'ensemble des vérifications techniques comme l'a rapporté CNN le 20 septembre :

<https://edition.cnn.com/2019/09/20/politics/faa-boeing-737-max/index.html>

Le Figaro, 25 septembre 2019 :



Aux Etats-Unis l'avionneur Boeing met le paquet en matière de sécurité aérienne et il ne cache pas les problèmes. Article du Figaro du 25 septembre 2019:

<http://www.lefigaro.fr/societes/boeing-se-dote-d-un-supergendarme-de-la-securite-20190925>

L'Express, 26 septembre 2019 :

Le NTSB recommande à la FAA de revoir les hypothèses de Boeing et d'autres fabricants lors de la conception de logiciels pour des situations d'urgences, et de voir si ces systèmes ne devraient pas être révisés afin de prendre en compte différentes réactions des pilotes face aux alarmes et alertes en vol.

Le régulateur recommande également à la FAA de développer "des méthodes et outils robustes" pour valider les hypothèses liées aux réactions des pilotes face à des problèmes de sécurité importants lors du processus de certification de la conception d'un avion. "Nous nous engageons à travailler avec la FAA pour examiner les recommandations du NTSB", a réagi Boeing.

Ce que recommande le NTSB, je le disais et je l'écrivais déjà dans les années quatre-vingt (voir extrait d'un article de presse en page 4 du présent PDF). Depuis cette époque je le répète à la justice dans le cadre des multiples procès engagés contre moi pour me détruire. Je le répète à l'AFP et aux médias français. C'est l'objet de mon livre publié en 1994 (téléchargeable gratuitement à partir de <http://jacno.com/an01.htm>). C'est ce que je répète sur le Web depuis août 2004 (création du site jacno.com). On notera dans l'extrait ci-dessus la mention « *et d'autres fabricants* ». Article complet :

https://www.lexpress.fr/actualite/monde/amerique-nord/737-max-les-pilotes-n-ont-pas-reagi-aux-alertes-comme-boeing-et-la-faa-l-avaient-prevu_2099898_amp.html

./...

CNBC, 27 septembre 2019 :

The screenshot shows the top navigation bar of the CNBC website with categories: MARKETS, BUSINESS, INVESTING, TECH, POLITICS, and CNBC TV. Below the navigation bar, the article is categorized under 'AEROSPACE & DEFENSE'. The main headline reads: 'Boeing CEO to testify at House hearing on 737 Max, his first appearance before lawmakers since two fatal crashes'. Below the headline, it states 'PUBLISHED FRI, SEP 27 2019 · 9:34 AM EDT | UPDATED FRI, SEP 27 2019 · 11:22 AM EDT'. The author is identified as Leslie Josephs (@LESLIEJOSEPHS). Social sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Email are visible.

Le patron de Boeing témoignera le 30 octobre **en audience publique** devant la Chambre des représentants du Congrès américain. Article CNBC :

<https://www.cnbc.com/2019/09/27/boeing-ceo-dennis-muilenburg-to-testify-before-congress-on-737-max-crashes.html>

CNBC, 27 septembre 2019 :

The screenshot shows the top navigation bar of the CNBC website with categories: MARKETS, BUSINESS, INVESTING, TECH, POLITICS, and CNBC TV. Below the navigation bar, the article is categorized under 'AIRLINES'. The main headline reads: 'Getting the 737 Max flying again will require Boeing to make its MCAS system less confusing for pilots'. Below the headline, it states 'PUBLISHED FRI, SEP 27 2019 · 3:46 PM EDT | UPDATED 6 HOURS AGO'. The author is identified as Phil LeBeau (@LEBEAUCARNEWS). Social sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Email are visible.

Christopher Hart, ancien patron du NTSB, et divers experts américains s'expriment. Ils expliquent que les pilotes des deux 737 MAX accidentés ont été déroutés. Le système en cause, le MCAS, doit être modifié. L'information aux pilotes doit être plus complète. Les équipages doivent être mieux formés. Ces experts insistent sur le fait qu'il **est abusif de parler d'erreur de pilotage** s'agissant des deux accidents de MAX. Article CNBC :

<https://www.cnbc.com/2019/09/27/getting-the-boeing-737-max-flying-again-will-require-less-confusion-in-the-cockpit.html>

Et en Europe, en France ? En Europe, en France, la justice falsifie les enquêtes pour conclure « c'est la faute des pilotes, circulez il n'y a plus rien à voir ». Elle s'acharne à détruire la vie du pilote qui dit la vérité, mettant tout en œuvre pour tenter de discréditer celui-ci, au mépris de la vie humaine et au lourd préjudice des familles de victimes purement et simplement escroquées et sciemment détruites à petit feu.

./...

HUIT PDF CONTENANT TOUS LES DOCUMENTS

Dans le cadre des enquêtes sur les accidents aériens la justice française s'est transformée au fil du temps en organisation criminelle. Une organisation criminelle au sens du code pénal : établissement de faux, usage de faux, subornation de témoin (avec enlèvements et séquestrations), corruption à grande échelle au sein des institutions et des médias. Une organisation criminelle au sens courant : le sang versé coule à flots, les morts inutiles s'accumulent par centaines. Et ce n'est pas fini ! **Ce n'est pas fini !**

En page suivante figurent des liens vers huit PDF, par ordre inversement chronologique de création. Ces dossiers permettent de sauvegarder l'essentiel afin de garantir l'avenir, quoi qu'il arrive. En pages 6 et 7 du présent PDF : un exemple qui permet de toucher du doigt la réalité.

L'affaire avait commencé dans les années quatre-vingt. « *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* » :



Quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 (extrait) : « *En 1985 déjà,...* »

En page suivante : liens vers les huit PDF, présentés par ordre inversement chronologique de création. **Des vies humaines sont toujours très inutilement en danger.** N'hésitez pas à télécharger, enregistrer, sauvegarder ces PDF et à les faire circuler.

./...

Etat au 8 septembre 2019. Le dossier est au ministère de la Justice (4 pages - 302 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/justice-criminelle-sanglante-norbert-jacquet-8-septembre-2019.pdf>

Etat au 3 septembre 2019, en plus détaillé (14 pages - 797 Ko) :

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

19 juillet 2019. Quelques graves « problèmes » dans l'enquête sur l'AF447 Rio-Paris (19 pages - 1,14 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/rio-paris-af447-vers-un-non-lieu-general-norbert-jacquet-19-juillet-2019.pdf>

8 novembre 2018. Je rapporte des faits et des documents sur le Boeing 737 MAX. **Quatre mois plus tard**, le 10 mars 2019, un 737 MAX s'est écrasé en Ethiopie. Ainsi, 157 personnes, dont **9 Français**, ont perdu inutilement la vie parce que des magistrats ont continué à s'acharner contre moi, s'obstinant à tenter de me discréditer au lieu de m'écouter et prendre en compte mes avertissements. **J'avais clairement annoncé (en en indiquant les causes !) qu'un nouveau crash se produirait** (10 pages - 871 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/la-faa-sinquiete-crashes-aeriens-norbert-jacquet-8-novembre-2018.pdf>

12 mars 2018. Des gens, parties prenantes à divers titres, me félicitent, mais il n'est pas impossible que certains d'entre eux aient ensuite subi quelques pressions et menaces (36 pages - 1,81 Mo) :

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

30 octobre 2017. Tous les documents montrant dans le détail que l'enquête sur le crash du vol AF447 Rio-Paris est une fumisterie sont disponibles dans un PDF. Sa présentation n'est pas très soignée. Il y manque de nombreux documents importants apparus depuis novembre 2017 (87 pages - 4,88 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-rio-paris-la-france-ne-sent-pas-bon-norbert-jacquet-30-octobre-2017.pdf>

27 avril 2017. Présentation de ce qui a précédé la **grève pour me soutenir en 1992**, avec des articles de presse, divers documents et des liens vers des vidéos d'émissions de télévision (21 pages - 1,51 Mo) :

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

Février 2017. C'est « la totale » depuis les années quatre-vingt. Il est très brouillon et quelque peu en vrac. Je m'en explique dans sa première page. Il a été créé le 7 mai 2017 mais son contenu date de février 2017 et il y manque donc de nombreux documents importants produits depuis février 2017 (213 pages - 11,1 Mo) :

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



PRECISION COMPLEMENTAIRE. Tout ce que j'ai produit (fichiers image de centaines de documents administratifs, judiciaires, ministériels, articles de presse et autres documents, fichiers PDF et vidéo présentant avec une grande clarté cette masse de documents) tient dans une carte Micro SD de 8 Go à quelques euros pièce. D'autres supports de stockage numérique sont utilisés. Il suffit de quelques clics pour faire une copie de l'intégralité du contenu d'un support à un autre. Tout cela circule et se reproduit.

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 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. Les faux que nous publions aujourd'hui portent 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 de l'Aviation Civile : [Signature] 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 mai 1988
 Signature du titulaire : [Signature]
 Pour le Ministère de l'Aviation Civile : [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.

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>