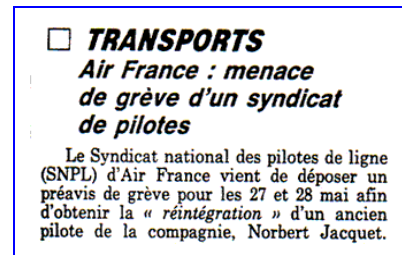




[Web général](#)

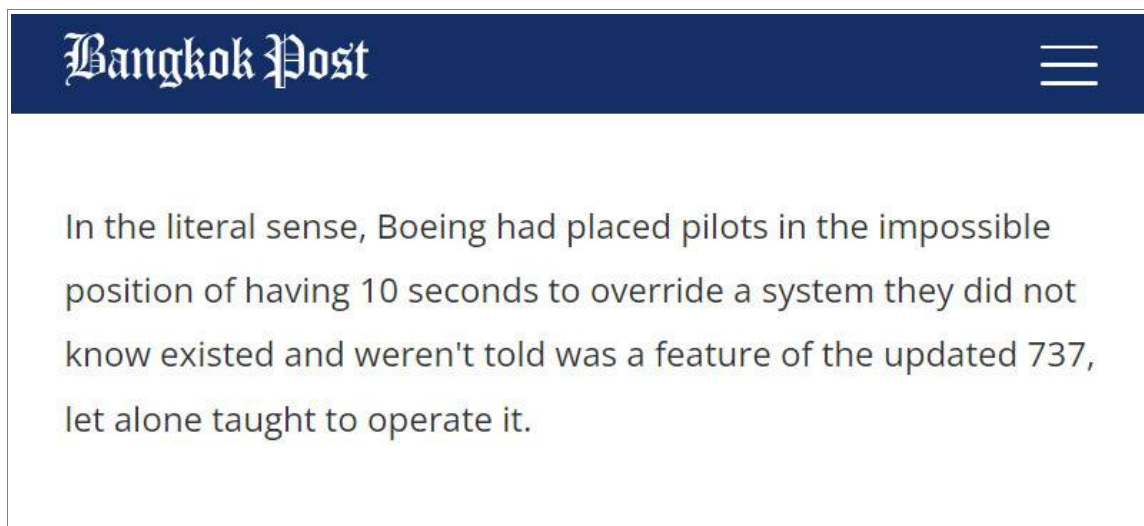


[Vidéos](#)



[Images / Documents](#)

LE *BANGKOK POST* ET LA JUSTICE FRANCAISE (CRASHS AERIENS)



Extrait d'un article du *Bangkok Post* du 15 avril 2022 au sujet d'un documentaire Netflix

Article *Bangkok Post* : <https://www.bangkokpost.com/life/arts-and-entertainment/2295274/boeings-downfall-%E2%80%93-an-account-of-broken-trust-and-greed>

C'est très exactement ce que je dénonce depuis quatre décennies, tant concernant les commandes de vol (surtout les commandes de vol !) que d'autres systèmes vitaux. Et je peux me prévaloir d'un sans-faute exceptionnel (malgré ce que je subis).

Le débat sur la conception des automatismes et la gestion de ceux-ci par les pilotes a pris de l'ampleur dans les années quatre-vingt en raison de certains choix d'Airbus au début de cette décennie (lancement de l'A320 en 1982).

Mais ce débat a été faussé par la faute, principalement, de magistrats français.

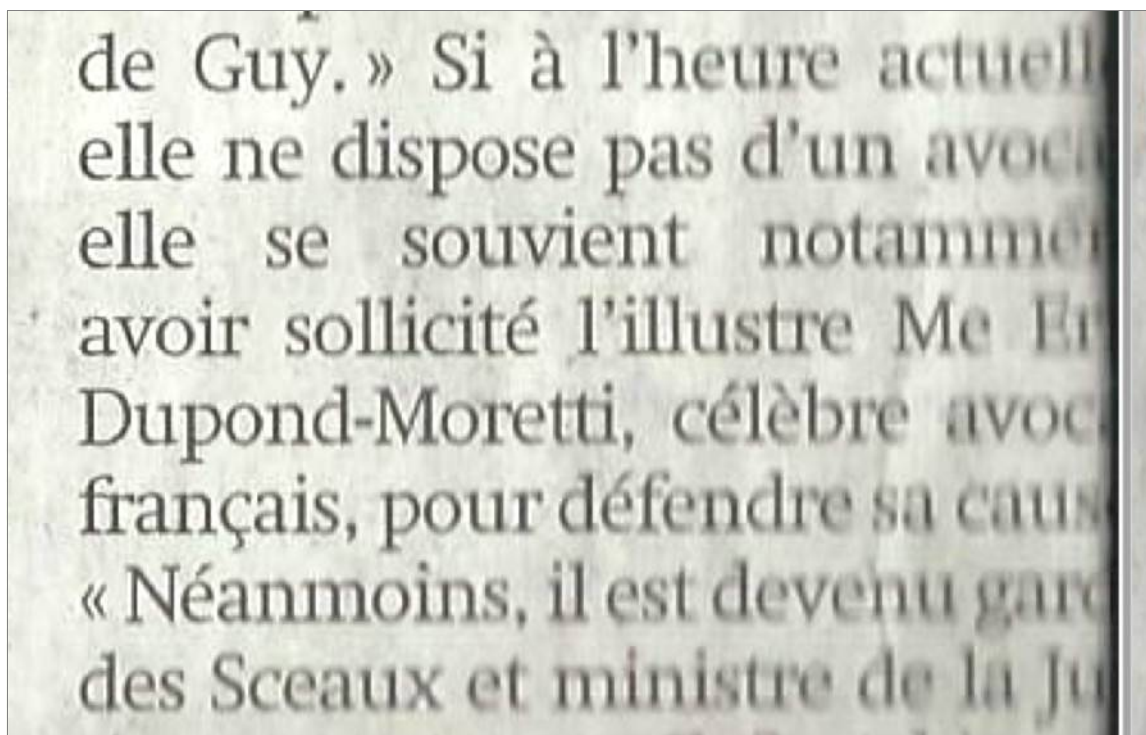
. / ...

MES DOSSIERS SUR LA SECURITE AERIENNE

Mes dossiers montrent que la justice est corrompue. Cette institution s'est transformée au fil du temps en une organisation criminelle (établissement de faux, usage de faux, escroquerie, subornation de témoins...) directement responsable de morts par centaines. Ces dossiers montrent également que la justice n'est pas seule en cause et que la France est corrompue jusqu'à la moelle. Magistrats, avocats, mais aussi fonctionnaires, dépositaires de l'autorité publique, chargés d'une mission de service public, élus, personnel politique se partageant le pouvoir depuis des décennies, journalistes... la corruption fait rage. L'Agence française anti-corruption est informée depuis deux ans (3 février 2020) et elle m'a répondu mais rien ne change.

L'exécutif se satisfait de cet état de fait. Le chef de l'Etat exploite-t-il la déliquescence de la justice comme moyen de maîtriser la magistrature et d'imposer à celle-ci sa volonté ? Entretient-il la corruption, qui atteint tous les rouages de l'Etat ainsi que les médias, parce qu'il en tire profit pour étendre ses pouvoirs ?

Quoi qu'il en soit, la France, qui préside actuellement le Conseil de l'Union européenne, dégage de très forts relents de Roumanie de Ceausescu. **Le ministre Dupond-Moretti occupe une place centrale.**



Belgique : *La Meuse* du 1er février 2021 sur le crash de l'AF447 Rio-Paris (extrait de la page 4)

./...

En pages 3 et 4 du présent PDF : des précisions sur l'article de *La Meuse*..

En pages 5 et 6 du présent PDF : texte et image du **courriel envoyé à Dupond-Moretti** le 19 juillet 2019.

En pages 7 à 10 : quelques rappels de base.

Le présent PDF est à rapprocher d'une page du **17 avril 2022** qui permet d'en savoir facilement plus. Il suffit d'y **regarder les images** pour comprendre que les enquêtes sont falsifiées et que la corruption fait rage :

<http://jacno.com/prov/le-bangkok-post-et-la-justice-francaise-securite-aerienne.htm>

Une page est aussi à voir, qui permet de télécharger des PDF à « mettre de coté » (mais elle date un peu) :

<http://jacno.com/prov/treize-pdf-pour-leternite-15-mai-2020.htm>



La Une



Page 4

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

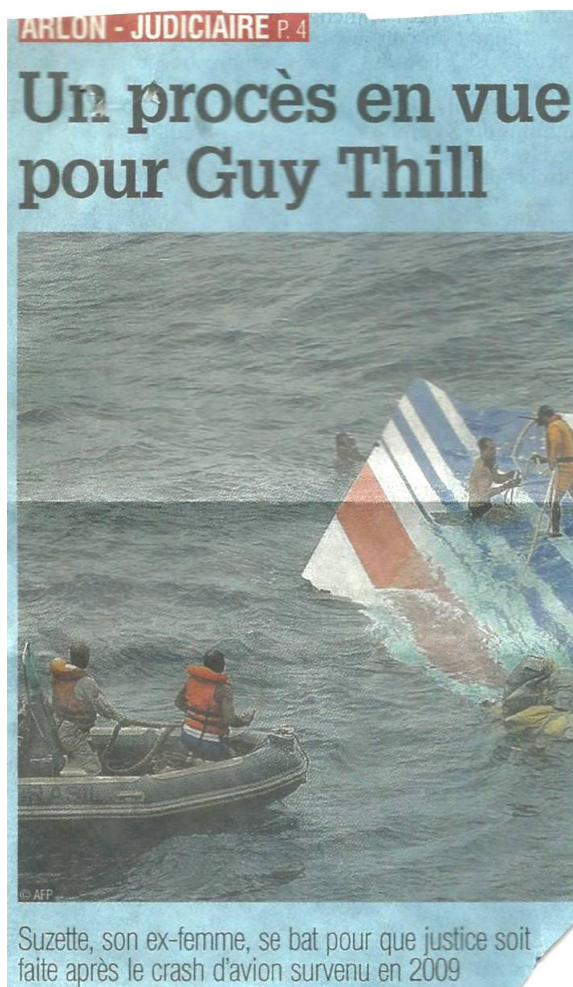
Ci-dessus à gauche : vignette de la Une du 1er février 2021 du quotidien belge *La Meuse* également disponible au Luxembourg. Titre avec photo : « *Un procès en vue pour Guy Thill* » (voir page 4 du présent PDF).

Ci dessus à droite : vignette de la page 4 de *La Meuse*. Premier titre en haut : « *Mort de Guy Thill : l'espoir d'un procès !* » (voir page 4 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/aron-lex-epouse-de-guy-thill-decede-dans-un-crash-davion-croit-toujours-au>

La Meuse, 1er février 2021, titre en Une :



Haut de la page 4 :

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

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.

© D.R.

TEXTE DU COURRIEL ENVOYÉ LE 19 JUILLET 2019 A ERIC DUPOND-MORETTI

Le PDF joint à ce courriel est disponible en ligne (19 pages - 1,14 Mo) :

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

De : norbert jacquet <norbertjacquet@yahoo.fr>
À : edm@dupondmoretti.com <edm@dupondmoretti.com>
Cc : contact@dupondmoretti.com <contact@dupondmoretti.com>; Suzette Hilgert <suz.hilgert@gmail.com>
Envoyé le : Vendredi 19 juillet 2019 à 09:52:35 UTC+2
Objet : Crash AF447 Rio-Paris : une partie civile cherche un avocat (affaire sensible)

Bonjour Maître,

Mme Suzette Hilgert (destinataire en copie), de nationalité luxembourgeoise, comprend parfaitement le français mais éprouve parfois quelques difficultés à s'exprimer dans la langue de Molière. Elle est partie civile dans l'enquête pénale sur le drame du vol AF447 Rio-Paris. Elle est restée longtemps sans avocat en raison de la faiblesse de ses moyens et pour les raisons exposées dans le PDF, documenté, en pièce jointe (19 pages - 1,14 Mo). Les documents présentés en pages 17 et 18 de ce PDF permettent déjà de toucher du doigt certaines réalités. On y trouve également en ses pages 5 et 6, avec quelques précisions, un échange de courriels du 10 décembre 2014 avec le président du TGI de Paris qui a pris des engagements mais ne les a pas respectés.

Mme Hilgert n'imaginait pas une issue vers un non-lieu général qui, à la lecture des médias, semble se dessiner à **brève échéance**. Elle m'a demandé d'entreprendre des démarches auprès d'avocats susceptibles de la défendre dans ce qui est sans conteste une affaire d'Etat, impliquant une certaine complaisance des médias, comme il en fut avec la fille de Mitterrand.

Les dossiers des falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et de la corruption à grande échelle sont à la Chancellerie (1).

Suzette Hilgert
17, Haaptstrooss
L-8561 Schwebach
Tél. (mobile) : +352 661 14 08 50
Mail : suz.hilgert@gmail.com

Meilleures salutations.

Norbert Jacquet ([Web général](#) - [Vidéos](#) - [Images](#))

(1) <http://jacno.com/prov/crashes-aeriens-falsifications-corruption-catherine-pignon.htm>

(IMAGE AUTOMATIQUE DU LIEN)

(LOGO PIECE JOINTE)

/...

CAPTURE D'ECRAN DU COURRIEL ENVOYE LE 19 JUILLET 2019 A ERIC DUPOND-MORETTI

Rechercher des messages, documents, photos ou contacts

Crash AF447 Rio-Paris

Retour Archiver Déplacer Supprimer Spam

Crash AF447 Rio-Paris : une partie civile cherche un avocat (affaire sensible) Yahoo/Envoyés

norbert jacquet <norbertjacquet@yahoo.fr>
 À : edm@dupondmoretti.com
 Cc : contact@dupondmoretti.com, Suzette Hilgert

ven. 19 juil. 2019 à 09:52

Bonjour Maître,

Mme Suzette Hilgert (destinataire en copie), de nationalité luxembourgeoise, comprend parfaitement le français mais éprouve parfois quelques difficultés à s'exprimer dans la langue de Molière. Elle est partie civile dans l'enquête pénale sur le drame du vol AF447 Rio-Paris. Elle est restée longtemps sans avocat en raison de la faiblesse de ses moyens et pour les raisons exposées dans le PDF, documenté, en pièce jointe (19 pages - 1,14 Mo). Les documents présentés en pages 17 et 18 de ce PDF permettent déjà de toucher du doigt certaines réalités. On y trouve également en ses pages 5 et 6, avec quelques précisions, un échange de courriels du 10 décembre 2014 avec le président du TGI de Paris qui a pris des engagements mais ne les a pas respectés.

Mme Hilgert n'imaginait pas une issue vers un non-lieu général qui, à la lecture des médias, semble se dessiner à **brève échéance**. Elle m'a demandé d'entreprendre des démarches auprès d'avocats susceptibles de la défendre dans ce qui est sans conteste une affaire d'Etat, impliquant une certaine complaisance des médias, comme il en fut avec la fille de Mitterrand.


Les dossiers des falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et de la corruption à grande échelle sont à la Chancellerie (1).

Suzette Hilgert
 17, Hauptstrooss
 L-8561 Schwebach
 Tél. (mobile) : +352 661 14 08 50
 Mail : suz.hilgert@gmail.com

Meilleures salutations.


Norbert Jacquet ([Web général](#) - [Vidéos](#) - [Images](#))

(1) [Crashes aériens, falsifications, corruption : Catherine Pignon](#)



Crashes aériens, falsifications, corruption : Catherine Pignon

Norbert JACQUET
 Crashes aériens : le dossier des enquêtes falsifiées et de la corruption générale est à la Chancellerie.



rio-paris-af4...pdf
 1.1MB

LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE ET JUDICIAIRE FRANCAISE

Pages 7 et 8 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. 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...

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (N) : Michel
 Date de naissance (N) : 05-05-1944
 Lieu de naissance (N) : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (N) :
 Délivré à Paris le (N) : 25-06-69
 Signature du titulaire : [Signature]
 Pour le Ministère de l'Aviation Civile : [Signature] B. PALAYRET

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (N) : Michel
 Date de naissance (N) : 05-05-1944
 Lieu de naissance (N) : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (N) :
 Délivré à Paris le (N) : 25-05-88
 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>

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 ».