



[Web général](#)



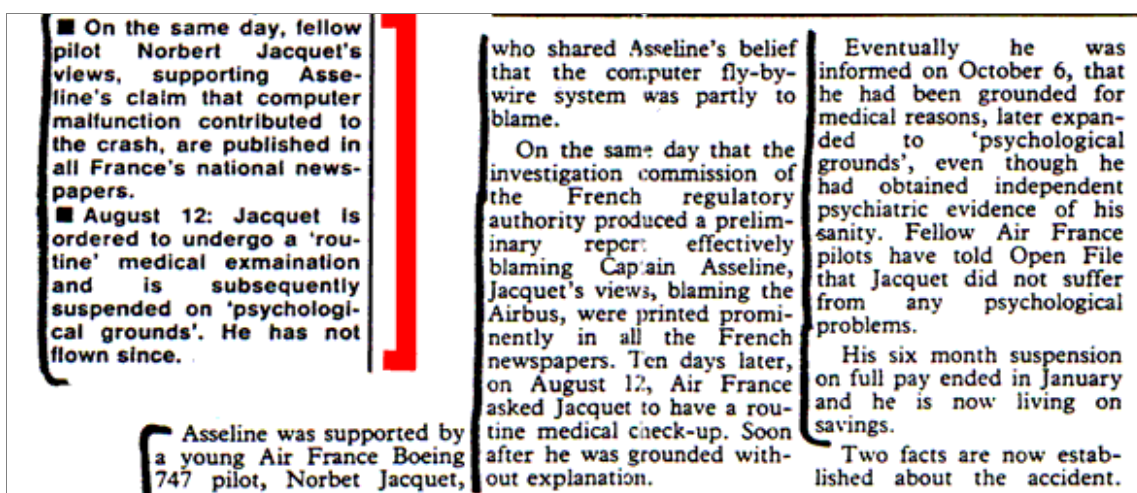
[Vidéos](#)

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.

[Images / Documents](#)

RUSSIE, EUROPE... EUROPE, RUSSIE...



The Observer (édition dominicale du Guardian), 28 mai 1989

Article complet, grand format (image GIF) : [http://jacno.com//xx\(observer-19890528\).gif](http://jacno.com//xx(observer-19890528).gif)

Un peu plus sur une page déjà ancienne (juin 2021) : <http://jacno.com/prov/caractere-international-des-procedures-me-concernant.htm>

L'Europe et de la Russie occupent une grande place dans les médias en ce moment, mais la corruption fait des ravages ailleurs qu'en Russie, et les conséquences en sont meurtrières : la justice française corrompue et la CEDH corrompue, aidées par les médias français corrompus, falsifient les enquêtes sur les accidents aériens et tout ce beau monde s'acharne contre moi en usant des pires méthodes parce que je dérange des industriels de l'aéronautique. **Cela rappelle furieusement la Russie de Poutine ! C'est à comparer à ce qu'il se passe aux Etats-Unis où, en revanche...**

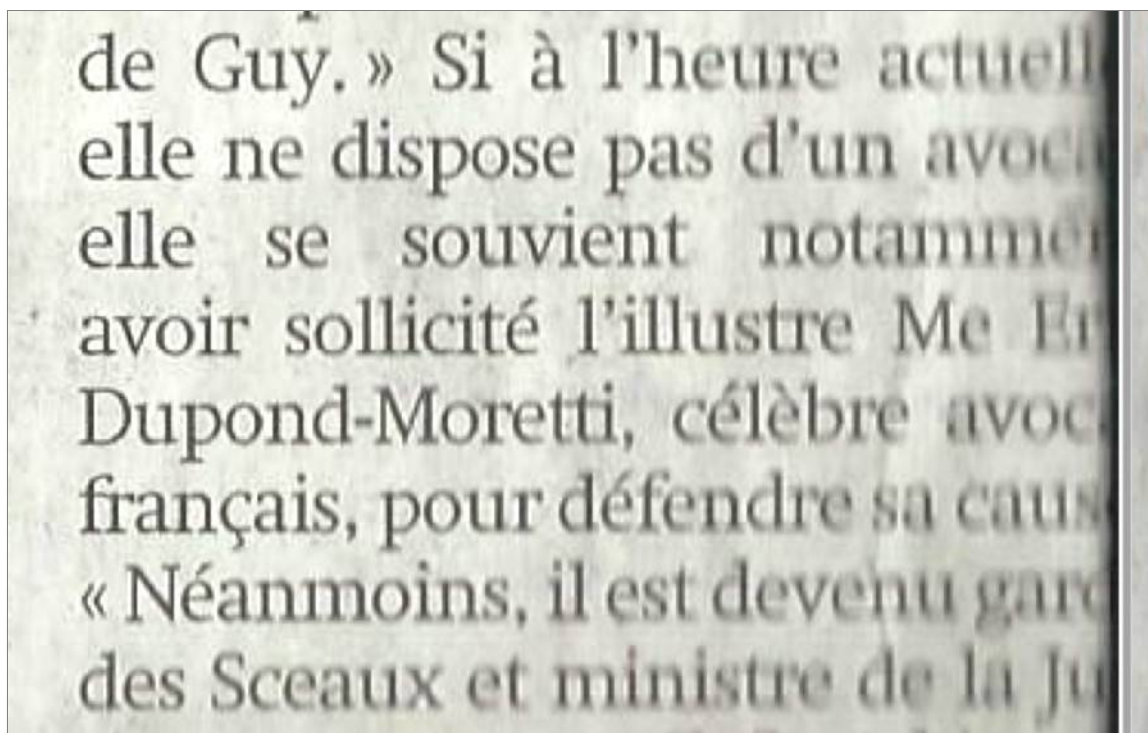
Aux Etats-Unis. Une opération Mains propres est en cours depuis les deux crashes de 737 MAX de 2018 et 2019. Le Congrès et la FAA, et même Boeing depuis les premiers jours de mai 2024, invitent publiquement les employés qui découvrent des problèmes à résister aux pressions, à faire remonter l'information et même à transmettre à la FAA si nécessaire. Ils peuvent aussi transmettre au Sénat, qui indique deux numéros de téléphone et deux adresses électroniques sur son site (ici : <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, dans son discours d'ouverture de l'audience (communiqué de presse avec lien vers la vidéo de l'audience : <https://www.blumenthal.senate.gov/newsroom/press/release/blumenthal-delivers-opening-statement-at-hearing-on-boeings-broken-safety-culture>

Aux Etats-Unis. Les débats se poursuivent au Congrès et au gouvernement et les médias en parlent.

Parallèlement, en Europe, c'est le monde à l'envers.

En Europe. En France, 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

Depuis les années quatre-vingt la justice française, aidée par la CEDH et les médias, falsifie les enquêtes sur les crashes 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, elle organise à mon encontre une campagne de discrédit, passant en outre son temps à me pourchasser et à m'enfermer. 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'europpéen 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 »

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 annoncé le crash de Habsheim survenu le 26 juin 1988. Les documents de l'époque le prouvent. Ce livre est téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web :

<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 du 28 mai :

<http://jacno.com/prov/airbus-boeing-corruption-la-france-a-legal-de-la-russie.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 7 à 10 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)... les divers moyens de corruption... et quelques autres précisions.

./...

LE FAUX, SPECIALITE AERONAUTIQUE ET JUDICIAIRE FRANCAISE

Pages 7 et 8 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. 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 Juin 1988
 Signature du titulaire : [Signature]
 Directeur Général adjoint : 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).

./...

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 (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.

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.

* * *