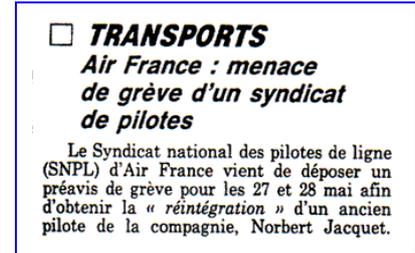




[Le Web général](#)



[Les vidéos](#)



[Les images](#)

VIE HUMAINE : L'AFP VOUS INFORME

SECURITE AERIENNE - ENQUETES SUR LES CRASHS AERIENS

Le BEA est en France le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation.

L'EASA (European Aviation Safety Agency, Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne) a pour première mission d' « *assurer le plus haut niveau possible de sécurité* ».

La FAA (Federal Aviation Administration) est aux Etats-Unis le pendant de l'EASA.

Avant d'entrer dans le vif concernant l'AFP, une simple remarque : deux livres traitant de la sécurité aérienne sont sortis en France au début de cet été 2019, dont un traduit de l'américain (voir pages 6 à 8 du présent PDF). Pas un mot dans les médias français.

J'en viens à l'AFP qui s'est fendue d'une longue dépêche le 4 août 2019 (le 3 aux Etats-Unis) concernant les suites des crashes de Boeing 737 MAX. J'en reproduis ci-dessous sept extraits (en italiques) avec quelques commentaires à la suite de chaque extrait (le lien vers la dépêche figure en fin des citations).

1 - *Grâce à une procédure baptisée ODA adoptée en 2005 sous la pression du lobby aéronautique, sur fond de dérégulation et de baisse du budget de l'agence, Boeing choisissait les ingénieurs devant inspecter ses avions, la FAA apposait son sceau.* Il en est ainsi en France avec Airbus depuis bien avant 2005 et il en est ainsi en Europe depuis la création de l'EASA en 2002 et son entrée en fonction en 2003.

2 - *Plusieurs enquêtes sont ouvertes sur l'accident comme sur les procédures de certification et le développement du MAX. Boeing a mis en place un comité pour évaluer ses processus.* En France, en Europe, une enquête permanente est ouverte depuis trente-et-un ans par la justice française qui participe aux magouilles et falsifications : enquêter pour retrouver et enfermer celui qui dit la vérité et pour détruire la vie de celui-ci par tous les moyens.

3 - *A ceci s'ajoutait un climat social délétère, marqué par une grève inédite de 58 jours des machinistes en 2008.* Les conflits avec les pilotes ont émaillé la vie aéronautique française pendant des décennies. On a même assisté en France à une grève inédite en mai 1992, avec préavis au ministre des Transports, menée par le syndicat majoritaire des pilotes SNPL dans une des plus importantes compagnies mondiales, porte-drapeau de son pays, pour soutenir un pilote à qui l'Etat avait retiré son métier pour délit d'opinion sur la sécurité aérienne. **Le cas est unique dans l'histoire mondiale de l'aviation.**

.I...

4 - « *Tout était fait pour arrêter de relayer les éventuels problèmes à la hiérarchie* », dit le second ingénieur. En France, celui qui a voulu relayer les problèmes à la hiérarchie... voir 2 et 3 ci-dessus.

5 - « *Je ne me souviens pas avoir entendu Boeing s'excuser pour un accident impliquant un de ses avions. Ils ont toujours blâmé les pilotes* », note Scott Hamilton, expert chez Leeham. En France c'est toujours la faute du pilote grâce à la complaisance des médias et, surtout, grâce à la justice française qui falsifie les enquêtes et qui... voir 2 et 3 ci-dessus.

6 - « *Nous reconnaissons que nous n'avons pas toujours communiqué au mieux avec les pilotes, les régulateurs et les clients. Nous allons nous améliorer* », promet Boeing. En France, en Europe... voir 2, 3, 4 et 5 ci-dessus.

7 - *Côté FAA on promet d'intégrer « tous les changements qui amélioreraient nos activités de certification »*. En France, en Europe, rien de nouveau. On n'y connaît toujours qu'une seule et même politique : rechercher dans le but de l'enfermer celui qui dit la vérité. Ainsi va la France de cet été 2019. Le niveau de corruption au sein des institutions atteint un tel niveau que celui qui dénonce la gabegie meurtrière est recherché pour être enfermé... à la demande des corrompus !

On trouve cette dépêche AFP un peu partout dans le monde francophone. Par exemple :

<https://www.lalibre.be/economie/entreprises-startup/ce-qui-se-cache-derriere-la-crise-du-boeing-737max-5d467883d8ad585935392b71>

Le présent PDF livre un rappel de faits récents et plus anciens en matière de sécurité aérienne. L'histoire avait commencé dans les années quatre-vingt. « *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* » :

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

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

aine 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,...* »

./...

PREAMBULE : CAROLA, NORBERT ET LA VIE HUMAINE



Le Sea-Watch 3 et Carola Rackete

Pendant trois semaines en France les médias ont parlé jour après jour de Carola Rackete, de nationalité allemande, au sujet d'événements survenus en Italie avec un navire appartenant à une organisation allemande, construit au Japon et battant pavillon néerlandais. Parmi les occupants (42 migrants et l'équipage) on ne trouve aucun Français. Beaucoup de bruit, alors que la France n'est pas concernée.

Le 7 juillet 2019 Le Parisien y est même allé d'un article « *Carola Rackete, la capitaine du Sea Watch 3 qui défie Salvini* ». Ce même 7 juillet le JDD a publié une tribune de 63 députés qui commence ainsi : « *Nous, députés de tous bords, nous opposons fermement à la dérive inquiétante qui consiste à emprisonner des personnes qui sauvent des vies. C'est le cas de la jeune capitaine du Sea Watch 3...* » (la capitaine en question n'avait en réalité passé que quelques heures en garde à vue avant d'être libérée, mais passons). L'affaire Carola Rackete continue à être évoquée par les médias. Tout cela est bel et bon, mais qu'en est-il en France du souci de la vie humaine ?

Je ne suis pas marin mais aviateur. Je ne défie personne. **J'agis** dans l'intérêt de la sécurité aérienne, donc **pour sauver des vies humaines**. Mais depuis trente-et-un ans je subis de la part des institutions françaises, avec la complicité des médias français, des méthodes indignes d'une démocratie. Il en est ainsi malgré une grève en 1992 (avec préavis au ministre des Transports), un livre publié en 1994 et la création d'un site Web en août 2004. Il en est ainsi alors que la communauté aéronautique mondiale a achevé de me donner raison après le crash en Ethiopie survenu le 10 mars 2019 (Boeing 737 MAX), qui ne concernait pas 42 migrants mais 157 personnes (passagers et membres d'équipage), dont 9 Français. Tous morts. Si on m'avait écouté, cet accident, comme bien d'autres, aurait été évité.

Ce qui précède montre l'ampleur de la corruption en France dans le cadre des enquêtes sur les accidents aériens (voir encadré en page 9 du présent PDF).

./...

DES AVEUX DE L'EASA

L'Usine nouvelle a publié le 24 juillet une intéressante interview de Patrick Ky, directeur de l'EASA, sigle anglais de l'Aesa, Agence de l'union européenne pour la sécurité aérienne. Extrait :

Toutefois, la question de la délégation de certification demeure...

Ce qui est important, c'est de gérer et de contrôler cette délégation. Dans le cas européen, l'Aesa délègue également à Airbus. Nous nous trouvons face à une complexité des systèmes telle que l'on ne peut pas inspecter chaque ligne de code dans les systèmes avioniques. C'est humainement impossible. On est bien obligé de se reposer en partie sur les partenaires industriels, avec lesquels nous partageons les mêmes objectifs en matière de sécurité. En Europe, le DOA, pour Design organisation approval, une autorité de sécurité indépendante au sein des industriels, effectue un premier niveau de vérification. L'Aesa audite cette structure et ses process.

En quoi la digitalisation croissante des appareils va-t-elle compliquer votre travail ?

C'est un très grand défi. Quand on certifie un logiciel, on certifie son processus de développement, pas son contenu. Or l'arrivée de

Ainsi L'EASA reconnaît déléguer la certification de certains systèmes à Airbus et aux industriels : « *Dans le cas européen, l'Aesa délègue également à Airbus* »... « *On est bien obligé de se reposer en partie sur les industriels* ». Il y a plus grave : « *Quand on certifie un logiciel, on certifie son processus de développement, pas son contenu* ». Bel aveu du fait que **L'EASA ne vérifie pas que le fonctionnement d'un système est conforme à ce qui est indiqué aux pilotes dans la documentation mise à leur disposition.**

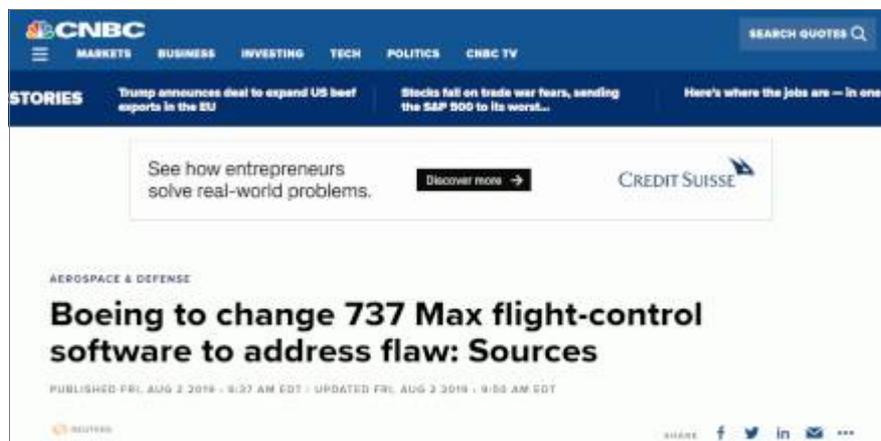
Lien vers l'article de l'Usine nouvelle : <https://www.usinenouvelle.com/article/dans-la-securite-aerienne-les-risques-sont-d-ordre-operationnel-confie-le-president-de-l-agence-europeenne-aesa.N850080>

ET EN CAS D'ACCIDENT ? C'est simple : personne ne cherche trop à en comprendre les causes, ni Airbus, ni les industriels, ni les autorités (EASA, BEA...). Tous se défont sur ceux qui ne sont plus là pour se défendre : les pilotes décédés. On se contente, avec la complicité d'une justice peu regardante, du sempiternel « c'est la faute des pilotes, circulez il n'y a rien d'autre à voir ». Et on enferme celui qui dit la vérité !

Les conséquences de ces méthodes sont dramatiques : les morts inutiles s'accumulent par centaines.

./...

LES COMMANDES DE VOL AUX ETATS-UNIS... ET EN FRANCE ?



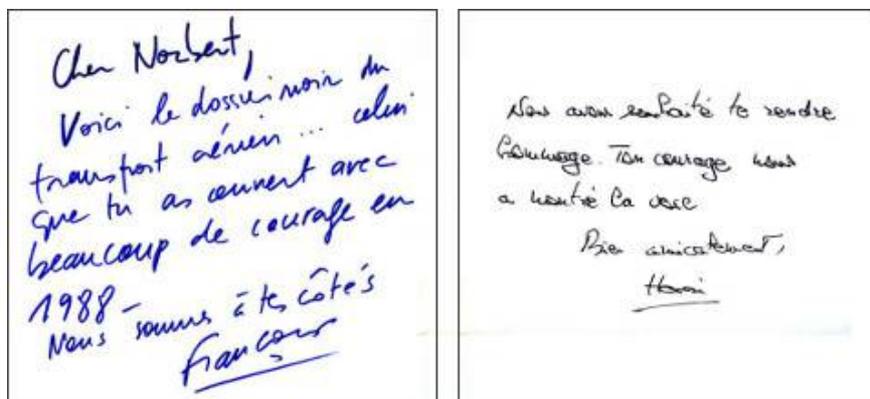
Aux Etats-Unis, Boeing et la FAA travaillent à une refonte des systèmes de commandes de vol du 737 MAX. Tous les médias en ont parlé en détail le 2 août 2019 à la suite de dépêches des agences Associated Press et Reuters. Toutes les informations utiles sont détaillées par les médias américains et d'autres ailleurs dans le monde, avec les explications techniques. On en a trouvé qu'un seul écho en France :

https://www.deplacementspros.com/Un-nouveau-systeme-de-contrôle-de-vol-pour-le-737-MAX_a54717.html

Ce silence est-il motivé par le fait qu'en France, en Europe, Airbus rencontre quelques difficultés avec ses systèmes des commandes de vol ? Cela avait commencé avec le crash de Habsheim (juin 1988). Mais la justice française a accepté de falsifier les faits et détruire la vie de celui qui dit la vérité. Des informations sur ces magouilles criminelles concernant les commandes de vol sont présentées dans un PDF, assez ancien maintenant, qui rapporte les événements des années qui ont suivi le crash de Habsheim, avec des articles de presse, d'autres documents et les liens vers des émissions de télévision (PDF - 20 pages - 1,51 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/greve-pour-me-soutenir-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

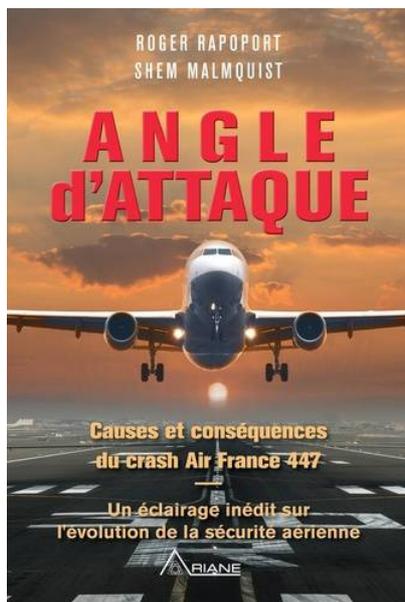
QUELQUES SOUTIENS APEURES



Ensuite, depuis les années quatre-vingt-dix, l'omerta d'Etat a régné. J'ai toutefois bénéficié de quelques soutiens, un peu apeurés il est vrai en raison des risques d'être « norberisé » (PDF - 36 pages - 1,81 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/ceux-qui-me-felicitent-et-qui-me-donnent-raison-norbert-jacquet-12-mars-2018.pdf>

L'HISTOIRE MONDIALE DE L'AVIATION M'A DONNE RAISON



Un livre a été publié aux Etats-Unis. Il a été traduit en français pour être publié au Canada (Québec) en juin 2019 et il est maintenant disponible en France (formats papier et numérique). Son titre : « Angle d'attaque - Causes et conséquences du crash Air France 447. Un éclairage inédit sur l'évolution de la sécurité aérienne »

Sa lecture montre à quel point j'avais vu juste et à quel point je peux me prévaloir d'un sans-faute exceptionnel au fil du temps depuis les années quatre-vingt. Quiconque connaît mon affaire, dont l'essentiel est sur le Web, ne peut que conclure à la lecture de ce livre, page après page, paragraphe après paragraphe, que les faits, qui sont têtus comme chacun sait, m'ont donné raison « sur toute la ligne ».

Capture d'écran sur le site du libraire Decitre (il s'agit d'extraits des éloges de l'édition originale en anglais) :

Résumé

« ?Vous n'avez pas besoin d'être un pilote pour trouver ce livre émouvant et captivant. Les auteurs expliquent clairement la série d'événements qui ont fait toute la différence entre les centaines de milliers de vols sécurisés et routiniers, et ceux qui ont tourné au drame.? » Le 1er juin 2009 s'abimait en mer le vol Air France 447. La chute de l'Airbus 330 qui effectuait la liaison Rio-Paris ôta la vie à ses 228 passagers et membres d'équipage, devenant ainsi la plus grande catastrophe de l'aviation française. À l'occasion du 10e anniversaire de la tragédie, Roger Rapoport (journaliste d'investigation) et Shem Malmquist (commandant de bord, instructeur et enquêteur-accident) apportent un éclairage inédit sur les causes et conséquences de cet accident.

Un ouvrage captivant destiné au public qui se passionne pour l'aviation comme aux professionnels. C'est toute la relation entre l'humain et la technologie qui est au cœur d'un débat de plus en plus nécessaire dans cette industrie. En effet, la négligence de mettre pleinement en œuvre des leçons tirées du vol Air France 447 a entraîné d'autres tragédies qui auraient pu être évitées, notamment les écrasements d'appareils Boeing 737 Max en Indonésie et en Éthiopie.

Cela explique pourquoi, depuis une dizaine d'années, des douzaines d'accidents apparemment reliés à des causes différentes ont en réalité été provoqués par des problèmes systémiques similaires. Ce livre propose un schéma directeur pour mettre fin à ces écrasements dus à l'automatisation des appareils. Une nouvelle orientation en matière de conception et de certification des aéronefs - et en matière de formation aérienne - s'avère nécessaire pour maintenir optimal les systèmes de sécurité actuels.

Lien vers la page Web du libraire Decitre, avec, en haut à gauche, sous la vignette de la couverture du livre, un lien « Extrait » qui permet de lire les éloges, la préface et le début du livre :

https://www.decitre.fr/ebooks/angle-d-attaque-9782896265176_9782896265176_10.html

./...

GERARD ARNOUX AUSSI ME DONNE RAISON, MAIS...



Gérard Arnoux, président du Comité de veille de la sécurité aérienne

Gérard Arnoux, pilote retraité, se présente ainsi dans une vidéo relative au livre qu'il vient de publier : « *je travaille depuis des années avec des associations de familles de victimes [il évoque le procès du crash du Mont Sainte-Odile et le crash du vol 708 de la West Caribbean en 2005] et donc tout naturellement je me suis trouvé être le conseiller technique des associations de victimes du Rio-Paris, la française Entraide et Solidarité, l'allemande HIOP et la brésilienne d'ailleurs, dont je suis le porte-parole en France* ». Parlant de l'AF447 Rio-Paris, il précise ensuite : « *je suis dans l'instruction judiciaire depuis le début, j'ai représenté trois syndicats de pilotes et un syndicat d'hôtesse et stewards, donc je la connais très bien* ». Arnoux est également président du Comité de veille de la sécurité aérienne.

Le livre d'Arnoux confirme que j'ai raison sur toute la ligne depuis les années quatre-vingt. Mais qu'a fait Arnoux depuis une quinzaine d'années ? A-t-il pris ma défense ? Jamais ! Aidé par [X] et des amis de celle-ci, il a passé son temps à me dénigrer en petit comité et à brasser de l'air publiquement afin de détourner l'attention de ce que je fais, aidant ainsi les menteurs et faussaires de l'aérien à berner et escroquer les familles de victimes. Au mépris de la vie humaine. Toutefois, avec des années de retard, il est maintenant obligé de commencer à s'aligner sur ce que j'ai démontré et mis en ligne au fil du temps. Mais il est quand même très loin de dire la vérité et son livre contient même quelques grossiers mensonges.

Est-il utile de lire le livre de Gérard Arnoux ? Tout ce qu'on y trouve je l'ai écrit bien avant Arnoux et c'est sur le Web depuis une éternité. On trouve même beaucoup plus sur le Web, mis en ligne par mes soins. On trouve notamment les documents qui montrent que si Arnoux avait été moins malhonnête depuis dix ans, ce sont plusieurs accidents survenus durant cette période qui auraient été évités. On peut dire pour chacun de ces drames survenu depuis dix ans (et pour d'autres antérieurs) : « *le crash qui n'aurait pas dû arriver* ». Il aurait suffi de ne pas écouter Arnoux et de prendre en compte ce que j'écrivais.

.!...



Sur la malhonnêteté d'Arnoux quelques informations sont disponibles sur le Web, y compris des courriels de sa part me concernant :

<http://jacno.com/gerard-arnoux.htm>

<http://norbert-jacquet.jacno.com/gerard-arnoux-expert-a-la-demande/>

LE RIO-PARIS NE RÉPOND PLUS

AF447

« le crash qui n'aurait pas dû arriver »

Dans la nuit du 1^{er} juin 2009, le vol Air France 447, parti de Rio de Janeiro et à destination de Paris, disparaît au milieu de l'Atlantique avec ses 228 passagers et membres d'équipage. Depuis, tout a été dit, sauf l'essentiel, au sujet de la pire catastrophe de l'aviation française. En particulier, les pilotes furent rapidement présentés comme de bien commodes boucs émissaires, suite à une campagne bien orchestrée permettant de couvrir les acteurs du transport aérien qui peinent à assumer leurs responsabilités et à se remettre en question.

Pourtant, la chaîne des responsabilités, dont les pilotes ne constituent que le dernier maillon, est bien plus longue. L'auteur, successivement représentant de quatre syndicats de personnels navigants Air France lors de l'instruction judiciaire qui a pris fin, présente dans cet ouvrage les éléments techniques permettant de prouver que cet accident ne peut se comprendre comme la résultante d'une simple erreur de pilotage et d'établir les manquements à tous les niveaux ayant conduit au drame. Il fait aussi de nombreuses et étonnantes révélations sur les recherches de l'épave, l'enquête technique du BEA et le déroulement de la procédure judiciaire.



Diplômé de l'École Nationale de l'Aviation Civile, Gérard Arnoux fut successivement pilote de brousse, commandant de bord dans diverses compagnies avant de rejoindre Air Inter en 1989 puis d'être nommé commandant de bord A320 chez Air France en 1998. Il est par la suite devenu président du deuxième syndicat de pilotes d'Air France et conseiller technique bénévole d'associations de familles de victimes françaises d'accidents aériens.



Une vidéo parfaitement connue de Gérard Arnoux

On a vu Arnoux à la télé belge en mai 2010. C'est à voir et revoir dans une courte vidéo YouTube mise en ligne en juin 2010, dans laquelle on constate que... (!) :

<https://www.youtube.com/watch?v=gdVFVC8aGuE>

Ce qui précède, à propos de Gérard Arnoux, est exposé sur le Web avec d'autres informations concernant ceux qui m'ont donné raison (par exemple Jean Pinet, ex-Airbus) et ce qui a été transmis à la directrice des affaires criminelles et des grâces, **Catherine Pignon** (avec une question : **Nicole Belloubet**, ministre de la Justice, a-t-elle été informée ?) :

<http://jacno.com/prov/gerard-arnoux-resistant-de-la-25eme-heure-af447-rio-paris.htm>

L'ENQUETE JUDICIAIRE SUR L'AF447 RIO-PARIS

FALSIFICATIONS, SUBORNATION DE TEMOIN, ESCROQUERIE...

Tout le monde peut comprendre ce qu'il en est à la lecture de certains documents présentés dans un PDF qui montre qu'un avocat de parties civiles, Thibault de Montbrial, est payé par Airbus (19 pages - 1,14 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/rio-paris-af447-vers-un-non-lieu-general-norbert-jacquet-19-juillet-2019.pdf>

CORRUPTION GENERALE ET SECURITE AERIENNE

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.

.I...

MA SECURITE PERSONNELLE

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,... »

Trois PDF sont présentés ci-dessous. Un seul suffit pour comprendre, même si tout venait à disparaître du Web et si je venais à subir le même sort (enfermement ou autre cause). Ces PDF sont présentés par ordre inversement chronologique de création, qui correspond également à l'ordre de taille croissante. Je peux donc dire : « Lisez le premier, c'est simple et c'est suffisant. Vous pouvez compléter avec le deuxième. Et vous disposez même d'un troisième ». N'hésitez pas à enregistrer et sauvegarder ces PDF « farcis » de documents. Il s'agit de sécurité aérienne. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

LE PREMIER. Il présente les documents démontrant sans contestation possible que Thibault de Montbrial, avocat de familles de victimes du drame du vol AF447 Rio-Paris, est tout simplement payé par Airbus pour blanchir l'avionneur toulousain et tenter de parvenir à un non-lieu (19 pages - 1,14 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/rio-paris-af447-vers-un-non-lieu-general-norbert-jacquet-19-juillet-2019.pdf>

NB : Les deux PDF dont les adresses URL sont indiquées ci-dessous datent un peu. Il ne prennent pas en compte tout ce qui est intervenu depuis novembre 2017 pour le « DEUXIEME » et février 2017 pour le « TROISIEME ».

LE DEUXIEME. On y trouve tous les documents utiles pour comprendre dans le détail que l'enquête sur le crash du vol AF447 Rio-Paris est une fumisterie. La présentation est moins soignée que pour le premier. Il y manque de nombreux documents importants apparus depuis novembre 2017 (87 pages - 4,88 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-rio-paris-la-france-ne-sent-pas-bon-norbert-jacquet-30-octobre-2017.pdf>

LE TROISIEME. C'est « la totale » depuis plus de trente ans. Il est très brouillon et quelque peu en vrac. Je m'en explique dans sa première page. Son contenu date de février 2017 et il y manque donc de nombreux documents importants produits depuis février 2017 (213 pages - 11,1 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/les-explications-long-norbert-jacquet-7-mai-2017.pdf>



PRECISION COMPLEMENTAIRE. Tout ce que j'ai produit (fichiers image de centaines de documents administratifs, judiciaires, ministériels, articles de presse et autres documents, fichiers PDF et vidéo présentant avec une grande clarté cette masse de documents) tient dans une carte Micro SD de 8 Go à quelques euros pièce. D'autres supports de stockage numérique sont utilisés. Il suffit de quelques clics pour faire une copie de l'intégralité du contenu d'un support à un autre. Tout cela circule et se reproduit.

/...

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).

./...

LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE FRANCAISE

Pages 12 et 13 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...

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

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 mai 1988
 Signature du titulaire : [Signature]
 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>