

(En pages 2 et 3 : deux documents sans appel qui montrent que ce qui suit n'est pas une plaisanterie)

LA SECURITE AERIENNE EN FRANCE, EN EUROPE ET DANS LE MONDE

Le crash de Germanwings provoque l'étonnement, la stupeur et la colère

Le crash de l'Airbus de Germanwings le 24 mars dans les Alpes françaises serait dû à des problèmes médicaux du copilote. La vue et le mental. La photo de celui-ci a fait la Une de tous les médias dans le monde. Etonnement général. Stupeur planétaire. Comment un tel accident a-t-il pu être possible ? Des familles de victimes dénoncent un scandale.

La réponse est aussi limpide que gênante. Dans le transport aérien mondial, la sécurité n'est plus une priorité. C'est même un boulet qu'on essaie d'alléger le plus possible. Des pilotes s'en inquiètent partout dans le monde. Alors, pour régler le problème on casse le thermomètre.

Les pilotes qui parlent trop sont neutralisés, saqués, même quand ils ont pris la précaution de créer une structure légale leur permettant de s'exprimer sans enfreindre aucune loi ni aucun règlement administratif ou interne aux compagnies qui les emploient. Et malheur à celui qui résiste ! Cela peut aller loin, très loin, dans l'exercice des pressions d'Etat sur les récalcitrants, sous les yeux complices en Europe de l'EASA (European Aviation Safety Agency).

Voulez-vous un exemple ? Voilà : [Justice 1985 – 2012...](#) (et aussi [sécurité aérienne : désastre annoncé](#))

On peut aussi rechercher sur le Web avec quelques mots-clés qui viennent à l'esprit (c'est encore plus efficace en ajoutant *jacno.com* comme mot-clé).

Tout cela est connu du gouvernement français et de la présidence de la République (une recherche sur le Web avec les mots-clés idoines le confirme immédiatement). A l'EASA aussi ils savent tout.

Le plus fort est que des magistrats français continuent à me pourchasser pour m'enfermer et tenter de me faire taire. Demandez à Gaëlle Beuf, juge d'instruction au tribunal de Paris, qui, à l'automne dernier encore, envoyait la police avec mandat d'amener, ce qui inclut la perquisition, chez des gens susceptibles de me connaître (je ne sais pas ce qu'il se passe depuis, mais je crois que ça se calme un peu au vu des crashes survenus ces derniers temps, je reste toutefois prudent).

Ci-dessous, deux documents sans appel qui montrent que tout cela n'est pas une plaisanterie.

./.

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, Norbert Jacquet, qu'on a jeté en prison pour les protéger, parce que j'envoyais ces articles dans les hautes sphères et les faisais connaître dans les rédactions (à une époque où l'Internet n'existait pas).

« MINUTE » DU 21 FEVRIER 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. »



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...

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

La vraie fausse licence de Michel Asseline qui lui fut remise par un haut fonctionnaire de l'Aviation civile quelques jours après sa suspension.



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. □

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...

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (P) : Michel
 Date de naissance (D) : 05-05-1944
 Lieu de naissance (L) : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) : ...
 Datedé à Paris le (X) : 25-05-88
 Signature du titulaire : Michel Asseline
 Pour le Maître : B. PALAYRET
 et par délégation : Directeur Général de l'Aviation Civile

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (P) : Michel
 Date de naissance (D) : 05-05-1944
 Lieu de naissance (L) : Paris 15e
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) : ...
 Datedé à Paris le (X) : 25 Juin 1989
 Signature du titulaire : Michel Asseline
 Pour le Maître : 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 personnages 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.