



[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 MEUSE, DUPOND-MORETTI (AF447 RIO-PARIS)



Arlon, ville belge, chef-lieu de la province belge de Luxembourg, est proche du Luxembourg, Etat souverain.

Ci-dessus à gauche : vignette de la Une du 1er février 2021 du quotidien belge La Meuse également disponible au Luxembourg. Titre avec photo : « Un procès en vue pour Guy Thill » (voir page 2 du présent PDF).

Ci dessus à droite : vignette de la page 4. Titre du haut : « Mort de Guy Thill : l'espoir d'un procès ! » (voir page 2 du présent PDF).

Dans cet article il est question des commandes de vol qui ne répondaient plus et surtout, en conclusion, du fait que « l'illustre Me Eric Dupond-Moretti, célèbre avocat français » avait été sollicité par une partie civile pour défendre sa cause et que « devenu garde des Sceaux et ministre de la Justice entre-temps [...] David contre Goliath [...] ». C'est la conclusion de l'article. Article :

<https://lameuse-luxembourg.sudinfo.be/737505/article/2021-02-01/arlou-lex-epouse-de-guy-thill-decede-dans-un-crash-davion-croit-toujours-au>

Un peu plus sur Dupond-Moretti dans un PDF du 26 février 2021 (6 pages, 458 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/bizarre-bizarre-dupond-moretti-crashes-aeriens-norbert-jacquet-26-fevrier-2021.pdf>

En pages 3 à 5 du présent PDF : rappels de base.

LA MEUSE, 1ER FEVRIER 2021 : TITRE EN UNE ET HAUT DE LA PAGE 4

ARLON - JUDICIAIRE P. 4

Un procès en vue pour Guy Thill



© AFP

Suzette, son ex-femme, se bat pour que justice soit faite après le crash d'avion survenu en 2009

Toute l'actualité de votre région en direct 24 h sur 24 sur

Luxembourg

luxembourg.lameuse.be

Toute l'actu de votre région à portée de clic

Retrouvez-nous sur notre édition digitale à l'adresse mentionnée ci-contre, ou téléchargez notre application

© D.R.

ARLON - JUDICIAIRE

Mort de Guy Thill : l'espoir d'un procès !

L'Arlonais faisait partie des victimes du crash du vol Air France Rio-Paris, survenu en 2009

Le 1er juin 2009, un Airbus A330 assurant le vol AF447 entre Rio et Paris vol s'écrasait en mer, provoquant la mort de 228 personnes. Parmi les victimes, Guy Thill, un Arlonais âgé de 65 ans. Plus d'une dizaine d'années plus tard, un procès pourrait enfin

mille et des proches de Guy Thill. Suzette, qui a été son épouse durant 25 ans et avec qui il s'entendait très bien malgré leur divorce, faisait partie de ses nombreux proches. Chaque année, Guy revenait d'ailleurs voir son ex-épouse qui habite au Grand-Duché de Luxembourg.



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 !

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 antérieure ! 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...

Document de l'Etat
 NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (P) : Michel
 No. de licence : 05-05-4944
 Date de validité : 25-05-1988
 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
 No. de licence : 05-05-4944
 Date de validité : 25-05-1988
 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).

* * *