

SECURITE AERIENNE : « LE PLUS TOT SERA LE MIEUX »...

AVEC TRENTE ANS DE RETARD !

L'Expansion / L'Express a publié un [article de Gil Roy](#) qui mérite attention. Oublions pour le moment son titre « Sécurité aérienne : retour à la réalité pour les pilotes » et attachons-nous à son contenu. L'intertitre « Redonner aux navigants le sens de l'air » résume bien celui-ci.



Il ne faudrait toutefois pas oublier que la volonté de déqualifier les pilotes fut exclusivement française et européenne. Avec les avions Airbus. Elle a surgi dans les années quatre-vingt. A cette époque, on pouvait lire dans la presse des publicités telles que « *Le nouvel A320, une intelligence supérieure est arrivée* », « *A320, son cerveau sort du nôtre...* » *Aerospatiale : l'entreprise qui dépasse l'imagination* ».

Il n'était pas rare d'entendre des responsables d'Airbus, en premier lieu Bernard Ziegler, soutenus par les pouvoirs publics, tenir des propos tels que « *les ordinateurs des Airbus corrigent les erreurs des pilotes* », « *l'A320, ma concierge peut le piloter* », « *on ne demande pas à un pilote de savoir ce qu'il y a dans son Airbus de la même manière qu'on ne demande pas à un chauffeur de taxi de savoir ce qu'il y a sous le capot de son véhicule* », « *le cerveau des Airbus remplace celui des pilotes* »...



Le même Ziegler et quelques autres déclaraient à l'époque qu'avec Airbus l'avion de ligne automatique, sans pilote, arriverait dans les dix ans.

Il a fallu déchanter. **Au prix du sang.** Et au prix de méthodes parfois « musclées » pour faire taire les opposants.

Il a même fallu employer des méthodes totalitaires à mon encontre. Méthodes qui apparaissent finalement inutiles, meurtrières et même stupides au vu des évolutions. En effet, il n'est pas excessif de dire qu'au bout du compte « tout me donne raison sur tout » dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années. Chacun peut juger :

- <http://norbert-jacquet.jacno.com/justice-1985-2012-un-desastre-et-on-attend-le-prochain/>
- <http://norbert-jacquet.jacno.com/eads-drones-le-drian-airbus-zero-pointe-pour-la-france/>
- <http://norbert-jacquet.jacno.com/que-vont-faire-airbus-et-la-france/>

./...

Grève du syndicat majoritaire des pilotes

Une grève du SNPL pour tenter d'éviter cette dérive a eu lieu, avec préavis au ministre (PDF) :

<http://jacno.com/prov/norbert-jacquet-greve-pilotes-snpl.pdf>

Si on avait écouté les pilotes, de nombreux bains de sang auraient été évités. Il faut bien voir que les pilotes, malgré la grève, ont été contraints de subir ces évolutions catastrophiques, qui leur ont été imposées par la corruption de dirigeants syndicaux félons bradant les intérêts de la profession en échanges de petits avantages personnels parfois futiles. Quelle médiocrité. Et rien ne peut changer, parce que la justice s'est mise à la solde de la nomenklatura de l'aviation pour neutraliser quiconque serait susceptible de remettre en cause ce fonctionnement.

Gil Roy

Le curieux titre de l'article de l'[éminent spécialiste Gil Roy](#) ne changera rien aux faits, brièvement rappelés dans ce PDF. Le plus terrible, au vu de ce qu'il s'est passé pendant trente ans, est la conclusion de l'article : « *le plus tôt sera le mieux* ». Faut-il en rire ? Trente ans de retard... et de nombreux bains de sang qui auraient pu être évités !

Des magistrats n'en continuent pas moins à violer les lois

C'est sur le Web (PDF) :

<http://jacno.com/prov/af447-etat-au-7-avril-2015.pdf>

Norbert Jacquet

PS. Les deux pages suivantes présentent des documents qui en disent long.

./..

LE FAUX : UNE SPECIALITE DE L'AVIATION FRANCAISE

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. »



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 restait 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...

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (Pr) : Michel
 N° de la licence : 25-05-1988
 N° de la licence : 25-05-1988
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) :
 Date de validité : 25-05-88
 Délivré à Paris, le (N) 25-06-89
 Direction de l'aviation civile
 Pour le Ministre
 et par délégation
 Directeur Général de l'Aviation Civile
 B. PALAYRET

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (Pr) : Michel
 N° de la licence : 25-05-1988
 N° de la licence : 25-05-1988
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) :
 Date de validité : 25-05-88
 Délivré à Paris, le (N) 25-06-89
 Direction de l'aviation civile
 Pour le Ministre
 et par délégation
 Directeur Général de l'Aviation Civile
 B. PALAYRET

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.

- FIN -