



[Le Web général](#)



[Les 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.

[Les images](#)

« UN MENSONGE D'ETAT EN BANDE ORGANISEE »

Dans l'affaire Benalla (un manifestant molesté), Benoît Hamon a dénoncé aujourd'hui 22 juillet 2018 « *un mensonge d'Etat en bande organisée* » dans une interview sur le site de Libération. L'AFP a diffusé une dépêche dédiée pour relayer l'information.

Parallèlement, qu'en est-il dans les enquêtes sur les crashes aériens où les morts se comptent par centaines et qu'en est-il notamment dans l'enquête sur le drame du vol AF447 Rio-Paris (228 morts) ?



A gauche : Alexandre Benalla. A droite : crash de l'AF447 Rio-Paris (228 morts).

La situation actuelle figure sur une page Web mise en ligne hier, 21 juillet 2018, qui rappelle entre autres les fausses licences de pilote de ligne de Michel Asseline (crash de Habsheim en 1988) :

<http://jacno.com/prov/affaire-alexandre-benalla-et-justice-pour-les-victimes.htm>

En page 2 du présent PDF figure un communiqué de l'Elysée du 31 janvier 2017 avec le contexte.

En page 3, quelques précisions sur ma vie.




En pages 4 et 5 j'ajoute par précaution ce qui concerne les fausses licences de pilote de ligne de Michel Asseline (crash de Habsheim en 1988).


./...


COMMUNIQUE DE L'ELYSEE DU 31 JANVIER 2017

Une délégation de l'association des familles de victimes du crash de l'Airbus d'EgyptAir, vol MS804, a été reçue par le chef de l'Etat le 31 janvier 2017. Le très court communiqué de l'Elysée rapportant l'événement conclut : « *La France reste prête [...] à assurer par tous les moyens la sécurité dans les transports aériens* ».

Accès rapide : Contenu - Navigation - Recherche

Agenda du président    


 elysee.fr



Recherche 

LES ACTUALITÉS | CHRONOLOGIE | RÉSEAUX SOCIAUX | PHOTOS ET VIDÉOS | LES DOSSIERS | LES COULISSES

Communiqués | Déclarations/Discours | Conférences de presse | Conseils des ministres | Interviews

Rencontre avec une délégation des familles du crash du vol Egyptair MS804

A+ A-  ÉCOUTER  IMPRIMER

Partager sur :  



Publié le 31 Janvier 2017

RUBRIQUE : EGALITÉ DES TERRITOIRES, LOGEMENT ET TRANSPORTS, INTERNATIONAL, DÉVELOPPEMENT ET FRANCOPHONIE, NATION, INSTITUTIONS ET RÉFORME DE L'ÉTAT

Le Président de la République a reçu ce jour une délégation de l'association des familles de victimes du crash du vol Egyptair MS804 survenu le 19 mai 2016, en présence de Madame Juliette MEADEL, secrétaire d'Etat en charge de l'aide aux victimes.

L'enquête qui a été diligentée devra contribuer à faire toute la lumière sur les circonstances de cette catastrophe.

La France reste prête à apporter tout le concours nécessaire aux autorités égyptiennes en application des conventions internationales et à assurer par tous les moyens la sécurité dans les transports aériens.

Partager sur :  

ACTUALITÉS ASSOCIÉES

- 31 JAN Rencontre avec une délégation des familles du crash du vol Egyptair MS804
- 31 JAN Commission secret défense nationale
- 30 JAN Déclaration en Colombie
- 30 JAN Déclaration de presse conjointe
- 30 JAN Déclaration de Lisbonne
- 30 JAN Equipe de France de Handball
- 30 JAN Attentat à Québec
- 28 JAN Entretien téléphonique avec Donald Trump

Si on comprend bien, Hollande a indiqué que rien n'a été entrepris en la matière durant son quinquennat. La France reste prête à assurer... Elle est prête, mais elle attend et ne fait rien. Peut-être attend-elle, pour s'y mettre, la survenance de quelques crashes inutiles qui auraient dû être évités ?

En fait il n'en est rien. La France ne reste pas inactive. Au contraire, elle met le paquet. Elle fait rechercher, pour le jeter en prison, celui qui dit la vérité et qui aide les familles de victimes dans la plus extrême douleur après avoir perdu un être cher ou plusieurs ! Le beau pays des (tous en chœur SVP) « *valeurs de la République* », de l'« *Etat de droit* » et de la « *démocratie* », que Hollande et pas mal d'autres ont toujours mis bruyamment en avant (une litanie), me fait encore et toujours rechercher pour m'enfermer. Au mépris de la vie humaine. En effet, si on m'avait écouté au lieu de continuer à me détruire et à tenter de me discréditer, des vies humaines auraient été épargnées. Par centaines. Et ce n'est pas fini !

/...

DES PRECISIONS SUR MA VIE

L'aviation, je suis tombé dedans à ma naissance en 1950. A Dugny, dans une enclave 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 (le hangar S11, avant-dernier coté sud). J'ai grandi dans ce hangar au milieu des DC3, d'un DC4, de divers autres avions et de prototypes en phase finale des vols d'essais (vols de certification en ligne). J'étais de temps en temps passager à bord de ces appareils.

En 1961 j'ai commencé à comprendre que les enquêtes sur les accidents aériens pouvaient être malhonnêtes. Je me souviens encore des discussions des adultes à la suite du drame de la Vallée Blanche survenu le 29 août 1961, qui portaient surtout sur l'identité du pilote qui avait cisailé en vol un câble de la télécabine. Cette identité était connue dans les milieux aéronautiques, mais elle n'a jamais été divulguée, sauf par Le Canard Enchaîné quelques mois plus tard (sans aucune reprise dans les autres médias). Il ressortait de ces discussions que la future carrière à Air France du « fils Ziegler » et ses ambitions d'y devenir le chef pilote étaient compromises. Et la porte d'Air France lui a en effet été fermée, au motif qu'avec une telle casserole, agrémentée d'un non-lieu hallucinant, on ne pouvait prendre le risque de l'embaucher à Air France (depuis la fin des années soixante-dix les choses ont bien changé : les « fils d'archevêques », et maintenant les filles, sont recrutés sans vergogne, même s'ils sont incompetents, ce qui vaut pour de très nombreux dirigeants syndicaux dont on obtient ainsi la plus grande complaisance, tous ces gens se retrouvant finalement à des postes de haute responsabilité, payés des fortunes, au sein de l'administration et de la compagnie porte-drapeau où « pour entrer dans l'encadrement il n'est pas nécessaire d'avoir cassé un avion, mais ça aide »).

Le pilote de la Vallée Blanche, le « fils Ziegler », c'était Bernard. Son père, Henri, était un ponte de l'aéronautique, directeur général d'Air France de 1948 à 1954, directeur général de Breguet de 1957 à 1967, etc.

Ce 29 août 1961, Bernard Ziegler, jeune pilote militaire, était sorti volontairement du cadre de sa mission pour aller dire bonjour aux copains de Chamonix par quelques passages à faible hauteur (son père était actionnaire de la société des remontées mécaniques).

A défaut d'Air France, Bernard Ziegler, après avoir été outrageusement blanchi, a été embauché par Airbus sur intervention de son père, ce qu'il reconnaît noir sur blanc dans un livre qu'il a publié en 1994 (« *Lettres à un jeune pilote* »).

D'autres crashes survenus dans les années soixante et au début des années soixante-dix ont confirmé ce qu'il en est s'agissant des mensonges sur les accidents aériens (je suis entré comme élève pilote de ligne, formation *ab initio*, à l'Ecole nationale de l'aviation civile à Toulouse en septembre 1971). Dans les années soixante-dix et quatre-vingt le constat fut le même.

Ma seule erreur, en 1988, à l'occasion du crash de Habsheim, fut de n'avoir pas imaginé, même si j'en connaissais ses faiblesses, le degré de soumission d'une certaine justice qui s'est mise au service des faussaires, allant jusqu'à utiliser les pires méthodes totalitaires à mon encontre parce que je dis la vérité.

. / ...

LES FAUSSES LICENCES DE PILOTE DE LIGNE

Pages 4 et 5 du présent PDF : ces vraies fausses licences de pilote de ligne ne rappellent-elles pas le vrai faux passeport d'Yves Chalié 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 Ministère : [Signature]
 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 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'informer a été délivré aux parties par le juge François Guichard en mars 1996 et 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, qui était chargé du dossier. 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 et la nomination de 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, d'un bâtonnier 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, la justice 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 (violence au quotidien, excréments sur le visage etc.).

Précision : je ne suis d'aucune manière à l'origine de ces deux articles de Minute. Je les ai découverts à leur parution (on me les a signalés).