



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

TOUT ME DONNE RAISON (SPECIAL DECROCHAGE)

La FAA américaine et Alaska Airlines s'intéressent de près aux situations de décrochage (mai 2016) :

<http://www.prnewswire.com/news-releases/alaska-airlines-leads-the-industry-in-safety-with-first-faa-approved-flight-simulator-featuring-a-full-stall-model-300263819.html>

<http://airsoc.com/articles/view/id/572c7e10313944610e8b4567/alaska-airlines-receives-faa-certification-for-full-stall-model-in-a-flight-simulator>

<http://www.king5.com/news/local/alaska-airlines-now-has-technology-to-teach-pilots-how-to-recover-from-stalls/178398976>

Qu'en est-il avec les avions **Airbus** ? Il existe dès l'origine un **problème de certification**, cause d'incidents et accidents. **Je le dénonce depuis trente ans**. On pourra relire à ce sujet quelques publications (PDF). Dans la première j'indique : « à la différence de Boeing qui teste toutes les formes de décrochage sur tous ses appareils (des vidéos très significatives existent à foison sur le Web, certaines étant présentées par des pilotes et ingénieurs de Boeing), Airbus n'a jamais procédé à un tel essai sur ses avions conçus depuis les années quatre-vingt. Jamais. Même après le crash de [...]. Même après d'autres crashes ayant pour cause [...]. Même après le crash du Rio-Paris ». Dans la troisième il est question de la FAA et de la certification du B787, dernière production de Boeing. On y trouve aussi des paramètres de l'AF447 Rio-Paris avec quelques précisions. Trois PDF :

76 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/airbus-il-faut-faire-quelque-chose.pdf>

250 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/demandez-a-airbus-ou-a-hollande-norbert-jacquet-1-decembre-2015.pdf>

333 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/airbus-nouveau-coup-dur-pour-la-france-norbert-jacquet-4-avril-2016.pdf>

Ce qui précède est à ajouter à la rubrique « **tout me donne raison sur tout** » dans l'aérien mondial (PDF, 330 Ko) :

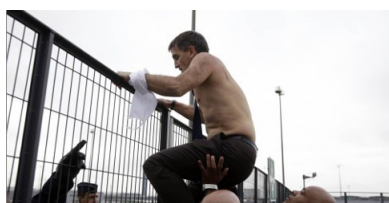
<http://franceleaks.com/hollande/aerien-mondial-tout-me-donne-raison-norbert-jacquet-18-aout-2016.pdf>

Pour autant, des magistrats continuent à falsifier les faits dans les enquêtes sur des accidents aériens, en premier lieu l'AF447 Rio-Paris (une caricature d'affaire Dreyfus). L'exécutif est informé. Doit-on attendre un nouveau crash inutile, « stupide » qui aurait dû être évité ?

Les Français ne devraient-ils pas s'interroger sur leur justice, ses actes et leurs conséquences ? Les morts inutiles qui s'accumulent par centaines dans des crashes aériens qui n'auraient jamais dû se produire ? Les falsifications auxquelles cette justice se livre, qu'il s'agisse du crash de Habsheim ou de celui de l'AF447 Rio-Paris, pour ne prendre que ces deux exemples ?

Pour Habsheim, c'est en pages 3 à 6 de ce PDF, avec les **fausses licences de pilote de ligne (!)** en pages 5 et 6. Tout le monde comprend en quelques minutes. Pour l'AF447, c'est ci-dessous.

LE CRASH DE L'AF447 RIO PARIS



Une chemise vaut-elle plus que des centaines de vies humaines ?

<http://norbert-jacquet.jacno.com/une-chemise-vaut-plus-que-des-centaines-de-vies-humaines/>



« Valeurs de la République », « démocratie »... faut-il en rire ?

<http://norbert-jacquet.jacno.com/hollande-democratie-et-centaines-de-morts-inutiles/>

./...

LE CRASH DE HABSHEIM

Le 26 juin 1988 survenait le crash de l'Airbus A320 à Habsheim. Trois morts, une cinquantaine de blessés.

Marie-Christine Marchioni, juge d'instruction, a été chargée de l'instruction. Après un an d'enquête, elle a compris que les experts judiciaires lui cachaient la vérité. Des vérités vraiment pas bonnes à dire. D'autres aussi ont compris... qu'elle avait compris ! La juge Marchioni a donc été dessaisie pour des motifs qui ne tiennent pas en droit. Ils sont même farfelus. Le dossier a été confié au juge François Guichard, pilier du Syndicat de la magistrature. Ce magistrat savait parfaitement à quoi s'en tenir.

En mai 1992 une grève a eu lieu pour me soutenir. Le juge Guichard le savait bien. On trouve les articles de presse, les documents sur la grève et les vidéos des émissions de télévision dans un PDF (1,32 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-et-greve-des-pilotes-pour-me-soutenir-norbert-jacquet-3-juin-2016.pdf>

Les DNA 13 octobre 1992

d'experts ensuite.

Certains — et notamment l'ancien pilote Norbert Jacquet — ne sont pas convaincus de votre indépendance.

Libre à lui de penser cela. Quand on dit qu'un juge n'est pas indépendant, de fait on dit qu'il est malhonnête. Parce qu'on sous-entend qu'il est susceptible de subir certaines pressions et d'y céder. Ce qui est dur dans une affaire comme celle-là, c'est que la justice se heurte à un scepticisme général. C'est dur quand on se démène dans une enquête et que le discours dominant autour de vous ressemble à ceci : « Tu es un garçon honnête, mais il y a tellement d'intérêts en jeu qu'on ne connaîtra jamais la vérité... ». C'est le cas aussi pour Habsheim. Si je conclus qu'il n'y a pas eu manipulation des boîtes noires, on dira que je suis vendu.

Ce genre de situation est un peu déprimant. Mais dans un second temps, on se dit qu'il faut partir en guerre contre ce scepticisme général, démontrer tout ce qu'on peut apprendre de la vérité.

Le besoin de savoir, la curiosité, au départ, ne sont-ils pas aussi des moteurs pour le juge ?

D'abord, c'est le fait de voir

EXTRAIT DE PRESSE CI-CONTRE

Le juge Guichard s'est même exprimé à mon sujet comme le montre l'extrait ci-contre d'une longue interview publiée par les Dernières Nouvelles d'Alsace le 13 octobre 1992 (pour plus de détails on peut se reporter aux pages 153 et 154 de mon livre publié en 1994, téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>).

. / ...

. / ...

LE PROCES MERMAZ ET LES CONCLUSIONS QUI EN DECOULENT

Guichard était également parfaitement informé de l'issue du procès que le ministre Mermaz avait engagé contre moi. Mermaz a lamentablement capitulé en septembre 1994, alors que **j'ai toujours maintenu qu'il a participé aux opérations de falsifications**. Et ensuite Mermaz s'est bien « écrasé ». A ce sujet on trouve des articles de presse, la décision de justice et plusieurs lettres d'ex-ministres dans un PDF (651 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/montebourg-hollande-crashs-aeriens-vie-humaine-norbert-jacquet-22-aout-2016.pdf>

Le juge Guichard a lu mon livre publié en septembre 1994 (<http://jacno.com/an01.htm>). Il a en effet engagé un procès en diffamation contre moi en 1994, visant des passages du livre... alors qu'il savait pourtant que le faussaire Mermaz venait de capituler. Mermaz a participé aux falsifications.

DEUX PAGES SUIVANTES : DEUX ARTICLES DE PRESSE

LES FAUSSES LICENCES DE PILOTE DE LIGNE

Deux articles de presse qui suffisent pour comprendre

Dans les deux pages suivantes on trouve deux articles de presse de **février** 1996 qui en disent long. A eux seuls ils sont suffisants pour tout comprendre.

Au moment de la publication de ces articles l'instruction judiciaire sur le crash de Habsheim n'était pas close. En effet, l'avis de fin d'informer a été délivré aux parties par le juge Guichard en **mars** 1996 et l'ordonnance de clôture avec renvoi devant le tribunal correctionnel a été prise par le juge Guichard 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. 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 et la nomination de 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, d'un bâtonnier 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, la justice 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 (violence au quotidien, excréments sur le visage etc.).

NB : je ne suis d'aucune manière à l'origine de des deux articles de Minute. Je les ai découverts à leur parution.

.J...

Le faux : une spécialité de l'aérien français

Voir précisions page précédente. Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. C'est moi qu'on a fini par jeter en prison pour les protéger, parce que j'envoyais ces articles dans les hautes sphères et les faisais connaître dans les rédactions (à une époque où l'Internet public n'existait pas).

« 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 !

« **M**inute » 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'aviation civile

NOM (N) : ASSELINE
Prénoms (P) : Michel
Date de naissance : 05-05-1944
Lieu de naissance : Paris 15e
Nationalité (N) : Française
Date de validité : 25-05-1988

Document de l'aviation civile

NOM (N) : ASSELINE
Prénoms (P) : Michel
Date de naissance : 05-05-1944
Lieu de naissance : Paris 15e
Nationalité (N) : Française
Date de validité : 25-05-1988

Déclaré à Paris le (N) 25-06-89
Signature de l'autorité compétente le (N) 25-06-89
Pour le Ministre
et par délégation
Bernard Palayret, Directeur Général de l'Aviation Civile
B. PALAYRET

Document de l'aviation civile

NOM (N) : ASSELINE
Prénoms (P) : Michel
Date de naissance : 05-05-1944
Lieu de naissance : Paris 15e
Nationalité (N) : Française
Date de validité : 25-05-1988

Déclaré à Paris le (N) 25-06-89
Signature de l'autorité compétente le (N) 25-06-89
Pour le Ministre
et par délégation
Bernard Palayret, Directeur Général de l'Aviation Civile
Bernard Palayret

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.

NOTA BENE

Ce qu'on trouve sur le Web peut disparaître. N'hésitez donc pas à télécharger / sauvegarder tous les PDF successifs que vous découvrirez. De nombreuses vidéos sont également téléchargeables. N'hésitez pas à faire circuler tout cela. Vous œuvrerez ainsi, et c'est le **seul objectif poursuivi**, dans l'intérêt des familles de victimes et dans celui de la sécurité aérienne... et aussi, c'est indispensable, pour **protéger ceux qui agissent dans ce sens**. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

* * *