

Page 1 : quelques éléments qui donnent une idée de ce qu'on peut trouver sur le Web.

Pages 2 et 3 : deux documents sans appel.

## **DOIT-ON ATTENDRE LE PROCHAIN CRASH ?**

### **Le faux est une spécialité de l'aviation française**

### **Les conséquences sont désastreuses pour la sécurité**

Le crash de l'Airbus de Germanwings le 24 mars dans les Alpes françaises, quelles que soient ses causes, rappelle que des accidents surviennent, qui pourraient être évités si on ne pratiquait pas la politique du mensonge. Cette tragédie rappelle aussi que des gens sont dans la souffrance en raison de ces mensonges, souffrance ravivée par les événements actuels, comme à chaque nouveau crash.

Pour avoir une vue générale on peut taper dans un moteur de recherche :

- pour le crash de Habsheim, début d'une longue série de mensonges organisés, les associations de mots-clés ***habsheim jacno.com*** ou ***mermaz jacno.com*** ou ***gueullette jacno.com*** ou ce qui peut venir à l'esprit,

- pour le BEA, ***bea jacno.com*** ou ***arslanian jacno.com*** ou ce qui vient à l'esprit,

-pour les derniers crashes, ***hollande jacno.com*** ou ***mignard jacno.com*** ou ***valls jacno.com*** ou ***taubira jacno.com*** ou ce qui vient à l'esprit.

***AF447 jacno.com*** est intéressant.

De nombreuses autres recherches sont possibles. Les recherches sans *jacno.com* amènent également à du significatif, mais il faut chercher un peu parmi les résultats en donnant si nécessaire des précisions, par exemple le prénom pour les personnes physiques.

Tout ce qui précède vaut pour des recherches aux rubriques "images" et "vidéos".

(une petite remarque concernant ma sécurité : sauf pour les événements de ces derniers jours, tout ce qui est en ligne, tout, absolument tout, avec toutes les vidéos et beaucoup d'autres choses, figure sur des DVD et des clés USB qui se promènent)

./.

## Deux articles de « Minute » de 1996

Ci-dessous, deux articles de « Minute ». Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. Pire : c'est moi qu'on a jeté en prison pour les protéger.

« MINUTE » DU 21 FEVRIER 1996 (article publié en Une)

## Le Scandale de l'Airbus D'Habsheim

# Un nouveau mystère !

**M**ichel 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 FEVRIER 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...

Signature de l'Etat (M) : *AAAT*



NOM (M) : ASSELINE  
 Prénoms (M) : Michel  
 Date de naissance (M) : 05-05-1944  
 Lieu de naissance (M) : Paris 15e  
 Nationalité (M) : Française  
 Domicile (M) : 5

Daté à Paris le (M) : 25-06-69  
 Signature du titulaire : *Michel Asseline*  
 Pour le Ministre et par délégation :  
 Directeur Général de l'Aviation Civile  
 B. PALAYRET

Signature de l'Etat (M) : *AAAT*



NOM (M) : ASSELINE  
 Prénoms (M) : Michel  
 Date de naissance (M) : 05-05-1944  
 Lieu de naissance (M) : Paris 15e  
 Nationalité (M) : Française  
 Domicile (M) : 5

Daté à Paris le (M) : 25 Juin 1988  
 Signature du titulaire : *Michel Asseline*  
 Pour le Ministre et par délégation :  
 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.