



[Web général](#)



[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.

[Images / Documents](#)

LA PLANETE M'A DONNE RAISON, MAIS...



Congress approved a sweeping certification reform bill in late 2020 after two fatal Boeing 737 MAX crashes. Ky said the regulators around the world are making some changes to rules after those crashes.

"All of us are much more cautious in terms of what is the risk," Ky said.

Conclusion d'une dépêche Reuters du 14 juin 2022

- Lien vers la dépêche Reuters : <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/european-us-regulators-hold-meeting-with-boeing-777x-2022-06-14/>

- Reprise par U.S.News : <https://money.usnews.com/investing/news/articles/2022-06-14/european-u-s-regulators-to-hold-meeting-with-boeing-on-777x>

Ainsi l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire depuis les années quatre-vingt m'a donné raison sur toute la ligne. Des explications sur une page du 16 juin 2022 :

<http://jacno.com/prov/corruption-securite-aerienne-leasa-me-donne-raison.htm>

La planète m'a donné raison mais des magistrats français, attendant bêtement que survienne une nouvelle catastrophe évitable (tic-tac, tic-tac...), continuent à falsifier grossièrement les enquêtes sur des accidents aériens et ils continuent à s'acharner contre moi. La corruption fait le reste.

/...

Quelques rappels

Un rappel datant du 23 décembre 2018 sur le crash de l'AF447 Rio-Paris et les commandes de vol :

<http://jacno.com/prov/sondes-dincidence-aoa-af447-rio-paris-que-fait-la-justice.htm>

Et un rappel de juin 2021 sur le caractère international des procédures me concernant. *The Observer* avait publié le 28 mai 1989 (il y a trente-trois ans !) quelques informations me concernant. Il en fut de même de la part d'autres médias étrangers. Ceci a entraîné l'exécutif de l'époque à demander à la justice de se mettre aux ordres de la nomenklatura de l'aviation dans le but de me démolir, avec l'aide indispensable du pilote Michel Asseline. ce qui a permis à Airbus de diffuser en mars 1991 un fascicule de désinformation quelque peu ordurier (je pèse le mot) sachant ce qu'il a entraîné. Ces faits, avec les documents utiles, sont exposés sur le Web depuis une quinzaine d'années. Ils ont été rappelés, avec des des informations complémentaires, dans une page du 13 juin 2021 :

<http://jacno.com/prov/caractere-international-des-procedures-me-concernant.htm>

L'AFP et les médias français (la honte)



Ouest-France, 5 octobre 2012

Des journalistes français, répartis dans de nombreuses rédactions, dont l'AFP, savent parfaitement à quoi s'en tenir mais rien ne peut les faire changer, pas même l'attribution en 2020 à leurs collègues du *Seattle Times* du prix Pulitzer pour leurs enquêtes sur Boeing et les pouvoirs publics américains, ce que j'ai signalé à l'époque (page du 14 mai 2020) :

<http://jacno.com/prov/pulitzer-2020-et-medias-francais-corrompus-crashs-aeriens.htm>

L'Agence française anticorruption

L'Agence française anticorruption (AFA) est informée depuis février 2020 de ce qu'il faut bien appeler une gabegie meurtrière. Le dossier concernant l'AFA est sur le Web (page du 16 juin 2022) :

<http://jacno.com/prov/lutte-anticorruption-et-securite-aerienne-16-juin-2022.htm>

TIC-TAC, TIC-TAC...

Le RN avec Le Pen et LFI avec Mélenchon ont fait un joli carton le dimanche 19 juin aux législatives. Doit-on attendre que survienne une nouvelle catastrophe aérienne qui aurait dû être évitée ?

Quatre pages suivantes du présent PDF : **quelques rappels de base.**

/...

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 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 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...

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 Ministre et par délégation :
 Directeur Général de l'Aviation Civile : 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 Juin 1988
 Signature du titulaire : [Signature]
 Directeur Général suppléant : Jean-Yves [Signature]

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 velléités 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 ».