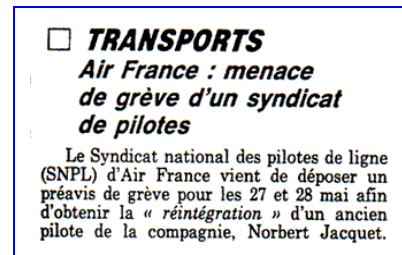




[Web général](#)



[Vidéos](#)



[Images / Documents](#)

JUSTICE, CORRUPTION : LA FRANCE FAIT FORT !

La justice française, aidée par la CEDH et les médias, AFP en tête, falsifie les enquêtes sur les accidents aériens. Elle blanchit systématiquement les industriels de l'aéronautique. Elle met hors de cause les administrations de tutelle. Elle lave de tout soupçon les directions des compagnies aériennes et les personnels susceptibles d'être inquiétés au sein de celles-ci. Elle entretient des réseaux de corruption. Et elle organise à mon encontre une campagne de discrédit, passant en outre son temps à me pourchasser et à m'enfermer (vingt mois d'enfermement au total, en plusieurs périodes, auxquels il convient d'ajouter une trentaine de jours de garde à vue cumulés). Ainsi, depuis quatre décennies, je suis l'éternel et unique responsable et coupable des catastrophes aériennes ! Et ça continue ! **La corruption fait des ravages !**

L'essentiel figure, avec quelques documents éclairants, dans la suite du présent PDF qui, en cette première page, livre des informations concernant la publication du rapport annuel de la Commission européenne sur l'Etat de droit au sein de l'UE (année 2024).

« le ciment de nos démocratie »

« les règles concernant le lobbying »

Ouest-France. « *État de droit en Europe : Hongrie, Slovaquie et Italie sont les trois cancrs dans l'UE* ».

Article Ouest-France : <https://www.ouest-france.fr/europe/ue/etat-de-droit-en-europe-hongrie-slovaquie-et-italie-sont-les-trois-cancres-dans-lue-91d9e598-4a7b-11ef-94b6-90bbc9e43b93>

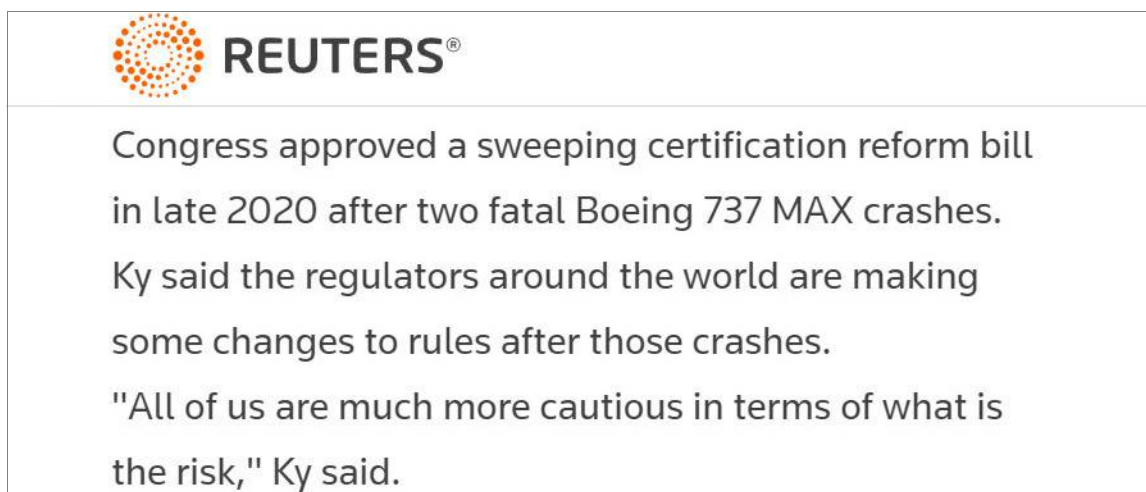
Le Monde. Dans son titre, il cible la Hongrie : « *La Hongrie ne fait toujours aucun progrès en matière d'Etat de droit, "le ciment de nos démocraties", déplore la Commission européenne* ».

Article Le Monde : https://www.lemonde.fr/international/article/2024/07/25/ue-la-hongrie-ne-fait-toujours-aucun-progres-en-matiere-d-etat-de-droit_6257829_3210.html

Vie publique. Ce site Web, qui dépend de la Direction de l'information légale et administrative (un des services du Premier ministre), indique dans la conclusion d'un court article sur ce sujet que la Commission européenne « *recommande notamment à la France de redoubler d'efforts pour s'assurer que les règles concernant le lobbying soient appliquées uniformément à tous les acteurs impliqués, y compris au plus haut niveau de l'exécutif* ».

Article vie-publique.fr : <https://www.vie-publique.fr/en-bref/295012-rapport-2024-de-letat-de-droit-dans-lunion-europeenne>

En France, on est vraiment très loin du compte. Par la faute de sa justice, ce pays marche sur la tête. C'est le monde à l'envers.



Un bel aveu de Patrick Ky, patron de l'EASA (conclusion d'une dépêche Reuters, juin 2022)

Dépêche Reuters avec des précisions (juin 2022) : <http://jacno.com/prov/corruption-securite-aerienne-leasame-donne-raison.htm>

Outre l'aveu de Patrick Ky ci-dessus, les pages 5 et 6 et le tout début de la page 7 ci-après confirment que j'avais fait preuve de clairvoyance il y a plus de trois décennies et qu'ainsi rien ne peut justifier les méthodes mises en œuvre contre moi par la justice française. Quant aux pages 8 et 9, elles ne laissent aucune place au doute sur le fait que les falsifications dans les enquêtes sur les crashes aériens sont monnaie courante : des procédés (des crimes !) considérés comme « normaux », acceptés de tous et activement soutenus par l'AFP et de nombreux médias, quelles qu'en soient les conséquences (des morts inutiles par centaines).

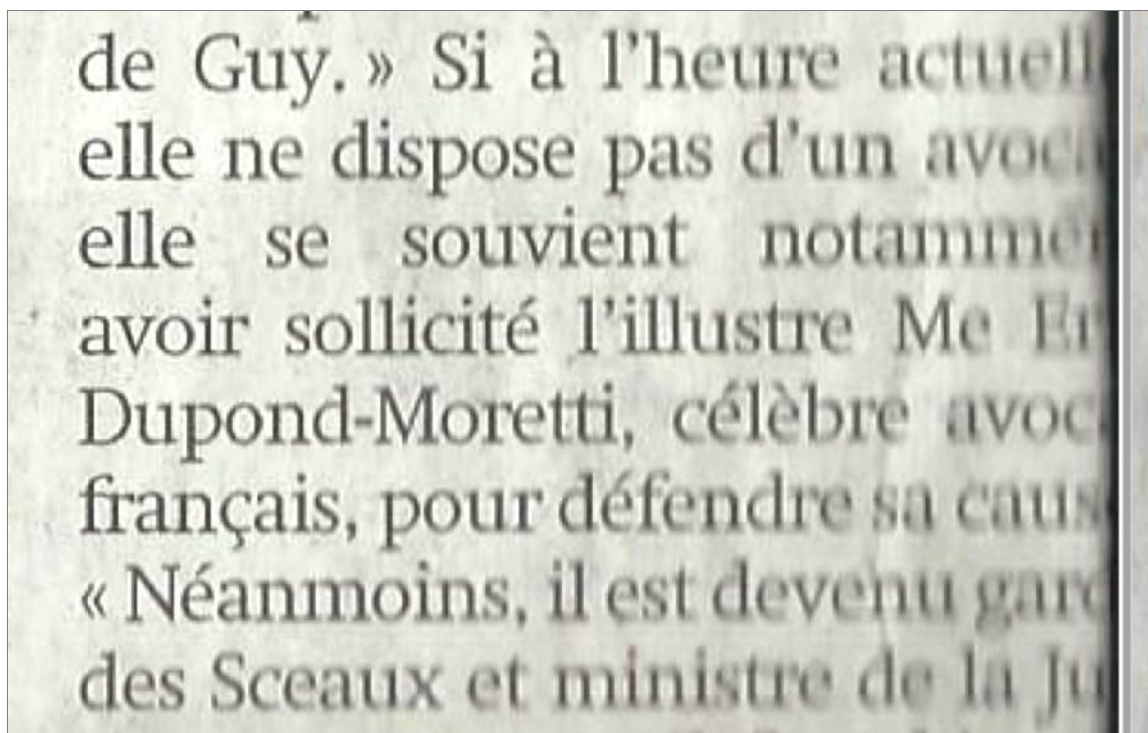
En Europe. La justice française et la CEDH falsifient les enquêtes sur les accidents aériens. Elles entretiennent des réseaux de corruption. Elles crachent à la figure des familles de victimes. Et elles s'acharnent contre moi en usant des pires méthodes. Les médias français, AFP en tête, sont complices. La France est devenue une république bananière. C'est à comparer à ce qu'il se passe aux Etats-Unis où, en revanche...

Aux Etats-Unis. Une opération Mains propres est en cours depuis les deux crashes de 737 MAX de 2018 et 2019. Le Congrès et la FAA invitent publiquement les employés qui découvrent des problèmes à résister aux pressions, à faire remonter l'information en allant, s'il le faut, jusqu'à transmettre au Sénat, qui indique deux numéros de téléphone et deux adresses électroniques (<https://www.commerce.senate.gov/whistleblower>). Aux Etats-Unis, des employés qui ont osé parler de problèmes dissimulés touchant la sécurité aérienne ont été félicités et remerciés à plusieurs reprises par Richard Blumenthal, président d'une commission du Sénat: <https://www.blumenthal.senate.gov/newsroom/press/release/blumenthal-delivers-opening-statement-at-hearing-on-boeings-broken-safety-culture>

Aux Etats-Unis, Boeing plaide coupable de fraude criminelle dans l'affaire des crashes de 737 MAX !

/...

En Europe. C'est le monde à l'envers. Celui qui parle et qui refuse de se taire a été méticuleusement détruit par la justice française. Et ça continue, alors que tout est sur le Web, facilement compréhensible.



Belgique : *La Meuse* du 1er février 2021 sur le crash de l'AF447 Rio-Paris (extrait de la page 4)



Le Monde, 17 avril 2023

L'exemple de l'AF447 Rio-Paris est, à lui seul, une superbe caricature.

Mes dossiers montrent que par la faute, principalement, du Syndicat de la magistrature (celui du « mur des cons »), associé à un syndicat de journalistes, la France est devenue une véritable république bananière. *Le Monde* offre un bel exemple du comportement des médias dans ces dossiers.

Ils sont une septantaine au *Monde* à bien savoir ce que je dénonce (la corruption dans les enquêtes sur les crashes aériens et ses conséquences meurtrières), mais ils n'en ont cure. Ils savent que j'ai écrit au Conseil supérieur de la magistrature pour signaler des fautes gravissimes commises par des magistrats, notamment ceux du Syndicat de la magistrature, et ils connaissent la réponse qui m'a été faite. Elle est sur le Web :

<http://jacno.com/prov/le-conseil-superieur-de-la-magistrature-et-la-securite-aerienne.htm>

Ils savent ! Au *Monde*, à l'AFP et dans d'autres rédactions ils savent que...

./...

CRASHS AERIENS :

LA PLANETE M'A DONNE RAISON

J'ai démontré que des industriels de l'aéronautique et des dirigeants de compagnies aériennes, confrontés à un incident ou un accident, ont la fâcheuse habitude de mentir, souvent grossièrement, et de falsifier les faits avec l'accord des administrations de tutelle chargées des enquêtes de sécurité. J'ai mis en ligne toutes les preuves de ces malversations.

Le régulateur américain FAA (avec la confirmation du Congrès) et l'européen EASA ont en outre admis avoir fait preuve de légèreté et de complaisance à l'égard des avionneurs. J'ai regroupé et mis en ligne tous les documents utiles sur ces aveux.

J'ai de surcroît démontré que des magistrats français participent aux falsifications des enquêtes et que l'AFP et les médias français dans leur ensemble sont parfaitement informés de ces crimes, certains journalistes ne se privant pas de soutenir activement les criminels. Toutes les preuves de ces agissements, tant pour ce qui concerne la justice que l'AFP et les médias, ont été publiées sur le Web depuis des années par mes soins.

On ne compte pas les faits qui me donnent raison depuis les années quatre-vingt, époque où un avionneur prétendait qu'avec sa nouvelle technologie les pilotes ne servaient plus à rien et que l'avion de ligne sans pilote arriverait dans les années suivantes ("*dans dix ans*" affirmaient des dirigeants de ce constructeur dès l'année 1983). On en est loin. Peut-être même très loin. Les industriels ne l'envisagent pas pour la prochaine génération d'avions et ils ne cachent pas que leurs recherches actuelles visent à laisser au pilote la place de maître à bord, **en lui en donnant les moyens, tant matériels (conception des systèmes) qu'intellectuels (formation et entraînement)**, quelles que soient les aides apportées par les automatismes.

Ceux qui se plaignent de subir des pressions

Parmi eux, rares sont ceux qui m'ont apporté un quelconque soutien, de quelque manière que ce soit. Ceux qui l'ont fait ont fini par céder aux pressions, à l'exception de quelques-uns qui ont résisté discrètement (je tais les noms pour leur éviter les ennuis). Certains, acceptant la carotte après le bâton, ont même consenti à participer à la curée pour m'enfoncer. Tous les documents utiles concernant le comportement écoeurant de ces gens ont été publiés sur le Web. Michel Asseline (crash de Habsheim en juin 1988), faux-jeton dès le premier jour, en est un bel exemple et le premier chronologiquement, se plaignant d'être banni mais agissant méticuleusement, pendant des années, pour saboter ce que je faisais. Mon livre, publié en septembre 1994, et les documents mis en ligne depuis vingt ans concernant Asseline sont sans appel sur sa duplicité.

. / ...

Années quatre-vingt : le commencement de mes « ennuis » (j'avais fait preuve de clairvoyance)

Quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 (extrait) : « En 1985 déjà,... »

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-

Dépêche AFP du 31 juillet 1988 dans le *Quotidien de Paris* du lendemain, 1er août (extrait)

Michel Asseline (premier plan) et son copilote devant la carcasse de l'avion

Airbus A 320 : la réplique des pilotes

● Un syndicat de pilotes d'Air France, dissident du SNPL, - le SPLAF, a mis en cause « l'inconsistance du rapport » dans un communiqué. De son côté, un copilote sur A 320, Pierre Gaud, également interrogé par l'AFP, ne s'est pas prononcé sur l'accident de Mulhouse, mais a souligné qu'il estimait « insuffisante la formation des

port — M. Asseline n'a émis aucune opinion, rappelant sa volonté de réserve pendant la poursuite de l'enquête.

Norbert Jacquet, responsable du bureau du Syndicat des pilotes de ligne d'Air France (SPLAF), qui se présente comme une fraction dissidente de la section Air France du SNPL, estime en revanche que l'équipage a été induit en erreur,

./...

TF1, émission « Ciel, mon mardi ! », 2 mai 1989

J'ai ensuite confirmé mes craintes, entre autres au cours de l'émission « Ciel, mon mardi » du 2 mai 1989. C'était à l'époque une fameuse émission hebdomadaire, animée par Christophe Dechavanne. Une émission-phare, parmi les plus regardées, dont tout le monde parlait le lendemain (il n'y avait à cette époque que cinq chaînes, dont une payante sur abonnement, Canal+, la sixième chaîne M6, chaîne exclusivement musicale, commençant à peine à développer son réseau). L'émission de Dechavanne était en direct, ce qui évite toute suspicion de manipulation ou de censure. J'ai « *tiré la sonnette d'alarme* » en conclusion de l'émission.



Jacquet, Coffe, Dechavanne, Barral

Deux extraits (début d'émission et milieu d'émission, 6 minutes au total avec une présentation) sur YouTube ou sur Dailymotion (vidéos identiques) :

<https://www.youtube.com/watch?v=8FjUc9agYXU>

http://www.dailymotion.com/video/x58xxe_airbus-syndicats-de-pilotes-et-norb_news

Emission complète (27 minutes), fichier WMV en lecture directe ou téléchargeable (24,2 Mo) :

<http://jacno.com/vdo/ciel-mon-mardi.wmv>

Xavier Barral m'a félicité

Christophe Dechavanne précise que, invitées à cette émission, la direction d'Air France et la Direction générale de l'aviation civile ont décliné l'invitation. Il en fut de même avec Claude Béchet, président de la commission d'enquête sur le crash de Habsheim. Seuls présents : Jean-Pierre Coffe, des victimes, Xavier Barral, vice-président national du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), majoritaire, et moi. Barral a confirmé à l'antenne qu'il représentait également... la direction d'Air France, à la demande de celle-ci ! Durant l'émission, il n'a pu que me féliciter : l'exposé des raisons de ma situation « médicale » et professionnelle ne souffrait aucune contestation. Lorsque j'ai dénoncé les défauts de l'Airbus et la malhonnêteté des enquêteurs officiels, il n'a pu qu'approuver : « **Norbert a raison sur l'accident de Habsheim et sur l'A320. Norbert a fouillé beaucoup de choses. Il a trouvé pas mal de choses intéressantes** ». Et, quelque peu contrarié, il conclura ce volet : « **Norbert le dénonce beaucoup plus brillamment que nous, c'est sûr** ».

« Je pense que c'est à nous, pilotes, de tirer la sonnette d'alarme »

A la question de **conclusion** de l'animateur j'ai répondu en ces termes : « **Le transport aérien reste sûr parce qu'on vit encore sur un acquis, mais on a tout lieu de craindre qu'il en sera différemment dans les années qui vont suivre. C'est la raison pour laquelle il appartient aux pilotes qui, finalement, sont les garants de la sécurité à bord -d'une part parce qu'ils sont à bord, d'autre part parce qu'ils sont techniciens-, je pense que c'est à nous, pilotes, de tirer la sonnette d'alarme actuellement.** ».

.I...

Dans mon livre

La lecture des premiers chapitres de mon livre publié en septembre 1994 est édifiante. J'y rappelle qu'en 1988 j'avais tout simplement prévu et annoncé le crash de Habsheim (Air France) survenu le 26 juin 1988. Les documents de l'époque le prouvent. Ce livre est téléchargeable gratuitement depuis une page dédiée :

<http://jacno.com/an01.htm>

Un peu plus (jusqu'en 1992)

Des articles de presse dans un PDF de 21 pages (1,51 Mo) qui date un peu :

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

Actuellement (et à venir)

Une page de ce jour, 13 août 2024 :

<http://jacno.com/prov/corruption-et-justice-la-france-bat-des-records.htm>

Avec actualisations, une page complétée avec les événements significatifs qui surviennent :

<http://jacno.com/insu.htm>

Avec actualisations moins fréquentes, une page présentant l'ensemble des points essentiels :

<http://jacno.com/bananeraie.php>

La CEDH

C'est assez écoeurant. Des précisions dans un PDF de 8 pages (389 Ko) déjà ancien (avril 2018) :

<http://franceleaks.com/hollande/la-cedh-et-les-enfants-gates-norbert-jacquet-28-avril-2018.pdf>

Quelques rappels de base

Pages 8 à 14 du présent PDF : le faux, spécialité aéronautique et judiciaire française (avec le bel exemple des fausses licences de pilote de ligne)... omerta et falsifications (je connais bien)... quelques autres faits et les divers moyens de corruption...

. / ...

LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE ET JUDICIAIRE FRANCAISE

Pages 8 et 9 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 !

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. Les faux que nous publions aujourd'hui portent 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 Ministère et par délégation :
 Chef 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 Ministère et par délégation :
 Chef Général de l'Aviation Civile : Jean-Yves [Signature]

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, semi-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 au sol pour la formation).

/...

CRASH DE HABSHEIM, JUGE MARCHIONI (1988 ET 1989)

J'ai été convoqué pour le 24 janvier 1989 afin d'être entendu comme témoin par Madame Marchioni, la juge d'instruction chargée de l'enquête sur le crash de Habsheim, survenu le 26 juin 1988. J'ai été entendu durant une journée entière. J'ai remis à la juge toutes les informations et tous les documents dont je disposais, avec des avis techniques. Tout cela sous serment.

Convocation comme témoin pour le 24 janvier 1989

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE 68100 MULHOUSE.
21, avenue Robert Schuman - 68061 MULHOUSE CEDEX - ☎ 460703

Cabinet de M.me. Marchioni Juge d'Instruction 89-46.44-11

CONVOCATION

à M. JACQUET Norbert

Vous êtes prié (e) de vous présenter devant M. le Juge d'Instruction de Mulhouse, au Tribunal de Grande Instance, 21, avenue Robert Schuman, bureau N° 103

le 24.01.89 à 10 heures 00

pour être entendu (e) comme témoin

dans une affaire concernant X...


Si vous êtes convoqué (e) comme témoin, veuillez rapporter la présente convocation et munissez-vous d'un certificat de votre employeur mentionnant le salaire que vous aurez perdu par la suite de votre comparution au Tribunal.

Pour être remboursé de vos frais, vous devez vous adresser au Receveur de l'Enregistrement du Tribunal d'Instance de MULHOUSE - Bureau 12.

Mulhouse, le 15 DEC. 1988

Le Juge d'Instruction :

Prière de retourner le récépissé



J...

Au moment de cette convocation l'Etat m'avait déjà interdit, depuis quatre mois, l'exercice de mon métier en me déclarant inapte au moyen d'une procédure « soviétique ». Madame Marchioni a jugé que le délit de subornation de témoin était constitué. Elle s'est toutefois déclarée incompétente territorialement, les actes ayant lieu à Paris. Quelques mois plus tard, sous des motifs foireux, elle a été dessaisie du dossier du crash de Habsheim qui a été confié à un pilier du Syndicat de la magistrature, le juge François Guichard, dont je parle page suivante.

Subornation de témoin : ordonnance du 31 janvier 1989 (deux pages)

Tribunal de Grande Instance de 68061 MULHOUSE CEDEX Cabinet _____ _____ Chambre d'Instruction _____	ORDONNANCE
AFFAIRE IV.7/89	D'INCOMPETENCE
J. 583/89 N° IV.7/89	NOUS, <u>M.C. MARCHIONI</u> , Juge d'Instruction AU 20e le Tribunal de Grande Instance de Mulhouse Vu l'information dirigée contre xxxxxxx X...
	Inculpé de <u>subornation de témoin</u>
	PARTIE CIVILE (P) <u>JACQUET Norbert</u> dt. 48, rue M. le Prince à 75006 - PARIS
	Vu la plainte avec constitution de partie civile déposée par M. Norbert JACQUET contre personne non dénommée du chef de subornation de témoin en date du 15 novembre 1988 ;
	Vu les pièces complémentaires versées par la partie civile les 13 et 24 janvier 1989 visant nommément onze personnes mises en cause dans le cadre de ladite plainte ;
	Vu le réquisitoire d'incompétence de M. le Procureur de la République du 12 janvier 1989 ;
	Vu notre désignation par le Président du Tribunal du même jour ;
	Vu l'article 52 du Code de Procédure Pénale ;
	Vu l'article 365 du Code Pénal ;
	Attendu qu'il ressort de la lecture de l'article 52 du Code de Procédure Pénale que "sont compétents le Juge d'instruction du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'une des personnes soupçonnées d'avoir participé à l'infraction, celui du lieu d'arrestation d'une de ces personnes, même lorsque cette arrestation a été opérée pour une autre cause" ;
	que le délit de subornation de témoin prévu et réprimé par l'article 365 du Code Pénal est un délit formel caractérisé et sanctionné indépendamment de son résultat ;
	qu'il y a lieu dès lors de prendre en compte les actes positifs constitutifs de l'intervention du (ou des) suborneur(s) pour apprécier notre compétence ;

Ordonnance du 31 janvier 1989, page 2

- 2 -

que tant les éléments matériels de la subornation dénoncés par la partie civile, que les domiciles des mis en cause sont localisés hors du ressort du Tribunal de Grande Instance de Mulhouse ;

que le critère du lieu d'arrestation est sans objet dans la présente procédure ;

Attendu qu'en outre, il ressort de l'article suscité que pour valoir juridiquement infraction, les actes de provocation du mensonge doivent s'inscrire dans une procédure ;

que le fait que lesdits actes aient été exercés dans le cadre d'une instruction pendante au Tribunal de Mulhouse vaut élément constitutif du délit mais ne saurait commander la compétence de cette même juridiction

qu'il y a lieu dès lors de Nous déclarer incompétent et de renvoyer la partie civile à se pourvoir devant telle Juridiction qu'il appartiendra.

Fait à MULHOUSE, le 31 JANVIER 1989.

Copie de notre ordonnance
a été notifiée par LR ce
jour à la Partie civile
et à son conseil.

Le Greffier,

Signé : Vonthron.

Le Juge d'instruction,

Signé : M.C. MARCHIONI.

Le Greffier



Le juge François Guichard

Corrompu. Faussaire. Des documents sans appel sont accessibles depuis une page dédiée de juin 2020 :

<http://jacno.com/prov/francois-guichard-juge-corrompu-et-faussaire-crashs-aeriens.htm>

./...

DES PRECISIONS SUR LES MOYENS DE CORRUPTION

Des changements semblent être timidement intervenus depuis quelques années mais il n'est pas inutile de rappeler les méthodes de corruption 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.

ET MAINTENANT

Je me contente de révéler des faits de corruption aux conséquences meurtrières dans les enquêtes sur les accidents aériens (des morts inutiles par centaines).

Depuis les années quatre-vingt je n'ai jamais dévié, me contentant d'empocher au fil des ans les faits qui m'ont donné raison. Je peux maintenant me prévaloir d'un sans-faute hors du commun en matière de sécurité aérienne. L'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire m'a donné raison sur toute la ligne, au millimètre près.

NOTA BENE

Ceux qui sont impliqués depuis des décennies dans les actes de corruption que je dénonce sont issus principalement d'associations de défense des droits de l'homme (LDH, LICRA...) et d'organismes habituellement associés à celles-ci chez les magistrats, les avocats, les journalistes.

* * *