



[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](#)

# STELIOS, PULITZER ET UN PEU PLUS

## AIRBUS : FALSIFICATIONS ET CORRUPTION GENERALE

### SIR STELIOS Y VA FORT

Le fondateur de la compagnie easyJet a tout simplement qualifié les dirigeants d'Airbus de « **maîtres de la corruption** » (describing the Toulouse-based plane manufacturer « **the masters of bribery** »).

#### Wanted : annulation de la commande Airbus d'easyJet



Publié le 14 mai 2020 à 13h00 par François Duclos dans [Actualité](#), [Insolite](#), [Low cost](#), [Technologie](#) - [13 commentaires](#)

Le fondateur de la compagnie aérienne **low cost** easyJet, Sir Stelios, promet **5 millions de livres** à celui qui trouvera comment annuler la **commande de 107 Airbus**. La prochaine assemblée générale se tiendra le 22 mai, et pourrait mettre fin à une bisbille de plusieurs mois.

Si vous êtes un « *employé actuel ou passé d'easyJet* », ou toute autre personne « *qui a vu quelque chose de suspect par quelqu'un au sein d'easyJet dans ses relations avec Airbus* », a-t-il expliqué dans un communiqué, alors vous pouvez espérer une récompense « *pouvant aller jusqu'à 5 millions de livres* ». Selon Sky News, il proposera aussi « *aux lanceurs d'alertes* » des paiements d'environ 10.000 livres pour des bribes d'information rapides, et « *paiera plus pour maintenir le dialogue* ». Il a qualifié au passage les membres du Conseil d'administration d'easyJet de « *scélérats* », et ceux d'Airbus de « *maîtres de la corruption* ».

Air Journal : <https://www.air-journal.fr/2020-05-14-wanted-annulation-de-la-commande-airbus-deeasyjet-5220169.html>

Sky News (chaîne de télé d'information en continu basée à Londres) : <https://news.sky.com/story/easyjet-tycoon-stelios-haji-ioannou-offers-5m-reward-to-airbus-whistleblower-11986836>

Ces accusations sont-elles excessives ? Quand on voit qu'au mépris de la vie humaine Airbus pratique la corruption à grande échelle dans les enquêtes sur les crashes aériens ! Les médias français et la justice française (avocats et magistrats) ont été achetés par Airbus. Ce qu'il se passe en France laisse imaginer ce qu'il en est dans d'autres pays.

# UN PRIX PULITZER RECOMPENSE LE SEATTLE TIMES

Créés en 1917, les prix Pulitzer récompensent le travail de journalistes de publications américaines.

Quatre journalistes du Seattle Times ont été récompensés en 2020 « pour des articles explosifs sur des défauts de conception du Boeing 737 MAX ayant entraîné deux accidents mortels et révélé des carences dans les procédures de contrôle par le gouvernement ». 4 mai 2020 :



The screenshot shows the Pulitzer Prizes website. At the top, there are two gold medals and the text "The Pulitzer Prizes". Below this is a navigation menu with "About", "Prize Winners", "Pulitzer Stories", "News", "Events", and "How to Enter". The main content area is titled "The 2020 Pulitzer Prize Winner in National Reporting". It features a quote: "For a distinguished example of reporting on national affairs, using any available journalistic tool. Fifteen thousand dollars (\$15,000)." The names of the winners are listed: "Dominic Gates, Steve Miletich, Mike Baker and Lewis Kamb of The Seattle Times". To the right, there are social media sharing options for Twitter, Facebook, and Email. Below the names, a short description reads: "For groundbreaking stories that exposed design flaws in the Boeing 737 MAX that led to two deadly crashes and revealed failures in government oversight."

Page Web du Pulitzer Prize : <https://www.pulitzer.org/winners/dominic-gates-steve-miletich-mike-baker-and-lewis-kamb-seattle-times>

Seattle c'est « Boeing City ». Le Seattle Times, fondé en 1891, est le seul quotidien publié dans la région de Seattle et plus globalement dans l'Etat de Washington. Tout cela n'est pas très glorieux pour les médias français, complices actifs de toutes les magouilles concernant les enquêtes falsifiées sur les crashes aériens.

L'attribution du Pulitzer aux quatre journalistes du Seattle Times a entraîné dans les médias de divers pays des commentaires sur le rôle des journalistes sur le terrain, le nez dans le bocal.

On peut retenir un Op-Ed (opinion, du niveau d'un éditorial, d'un auteur externe au média qui la publie) du Los Angeles Times le 10 mai. Cet Op-Ed a été repris à l'identique par quelques médias dans le monde (par exemple Gulf News aux Emirats arabes unis).



The screenshot shows the Los Angeles Times logo at the top. Below it, the title of the Op-Ed is displayed: "Op-Ed: Why it takes local journalism to uncover national scandals like the Boeing 737 Max disaster". To the left of the title are social media sharing icons for Facebook and Twitter.

Los Angeles Times : <https://www.latimes.com/opinion/story/2020-05-10/journalism-seattle-times-pulitzer-newspapers>

## UN PEU PLUS

### Deux paragraphes de rappels suivis de quelques événements récents

Des industriels de l'aéronautique (Airbus et d'autres) ont corrompu les institutions françaises ainsi que les médias. Au fil du temps la justice est même devenue une organisation criminelle au sens du code pénal : établissement de faux, usage de faux, escroquerie, subornation de témoin avec enlèvements et séquestrations... tout cela en bande organisée et par dépositaires de l'autorité publique ou chargés d'une mission de service public, dans des affaires où les morts inutiles s'accumulent par centaines. Le sang versé coule à flots. Et celui qui dénonce la corruption meurtrière (c'est moi) est recherché par la justice, à la demande des corrompus, pour être enfermé ! Tout cela pour quel résultat ? Un désastre.

Mes dossiers montrent que de très nombreux magistrats sont informés, y compris la directrice des affaires criminelles et des grâces Catherine Pignon. Qu'en est-il de Nicole Belloubet ? N'est-on pas susceptible aux Etats-Unis et ailleurs dans le monde, entre autres du côté des familles de victimes des deux accidents de Boeing 737 MAX, de **demande des comptes à certains représentants des institutions françaises et européennes** ? Quand on sait les nombreux avertissements que j'ai délivrés jusqu'au plus haut niveau au sein de l'institution judiciaire française, auprès des médias, dont l'AFP, et ailleurs en France...

**28 avril 2020.** Une dépêche Reuters montre que les Etats-Unis deviennent vraiment très tatillons en matière de sécurité aérienne. Et les doutes subsistent sur la date de reprise des vols du 737 MAX :

BUSINESS NEWS APRIL 28, 2020 / 9:31 PM / UPDATED 12 HOURS AGO

## Boeing 737 MAX expected to remain grounded until at least August: sources

David Shepardson
3 MIN READ




---

WASHINGTON (Reuters) - Boeing Co's (BA.N) grounded 737 MAX jet is expected to remain grounded until at least August as the manufacturer continues to grapple with software issues, people briefed on the matter told Reuters.

Dépêche Reuters du 28 avril 2020 : <https://www.reuters.com/article/us-boeing-737max-idUSKCN22A35G>

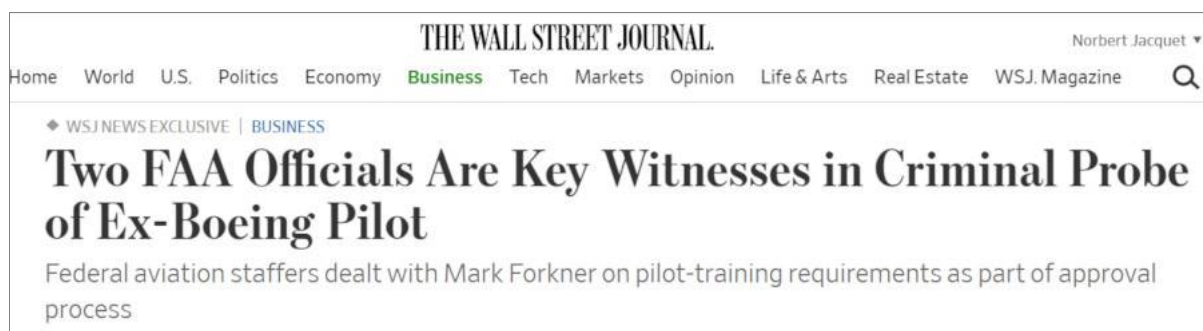
./...

**28 avril 2020.** Aux Etats-Unis, outre l'aspect technique il y a le **volet judiciaire**. The Wall Street Journal :



Article du WSJ du 28 avril 2020 : <https://www.wsj.com/articles/prosecutors-regulators-probe-boeing-737-max-production-issues-11588085503>

**13 mars 2020.** Aux Etats-Unis l'enquête criminelle fédérale suit son cours. The Wall Street Journal :



Article du WSJ du 13 mars 2020 : <https://www.wsj.com/articles/two-faa-officials-are-key-witnesses-in-criminal-probe-of-ex-boeing-pilot-11584052679>

### Actuellement sur le Web

Une page du 14 mai 2020 sur les médias (avec lien vers une page sur la justice) :

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

... et un PDF du 26 avril 2020 « **Merci Gérard Feldzer, mais...** » (13 pages - 1,42 Mo) :



**Gérard Feldzer**

<http://franceleaks.com/hollande/merci-gerard-feldzer-mais-norbert-jacquet-26-avril-2020.pdf>

Dans les trois pages suivantes du présent PDF : quelques « rappels de base ».

/...

# LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE 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 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 !

**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 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 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 mai 1988  
 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).

\* \* \*