



[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](#)

# POUR RETABLIR LA DEMOCRATIE EN FRANCE

TV5 Monde est une chaîne de télévision généraliste francophone internationale créée en janvier 1984. Elle a son siège à Paris et est détenue conjointement par des sociétés audiovisuelles publiques de France, de Belgique, de Suisse, du Canada et du Québec. TV5 Monde est l'un des trois plus grands réseaux mondiaux de télévision.



TV5 Monde, 4 juin 2021

[\(lien vers l'article avec vidéo, durée 1mn 24s\)](#)

Des voix s'élèvent dans le monde pour affirmer que les aveux télévisés de Protassevitch, citoyen biélorusse, auraient été obtenus par la contrainte dans son pays qui n'est membre ni du Conseil de l'Europe ni de l'UE.

En même temps, dans des dossiers où les morts inutiles s'accumulent par centaines, la France, membre fondateur du Conseil de l'Europe et membre fondateur de la CEE devenue UE, met en oeuvre depuis plus de trente ans les pires moyens pour tenter de contraindre un pilote de ligne à avouer de prétendues erreurs que celui-ci n'a pas commises. Ces actes s'accompagnent d'une campagne publique de discrédit conduite par les pouvoirs publics depuis le mois d'août 1988. Il en est toujours ainsi actuellement malgré une plainte pour subornation de témoin, indiscutable en fait et en droit. Une caricature :

<http://jacno.com/prov/plainte-pour-subornation-de-temoin-crash-af447-rio-paris.htm>

Malgré les enfermements à répétition et la torture en unité psychiatrique pour malades difficiles ce pilote n'a jamais cédé et il résiste encore et toujours.

Y a-t-il quelqu'un pour agir afin de rétablir la démocratie en France ?

.J...

## CORRUPTION ET MAFIA MEURTRIERE

En France les enquêtes judiciaires sur les accidents aériens sont falsifiées. Les magistrats fautifs bénéficient de nombreuses complicités. Des changements semblent être timidement intervenus récemment mais il n'est pas inutile de rappeler les méthodes qui ont cours habituellement dans l'aérien.

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 »,
- **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 (médias 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.

### Les Rafale Papers

Le Monde évoque « *un dossier ultrasensible et politiquement inflammable* ». Le parquet national financier (PNF) et l'Agence française anticorruption sont en cause. A lire dans un PDF (7 pages - 486 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/rafale-papers-et-corruption-meurtriere-norbert-jacquet-3-mai-2021.pdf>

Ce que je dénonce en matière de corruption dans l'aérien est autrement plus grave que l'affaire des Rafale Papers. C'est en outre incontestable. Tous les documents et les vidéos utiles circulent dans les rédactions françaises et sont de plus étalés sur le Web. On peut relever quatre points essentiels de gravité :

- 1) les falsifications dans les enquêtes sur les crashes aériens provoquent inutilement des morts par centaines,
- 2) dans ces enquêtes la corruption a lieu, et surtout les corrompus se trouvent, principalement en France,
- 3) des magistrats français participent à l'oeuvre de corruption et ils ne lésinent pas sur les moyens (établissement de faux et usage de faux à de multiples reprises, enlèvements et séquestrations, escroqueries au préjudice de milliers de personnes...),
- 4) j'ai transmis tous les documents utiles à de nombreux magistrats du PNF, dont Eliane Houlette, ainsi qu'à plusieurs juges d'instruction du pôle financier du tribunal de Paris, notamment Renaud Van Ruymbeke en rappelant à celui-ci ce qui concerne Jean-Charles Corbet (une recherche sur le Web permet de trouver tous les documents relatifs à ces démarches d'information de la justice).

/...

Une mafia est une organisation criminelle dont les activités sont soumises à une direction collégiale occulte et qui repose sur une stratégie d'infiltration de la société civile et des institutions. On parle également de système mafieux. Les membres sont appelés « mafieux » (sans distinction de nombre) ou parfois « mafiosi », d'après le nom italien (au singulier : « mafioso »). En général, la mafia préfère recourir à l'intimidation, la corruption ou le chantage plutôt qu'à la force pour contraindre ceux qui lui résistent. De cette manière elle attire moins l'attention du grand public sur elle. Mais parfois elle recourt à la destruction de biens, à l'agression physique, à l'assassinat.



Premier à droite : Alain Bauer, ex-grand maître du Grand Orient de France (photo prise en décembre 2013)

### **L'Agence française anticorruption (AFA)**

J'ai informé l'AFA le 3 février 2020 puis le 11 mars 2020. C'est l'objet de deux pages Web de l'époque :

<http://jacno.com/prov/lagence-francaise-anticorruption-et-la-vie-humaine.htm>

<http://jacno.com/prov/les-crashs-aeriens-et-lagence-francaise-anticorruption.htm>

L'AFA m'a répondu le 29 juillet 2020 et j'ai à nouveau écrit à l'AFA le 29 septembre 2020 :

<http://jacno.com/prov/aerien-corruption-meurtriere-dossier-afa-2020-038-airbus.htm>

### **Dupond-Moretti et la mafia meurtrière**

A l'automne 2020 j'avais commencé à m'interroger sur Dupond-Moretti. Page du 7 novembre 2020 :

<http://jacno.com/prov/dupond-moretti-et-la-corruption-meurtriere-dans-laerien.htm>

## DUPOND-MORETTI, SES ENNEMIS, SA JUSTICE

Dupond-Moretti ne cesse d'accuser Le Pen de mentir. Avant de porter ces accusations le ministre du Crime organisé et de la Gabegie meurtrière ne devrait-il pas faire du ménage dans sa boutique de faussaires ?

Des magistrats criminels au sens du code pénal, les mains pleines de sang ? Il s'en moque. Des institutions corrompues jusqu'à la moelle par une mafia meurtrière ? Il s'en moque. Des informations sur ces faits, avec des documents, sont présentées 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>

Et sur une page Web plus récente, du **11 mai 2021** :

<http://jacno.com/prov/malmquist-et-rapport-confirment-jai-raison-crashes-aeriens.htm>

### Spécial « *La Meuse* » et Dupond-Moretti (AF447 Rio-Paris)



La Meuse, quotidien belge, 1er février 2021 (page 4)

En Belgique on parle de Dupond-Moretti à propos du crash de l'AF447 Rio-Paris :

<http://jacno.com/prov/dupond-moretti-ne-prend-il-pas-des-risques-fous.htm>

### A lire aussi

PDF du 12 novembre 2020 concernant **Arnaud Montebourg** (2 pages - 177 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/montebourg-le-retour-macron-le-pen-et-plus-norbert-jacquet-12-novembre-2020.pdf>

### Trois pages suivantes

Quelques rappels de base sont exposés dans les trois pages suivantes du présent PDF.

./...

# LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE ET JUDICIAIRE FRANCAISE

Pages 5 et 6 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 !

**M**ichel 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. 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 bénéficiaire : Michel Asseline  
 Pour le Ministre et par délégation :  
 Directeur Général de l'Aviation Civile : 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 bénéficiaire : Michel Asseline  
 Pour le Ministre et par délégation :  
 Directeur Général de l'Aviation Civile : 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).

\* \* \*