Norbert Jacquet 28 juin 2015

Le Web :

Les vidéos :

AIRBUS, LES COMMANDES DE VOL ET UN PEU PLUS

Dans ce PDF on trouvera principalement des articles de presse et des liens vers des émissions de télévision, avec des commentaires de présentation et des précisions sur le « background ».

En pages 10 à 17 figure plus particulièrement ce qui concerne les actions du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), majoritaire, après qu'un peu de ménage y a été fait, avec une **grève les 27 et 28 mai 1992**,

En pages 18 et 19, la situation actuelle avec notamment des PDF téléchargeables pour assurer l'avenir. Il apparaît que « tout me donne raison sur tout ».

En pages 20 et 21 deux articles de presse en bonus, qui en disent long.

Norbert Jacquet

./..

1er août 1988

Michel Asseline (premier plan) et son copilote devant la carcasse de l'avion AFP

Airbus A 320 : la réplique des pilotes

Michel Asseline, commandant de bord de l'Airbus A 320 accidenté à Mulhouse-Habsheim, suspendu après la publication du rapport d'enquête préliminaire (lire p. 13) a affirmé hier à l'AFP sa volonté de « rester digne face aux attaques de la presse » et a refusé de « commenter le rapport de la commission d'enquête ».

● 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 pilotes sur A 320 ainsi que les informations contenues dans leur manuel technique d'utilisation (MTU) compte tenu de la nouveauté radicale pour un avion civil de la gestion de vol par ordinateur. »*

M. Asseline, interrogé par téléphone, s'est contenté de souligner face aux attaques dont il est l'objet avec son copilote Pierre Mazières, qu'ils étaient *« des pilotes responsables et compétents »*, et qu'il avait *« confiance dans le ministre et dans la justice. »*

M. Asseline a réaffirmé qu'*« ils étaient intimement convaincus de voler à 100 pieds au-dessus du terrain d'Habsheim et non à 30 pieds »* au moment de l'accident.

30 pieds

Interrogé sur un éventuel « changement intempestif de calage altimétrique » qui aurait été de nature à l'induire en erreur — incident qui s'était déjà produit sur cet appareil et sur d'autres A 320 selon le rapport — 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, tout en précisant qu'il n'est pas le défenseur de MM. Asseline et Mazières.

La direction nationale du SNPL avait estimé plutôt positif que le rapport s'oriente vers une responsabilité partagée de l'équipage et de la compagnie. Dans un communiqué dénonçant « l'inconsistance du rapport préliminaire et ses omissions », M. Jacquet reproche au contraire à la commission de n'avoir publié que les informations sonores de la radio-sonde, qui révélait que l'avion volait à 30 pieds d'altitude. Il réclame la publication des valeurs affichées par l'ordinateur pour l'altimètre barométrique, qui avait connu des incidents auparavant.

Le SPLAF met également en cause *« une limitation anormale par l'ordinateur de l'action du pilote sur les commandes de vol »*. Selon M. Jacquet, *« bien que le commandant ait tiré le manche à fond en butée arrière entre une et deux secondes avant la lisière de la forêt »*, comme l'indique le rapport, *« ceci a été sans action sur la trajectoire, car le pilote n'a pu pendant ces secondes fatales que contrecarrer la tendance à l'atterrissage programmée par l'ordinateur lorsqu'on est à 30 pieds de hauteur »*.

M. Gaud a indiqué de son côté qu'il a *« relativement confiance dans l'avion, car il ne faut jamais faire une confiance aveugle. »* Toutefois, remarquant que l'A 320 est le premier appareil civil pour lequel existe « des lois de pilotage informatisées », il souligne que les pilotes ne sont pas encore familiarisés avec ces lois *« qui régissent les réactions de l'avion dans chaque situation de vol et sont parfois inattendues par rapport à un avion classique. »*

« Nous ne disposons pas d'informations suffisantes sur ce qui se passe dans les phases de vols transitoires (après le décollage ou avant l'atterrissage », a-t-il estimé. Selon lui, *« la formation au pilotage de l'A 320 effectué par Airbus Industrie n'a duré qu'un mois et n'a pas donné aux pilotes les connaissances en informatique nécessaires pour maîtriser ce nouvel avion. »*

LE QUOTIDIEN DE PARIS - N° 2 705 - LUNDI 1er AOUT 19

6 août 1988

LE FIG-ECO
premier quotidien économique français
SAMEDI 6 - DIMANCHE 7 AOUT 1988

TRANSPORTS

Air France conteste la représentativité d'un syndicat

Air France a décidé hier de contester devant le tribunal de grande instance du 15e arrondissement la représentativité de l'un de ses syndicats de pilotes, le SPLAF, dissident du SNPL. Celui-ci avait mis en cause le 31 juillet le rapport du gouvernement concernant l'accident de l'Airbus A320 à Mulhouse, en le jugeant *« inconsistant »*.

Vendredi, il a réitéré ses attaques en retenant trois causes techniques : un défaut de l'altimètre barométrique, un ordre de l'ordinateur qui aurait cru à un atterrissage, et une remise au neutre des commandes de vol au contact des arbres.

Trois accusations que réfute catégoriquement Airbus. Si l'altimètre a effectivement connu sur des vols antérieurs des problèmes de calage, la sonde de même que la voix donnant l'altitude ont parfaitement fonctionné. L'avion n'était nullement en configuration d'atterrissage, mais à une vitesse bien inférieure. Enfin, la cime des arbres n'a pas pu avoir l'incidence qu'affirme le syndicat.

Celui-ci, selon Air France, regroupe une trentaine d'adhérents, et son président, Norbert Jacquet, n'a jamais volé sur A 320.

./...

16 novembre 1988

L'ALSACE

RÉGION

R 2 / MERCREDI 16 NOVEMBRE 1988

FAITS DIVERS

En marge de l'affaire du crash de l'Airbus A 320

Un pilote d'Air France porte plainte pour subornation de témoin

Un pilote d'Air France, M. Norbert Jacquet, 38 ans, domicilié à Paris, a porté plainte contre X pour subornation de témoin dans le cadre de l'affaire du crash de l'Airbus A 320 à Habsheim. Son avocat mulhousien, Me Pierre Ehret, a déposé officiellement hier la constitution de partie civile auprès du doyen des juges d'instruction de Mulhouse, Germain Sengelin.

Suspendu de vol pour raisons médicales, M. Jacquet estimé **«subir des pressions intolérables»** depuis qu'il a versé au dossier judiciaire du crash plusieurs éléments allant à l'encontre de la thèse officielle.

Pilote de Bœing 747, M. Jacquet a créé en juillet dernier le Syndicat des pilotes de ligne d'Air France (SPLAF) dont il est le président et qui, sleon ses propres dires, compte une trentaine 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 Habsheim en juin dernier, le SPLAF avait alors publiquement impliqué la conception de l'avion, mettant également en cause les autorités telles que la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) qui **«ont trop rapidement certifié l'Airbus A 320»**, ainsi que la direction d'Air France. M. Jacquet dénonçait également un autre syndicat, le syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), majoritaire, pour **«son attitude complaisante»**, à l'égard de la compagnie nationale.

Depuis les jours qui ont suivi le crash de Habsheim, il adresse régulièrement à Mme Marchioni, le juge mulhousien saisi du dossier, des documents techniques développant sa position, documents qui sont versés à la procédure.

Psychiatres

Dans ce climat, à la demande du chef de centre des vols long courrier d'Air France, Norbert Jacquet a été convoqué le 12 août par le médecin du travail de la compagnie qui le suspendit alors de vol pour raison médicale et qu'ilui prescrivit de consulter le psychiatre d'Air France. **«Mais le 9 août, trois jours avant ma première convocation chez le médecin du travail, le SNPL avait imprimé un tract faisant état de mon soit disant délire pathologique»**, dit M. Jacquet.

Dans sa plainte, on indique également que le pilote-syndicaliste n'a eu communication de son dossier médical seulement le 15 septembre. Mais le 22 septembre, il a été déclaré temporairement inapte par la commission médicale d'Air France qui est subordonnée au conseil médical de l'aéronautique civile et donc du ministère des Transports pour le renouvellement des licences de vol.

En expliquant que de son côté il a consulté des psychiatres renommés qui ne lui ont trouvé aucune anomalie, Norbert Jacquet estime donc **«payer sous des motifs médicaux»** ses prises de position qui ont déplu à Air France et à la DGAC. D'où la plainte déposée par l'intermédiaire de ses avocats, Me Gabriel Cesbron de Paris, et Pierre Ehret de Mulhouse.

Au service de presse d'Air France on nous a simplement répondu hier soir que M. Jacquet est en arrêt maladie à la suite d'une décision madicale qui ne dépend pas d'Air France mais de la DGAC.

Reste à savoir, aussi, si le parquet ne va pas soulever des questions de recevabilité pour cette plainte tant sur le fond que sur la compétence du tribunal de Mulhouse.

Jean-Marie STOERKEL

./...

Dépêche AFP, 4 avril 1989

KL80 ECO JP00 31603 402 498 MEM F
Accident-Avion,prév
"Crash" de l'Airbus A-320 à Habsheim: il manque dix secondes à la bande magnétique d'une "boîte noire", selon un document officiel

MULHOUSE, 4 avr (AFP)-. La bande magnétique de l'une des deux "boîtes noires" de l'Airbus A-320, qui s'est écrasé le 26 juin 1988 à Mulhouse-Habsheim (Haut-Rhin), "laisse apparaître un trou d'informations pendant quelques secondes", d'après un document du centre d'essais en vol (CEV) de Bretigny-sur-Orge (Essonne).

Dans ce "compte rendu de récupération et d'exploitation" du CEV daté du 18 août 1988 cité, lundi, par le syndicat des pilotes de lignes d'Air France (SPLAF), il apparaît que les premiers résultats issus de l'exploitation de la bande magnétique de la "boîte" chargée d'enregistrer 195 paramètres de vol de l'Airbus, ont été remis, au lendemain de l'accident, à la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Mais, selon le document du CEV, "l'examen qualitatif de ces résultats (...) laisse apparaître un trou d'informations pendant quelques secondes, environ dix secondes avant la fin de l'enregistrement (...)".

"Le +trou+ correspond au moment où le pilote remet les gaz", affirme M. Norbert Jacquet, président du SPLAF. "Avant le +trou+, les manettes sont en position de ralenti. Après, elles sont à pleins gaz", ajoute-t-il.

Toutefois, le même compte-rendu précise que, pour les résultats définitifs livrés le 7 juillet 1988, "une lecture de l'enregistrement à une vitesse différente a permis de restituer la totalité des informations".

M. Jacquet, qui conteste ces derniers résultats, souligne "qu'il a donc fallu onze jours, entre le 27 juin et le 7 juillet, pour changer un sélecteur de vitesse sur une platine de lecture, alors qu'il a suffi d'une nuit, du 26 au 27 juin, pour transférer la bande sur un ordinateur et le charger avec les caractéristiques techniques de l'A-320, une opération autrement plus complexe".

Selon le président du SPLAF, "le DFRD a été ouvert et la bande magnétique a été coupée". "Nous avons demandé au constructeur américain si une telle opération était nécessaire pour l'exploitation des données. Fairchild, à San Antonio (Texas), nous a répondu que la bande pouvait être lue sans aucune opération physique, par un simple branchement électrique sur la +boîte+ et qu'il n'était pas nécessaire de couper la bande pour l'extraire", a encore indiqué l'ancien pilote d'Air France.

rok/jmg

./...

5 avril 1989

Le crash de l'Airbus à Habsheim

Il manque huit secondes

RÉGION

L'ALSACE

MERCREDI 5 AVRIL 1989 80/8937- 45e année PRIX: 3,80 F

Le crash de l'Airbus A 320 à Habsheim

Huit secondes manquent sur la bande magnétique d'une boîte noire

La polémique sur le crash de l'Airbus A 320, qui a fait trois morts le 26 juin dernier à Habsheim, rebondit avec la divulgation d'un document du centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny-sur-Orge, dans l'Essonne, qui fait état d'un trou d'informations de huit secondes, avant la fin de l'enregistrement, dans la bande magnétique de l'une des deux boîtes noires de l'avion.

Ce rapport daté du 18 août 1988 rédigé par M. G. Chales et contresigné par M. A. Cheminal, chef du service des méthodes et moyens d'essais de Brétigny, vient d'être rendu public par Nobert Jacquet, président fondateur du Syndicat des pilotes de ligne d'Air France (SPLAF) qui avait été suspendu de vol par la Compagnie nationale, pour « *raisons médicales* » après qu'il eut publiquement mis en cause la conception de l'Airbus et les autorités, comme la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui « **ont trop rapidement certifié l'avion** ».

Le document du CEV (N 162 SM 4/BY), intitulé « **compte rendu de récupération et d'exploitation d'enregistrement magnétique suite à un accident aérien** » indique que le premier résultat issu de l'exploitation de la bande magnétique de la boîte chargée d'enregistrer 195 paramètres de vol de l'Airbus a été obtenu le 27 juin à 6 h du matin, moins de seize heures après le crash, et a été remis au cours de la même matinée à la DGAC.

On y lit plus loin : « **L'examen qualitatif de ces résultats bien que jugé satisfaisant par la commission d'enquête, laisse apparaître un trou d'informations pendant quelques secondes, environ 10 secondes avant la fin de l'enregistrement (perte de de synchronisation du message)...** ».

Le rédacteur du rapport note que des essais de lecture à des vitesses différentes ont été effectuées afin d'essayer de combler ces pertes d'information et que ceux-ci ne remettent pas en cause les premiers résultats fournis. Les résultats définitifs ont eux été remis le 7 juillet.

Pour Nobert Jacquet, ce « trou d'informations » « d'environ huit secondes » sur le bande correspond au moment où le pilote remettait les gaz : « **Avant le trou, les manettes sont en position de ralenti. Après, elles sont à pleins gaz** », dit le pilote de Boeing 747 d'Air France, qui avait déjà expliqué (« L'Alsace » du 23 novembre 1988) : « **Quelques secondes avant le crash, le commandant de bord avait le manche en butée arrière pour gagner de l'altitude et éviter la forêt. Mais cinq secondes avant le crash, l'ordinateur a alors donné à l'avion l'ordre de modifier sa trajectoire de dix degrés vers le bas** ».

Le commandant Michel Asseline, qui était aux commandes de l'Airbus a toujours affirmé de son côté aux enquêteurs qu'il ne comprenait pas pourquoi l'avion ne lui a pas obéi quand il a remis les gaz et que « **les moteurs n'étaient pas repartis** ».

Le document du CEV précise que la boîte noire, un enregistreur Fairchild, a été ouverte et sa bande magnétique « **coupée juste après le premier galet gauche pour être récupérée** », puis transférée sur une bobine pour lecture.

Norbet Jacquet s'interroge également à propos de cette manière de procéder : « **M. Dave Harmas, de la société Fairchild à San Antonio aux USA, nous a indiqué par téléphone que la bande magnétique pouvait être lue sans aucune opération physique, par simple branchement électrique sur le boîtier et qu'en tout état de cause il n'était pas nécessaire de couper la bande pour l'extraire** ».

Autre étonnement du président du SPLAF, le fait qu'il a fallu onze jours, entre le 27 juin et le 7 juillet, pour procéder à des essais avec des vitesses de lecture différentes pour combler des pertes d'informations, alors qu'il a suffi d'une nuit, celle qui a suivi le crash, pour transférer la bande sur un ordinateur et le charger avec les caractéristiques techniques de l'A 320, une opération autrement plus complexe. M. Jacquet remarque également que cette boîte noire, qui avait été remise par le procureur de la République de Mulhouse, M. Jean Volff, le soir du crash à Habsheim au directeur de la DGAC, a été ensuite placée sous main de justice, le 5 juillet, par le juge d'instruction Germain Sengelin, et que l'administration a résisté trois jours à l'ordonnance du juge.

Nous avons interrogé hier, par téléphone, le commandant Michel Asseline, mais ce dernier s'est refusé à tout commentaire sur l'aspect technique de l'affaire. Il a cependant indiqué qu'il a repassé aux Etats-Unis toutes ses licences de pilote de ligne, licences qu'il a obtenues en février dernier.

« **Je me prépare à l'exil, à exercer mon métier à l'étranger, alors qu'aucune faute n'a été prouvée contre moi. J'ai eu des moments difficiles. Je suis plus que jamais solidaire avec les victimes du crash, et si je suis sorti des flammes de l'avion, c'était pour comprendre ce qui s'est passé. Quant au dossier judiciaire, depuis les neuf mois que s'est produit l'accident, je n'ai jamais été entendu par le juge d'instruction, Mme Marchioni** », a dit M. Asseline.

De son côté, le service de presse d'Air France a déclaré ne pas être en possession du document de la CEV et a souligné que « **le syndicat de M. Jacquet n'a aucune existence** ».

Jean-Marie STOERKEL

./...

Le Parisien, 5 avril 1989

Crash de l'Airbus A-320 de Mulhouse

« LA BOITE NOIRE A ÉTÉ TRAFIQUÉE » ACCUSENT LES NAVIGANTS

Neuf mois après la catastrophe de Mulhouse, la polémique rebondit : selon le syndicat des pilotes de ligne d'Air France, la bande magnétique d'enregistrement aurait été « coupée ». Si cette grave accusation est exacte, pas qui ? Pourquoi ?...

REBONDISSEMENT dans l'enquête sur le crash de l'Airbus A-320 sur l'aérodrome d'Habsheim, près de Mulhouse, le 26 juin 1988 où trois personnes avaient trouvé la mort. D'après un document officiel du Centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge, l'analyse de l'une des boîtes noires de l'avion révèle un trou d'une dizaine de secondes sur la bande magnétique d'enregistrement.

Une révélation qui relance la polémique engagée au lendemain de l'accident entre la D.G.A.C., les syndicats de pilotes et le juge Sengelin, à Mulhouse. La nuit-même du crash, la D.G.A.C., chargée de l'enquête administrative, recueille les boîtes noires pour les faire analyser. Les premiers résultats concluent à une erreur humaine et disculpent la technologie de l'Airbus.

Protestations immédiates des syndicats de pilotes et du juge Sengelin qui accuse : « les boîtes noires auraient dû être placées sous scellés pour garantir l'authenticité des pièces majeures » dans la conduite de l'instruction menée parallèlement à l'enquête technique. S'ensuit une virulente querelle juridique : finalement le juge conserve le dossier.

Fin juillet le rapport de la commission d'enquête nommée par le ministre des Transports confirme la faute des pilotes. Ceux-ci sont licenciés d'Air France et suspendus de vol pour huit ans.

Aujourd'hui, le syndicat des pilotes de ligne d'Air France remonte au créneau et affirme que « la boîte noire a été ouverte et que la bande magnétique a été coupée ». Il manquerait environ dix secondes sur la bande qui enregistre quelque 195 paramètres de vol. Et ce trou correspondrait, affirme M. Jacquet, le président du SPLAF, « au moment où le pilote remet les gaz ».

Moment crucial pour expliquer l'accident : selon les premières conclusions de l'enquête, l'avion volait bien en-dessous de l'altitude autorisée, trop lentement, et aurait tardé à remettre les gaz, l'empêchant de se redresser. Le SPLAF n'est pas loin de suspecter la D.G.A.C. d'avoir truqué la boîte noire pour accuser les pilotes et sauver la réputation de l'Airbus. La deuxième boîte noire, relatant une étonnante conversation entre les deux pilotes, avait pourtant accrédité la thèse d'une coupable imprudence...

Emmanuelle MAUREL

(Photo REUTER

L'accident de Mulhouse avait suscité bien des polémiques ; l'enquête n'y échappe pas, elle non plus.

EMISSION « *CIEL, MON MARDI* », 2 MAI 1989

- Extraits (6 minutes) : **Youtube** - **Dailymotion**

- Emission complète (27 minutes) : **fichier wmv** (lecture directe ou téléchargeable)

C'était une émission renommée à l'époque, hebdomadaire, une émission-phare, parmi les plus regardées, dont tout le monde parlait le lendemain (il n'y avait que quelques chaînes à l'époque). Emission en direct, ce qui évite toute suspicion de manipulation ou de censure.

Invitées à cette émission, la direction d'Air France et la direction générale de l'aviation civile ont prudemment déclaré forfait. Claude Béchet, président de la commission d'enquête sur le crash de Habsheim, a également décliné l'invitation. Seul présent sur le plateau, Xavier Barral, vice-président national du SNPL, Syndicat national des pilotes de lignes, majoritaire. Barral a confirmé à l'antenne qu'il représentait également… la direction d'Air France, à la demande de cette dernière ! Au cours de l'émission, Xavier Barral n'a pu que me féliciter. L'exposé des raisons de ma situation médico-professionnelle ne souffrait aucune contestation. Et lorsque j'ai mis en cause la fiabilité de l'Airbus et l'honnêteté des enquêteurs officiels, il n'a pu qu'approuver : « *Norbert a raison sur l'accident de Habsheim et sur l'A 320. Norbert a fouillé beaucoup de choses. Il a trouvé pas mal de choses intéressantes* ». Et il conclura, quelque peu contrarié, que « *Norbert le dénonce beaucoup plus brillamment que nous, c'est sûr* ».

./...

LE MONDE

44 ● Mardi 13 juin 1989 ● (paru le 12)

● **Plainte du ministre de l'équipement contre le pilote de l'Airbus d'Habsheim.** – M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, a déposé une plainte auprès du garde des sceaux contre deux pilotes ayant affirmé que les boîtes noires de l'Airbus A-320 tombé le 26 juin 1988 avaient été *« maquillées »*. Dans un communiqué, le ministère estime que leurs déclarations *« affectent gravement l'honneur et la considération de fonctionnaires de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et de l'Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie (IGACEM) »*. M. Michel Asseline, commandant de bord de l'appareil, licencié par Air France pour faute grave, et M. Norbert Jacquet, un autre pilote d'Air France qui n'a rien à voir avec l'accident, mais qui vient d'être licencié pour raison psychiatrique, ont tous deux déclaré que les boîtes noires de l'avion avaient été *« revues et corrigées pour accabler l'équipage »*. M. Jacquet a déclaré qu'il avait été sanctionné pour délit d'opinion.

PLAINTE DELEBARRE

LUN. 12 JUIN 1989 — LE PARISIEN

A 320 D'HABSHEIM MICHEL DELEBARRE PORTE PLAINTE

Michel Delebarre, ministre des Transports, vient de déposer une plainte contre Michel Asseline, commandant de bord de l'A 320, accidenté l'an dernier à Habsheim, et Norbert Jacquet, ancien pilote d'Air France. Le ministre estime que leurs récentes déclarations diffament son administration, en mettant « en cause la maniere dont les enregistrements des boîtes noires ont été décryptés et restitués ». Malgré cette plainte, Norbert Jacquet maintient ses accusations.

LE FIGARO

LUNDI 12 JUIN 1989

EN BREF

● Accident d'Airbus : plainte du ministre des Transports

Michel Delebarre, ministre des Transports, vient de déposer une plainte, auprès du garde des Sceaux, contre Michel Asseline, commandant de bord de l'A 320 accidenté l'an dernier à Habsheim, et Norbert Jacquet, ancien pilote d'Air France, pour *« diffamation publique envers son administration »*.

Le ministère estime que les déclarations récentes des deux pilotes *« affectent gravement l'honneur et la considération de fonctionnaires de la direction générale et l'aviation civile (DGAC) et de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie (IGACEM) »*.

MM. Asseline et Jacquet ont en effet depuis plusieurs semaines *« mis en cause la manière dont les enregistrements des boîtes noires de l'appareil ont été décryptés et restitués »*.

LIBERATION

16 LUNDI 12 JUIN 1989

Michel Delebarre vient de déposer une plainte auprès du garde des Sceaux contre Michel Asseline, commandant de bord de l'A320 accidenté l'an dernier à Habsheim, et Norbert Jacquet, ancien pilote d'Air France, pour « diffamation publique envers son administration ». Toutefois, Norbert Jacquet a, dans un communiqué, maintenu ses accusations sur la falsification des boîtes noires de l'appareil.

./...

EMISSION « *EQUINOX* », *TECHNOLOGY ON TRIAL*, CHANNEL 4, 30 SEPTEMBRE 1990

- Extraits (3 minutes) : **Liveleak** - **Youtube** - **Dailymotion**

- Emission complète (53 minutes) : **fichier wmv** (lecture directe ou téléchargeable)

Le Parisien, 18 octobre 1990

AIRBUS A-320

Contre-enquête à rebondissements

C'est ce soir, à « Envoyé spécial » (A 2 - 20 h 30).

L'AIRBUS A-320, fleuron de l'industrie aéronautique européenne, premier avion à être assisté par ordinateur, a-t-il été victime de défaillances techniques lors de l'accident d'Habsheim ? Ou bien l'erreur humaine est-elle à l'origine du crash malheureux ? Jacques Cotta, Pascal Martin et Yann Gicquel sèment la suspicion sur la conduite de l'enquête qui pourrait (même) être entachée d'illégalité.

Rappelez-vous : c'était le 26 juin 1988 à Habsheim, près de Mulhouse. Un Airbus A-320 fait une démonstration dans le meeting aérien annuel. A 11 h 45, il décolle. Quelques secondes plus tard, il accroche les arbres en bout de piste et s'écrase dans la forêt. Sur les cent trente-six passagers, on déplorera trois morts et une cinquantaine de blessés.

« L'erreur de pilotage est à l'origine de l'accident », déclarent aussitôt les autorités, l'Etat, Airbus et Air France. Un peu trop vite sans doute. Car si le pilote commandant de bord, Michel Asseline, réputé professionnel sans faille, se tait, Norbert Jacquet, un collègue, qui n'était pas à Habsheim, parle. Il a acquis la conviction, au fur et à mesure de ses investigations, que l'accident est dû à des défaillances de l'appareil. Que disent les boîtes noires ? On ne le saura que bien des jours après l'accident.

Erreur humaine ou défaillance technique ? Plusieurs inégalités graves entachent l'honnêteté de l'enquête. (Photo A.F.P.)

Elles ont été, contre toute règle judiciaire, emportées à Brétigny. Il faudra une injonction du juge Germain Cengerlin (dont l'indépendance d'esprit est bien connue) pour qu'elles retrouvent le chemin de la justice. Leur étude révèle un blanc de huit secondes. Huit secondes quand le pilote dit « avoir remis les gaz » pour redresser l'avion. En vain.

Et que dit la forêt ? L'administration a donné l'ordre de raser les arbres.

Résultats : Michel Asseline a été licencié et interdit de vol sur le territoire. Norbert Jacquet également. Il ne perçoit même plus de chômage, ses meubles ont été vendus. Cet homme ne savait que voler. Pire : il a fait l'objet de mesures d'intimidations. Avec l'aide d'un commissaire venu de la D.S.T., on a essayé de le faire passer pour fou. Un document confidentiel, produit à l'antenne, l'établit formellement.

Lundi dernier, Michel Asseline a déposé plainte à Mulhouse pour bris de scellés de deux enregistreurs (boîtes noires). Constitué partie civile avec le Syndicat des pilotes de ligne (S.N.P.L.) — qui demande sa réhabilitation et celle de Norbert Jacquet —, il a joint une plainte additionnelle pour altération, recel de documents constituant des preuves.

A-t-on, pour raison d'Etat, sacrifié des hommes aux impératifs du commerce extérieur ? Occulté ou falsifié des documents ? Ce serait pire que grave ! Cette contre-enquête, exemplaire d'honnêteté, peut vous permettre de vous faire une opinion en toute indépendance.

Mireille Paralilleux

EMISSION « *ENVOYÉ SPÉCIAL* », 18 OCTOBRE 1990

- Extraits (5 minutes) : **Youtube** - **Dailymotion**

- Emission complète (35 minutes) : **fichier wmv** (lecture directe ou téléchargeable)

Dans cette émission Christian Roger et Pierre Gille s'expriment, mais, quelques jours après la diffusion, après que le ministre chargé des Transports a annoncé une plainte en diffamation contre les intervenants dans l'émission, dont j'étais, ils ont écrit au ministre pour revenir sur leurs propos et faire les plus plates excuses. Le ministre a retiré sa plainte contre eux. Et contre eux seuls.

./...

En 1991 et 1992 le syndicat majoritaire des pilotes SNPL a agi.

Des précisions sur le SNPL

Le SNPL a toujours été peuplé de quelques profiteurs. Ainsi va l'humanité et ce syndicat ne déroge pas. Toutefois, depuis le tout début des années quatre-vingt, il est devenu un véritable panier de crabes. Parmi les dirigeants, très nombreux sont ceux qui ne défendent que leurs petits intérêts personnels, quelques avantages sur leurs collègues, parfois de pure gloriole. Parfois plus. Il est même arrivé que ce soit très important (Jean-Charles Corbet par exemple). Ces syndicalistes se moquent des intérêts de la profession, qu'ils trahissent effrontément à leur seul profit en se contentant de donner le change. Ceux qui luttent contre cette corruption ont le plus grand mal à faire face. Ils ont « tout le monde sur le dos » (administration, direction de la compagnie et syndicalistes félons). Ils subissent parfois des méthodes assez abjectes.

Après le crash de Habsheim en juin 1988, un début de retour à la normale s'était amorcé. Christian Roger, président de la section Air France depuis février 1988 (mandat de deux ans), a été démasqué comme félon en raison de son comportement concernant le crash de Habsheim et mon affaire. Il a été démis en cours de mandat par un vote du conseil syndical en octobre 1989 à la suite d'un débat à mon sujet (sur tous ces événements on trouve les détails dans mon livre publié en 1994).

Ce fut un début. Il a fallu du temps encore pour continuer à éclaircir un peu plus la situation. Enfin, en 1991, une grève a été votée par le conseil syndical pour les 19 et 20 juillet.

LE FIG-ECO 28 juin 91

□ **TRANSPORTS**

Air France : préavis de grève les 19 et 20 juillet

La section d'Air France du Syndicat national des pilotes de ligne a déposé un préavis de grève pour les journées des 19 et 20 juillet afin d'obtenir la réintégration d'un pilote, Norbert Jacquet, licencié en avril 1989 pour raisons psychiatriques.

Selon la direction d'Air France, il n'y a pas eu licenciement car Norbert Jacquet *« a rompu de son propre fait son contrat de travail en refusant systématiquement, pendant plus de six mois, de se prêter aux examens médicaux prescrits aussi bien par le conseil médical de l'aviation civile que par la médecine du travail ».*

• Le Monde • Samedi 29 juin 1991 23

(publié le 28)

□ **Préavis de grève de pilotes à Air France. – La section Air France du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) a déposé un préavis de grève, pour les 19 et 20 juillet, afin d'obtenir la réintégration de M. Norbert Jacquet. M. Jacquet avait mis en cause la conception des Airbus A 320 après l'accident d'Habsheim le 26 juin 1988 ; il avait été suspendu de vol par Air France, puis sa licence de pilote lui avait été retirée. Elle vient de lui être restituée, mais la compagnie refuse de le réintégrer. Elle souligne que M. Jacquet, refusant de se prêter aux examens médicaux, a rompu de lui-même son contrat.**

La grève a été sabotée

Pierre Gille, successeur de Christian Roger comme président de la section Air France, est parti normalement en stage professionnel aux Etats-Unis peu avant la grève. Puis, à l'insu de tous, mais avec l'accord de la direction d'Air France, il a interrompu son stage, est rentré en France en catimini et, sans prévenir personne, il a levé le préavis de grève le samedi 13 juillet, invoquant ensuite des motifs parfaitement mensongers. Il a tué la grève. Au conseil syndical suivant, début septembre, il a sauté sans faire ni une ni deux. Il a démissionné sans discuter. Il est ensuite passé dans l'encadrement et à fait profiter sa famille de gros avantages indus (sur tous ces événements on trouve les détails dans mon livre publié en 1994).

./...

Au vu de la parution ci-dessous, qui peut imaginer que mon affaire n'aurait pas été suivie en haut lieu ?

22 Le Monde ● Mardi 8 octobre 1991 ●

(Mis en cause le 7)

ÉCONOMIE

CORRESPONDANCE

Les suites de l'accident d'Habsheim

Une lettre de M. Norbert Jacquet

M. Norbert Jacquet nous adresse la lettre suivante, après la publication d'un article du Monde *du 17 juillet, dans lequel il était cité :*

Pilote à Air France, j'avais pris publiquement position sur l'accident d'un Airbus A-320 à Habsheim le 26 juin 1988. Dans les jours qui ont suivi, l'Etat m'a retiré ma licence de pilote sous un faux motif psychiatrique, ce qui a entraîné mon licenciement de la compagnie nationale, sans aucune indemnité. Ces décisions avaient pour objet d'exercer des pressions sur moi et de me discréditer. En juin 1989, M. Delebarre, ministre des transports, n'en déposait pas moins une plainte contre moi pour diffamation de son administration, et MM. Tenenbaum, directeur général de l'aviation civile, et Davidson, chef du bureau enquêtes-accidents, se sont joints à la procédure. MM. Tenenbaum et Davidson ont perdu en première instance et n'ont pas fait appel.

Compte tenu des développements internationaux de cette affaire, l'administration m'a restitué mon aptitude au mois de juin dernier et, en raison des *« problèmes mis au jour par* [mon] *licenciement abusif »*, M. Quilès a fait savoir par lettre du 15 juillet qu'il demandait une réforme des procédures médicales. Toutefois, il a été fait en sorte que je reste sans emploi et que je ne perçoive aucune indemnité. Alors que la plainte de M. Delebarre, et de lui seul, vient prochainement en appel, je ne dispose plus des moyens matériels suffisants pour me défendre. J'ai porté ces faits à la connaissance du cabinet de M. Quilès et j'ai également informé des conseillers du Premier ministre.

./...

Dépêche AFP, 17 février 1992

Copyright A.F.P.
!!!!!!!! Dépêche:1/350
Titre Trsp. A320/Habsheim: M. Jacquet demande une révision de son procès en diffamation
PARIS, 17 fév 92 (450 MOTS)
Norbert Jacquet et son avocat Me Johanne Collard vont déposer dans les prochains jours un recours en révision du procès en diffamation intenté par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) contre M. Jacquet, a indiqué l'avocate lundi.
Texte Pilote d'Air France, il avait accusé l'administration d'avoir

Copyright A.F.P.
!!!!!!!! Dépêche:1/350 (SUITE)
falsifié les enregistrements des boites noires de l'Airbus A320 accidenté le 26 juin 1988 à Mulhouse Habsheim, pour dissimuler une défectuosité de l'appareil.
M. Jacquet, condamné en appel pour diffamation le 21 novembre 1991, estime disposer du "fait nouveau" nécessaire pour obtenir la révision du procès : il a déclaré à l'AFP "apporter la preuve de l'existence de deux bandes originales, une de trop de l'enregistrement des paramètres

Copyright A.F.P.
!!!!!!!! Dépêche:1/350 (SUITE)
de vol de l'appareil accidenté".
Le ministère des Transports se refuse à tout commentaire sur cette initiative. M. Michel Delebarre, ministre des transports à l'époque à l'origine de la plainte des pouvoirs publics, avait considéré "l'accusation de falsification visant à dissimuler d'éventuels défauts de construction comme une calomnie ignominieuse".
Pour soutenir sa thèse, M. Jacquet et son conseil

Copyright A.F.P.
!!!!!!!! Dépêche:1/350 (SUITE)
déclarent que dans l'exemplaire placé sous scellés entre les mains de la Justice, la bande présente "des froissements sur les derniers instants cruciaux du vol avant l'impact avec les arbres", alors que le compte rendu officiel du Centre d'Essais en Vol (CEV) qui avait procédé au décryptage sous l'autorité de l'administration faisait état d'une bande sans "détérioration physique".
Selon M. Jacquet et Me Collard, cette différence a été relevée par deux employés du

Copyright A.F.P.
!!!!!!!! Dépêche:1/350 (SUITE)
CEV ayant participé au décryptage dans des procès verbaux de confrontations judiciaires effectuées les 10 et 11 décembre 1990 par le juge François Guichard chargé de l'enquête au tribunal de Colmar. Me Collard estime que ce recours, "au delà de l'intérêt personnel de M. Jacquet, est important pour la sécurité des passagers des Airbus A320". Elle rappelle que ce type d'appareil a également été accidenté en mars 1990 à

Copyright A.F.P.
!!!!!!!! Dépêche:1/350 (SUITE)
Bangalore (Inde) et le 20 janvier 1992 au Mont Saint Odile.
M. Jacquet, par ailleurs licencié en 1989 par Air France, après avoir été suspendu de vol pour motifs psychiatriques, a récupéré sa licence de pilote en juin 1991 après expertise médicale, et il exige sa réintégration.
La section Air France du SNPL interrogée par l'AFP a indiqué qu'elle lui apportait "son appui pour la mise en oeuvre d'un accord amiable...

Copyright A.F.P.
!!!!!!!! Dépêche:1/350 (SUITE)
conclu l'été dernier avec les avocats d'Air France", qui devrait déboucher sur une indemnisation et un reclassement à l'extérieur de la compagnie.
dbe/ajp

Dépêche reprise par des médias. Elle a notamment entraîné un sujet « musclé » aux JT de La Cinq :

JOURNAUX TELEVISES DE *LA CINQ*, 18 FEVRIER 1992

- Le sujet dans son intégralité (10 minutes) : **Youtube** - **Dailymotion** - **Youtube**

- Le sujet dans son intégralité (10 minutes) : **fichier wmv** (lecture directe ou téléchargeable)

./...

22 Le Monde • Mercredi 4 mars 1992 •

(mis en ligne le 3)

ÉCONOMIE

CORRESPONDANCES

Une lettre de M. Norbert Jacquet

A la suite de la publication, dans le Monde *du 31 janvier, d'un article dans lequel il était cité, M. Norbert Jacquet nous a adressé la lettre suivante :*

Pilote à Air France, j'avais dénoncé une anomalie des commandes de vol après l'accident de Habsheim. Mon argumentation n'a pas été contestée mais, en août 1988, ma licence de pilote m'a été retirée sous un faux motif psychiatrique. En avril 1989 j'ai été licencié sans indemnités. En juin 1989 M. Delebarre a déposé plainte contre moi, nominativement, et, défendu par Me Charrière-Bournazel, j'ai été condamné en première instance. Devant les développements internationaux de cette affaire et sous la pression du Syndicat national des pilotes de ligne, l'administration m'a retiré ma licence et, sous préavis de grève reposant exclusivement sur mon dossier, M. Quilès a demandé une réforme des procédures médicales.

restitué

Malgré l'intervention du président de la République (lettre de Mme Lauvergeon du 12 août 1991), je suis resté sans emploi et sans revenus, défendu en appel par un avocat commis d'office et il ne m'a pas été possible de faire confirmer par des experts, à mes frais en raison des particularités de la loi sur la presse, la validité de mon offre de preuve, reposant également sur les dépositions de première instance des témoins cités à ce titre. Je ne pouvais qu'être condamné par des magistrats incompétents en matière aéronautique.

Je maintiens que les commandes de vol sont en cause dans l'accident de Habsheim et j'ai formé un pourvoi en cassation (défaut de motivation). Malgré plusieurs lettres à différents conseillers de M. Quilès et du premier ministre, j'attends toujours de savoir quelles suites ont été données à l'intervention du chef de l'Etat.

Qui peut prétendre que tout cela n'aurait pas été suivi en haut lieu par le pouvoir politique ?

Les Renseignements généraux, le gouvernement, l'Elysée avec « mon ami Gueullette » que j'ai toujours tenu informé de tout... ces gens-là sont-ils aveugles ?

(ceci est à rapprocher de mon livre paru en 1994)

./...

./...

La nouvelle équipe syndicale a pu lancer un nouveau préavis de grève. Pour les 27 et 28 mai 1992. Ce préavis a été adressé au ministre Jean-Louis Bianco pour les raisons qui lui sont rappelées dans la lettre ci-dessous (de septembre 1991, après le départ de Pierre Gille, à mai 1992, le SNPL a envoyé plusieurs lettres à mon sujet aux ministres chargés des Transports Quilès puis Bianco, sans obtenir de réponse (détails dans mon livre publié en 1994).

SNPL

SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE
Air France

AF N° 920521.66
D.21 YS/CB

Pantin, le 21 mai 1992

Monsieur le Ministre
de l'Equipement, du Logement
et des Transports
Arche de la Défense
92055 PARIS LA DEFENSE

Monsieur le Ministre,

En réponse à la lettre du 20 mai de votre Chef de Cabinet, nous tenons à apporter les éclaircissements suivants.

Le SNPL a bien évidemment notifié à Air France, dans les délais réglementaires impartis, le préavis de grève pour les 27 et 28 mai prochains.

Nous avons cependant souhaité vous adresser ce préavis, car des organismes placés sous votre tutelle sont fortement impliqués dans l'affaire qui nous préoccupe aujourd'hui.

Air France est en effet une Société Nationale et c'est avec l'aide de l'Administration, et du Conseil Médical de l'Aéronautique Civile, qu'elle a pu pratiquer ce licenciement abusif que nous contestons.

Les Pilotes de Ligne sont particulièrement préoccupés par les risques que fait peser sur leur "droit au travail" la nécessité de renouveler à intervalles réguliers l'aptitude physique et mentale à exercer leur profession.

Si nous acceptons le principe de nous en remettre régulièrement aux décisions justifiées des médecins, il est hors de question que notre Organisation Syndicale puisse laisser sans réagir, sur le bord de la route, des pilotes victimes de procédures arbitraires.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Pour le Bureau Air France

Yves STEPHAN
Président

"ESPACE JEAN MERMOZ" TOUR ESSOR 93
14 - 16 RUE DE SCANDICCI - 93500 PANTIN
ADRESSE POSTALE
SNPL - 93508 PANTIN CEDEX / FRANCE
TÉL. 49 42 20 82
TÉLEX 232 249 FRANPIL - FAX 48 91 72 89

./...

Un communiqué a été diffusé auprès des médias, notamment l'AFP, pour dénoncer la position du ministre.

Communiqué du SNPL du 21 mai 1992

SNPL

SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE

Air France

FAX

Nbre de page (s) : 1

- COMMUNIQUE DE PRESSE -

Le Ministre des Transports nous a informés qu'il considérait que la grève des 27 et 28 mai était une affaire interne à la Compagnie Air France. Il semblerait qu'il n'entende pas intervenir.

Nous avons souhaité adresser ce préavis au Ministre également car le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile, organisme placé sous sa tutelle, est fortement impliqué dans l'affaire qui nous préoccupe aujourd'hui.

Air France est une Société Nationale et c'est avec l'aide de l'Administration qu'elle peut pratiquer les licenciements abusifs que nous contestons.

En réponse aux allégations de la Direction Générale d'Air France, le Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) réaffirme sa pleine conscience de l'élément de sécurité des passagers que représente l'obligation qu'ont les pilotes de se soumettre aux procédures médicales.

Mais le SNPL est également préoccupé par les risques que fait peser sur le droit au travail des pilotes la nécessité de renouveler à intervalles réguliers l'aptitude physique et mentale à exercer leur profession.

S'il accepte le principe de s'en remettre aux décisions justifiées des médecins, il est hors de question que le SNPL puisse laisser pratiquer en France, sans réagir, des méthodes staliniennes d'exclusion pour délit d'opinion ou délit d'activité syndicale.

C'est dans ce contexte de refus de l'arbitraire que le SNPL Air France en a appelé à la Direction Générale de la Compagnie Air France et au Ministre des Transports afin d'obtenir le respect du droit et la réintégration à Air France de Norbert Jacquet.

Par lettre de ce jour, nous avons rappelé au Ministre la responsabilité des organismes placés sous sa tutelle dans la situation de Norbert Jacquet.

Le Bureau Air France du SNPL

Pantin, le 21 Mai 1992

"ESPACE JEAN MERMOZ" TOUR ESSOR 93
14 - 16 RUE DE SCANDICCI - 93500 PANTIN
ADRESSE POSTALE
SNPL - 93508 PANTIN CEDEX / FRANCE
TÉL. 49 42 20 82
TÉLEX 232 249 FRANPIL - FAX 48 91 72 89

./...

(mis en vente le 26)

LE FIGARO

MERCREDI 20 MAI 1992

☐ 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. Selon le SNPL, M. Jacquet a été *« victime d'une procédure arbitraire menée conjointement par la compagnie nationale et l'administration »*. Cette procédure, ajoute le syndicat, *« fait suite aux positions de M. Jacquet sur les conditions de certification et d'exploitation de l'Airbus A 320 »* et sur les conclusions de la commission administrative d'enquête relative à l'accident d'un A 320 survenu à Mulhouse-Habsheim.

La compagnie, pour sa part, fait valoir qu'en 1989 elle avait conclu à une *« rupture du contrat de travail du fait même de l'intéressé »*, et qu'en juillet 1991 un accord amiable avait été passé avec le SNPL sur le cas de M. Jacquet.

TRANSPORTS

Le 27 et le 28 mai

Des pilotes d'Air France font grève pour demander la réintégration d'un des leurs

Le bureau du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France appelle les équipages à cesser le travail le mercredi 27 et le jeudi 28 mai pour obtenir la réintégration d'un de leurs collègues. La direction de la compagnie ne prévoit pas de perturbations du programme des vols (1).

En juillet 1991, le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France avait déjà menacé de faire grève quarante-huit heures pour obtenir la réintégration de ce pilote (*le Monde* du 29 juin 1991). A l'issue de négociations avec la direction, il avait levé son préavis de grève, *« considérant que les propositions faites par Air France (...) donnent satisfaction à tous les principes que le SNPL a vocation à défendre »*. L'intéressé avait refusé la transaction proposée et s'était brouillé avec les responsables qui dirigeaient à l'époque le syndicat. Une nouvelle équipe a repris le dossier à son point de départ.

(1) Renseignements : pour les vols du mercredi 27 mai, tél. : 43-20-15-55 ; pour les vols du jeudi 28 mai, tél. : 43-20-11-55.

./...

La grève a eu lieu

J'ai tenu le gouvernement et même l'Elysée (« mon ami Gueullette ») informés. Tout cela a été suivi par l'Elysée.

Asseline a refusé de parler à ce moment. Il en fut de même avec les responsables de l'association des victimes du crash de Habsheim. Mon avocat, Christian Charrière-Bournazel, qui sera bâtonnier en 2008 et 2009, s'est tu lui aussi. On trouve sur le Web plus de détails sur ces « gentils soutiens », en premier lieu Asseline, qui a bénéficié ensuite d'une belle carrière : Asseline - Boetsch - Charrière.

A la direction du SNPL, malgré le ménage qui y avait été fait, les taupes de la direction se sont déchaînées pour tenter de saboter la grève par tous les moyens.

Et le SPAC, le syndicat des défenseurs de l'équipage à trois, a tout fait pour tenter de faire capoter cette grève. Certains de ses représentants ont même volé plus que la normale durant ces 48 heures.

Une grève très bien suivie

Pour exploiter un avion à temps plein, ce qui nécessite que les équipages se relaient aux commandes, six à sept équipages sont nécessaires (cinq dans le moyen-courrier, huit dans le long). La grève ne touche pas les équipages déjà en rotation. Pour qu'une grève de 48 heures ait des conséquences sur l'exploitation, il faut donc que le **taux de grévistes atteigne environ 65%**, compte tenu de différentes données, comme les congés, les stages, les temps de repos (sur 48 heures, la flotte complète vole avec 25% de l'effectif).

Tous les vols cargo ont été annulés pour récupérer les équipages (à l'époque le secteur fret était important à Air France). Air France a en outre affrété quatre compagnies étrangères (Monarch, Luxair, Air Belgium et Danair). Malgré cela, des vols passager ont été annulés. Les vols de la fin de la journée du 28 ont été reportés au 29, passé minuit (fin de la grève).

Les affrètements auprès de compagnies étrangères, les annulations et les reports montrent qu'**on a dépassé le chiffre de 65% de grévistes**. Cette grève a donc été très bien suivie. Pourtant Air France avait sorti le grand jeu pour contrer le mouvement. Désinformation et intoxication « à tous les étages » de la maison. Et le SPAC, le syndicat des défenseurs de l'équipage à trois, a tout fait pour saboter cette grève. Certains de ses représentants ont même volé plus que la normale durant ces 48 heures.

Une grève exceptionnelle

Un événement important dans l'histoire de l'aviation

Cette grève, lancée par le syndicat majoritaire SNPL, fut la seule grève spécifique aux pilotes d'Air France dans une période de dix ans. C'est, **depuis 1974** (grève au soutien de Georges-Henri Satgé), **la seule grève au soutien d'un pilote**. Avec quelques différences. La grève de 1974 pour Satgé ne concernait qu'un simple licenciement, avec préavis à la direction d'Air France. La grève de mai 1992 me concernant avait pour objet de dénoncer le retrait de ma licence de pilote de ligne par l'Etat. Le préavis a été adressé au ministre chargé des Transports.

NB. On retrouve les documents concernant la grève, avec des commentaires beaucoup plus succincts, sur une page Web qui présente toutefois *in fine* quelques documents syndicaux supplémentaires intéressants sur le déroulement de la grève et autres événements liés : http://jacno.com/archives/snpl-norbert-jacquet-1991-1992.htm

./...

Ensuite

Depuis cette période, les syndicalistes véreux soutenus par la nomenklatura de l'aviation ont repris le dessus. Ceux qui ont tenté de lutter contre cette corruption générale ont été obligés de se taire pour ne pas prendre le risque d'être « norbérisés » (sur l'emploi de ce terme on peut lire un article de la Montagne et autres quotidiens régionaux au sujet d'un livre sur l'aviation : http://jacno.com/am4800.htm)

Dans ce qui précède, j'ai parlé de mon livre. Pour rappel, avec un lien vers un autre site : livre paru en 1994

L'état des lieux en juin 2015

Et maintenant ? Il n'est pas excessif de dire que « tout me donne raison sur tout » dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années :

- 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/

Pour autant, des magistrats continuent à violer la loi (code de procédure pénale et code pénal). Sur ce point, le PDF « François Hollande, les crashs aériens et Norbert Jacquet », facilement compréhensible sans connaissances aéronautiques ni juridiques, est sans appel (voir page suivante).

Des magistrats hors-la-loi continuent à me faire activement rechercher pour m'enfermer (mandats d'amener, perquisitions...), alors que je suis un parfait honnête homme et que mon seul tort est de dire la vérité et d'aider les familles de victimes d'accidents aériens. Cette chasse à l'homme se poursuit malgré une plainte pour subornation de témoin émanant de parties civiles, familles de victimes du crash de l'AF447 Rio-Paris.

Dans le même temps cette justice continue à agir pour tenter de faire disparaître l'intégralité de mon site Web ***jacno.com***. Comme dans les pires dictatures totalitaires.

Pour toutes ces raisons de nombreux documents ont été chargés sur des sites Web dans le monde. On les trouve page suivante, vers un de ces sites.

./...

LISTE DE PDF TELECHARGEABLE POUR L'AVENIR... ET POUR L'ETERNITE

Il s'agit de PDF constitués récemment pour assurer une sauvegarde « pour l'éternité » (ordre inversement chronologique).

Simple à comprendre

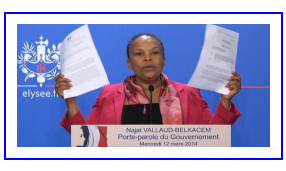
Gil Roy me donne raison... avec trente ans de retard ! (22 juin 2015)	4 pages - 486 Ko
Boeing me donne raison (20 juin 2015)	1 page - 137 Ko
Les enseignements du crash de l'Airbus A400M à Séville (15 juin 2015)	2 pages - 205 Ko
François Hollande, les crashs aériens et Norbert Jacquet (7 juin 2015)	27 pages - 3,64 Mo
Livre de François Nénin : Oups ! J'ai oublié... (4 juin 2015)	11 pages - 848 Ko
Merci à Airbus pour cet aveu (14 avril 2015)	3 pages - 203 Ko
AF447, crashs aériens et CEDH (13 avril 2015)	5 pages - 243 Ko
Merci pour les hommages et les soutiens (1er avril 2015)	8 pages - 519 Ko
Pilotes, justice, sécurité aérienne, crash Germanwings (29 mars 2015)	3 pages - 200 Ko
Der Spiegel, 21 mars 2015 (22 mars 2015)	1 page - 1,21 Mo
Airbus : il faut faire quelque chose (6 mars 2015)	3 pages - 76 Ko
Pour rappel (lien vers un autre site Web) : livre paru en 1994	225 pages - 5,41 Mo

Un peu plus technique

Crash AF447 et technologie Airbus : l'EASA multiplie ses aveux (27 juin 2015)	4 pages - 204 Ko
Crash AF447 : le déclenchement des événements (octobre 2014)	1 page - 97 Ko
Crash AF447 : les commandes de vol ne répondaient plus (octobre 2014)	1 page - 833 Ko

Et une page Web

On peut s'interroger sur l'existence d'une cellule secrète, un « cabinet noir » judiciaire à l'Elysée :



Bonus. 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. »*

DUPLICATA 1. 25 Mai 1988
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
LICENCE DE PILOTE DE LIGNE
N° [redacted]
(AIRLINE TRANSPORT PILOT LICENCE)

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

NOM (IV) : ASSELINE
Prénoms (IV) : Michel
Né le 25 Mai 1944
à Paris 15e
Nationalité (VI) : Française
Domicile (VI) :
Délivré à Paris, le 25 Juin 1969
Ministère des Transports
Directeur Général empêché,
Sous-Directeur Licences et registres
Personnel Navigant

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 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

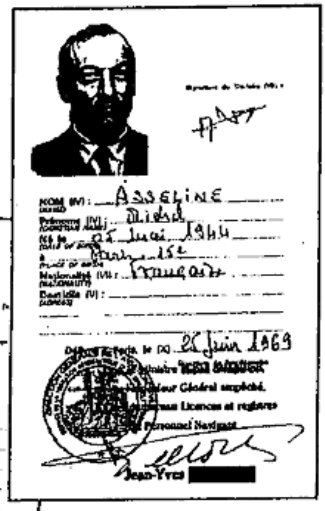
SCANDALE DE L'AIRBUS D'HABSHEIM (SUITE)

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 emmêlé les pinceaux. Le faux que nous publions aujourd'hui porte en effet la signature de **Bernard Palayret**... Or c'est ce même Bernard Palayret qui, le 29 septembre 1988, avait signifié sa mise à pied à Michel Asselne. 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...

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...



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 ministère 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 -