



[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](#)

# LA COMMISSION EUROPEENNE SE TROMPE DE CIBLE

Commission européenne @UEFrance

"L'état de droit est essentiel à la protection des valeurs qui constituent le socle de notre Union : liberté, démocratie, égalité & respect des droits de l'Homme.

Nous ne permettrons pas que nos valeurs communes soient mises en danger" - [@vonderleyen](#) ↓

Etat de droit en Pologne : déclaration de la Présidente von der Leyen

1:06 PM · 19 oct. 2021 · Twitter Media Studio

Parlement européen, 19 octobre 2021 : Ursula von der Leyen s'adressant au Premier ministre polonais

( tweet avec vidéo <https://twitter.com/UEFrance/status/1450418000402735104> )

Le 19 octobre 2021 au Parlement européen, la présidente de la Commission européenne a brandi à la face du Premier ministre polonais les valeurs de l'Europe. « *Etat de droit* », « *liberté* », « *démocratie, égalité et respect des droits de l'Homme* ». En préambule elle s'est livrée à un rappel de l'histoire de l'Europe dans les années quatre-vingt : des « *millions d'Européens* » ... « *voulaient la liberté d'expression* » ... « *ils voulaient mettre un terme à la corruption et ils souhaitaient des tribunaux indépendants qui protègent leurs droits* ».

Elle a rappelé la naissance à Gdansk de Solidarnosc, « *syndicat indépendant* », et ses « *membres* » « *incarcérés* » « *simplement parce qu'ils avaient défendu leurs droits* ».

A l'époque j'ai créé un syndicat indépendant, non pas dans un chantier naval à Gdansk mais à Air France... et j'ai été incarcéré ! Et ça a continué. Aujourd'hui encore, en l'absence de réponse des institutions (ce qui inclut le conseil de l'ordre des avocats de Paris et les avocats en général), alors qu'une plainte pour subornation de témoin reste sans effet, la menace d'enfermement pèse, m'interdisant de vivre normalement en France, pays qui se prétend celui des droits de l'homme.

L'Union européenne devrait donc peut-être s'inquiéter de ce qu'on constate en France dans les enquêtes sur les accidents aériens. Par la faute principalement d'une institution judiciaire malade parce que noyauté par des magistrats criminels, responsables de centaines de morts inutiles, on s'y croirait dans la Roumanie de Ceausescu. La corruption y fait des ravages et celui qui dénonce cette corruption subit, à la demande des corrompus, l'acharnement de magistrats hors-la-loi.

Toutes les explications et tous les documents utiles concernant les enquêtes falsifiées sur les accidents aériens sont accessibles à partir des pages dont les liens figurent ci-dessous (chronologie inversée) :

- <http://jacno.com//prov/boeing-737-max-cest-tout-un-systeme-qui-est-en-accusation.htm> (19 octobre 2021),
- <http://jacno.com//prov/le-haut-magistrat-hayat-rend-service-a-le-pen-zemmour-et-cie.htm> (5 octobre 2021),
- <http://jacno.com//prov/zemmour-dupond-moretti-et-la-perception-du-zero.htm> (29 septembre 2021),
- <http://jacno.com//prov/corruption-justice-la-france-quere-mieux-que-la-russie.htm> (29 août 2021),
- <http://jacno.com//prov/une-justice-corrompue-meurtriere-et-stupide.htm> (29 août 2021).

Quelques rappels de base sont exposés dans les quatre pages suivantes du présent PDF.

./...

# LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE ET JUDICIAIRE FRANCAISE

Pages 3 et 4 du présent PDF : ces vraies fausses licences de pilote de ligne ne rappellent-elles pas le vrai faux passeport d'Yves Chaliar 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 !

**M**ichel 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. »



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...

### 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

La vraie fausse licence de Michel Asseline qui lui fut remise par un haut fonctionnaire de l'Aviation civile quelques jours après sa suspension.



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. □

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...

Document de l'Etat  
 NOM (N) : ASSELINE  
 Prénoms (P) : Michel  
 Date de naissance : 05-05-1944  
 Lieu de naissance : 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

Document de l'Etat  
 NOM (N) : ASSELINE  
 Prénoms (P) : Michel  
 Date de naissance : 05-05-1944  
 Lieu de naissance : Paris 15e  
 Nationalité (N) : Française  
 Domicile (D) :  
 Délivré à Paris le (A) : 25 Juin 1988  
 Signature du titulaire : [Signature]  
 Pour le Ministre et par délégation :  
 Directeur Général adjoint : 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>

## 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).

/...

## ANNEES QUATRE-VINGT : LE COMMENCEMENT DE MES « ENNUIS »



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

## UN PEU PLUS DANS LES MEDIAS A CETTE EPOQUE

On trouve des articles de presse et des liens vers des émissions de télévision (jusqu'en 1992) dans un PDF qui date un peu (20 pages - 1,51 Ko) :

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

## ET MAINTENANT

Je me contente de révéler des faits de corruption aux conséquences meurtrières dans les enquêtes sur les accidents aériens (des morts inutiles par centaines). Mais depuis les années quatre-vingt la justice française dévoyée, maîtresse d'œuvre des opérations de falsification que je dénonce, s'acharne maladivement contre moi en usant des pires méthodes. Elle est activement aidée par la Cour européenne des droits de l'homme et l'AFP. Les médias français dans leur ensemble ont rapidement accepté de faire silence dès le début des années quatre-vingt-dix, ne publiant ensuite que quelques articles « soviétiques », puants. Plus personne en France n'ose maintenant s'opposer sérieusement à ces méthodes, ceux qui se risquent à quelques vellétés étant réduits au silence par des discrètes menaces d'être « norberisés ».

Depuis cette époque je n'ai jamais dévié, me contentant d'empocher au fil des ans les faits qui m'ont donné raison. Et je peux aujourd'hui me prévaloir d'un sans-faute hors du commun en matière de sécurité aérienne. L'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire m'a donné raison sur toute la ligne, au millimètre près.

**Nota bene** : ceux qui sont impliqués depuis des décennies dans les faits de corruption que je dénonce sont issus principalement d'associations de défense des droits de l'homme (LDH, LICRA...) et d'organismes habituellement associés à ces gens-là, entre autres au sein de l'appareil judiciaire (notamment le Syndicat de la magistrature qui s'est rendu tristement célèbre avec son « mur des cons »).