



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

SECURITE AERIENNE

POLE ACCIDENTS COLLECTIFS (PARIS)

COURRIEL DU 30 MARS 2018

Le 30 mars 2018 j'ai envoyé un courriel au procureur Serge Mackowiak (tribunal de Paris) et, en copie, aux juges d'instruction du pôle accidents collectifs Alain Gaudino, Carole Ramet, Emmanuelle Robinson, Nicolas Aubertin et Fabienne Bernard ainsi qu'aux experts Gilles Le Barzic, Jean-Yves Gros et François Grangier.

Le texte du courriel et la capture d'écran de celui-ci figurent en page suivante.

Le fichier PDF joint à ce courriel est disponible sur le Web (7 pages - 441 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/livre-ghyslain-wattrelos-mh370-norbert-jacquet-29-mars-2018.pdf>

Pour faciliter la lecture et par précaution j'ai ajouté en pages 3 à 9 du présent PDF la reprise au mot près du PDF transmis à ces six magistrats et aux trois experts (seules les références de pagination ont été modifiées afin de correspondre à la pagination du présent PDF et de faciliter la lecture).

./...

TEXTE DU COURRIEL ENVOYE LE 30 MARS 2018

Objet : Vol MH370 Malaysia - Sécurité aérienne

PJ (PDF - 7 pages - 441 Ko) : "livre-ghyslain-wattrelos-mh370-norbert-jacquet-29-mars-2018.pdf"

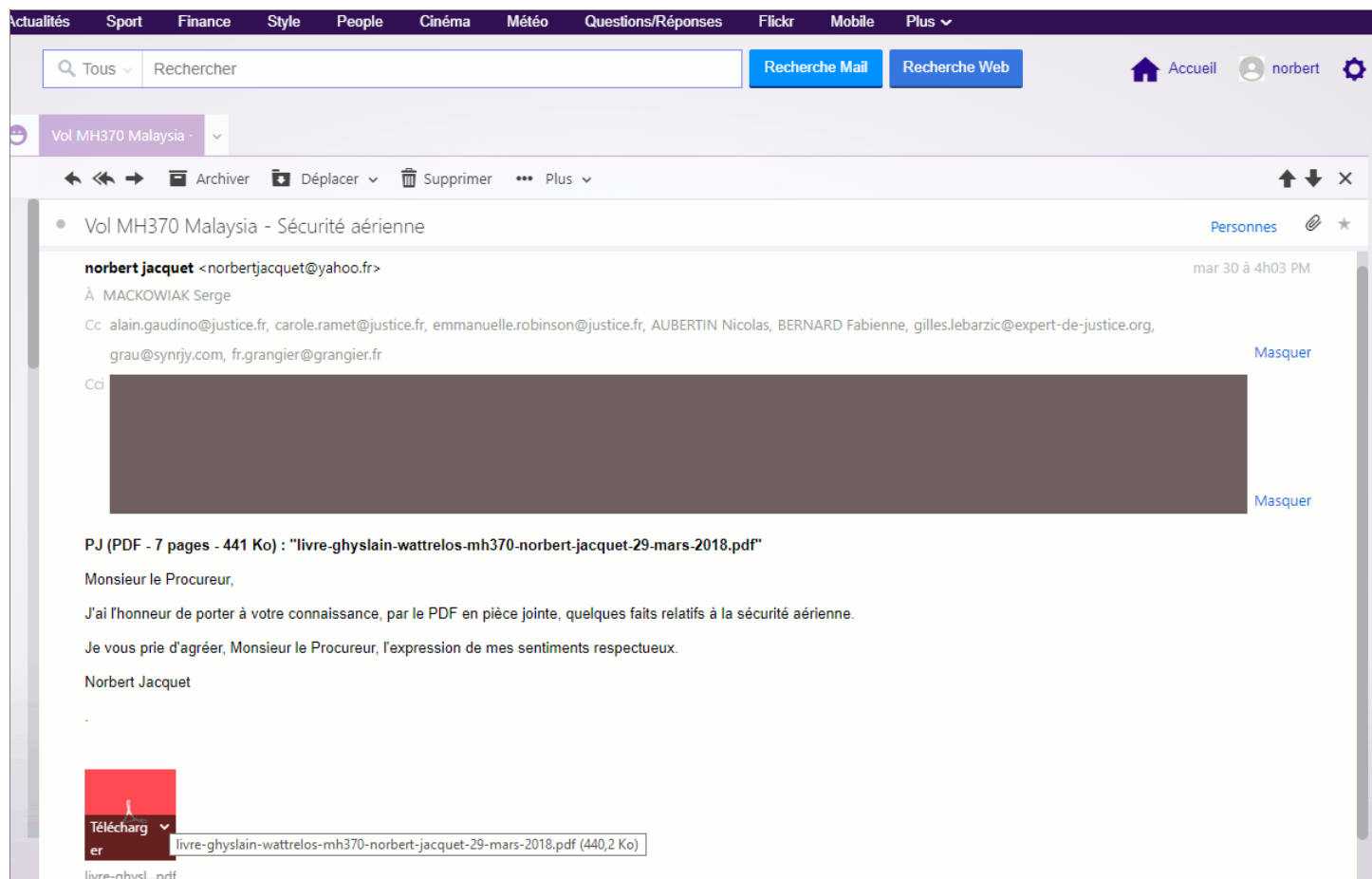
Monsieur le Procureur,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance, par le PDF en pièce jointe, quelques faits relatifs à la sécurité aérienne.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Procureur, l'expression de mes sentiments respectueux.

Norbert Jacquet

CAPTURE D'ECRAN DU COURRIEL



./...

Ce qui suit en pages 3 à 9 du présent PDF est la reprise au mot près de la pièce jointe au courriel (seules les références de pagination ont été modifiées afin de correspondre à la pagination du présent PDF et de faciliter la lecture).

LIVRE GHYSLAIN WATTRELOS (MH370)



Ghyslain Wattrelos, qui a perdu son épouse et deux de ses trois enfants dans la disparition du vol MH370 de la Malaysia Airlines il y a quatre ans, a publié un livre au début du mois de mars 2018.

Je m'étais contenté de lire quelques pages ici et là, sur des indications qu'on m'avait fournies, mes interlocuteurs n'imaginant pas ensuite que je ne lise pas le livre. Et pourtant... Il faut dire que j'ai parfois du mal à me plonger dans le détail de la « corruption générale ». Mais je m'y suis mis. Et tout est dit dans les quatre premières pages du livre (je vais peut-être encore en découvrir, je n'en suis qu'à la page 43).

Tout est dit dans les quatre premières pages (pages 9 à 12) qui rapportent une entrevue à l'Elysée avec le chef de l'Etat en septembre 2015. Edifiante. Je présente ci-après les pages 10 et 11 et le début de la page 12 du livre. Suivent quelques commentaires et d'autres informations.

./...

Ma dernière rencontre avec ces agents remonte au 9 octobre 2015.

Elle m'avait été accordée à la faveur d'une entrevue en septembre 2015 avec François Hollande.

Une entrevue quelque peu étrange à l'Élysée, qui avait duré près d'une heure. Le temps de rentrer dans les détails et d'exprimer nos sentiments. Je me tenais assis, là, devant François Hollande. Il semblait attentif, embêté, désolé. Je me retenais de le bombarder de questions, tandis qu'il m'assurait ne rien savoir. J'ai finalement insisté, faisant légèrement fi, un court instant, du protocole. Rien qu'un peu.

— Mais, monsieur le président, vous ne savez rien ? Je ne vous crois pas, lui avais-je alors dit.

— Monsieur Wattlelos, je vous assure que je ne sais rien. Mes services secrets me disent aussi qu'ils ne savent rien sur ce vol MH370. C'est en tout cas ce qu'ils m'affirment. Mais me disent-ils toujours tout ? Vous n'avez qu'à les rencontrer et le leur demander. Je vais vous organiser un rendez-vous.

Dans ce sublime salon de l'Élysée donnant directement sur le jardin, j'écoutais le président de la République. Il était pondéré, tellement serein.

Je l'étais un peu moins. J'essayais de respirer calmement afin de dissimuler mon malaise. J'avais bien d'autres messages à lui faire passer, ce n'était pas le moment de craquer.

Je lui ai parlé du rapport d'expertise auquel je n'avais toujours pas eu accès. Ce rapport, c'était celui du BEA, le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile, cet organisme français qui dépend du ministère des Transports.

Silence.

Comme étonné, le président a délicatement tourné sa tête vers le directeur du BEA présent dans la salle.

— Mais enfin... allons, monsieur! On doit pouvoir s'arranger non?

Imperturbable et droit comme un piquet, le directeur lui a répondu :

— J'ai des règles précises. Nous suivons les règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Monsieur le président, je ne peux pas lui donner ce à quoi j'ai accès.

Fin de la discussion.

Comme annoncé, un rendez-vous avec les services de renseignement a effectivement été organisé un mois plus tard, en octobre 2015. En arrivant, j'avais très peu d'éléments et beaucoup de doutes. Je suis reparti avec encore moins d'éléments et un peu plus de doutes. François Hollande avait raison, ce type n'était au courant de rien. Le patron des services français me regardait droit dans les yeux, imperturbable : il ne savait rien ! Même pas une petite miette. Rien.

— Monsieur Wattrelos, à l'heure d'Internet tout se sait. Des États ne peuvent pas s'entendre entre eux pour cacher quelque chose. Cela n'est pas possible ! me disait-il.

J'aurais aimé lui demander d'avoir la gentillesse de ne pas me prendre pour un imbécile. J'étais plongé dans un monde noir et le patron des services secrets français était en train de m'expliquer que le monde était rose. Il ne m'était d'aucune utilité. Mais je suis bien élevé, je l'ai

Début de la page 12 du livre :

(NB : « ... je me rendais au Bourget. » c'est-à-dire au BEA)

écouté parler et démonter toutes mes hypothèses. Une par une.

Cet automne 2015, j'allais de réunion en réunion. Toutes plus frustrantes les unes que les autres. Après l'Élysée et la DGSE, je me rendais au Bourget. Là-bas, des équipes m'expliquaient volontiers le mode opératoire lors de catastrophes aériennes. Ensuite, lorsque j'évoquais le MH370, je me heurtais aux mêmes mots : « Concernant votre dossier, on ne sait rien, on ne comprend pas non plus. »

Avec eux, je m'étais finalement habitué aux fins de non-recevoir. Même si, chaque fois, j'espérais repartir avec un rapport sur ce qu'ils avaient vu ou entendu lorsqu'ils s'étaient rendus en Malaisie, quelques jours après la disparition de l'avion.

Ça n'est jamais arrivé.

Sauf à supposer un gros mensonge de la part de Ghyslain Wattrélos, l'existence d'un lien direct entre le chef de l'Etat et le BEA apparaît... ce BEA dont les dirigeants s'acharnent contre moi depuis trente ans ! Ce BEA qui a toujours fait semblant de ne pas voir certains faits criants. Par exemple les fausses licences de pilote de ligne de Michel Asseline (voir en pages 7 et 8 du présent PDF).

Sans parler de tout le reste, disponible à partir d'une page Web du 19 mars 2018 :

<http://jacno.com/prov/mensonges-faux-corruption-des-morts-par-centaines.htm>

On peut y ajouter un très récent courriel à Jean-Michel Hayat, président du tribunal de grande instance de Paris (PDF - 4 pages - 249 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/jean-michel-hayat-fin-mars-2018-norbert-jacquet-28-mars-2018.pdf>

Et quelques informations concernant Edwy Plenel (PDF - 3 pages - 230 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/nicolas-sarkozy-vs-edwy-plenel-norbert-jacquet-25-mars-2018.pdf>

En France le niveau de corruption est tel que celui qui dénonce cette corruption est recherché pour être enfermé... à la demande des corrompus ! Dans des affaires où les morts inutiles s'accumulent par centaines et où les familles de victimes sont purement et simplement escroquées et sciemment détruites à petit feu.

LES FAUSSES LICENCES DE PILOTE DE LIGNE DE MICHEL ASSELINE

Ces vraies fausses licences de pilote de ligne ne rappellent-elles pas le vrai faux passeport d'Yves Chalier 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...

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

française qui, en octobre 1988, m'a remis cette vraie fausse licence. Ça restait 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

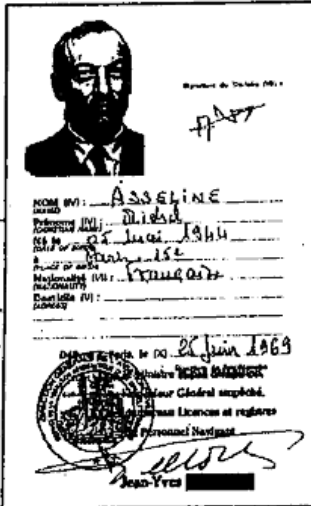
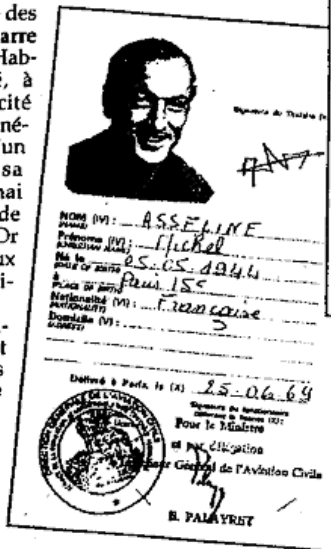
SCANDALE DE L'AIRBUS D'HABSHEIM (SUITE)

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. Lè 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...



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.

NB : je ne suis en aucune manière à l'origine de ces deux articles de Minute. Je les ai découverts à leur parution (des gens qui suivaient l'affaire m'en ont informé).

J...

CORRUPTION GENERALE ET SECURITE AERIENNE

Aérien : corruption à grande échelle

Dans l'aérien la corruption générale constitue la principale méthode de gestion, en premier lieu pour ce qui concerne les accidents et les incidents graves. Les conséquences en sont dramatiques : les morts inutiles s'accumulent par centaines. La corruption dans l'aérien c'est, entre autres :

- emplois fictifs, notamment à Air France, de femmes et d'hommes politiques et/ou de membres de leur famille et/ou de leurs collaborateurs et de divers « consultants » et autres « conseils » (il semble toutefois que du côté des ministres, du staff élyséen et de membres de cabinets ministériels, cette pratique soit devenue beaucoup moins courante au cours de ces dernières années),
- **embauches directes par Airbus, Air France et par d'autres sociétés intimement liées aux deux précitées, de fonctionnaires ayant en charge la gestion d'accidents aériens,**
- distribution à grande échelle de billets d'avion gratuits, y compris à des magistrats à l'occasion,
- subventions par l'Etat à des organisations dont les dirigeants, magistrats et avocats, participent directement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- distribution de médailles de la Légion d'honneur, en guise de remerciement, à ceux qui participent directement ou indirectement aux falsifications dans les enquêtes sur les accidents aériens et aux actes pénalement répréhensibles visant à faire taire toute contestation,
- multiplication de passe-droits et d'actions de favoritisme, au sein des institutions et hors de celles-ci (médiats audiovisuels, « presse écrite », édition...), en faveur de quiconque est susceptible de rendre service dans le cadre des enquêtes falsifiées sur les accidents aériens,
- accessoirement, pressions sur les médias au moyen des budgets publicitaires.

Sécurité : l'aérien doit-il rester une exception ?

Dans l'industrie automobile on assiste à des rappels de véhicules, parfois par centaines de milliers, voire beaucoup plus. Le 26 octobre 2016 Toyota a annoncé le rappel de près de six millions de véhicules. Dans d'autres secteurs d'activité on agit de même. Les décisions prises en raison des défauts des Galaxy Note 7 de Samsung constituent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé.

Le 14 juillet 2017 Reuters-Washington a indiqué que « *Honda a annoncé vendredi le rappel d'environ 2,1 millions de véhicules à travers le monde en raison de problèmes de batteries... L'objectif de ce rappel est de corriger un problème de capteurs de batteries, dont l'attache pourrait ne pas être suffisamment étanche pour empêcher l'humidité de pénétrer et de rouiller ces pièces, avec un risque d'incendie du moteur à la clé. Aucune blessure n'a jusqu'à présent été signalée en raison de ce problème.* »

Le 16 octobre 2017 les médias ont annoncé que Mercedes rappelait un million de véhicules pour un problème d'airbag, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé.

Le 21 décembre 2017 les médias ont annoncé qu'après une décision identique aux Etats-Unis Audi rappelait 875 000 véhicules en Europe en raison d'un risque d'échauffement et d'inflammation d'une gaine. Il semble que l'événement ne se soit jamais produit ou qu'il se soit produit sans conséquences graves.

La contamination de produits laitiers Lactalis est prise au sérieux au début janvier 2018 et fait débat à la suite de quelques dizaines de cas de salmonellose, sans conséquences graves.

Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur ce qui semble bien être des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?