



[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](#)

MERCI GERARD FELDZER, MAIS...

CRASHS AERIENS : GERARD FELDZER APPORTE DE L'EAU A MON MOULIN, MAIS...

Gérard Feldzer a fait une carrière de pilote à Air France. Il a suivi les événements liés au préavis de grève me concernant en 1991 et il a ensuite été appelé par le syndicat majoritaire à faire grève pour me soutenir les 27 et 28 mai 1992. Il n'ignore donc rien de mes démarches pour la sécurité aérienne et il sait ce que je subis parce que je dérange les intérêts des industriels de l'aéronautique. Il sait ce que j'expose dans mon livre publié en 1994 et sur le Web depuis 2004. Mais il fait partie de ces pilotes qui, en échange de divers avantages, parfois de pure gloriole, acceptent d'avalier toutes les couleuvres, même les plus grosses.

Les Éditions techniques de l'ingénieur, créées en 1946, se présentent comme « *la plus grande base documentaire scientifique et technique en langue française* ». Interview de Feldzer publiée le 24 avril 2020 :



L'expertise technique et scientifique de référence

INTERVIEW

«Le transport aérien va continuer à se développer dans les années à venir»










Posté le 24 avril 2020 par Pierre Thouverez dans [Entreprises et marchés](#)

Avions cloués au sol, chômage partiel, pertes financières colossales... Le secteur du transport aérien traverse depuis le début de la crise sanitaire que nous connaissons un trou d'air jamais connu auparavant. Ingénieur et ancien pilote de ligne, Gérard Feldzer est aujourd'hui - entre autres - consultant auprès des médias sur les sujets touchant à l'aéronautique. Il a répondu aux questions de Techniques de l'Ingénieur sur l'avenir du secteur et les solutions mises en place actuellement pour apporter un soutien logistique aérien au personnel soignant, via l'ONG dont il est le président. Une interview réalisée le 9 avril.

Dans cette interview, Feldzer apporte de l'eau à mon moulin. Beaucoup d'eau. C'est l'Amazone. Extrait :

un centrage qui est différent. Pour le contrer, ils ont rajouté avec une commande de gouverne arrière une protection électronique. C'est cela qui n'a pas marché. Cela a provoqué un premier accident, au cours duquel les pilotes n'ont pu absolument rien faire pour éviter le crash.

Cela montre d'ailleurs qu'il est indispensable que les pilotes soient associés à ce genre d'évolution. Ce n'était pas le cas ici, et cela a beaucoup été reproché à Boeing. La compagnie a décidé de faire quelques modifications, a envoyé des bulletins de service à toutes les compagnies aériennes, s'est contentée de deux sondes (Airbus en a trois)... Et un deuxième accident est survenu.

Il s'agit alors d'une faute lourde pour la compagnie américaine, avec un procès à la clef et probablement des peines de prison à venir pour certains, car des choses ont été cachées.

L'origine de tout cela, on le voit, c'est la concurrence acharnée.

Cela a t-il eu une incidence sur les ventes de Boeing ?

Article : <https://www.techniques-ingenieur.fr/actualite/articles/transport-aerien-feldzer-coronavirus-78521/>

« indispensable que les pilotes soient associés à ce genre d'évolution. Ce n'était pas le cas ici, et cela a beaucoup été reproché à Boeing »... « faute lourde »... « procès »... « peines de prison »... « des choses ont été cachées »... « concurrence acharnée »... Quand on sait ce que j'expose depuis les années quatre-vingt sur les commandes de vol et sur le rôle et les compétences des pilotes... Quand on sait les avertissements que j'ai lancés après le premier crash d'un 737 MAX... ! Quelques rappels figurent dans la suite du présent PDF avec des liens vers des documents et dossiers.

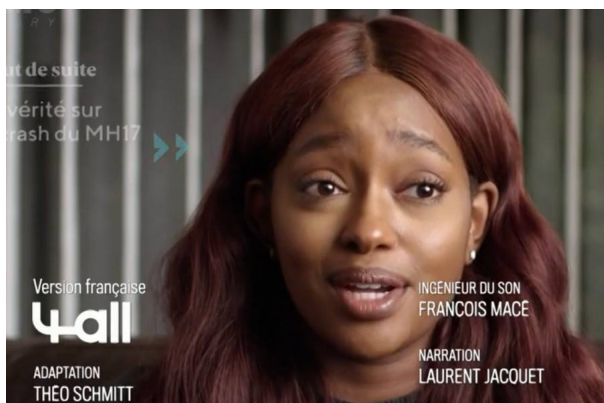
Une page sur Gérard Feldzer mise en ligne **avant le second crash d'un 737 MAX** :

<http://jacno.com/prov/gerard-feldzer-un-precieux-collaborateur-crashes-aeriens.htm>

Une page d'octobre 2019 sur le second crash d'un 737 MAX « 157 morts inutiles dont 9 Français » :

<http://jacno.com/prov/157-morts-inutiles-dont-9-francais-et-ce-nest-pas-fini.htm>

Un peu plus, sur une page plus récente (février 2020) qui s'appuie sur un documentaire, « *Boeing 737 : les dessous d'un scandale* » :



<http://jacno.com/prov/boeing-737-les-tres-sales-dessous-francais-du-scandale.htm>

Dans la suite du présent PDF on trouve du récent jusqu'en page 7 et du plus ancien ensuite.

./...

Mars 2020. Les conséquences législatives d'une meurtrière concurrence incontrôlée :

Le Monde

ÉCONOMIE • INDUSTRIE Partage    

737 MAX : les pratiques de Boeing mises en cause par le Congrès

Selon la commission des transports du Congrès américain, le 737 MAX de Boeing est un avion « défectueux et dangereux ».

Le Monde avec AFP • Publié le 06 mars 2020 à 21h55, mis à jour hier à 06h08



On assiste aux Etats-Unis à une spectaculaire « opération mains propres » en matière de sécurité aérienne, en toute transparence. Tout est mis sur la place publique, exposé quotidiennement et longuement par les médias. Un récent avatar de ce grand ménage public est un rapport de la commission des transports du Congrès affirmant que le 737 MAX de Boeing est un avion fondamentalement défectueux et dangereux et que la nécessité de réformer la législation et les réglementations relatives à la certification des avions de ligne s'impose. Article du Monde du 6 mars 2020 :

https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/06/737-max-les-pratiques-de-boeing-mises-en-cause-par-le-congres_6032136_3234.html

Aux Etats-Unis le ministère de la Justice mène une enquête fédérale pour savoir si un pilote, Mark Forkner, a sciemment trompé les autorités au sujet du logiciel MCAS des commandes de vol du 737 MAX :

BUSINESS NEWS FEBRUARY 21, 2020 / 10:03 PM / A DAY AGO

Federal prosecutors probing if Boeing pilot knowingly lied to FAA: NYT

2 MIN READ  

(Reuters) - Federal prosecutors investigating Boeing Co (BA.N) are examining whether the U.S. planemaker knowingly misled the Federal Aviation Administration while it was seeking approval for its 737 MAX jet, the New York Times reported, citing two people familiar with the matter.

Dépêche Reuters du 21 février 2020 :

<https://www.reuters.com/article/us-boeing-737max/federal-prosecutors-investigating-whether-boeing-pilot-knowingly-lied-to-faa-nyt-idUSKBN20F2QI>

En France, comme on le voit dans la suite du présent PDF, avec un résumé en page 7, c'est le monde à l'envers... avec des morts inutiles par centaines !

Février 2020. Les conséquences meurtrières d'une concurrence incontrôlée :

L'USINE NOUVELLE Aéro Auto Énergie Agro Ma région Innovation Plus ▾

737MAX, corruption... Quand la guerre Airbus/Boeing va trop loin

OLIVIER JAMES AÉRONAUTIQUE , AVIATION CIVILE , AIRBUS GROUP , AIRBUS , BOEING PUBLIÉ LE 10/02/2020 À 10H16

ANALYSE Entre la crise liée au Boeing 737 Max et les affaires de corruption chez Airbus, les deux grands avionneurs touchent aux limites de leur concurrence.

Premier extrait :

Entre la crise du Boeing 737MAX et les affaires de corruption chez Airbus, les avionneurs ont montré les sombres dessous de leur concurrence. © Pascal Guttet - L'Usine Nouvelle

 TWITTER
 FACEBOOK
 LINKEDIN
 FLIPBOARD
 EMAIL

Tout à leur soif d'atteindre des sommets de ventes, les deux géants de l'aéronautique se sont brûlés les ailes. Si l'Europe peut se féliciter d'avoir su constituer avec [Airbus](#) un acteur de l'aéronautique capable de faire jeu égal avec l'américain [Boeing](#), force est de constater que le duel entre les industriels est allé trop loin durant la dernière décennie. La crise profonde que traverse Boeing avec le 737MAX et les affaires de corruption chez Airbus sont les révélateurs d'une course devenue folle. Et ces derniers mois auront été l'occasion de voir étaler au grand jour les dessous pas très nets d'une guerre commerciale menée à l'échelle planétaire entre ces deux acteurs.

/...

Second extrait :

pratiques sont répandues chez d'autres industriels du secteur". Les combines révélées dans les rapports du PNF et du Serious Fraud Office britannique, dignes des romans d'espionnage, ne sont finalement pas sans rappeler les échanges entre salariés chez Boeing. Car là aussi, c'est la concurrence avec Airbus qui a poussé le groupe à franchir le Rubicon.

Les messages transmis aux parlementaires américains fin 2019, et révélés en janvier, montrent une posture pour le moins arrogante au sein de Boeing, notamment vis-à-vis des autorités de certification, et une volonté de réduire les coûts à tous prix. L'ambition de Boeing de rattraper son retard sur l'Airbus A320neo qui, contrairement à ce qu'avait anticipé Boeing rencontra tout de suite le succès, a poussé à la faute. Il fallait aller vite. Manque de transparence, erreurs de développements, volonté de minimiser les modifications du nouvel appareil... L'industriel centenaire, figure emblématique de l'industrie américaine, a montré sa face la plus sombre.

Article L'Usine nouvelle du 10 février 2020 :

<https://www.usinenouvelle.com/article/737max-corruption-quand-la-guerre-airbus-boeing-va-trop-loin.N927544>

Ce qu'on trouve dans les premières pages du présent PDF est à rapprocher de ce que j'expose depuis les années quatre-vingt en matière de sécurité aérienne et que je rappelle à l'occasion.

Dans la suite du présent PDF :

Page 6 : Corruption meurtrière

Page 7 : **Bouffons, singes, justice et crashes aériens** (tout est résumé en une page)

Pages 8 à 10 : . Quatre rappels utiles

Pages 11 et 12 : Le faux, spécialité aéronautique française

Page 13 : Aérien : omerta et falsifications

.I...

CORRUPTION MEURTRIÈRE

(FIN JANVIER - DEBUT FEVRIER 2020)

Les limites de l'enquête du parquet national financier pour corruption (Airbus)

Dans le cadre d'une convention judiciaire d'intérêt public Airbus a accepté de payer une amende record de 3,6 milliards d'euros. On peut lire dans les médias : « *La plus lourde jamais infligée à une entreprise industrielle... Pratiques massives de corruption au sein de la société... Des faits qui disent qu'Airbus a corrompu des dirigeants publics étrangers et de compagnies aériennes... Au cœur du dossier se trouve un système d'agents datant de plusieurs décennies, géré par une unité du siège, dénommée Strategy and Marketing Organization, maintenant dissoute, qui comptait environ 250 personnes réparties dans le monde entier et se traduisait par plusieurs centaines de millions d'euros d'honoraires par an, selon des personnes au fait de la question... Avantages en nature... L'enquête a mis en lumière l'existence de transactions réalisées dans de nombreux pays: Emirats arabes unis, Chine, Corée du Sud, Népal, Inde, Taïwan, Russie, Arabie saoudite, Vietnam, Japon, Turquie, Mexique, Brésil, Thaïlande, Koweït et Colombie... »*

« ... secret de polichinelle dans l'entreprise et les milieux politiques français... »

Reuters a diffusé une dépêche en anglais mentionnant dans sa conclusion un système dont les racines remontent à des décennies et un secret de polichinelle dans l'entreprise et les milieux politiques français : **« the system, whose roots go back decades to an era when payments to win deals were tolerated and tax-deductible, was an open secret in the company and French political circles where it was intertwined with influence-building abroad ».**

En page 7, paragraphe 40, de la convention il est mentionné que plus de 30,5 millions de documents ont été collectés auprès de plus de 200 détenteurs. Tous ces documents n'ont pas été étudiés. En effet, dans ce même paragraphe on lit que ce nombre considérable **« a conduit à développer de nouvelles procédures pour filtrer les informations relevant de la défense nationale et de la confidentialité des échanges avocats-clients, et pour identifier et analyser les documents susceptibles d'être pertinents pour l'enquête judiciaire »**, laquelle **ne portait que sur des irrégularité dans des contrats de vente.**

Les paragraphes suivants de la convention, jusqu'au N°53, ainsi que l'intégralité de la suite de la convention confirment cette limitation du périmètre de l'enquête.

Le 31 janvier 2020 le procureur du parquet national financier Jean-François Bohnert, mettant en avant la nécessité de conclure et la rapidité de l'enquête, a confirmé à l'audience du président du tribunal judiciaire (ex-TGI) de Paris que tous les documents n'avaient pas été étudiés.

Qu'en est-il de la corruption dans les enquêtes sur les accidents aériens ?

Cette politique de corruption planétaire a-t-elle permis d'organiser des mensonges sur les causes de certains accidents aériens visant à blanchir l'avion et à cacher des défauts de conception ? La question peut paraître saugrenue mais quand on voit ce qu'il se passe en Europe, en France...

.I...

BOUFFONS, SINGES, JUSTICE ET CRASHS AERIENS

(ARROGANCE, HUMILITE, TRANSPARENCE...)

(MI-JANVIER 2020)

Boeing a décidé de jouer la transparence et a remis fin 2019 et début 2020 à la FAA (régulateur américain) et au Congrès des Etats-Unis des liasses de documents internes ce qui a permis aux médias, dont l'AFP, d'extraire de ces documents matière à charger en des termes peu flatteurs Boeing et son logiciel MCAS des commandes de vol du 737 MAX « *conçu par des bouffons, qui, en retour, sont supervisés par des singes* » (c'est la FAA qui est visée par ce dernier terme). Le lundi 13 janvier au matin une dépêche AFP a présenté un nouvel extrait d'un de ces documents : « *notre arrogance nous perdra* ».

Et en Europe ? N'y aurait-il pas chez Airbus quelques défauts de conception depuis les années quatre-vingt, notamment dans les commandes de vol ? Et l'AF447 Rio-Paris (228 morts), où en est-on ? On constate que l'avocat de parties civiles Thibault de Montbrial a été corrompu, « *acheté* » par le mis en examen Airbus (1) !

Que penser du fait que, dans le cadre de cette enquête, le premier président de la cour d'appel de Paris n'a jamais respecté des engagements pris auprès de moi en décembre 2014, quand il était président du tribunal judiciaire (ex-TGI) de Paris, concernant le comportement de l'avocat Thibault de Montbrial (1) ?

N'y a-t-il pas en France une certaine arrogance à massacrer depuis trente-deux ans le pilote qui dit la vérité, qui agit pour sauver des vies et pour aider les familles de victimes et à qui l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire ne cesse de donner raison année après année, mois après mois, jour après jour ? Y a-t-il des bouffons dans l'aéronautique française et européenne ? En dehors des milieux aéronautiques ?

La gestion de la sécurité aérienne en Europe confiée... à des magistrats français !

Que penser du fait qu'en Europe les superviseurs en matière de sécurité aérienne sont des magistrats de l'ordre judiciaire, français, **qui ne savent strictement rien de la façon dont vole un avion**, qui ne savent rien de l'aviation, mais qui n'hésitent pas à se prendre pour des cadors souverains de l'aéronautique au point de se permettre... (voir paragraphe précédent) ?

Le lundi 13 janvier en fin de matinée aux Etats-Unis (fin de journée en France), le nouveau patron de Boeing David Calhoun, prenant ses fonctions ce même 13 janvier, a appelé les employés du groupe à l' « *humilité* » et à la « *transparence* ».



Des informations sont également disponibles à partir d'une page du 15 avril 2020 :

<http://jacno.com/prov/tous-unis-pour-detruire-le-pilote-qui-veut-sauver-des-vies.htm>

(1) PDF - 18 pages - 1,1 Mo : <http://franceleaks.com/hollande/un-non-lieu-indigne-dune-democratie-af447-norbert-jacquet-17-octobre-2019.pdf>

QUATRE RAPPELS UTILES

1 - Dans les années quatre-vingt :

En marge de l'affaire du crash de l'Airbus A 320


Un pilote d'Air France porte plainte pour subornation de témoin

laine de membres. 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.

Après le crash de l'Airbus à Habs-

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

2 - Le 28 mai 1989 **The Observer**, édition dominicale du Guardian britannique, a rapporté mes prises de position publiques des 31 juillet et 1^{er} août 1988 ainsi que les méthodes mises en œuvre contre moi dans les jours qui ont suivi (l'article complet figure en page suivante) :



■ August 2: Preliminary report virtually blames pilot Asseline.

■ On the same day, fellow pilot Norbert Jacquet's views, supporting Asseline's claim that computer malfunction contributed to the crash, are published in all France's national newspapers.

■ August 12: Jacquet is ordered to undergo a 'routine' medical examination and is subsequently suspended on 'psychological grounds'. He has not flown since.

who shared Asseline's belief that the computer fly-by-wire system was partly to blame.

On the same day that the investigation commission of the French regulatory authority produced a preliminary report effectively blaming Captain Asseline, Jacquet's views, blaming the Airbus, were printed prominently in all the French newspapers. Ten days later, on August 12, Air France asked Jacquet to have a routine medical check-up. Soon after he was grounded without explanation.

Eventually he was informed on October 6, that he had been grounded for medical reasons, later expanded to 'psychological grounds', even though he had obtained independent psychiatric evidence of his sanity. Fellow Air France pilots have told Open File that Jacquet did not suffer from any psychological problems.

His six month suspension on full pay ended in January and he is now living on savings.

Two facts are now established about the accident.

Asseline was supported by a young Air France Boeing 747 pilot, Norbet Jacquet,

/...

AIRBUS CRASH: WAS THE PILOT THE FALL-GUY?

ON June 26, 1988, Air France's new European A320 Airbus, delivered only two days previously, crashed into trees at an airshow near Mulhouse in France while performing a low-level pass.

OPEN FILE

JIM BEATSON finds that the evidence points to computer failure.

Three passengers — a woman and two children — were killed. The pilot, Michel Asseline, a senior Air France captain and the man inaugurating the new model, as well as being its chief instructor, escaped unhurt.

After the accident, the European aircraft industry waited intently for a verdict on whether the Airbus' new and controversial computerised control system was to blame.

The day after the crash, Louis Mermar, the French Transport Minister, exonerated the aircraft. Asseline was stood down, accused of flying dangerously, dismissed and stripped of his pilot's licence. But the crash is far from an open-and-shut case of pilot error.

Evidence conflicting with the official view emerged within days of the crash. A report from the head of the Civil Aviation Centre in Brittany, which examined the flight recorder, stated that about 10 seconds-worth of data was unreadable, four of them occurring just before impact. This is the point at which, the pilot claimed, the aircraft failed to rise as directed. 'The more I asked (the flight control) to go up, the more it gave me down. That's why (in the TV film of the accident) you see the aircraft flying level. The computer decided it was a good opportunity to land.'

The film of the accident shows that 21 seconds elapsed from the aircraft passing over a mound to it hitting trees at the end of the runway and crashing. Yet the first print-out of the recorder shows a time lapse of only 17 seconds. Airbus says that a fold in the tape caused the gap, which was subsequently restored.

Even stranger, according to Captain Asseline, the flight recorder shows the

position of the aircraft at impact as 11.15 degrees latitude south and 30.63 degrees longitude, which would put the aircraft somewhere in Southern Africa. Airbus replied: 'Having read the flight data recorder more than once, there is no doubt about the whereabouts of the aircraft (i.e. it was not flying over Africa).'

The official report on the opening of the flight recorder states that the magnetic tape inside the box was cut to allow its removal, but an engineer from American Fairchild, which made the recorder, said it was not necessary to cut the tape to remove it, although removing it uncured would take about five minutes longer.

M Germain Sengenel, the magistrate conducting the local investigation required by French law, complained after the crash that the flight recorders were taken away by Department of Transport officials before they were officially sealed, 'to guarantee their authenticity and integrity'. He was also concerned that the local public prosecutor, who is answerable to the Justice Minister, blamed the accident on pilot error before the official inquiry had started.

Captain Asseline is also at odds with Airbus over alleged defects in the aircraft. The pilot claims he was misled on the aircraft's true height by a bug in its computer software. Normally an aircraft's height is calculated after entering the local barometric pressure into its altimeter. Local ground control provides this to aircraft regularly so that, with each change in barometric pressure, the correct altitude can be displayed. The A320 has a history of occasionally selecting a baro-

metric reading from memory, rather than the current reading, when switching from one flying mode to another. Both British Airways and Air France have experienced this problem with their A320s.

Captain Asseline says: 'I set the Q.F.E. (local barometric pressure) to what I was told by the control tower, but when we were flying at 100 feet we were only at 50 or 60 feet from the ground.'

Airbus says the preliminary report of the accident shows that a back-up audio altimeter gave aural warnings at 100, 50, 40 and 30 feet. Captain Asseline does not dispute this, but says that, because he was concentrating on flying, he did not hear the alarms.

Finally the pilot claims that the aircraft failed to

respond to its throttle. 'I began to push forward the throttle to stabilise my speed reduction', he told Open File. 'At that point I gave the order to disconnect the (automatic) throttle and I'm sure that this movement put a mess in the computer. I push forward the throttles... and I had no answer. So I pulled back throttles to zero because I did that many times in training. I knew that if we had any problems with the power, the only thing to do was to close the throttle and then give full power. That's exactly what I did.'

A month before the crash, Airbus put out an Operations Engineering bulletin (OEB), headed Engine Acceleration Deficiency at Low Altitude, warning that, under certain flight conditions, the engine might not accelerate properly. It advised: 'The fault can be cleared by decelerating the engine to idle and then performing a rapid acceleration from idle to full power.'

Asseline was supported by a young Air France Boeing 747 pilot, Norbert Jacquet,



Doomed: The new A320 Airbus takes off on its fatal flight at Mulhouse airshow. Inset: the tail section of the aircraft after it hit trees and crashed.

who shared Asseline's belief that the computer fly-by-wire system was partly to blame.

On the same day that the investigation commission of the French regulatory authority produced a preliminary report, effectively blaming Captain Asseline, Jacquet's views, blaming the Airbus, were printed prominently in all the French newspapers. Ten days later, on August 12, Air France asked Jacquet to have a routine medical check-up. Soon after he was grounded without explanation.

Eventually he was informed on October 6 that he had been grounded for medical reasons, later expanded to 'psychological grounds', even though he had obtained independent psychiatric evidence of his sanity. Fellow Air France pilots have told Open File that Jacquet did not suffer from any psychological problems.

His six-month suspension on full pay ended in January and he is now living on savings.

Two facts are now established about the accident.

First, Asseline was asked to fly at 100 feet above the ground — 70 feet less than the normally authorised level. Second, the operational direction and plan supplied by Air France for the display was based on a longer adjoining airstrip than the one Asseline was asked to fly over. On the originally chosen strip, there would have been ample time for the aircraft to throttle up safely over the trees.

Since the crash, other Airbus A320 pilots have also had trouble with their computer controls. One spoke of

near disaster flying into Berlin; another of his altimeter 'going crazy' on a descent into Geneva.

British Airways' inaugurating chief pilot, George Hallett, says BA has experienced similar problems. So was Captain Asseline misled over the aircraft's height, or are they merely claims which he has advanced after the crash to take advantage of a known software problem?

Even the aircraft's critics acknowledge that most of its software bugs have now been ironed out. But Captain

Xavier Barrell, technical vice-president of Air France's pilots union, SNPL, says the vertical navigation system is still not working properly.

Captain Asseline is now in Los Angeles, trying to gain an American pilot's licence on a Boeing 737-200 series, the same aircraft type on which he did the acceptance launch flights for Air France. The final report of the accident inquiry is keenly awaited, not just by him and Norbert Jacquet, but by many others.

POINTERS TO A COVER-UP?

■ **MAY '88:** Airbus warns that, in some flying conditions, A320 engines may not accelerate properly at low altitudes.



line and pointing to computer failure rather than pilot error.

■ **June 26:** Air France's new A320 Airbus crashes at the Mulhouse airshow, killing three passengers. Pilot Michel Asseline, escapes unhurt.

■ **June 27:** The French transport minister rules out aircraft failure. Asseline is dismissed for dangerous flying and has his pilot's licence revoked.

■ **June 27:** The French transport minister rules out aircraft failure. Asseline is dismissed for dangerous flying and has his pilot's licence revoked.

■ **August 12:** Jacquet is ordered to undergo a routine medical examination and is subsequently suspended on 'psychological grounds'. He has not flown since.

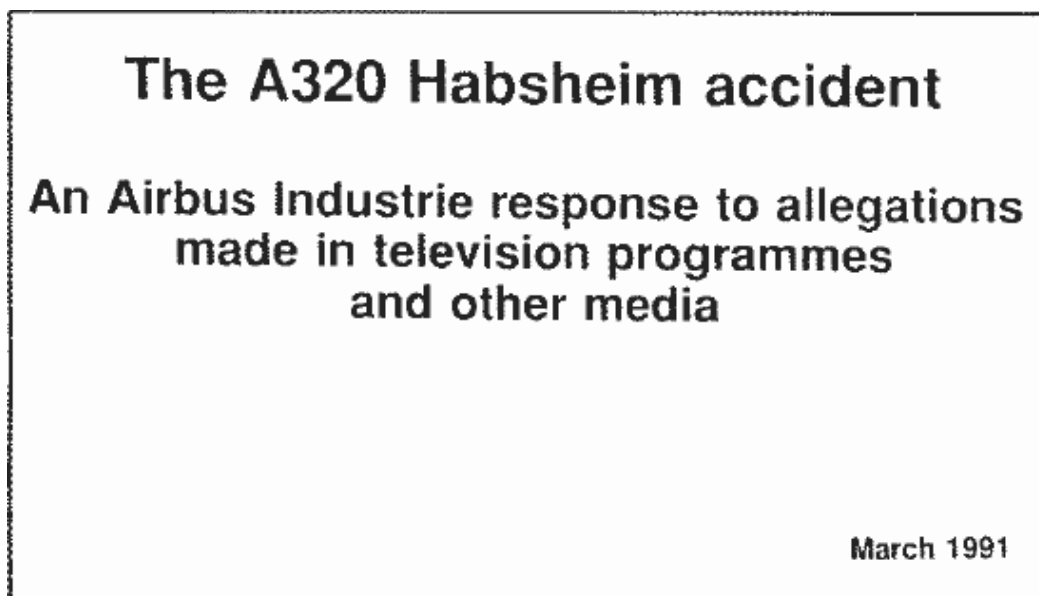
./...

3 - Le 30 septembre 1990 **Channel 4** a diffusé un documentaire sur le nouvel Airbus A320 et les accidents et incidents ayant frappé l'avion, notamment le crash de Habsheim. J'y suis interviewé. Le commentaire des journalistes britanniques indique que j'ai été le premier à être intervenu. Il donne en outre des précisions sur les méthodes employées contre moi après mon intervention publique et il signale qu'Air France, interrogée, a refusé de répondre aux questions. Le passage de ce documentaire concernant ce qui vient d'être rappelé (3 mn 22 s) est disponible sur le Web (fichier WMV, 8 Mo) :

<http://jacno.com/vdo/equinox-90-extraits.wmv>



4 - En mars 1991 Airbus, très activement aidé par la justice française, a organisé une campagne mondiale dans le but de me discréditer en diffusant aux médias, aux compagnies aériennes, aux syndicats et associations de pilotes (...) du monde entier un fascicule dans lequel je suis cité :



./...

LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE FRANCAISE

Pages 11 et 12 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...

Document de l'Etat
 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

Document de l'Etat
 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]
 Pour le Ministre et par délégation :
 Directeur Général adjoint,
 des Licences et registres
 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).

* * *