



[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](#)

YORGEN FENECH ET LA JUSTICE FRANCAISE

LA FRANCE NE DEVRAIT-ELLE PAS COMMENCER PAR BALAYER DEVANT SA PORTE ?

(CORRUPTION A MALTE ET CORRUPTION EN FRANCE)

Le Monde

POLICE ET JUSTICE · EUROPE

Partage    

Le Parquet financier ouvre une enquête préliminaire dans l'affaire de la journaliste maltaise assassinée

L'enquête ouverte en France fait suite à une plainte déposée contre X, en décembre 2019, par la famille de Daphne Caruana Galizia.

Par Jean-Baptiste Chastand et Anne Michel · Publié le 12 février 2020 à 15h55 - Mis à jour le 13 février 2020 à 06h15

Le parquet national financier (PNF) a diffusé un communiqué le 12 février 2020 concernant l'assassinat à Malte d'une « *journaliste maltaise anticorruption* ». Le même jour Le Monde a publié (extraits) :

Selon les informations du Monde, le Parquet national financier (PNF) a ouvert une enquête préliminaire pour « corruption d'agent public étranger », mercredi 12 février, dans l'« affaire Daphne Caruana Galizia », du nom de la journaliste maltaise anticorruption assassinée en octobre 2017, à Malte [...]. Cette enquête, ouverte sur le territoire français, fait suite à une plainte contre X [...]. La plainte vise notamment Yorgen Fenech, un puissant homme d'affaires maltais de 38 ans, soupçonné d'avoir commandité l'assassinat de la journaliste d'investigation [...]. Dans son communiqué diffusé mercredi, le procureur de la République financier, chef du PNF, précise que l'enquête vise à « rechercher si les activités économiques localisées en France des personnes soupçonnées par la justice maltaise d'avoir joué un rôle dans l'assassinat ont été le support d'une corruption d'agents publics étrangers ».

Article du Monde : https://www.lemonde.fr/police-justice/article/2020/02/12/le-pnf-ouvre-une-enquete-preliminaire-dans-l-affaire-de-la-journaliste-maltaise-assassinee_6029341_1653578.html

Ainsi, dans le but d'enquêter sur un assassinat à Malte d'une personne de nationalité maltaise, la France et sa justice invoquent l'éventualité d'un financement ayant de possibles ramifications en France. La France et sa justice ne devraient-elles pas commencer par balayer devant leur porte s'agissant des enquêtes sur les accidents aériens ?

./...

La corruption en France dans les enquêtes falsifiées sur les accidents aériens

Des industriels de l'aéronautique, en premier lieu Airbus, 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 !

Dans l'enquête sur le drame du vol AF447 Rio-Paris (228 morts) le premier président de la cour d'appel de Paris, **Jean-Michel Hayat**, ne respecte pas des engagements qu'il a pris le 10 décembre 2014 (voir lien du paragraphe suivant).

Dans l'enquête précitée il est clairement démontré, documents à l'appui, que **l'avocat de parties civiles Thibault de Montbrial a été corrompu**, « acheté » par le mis en examen Airbus et ses associés. Tout le monde peut le comprendre. Les documents utiles figurent dans un PDF (19 pages - 1,1 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/un-non-lieu-indigne-dune-democratie-af447-norbert-jacquet-17-octobre-2019.pdf>

Dans l'enquête précitée des plaintes pour subornation de témoin ont été déposées dès janvier 2013, il y a sept ans, et plusieurs fois renouvelées, ce qui n'a pas empêché la justice de continuer à rechercher, dans le but de l'enfermer, le témoin gênant qui dit la vérité sur des accidents aériens et qui agit pour sauver des vies et pour aider les familles de victimes.

Rien ne se passe depuis onze mois dans l'enquête pénale concernant les 157 morts, dont 9 Français, du crash en Ethiopie alors que les médias du monde entier, y compris en France, exposent ce qu'il en est de certaines responsabilités et culpabilités dans cette tragédie. Il est vrai que, si on m'avait écouté...

Début février 2020 : l'Agence française anticorruption a été informée

Page du 7 février 2020 : <http://jacno.com/prov/lagence-francaise-anticorruption-et-la-vie-humaine.htm>

L'Usine nouvelle du 10 février 2020

Un article de L'Usine nouvelle titré « **737MAX, corruption : Quand la guerre Airbus/Boeing va trop loin** », mérite d'être lu. Il y a vraiment de quoi s'inquiéter.

Page du 15 février 2020 : <http://jacno.com/prov/lusine-nouvelle-airbus-boeing-securite-aerienne.htm>

Le cas Alain Bauer

Quel est le rôle d'Alain Bauer dans l'organisation de la corruption dans les enquêtes sur les crashes aériens ? On trouve dans le livre paru le 23 mars 2017 « **Bienvenue place Beauvau** », qui a provoqué une tempête médiatique, judiciaire et politique en pleine campagne électorale, des informations intéressantes sur Alain Bauer à lire à la lumière de ce que Sophie Coignard, journaliste, a écrit en 2011.

Page du 12 décembre 2019 : <http://jacno.com/prov/alain-bauer-sophie-coignard-et-la-corruption-meurtriere.htm>

Doit-on attendre un nouvel accident aérien qui aurait été évité si on m'avait écouté ?

. / ...

Un rappel utile

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,...* »

Suivent jusqu'à la fin du présent PDF quelques faits complémentaires significatifs sur les moyens mis en œuvre en France dans les enquêtes sur les accidents aériens depuis les années quatre-vingt.

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 (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.

LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE FRANCAISE

Pages 4 et 5 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 (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 titulaire : [Signature]
 Pour le Ministère 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 titulaire : [Signature]
 Pour le Ministère et par délégation :
 Directeur Général adjoint : 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).

* * *