



Le Web



Les vidéos

## CRASHS AERIENS, CRASHS DES AIRBUS : LA JUSTICE EN 1988 ET LES ANNEES SUIVANTES

On trouvera dans ce PDF des articles de presse depuis l'été 1988 jusqu'au printemps 1989 et quelques documents judiciaires, notamment en dernière page un extrait d'un arrêt de la cour d'appel de Paris du 30 janvier 1992 (procès en diffamation engagé par le ministre chargé des Transports).

Alors que les articles de presse présentés dans les pages 2 à 10 de ce PDF figuraient en tête de la pièce N°1 de mon offre de preuve dans ce procès en diffamation et alors que dans les mémoires remis à la justice ces articles de presse étaient évoqués, les magistrats de la cour d'appel n'ont rien vu. Ils ont même écrit le contraire de la réalité. Ils ont écrit « ... *sa première intervention, dont la presse a rendu compte, est celle publiée dans le "Journal du Dimanche" du 9 avril 1989* ». La justice a inversé l'effet et la cause. Le retrait de ma licence de pilote de ligne par l'Etat au cours de l'été 1988, puis mon licenciement d'Air France sans indemnités dans les premiers jours d'avril 1989, sont les conséquences de la création d'un syndicat et des prises de position de celui-ci, parce qu'on voulait me faire taire et me discréditer, mais la justice a inversé la réalité. Elle en tire donc comme conclusion que tout cela ne présenterait aucun intérêt, alors qu'au contraire les méthodes dont je suis victime démontrent bien ce qu'il en est : un mensonge d'Etat.

Il y a pire. Dans l'offre de preuve figuraient également des documents judiciaires relatifs à la plainte déposée en Alsace pour subornation de témoin (cf. pages 5 à 7 de ce PDF). Cette plainte a été renouvelée à Paris avec en outre une plainte pour faux et usage de faux qui visait l'établissement et l'usage d'un faux certificat médical établi par un médecin généraliste d'Air France me déclarant mentalement inapte, ce médecin ayant en main les avis unanimes des plus éminents psychiatres consultés, y compris ceux qui m'avaient été imposés par l'administration et Air France. La cour d'appel de Paris savait donc parfaitement à quoi s'en tenir. En inversant les faits elle a purement et simplement menti sur un point essentiel.

Depuis, rien n'a changé. La justice est toujours aussi soumise. La seule nouveauté sociétale, lourde de conséquences, est la naissance de formats de fichiers informatiques qui peuvent être lus par tous avec un ordinateur, une tablette ou un smartphone et le développement de l'Internet qui permet de diffuser facilement ces fichiers et même de les mettre en ligne, à la disposition de tous sur le Web.

La justice n'a pas changé. Il suffit de voir ce qu'il se passe avec le crash du Rio-Paris. Des magistrats falsifient les faits, escroquent les familles de victimes, détruisent sciemment celles-ci à petit feu et pourchassent pour l'enfermer celui qui dit la vérité et aide ces familles. Tout le monde peut le comprendre sans aucune connaissance technique ni juridique :

<http://jacno.com/prov/francois-hollande-les-crashs-aeriens-et-norbert-jacquet.pdf>



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

## 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

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. »

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 15<sup>e</sup> 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

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, M<sup>e</sup> 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 Boeing 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, selon 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 convo-

qué le 12 août par le médecin du travail de la compagnie qui le suspendit alors de vol pour raison médicale et qu'il lui 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, M<sup>me</sup> 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 médicale 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 STOKER

/...



Convocation comme témoin pour le 24 janvier 1989

J'ai été convoqué comme témoin par le premier juge chargé de l'enquête sur le crash de Habsheim, Marie-Christine Marchioni, pour être entendu le 24 janvier 1989. J'ai été entendu durant une journée entière. J'ai remis à la juge toutes les informations et documents dont je disposais, ainsi que des avis techniques. Tout cela sous serment.

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE 68100 MULHOUSE  
21, avenue Robert Schuman - 68061 MULHOUSE CEDEX - ☎ 462703  
Cabinet de M. Marchioni <sup>89-46.44-11</sup> Juge d'Instruction

CONVOCATION

à M. JACQUET Norbert

Vous êtes prié (e) de vous présenter devant M. le Juge d'Instruction de Mulhouse, au Tribunal de Grande Instance, 21, avenue Robert Schuman, bureau N° 103

le 24.01.89 à 10 heures 00  
pour être entendu (e) comme témoin  
dans une affaire concernant X...

Si vous êtes convoqué (e) comme témoin, veuillez rapporter la présente convocation et munissez-vous d'un certificat de votre employeur mentionnant le salaire que vous aurez perdu par la suite de votre comparution au Tribunal.

Pour être remboursé de vos frais, vous devrez vous adresser au Receveur de l'Enregistrement <sup>MULHOUSE</sup> du Tribunal d'Instance de MULHOUSE - Bureau 12.

Prière de retourner le récépissé

Mulhouse, le 15 DEC. 1988  
Le Juge d'Instruction :



./...

## Ordonnance du 31 janvier 1989

En raison des pressions que je subissais, j'ai déposé plainte pour subornation de témoin. Madame Marchioni a jugé que le délit était constitué, mais s'est déclarée incompétente territorialement, les actes ayant lieu à Paris. Peu après, elle a été dessaisie sous des motifs foireux et le dossier du crash de Habsheim a été confié au très docile juge François Guichard, pilier du Syndicat de la magistrature.

## Tribunal de Grande Instance

de  
68061 MULHOUSE CEDEX  
Cabinet  
~~Chambre~~ d'Instruction

## AFFAIRE

IV.7/89

J. 583/89

N° IV.7/89

## ORDONNANCE

D'INCOMPETENCE

NOUS, M.C. MARCHIONI, Juge d'Instruction

AU  
~~208~~ le Tribunal de Grande Instance de MulhouseVu l'information dirigée contre ~~xxxxxxxxxxxx~~  
X...

Inculpé de subornation de témoin

PARTIE CIVILE (P) JACQUET Norbert dt. 48, rue M. le Prince à  
75006 - PARIS

Vu la plainte avec constitution de partie civile déposée par M. Norbert JACQUET contre personne non dénommée du chef de subornation de témoin en date du 15 novembre 1988 ;

Vu les pièces complémentaires versées par la partie civile les 13 et 24 janvier 1989 visant notamment onze personnes mises en cause dans le cadre de ladite plainte ;

Vu le réquisitoire d'incompétence de M. le Procureur de la République du 12 janvier 1989 ;

Vu notre désignation par le Président du Tribunal du même jour ;

Vu l'article 52 du Code de Procédure Pénale ;

Vu l'article 365 du Code Pénal ;

Attendu qu'il ressort de la lecture de l'article 52 du Code de Procédure Pénale que "sont compétents le Juge d'instruction du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'une des personnes soupçonnées d'avoir participé à l'infraction, celui du lieu d'arrestation d'une de ces personnes, même lorsque cette arrestation a été opérée pour une autre cause" ;

que le délit de subornation de témoin prévu et réprimé par l'article 365 du Code Pénal est un délit formel caractérisé et sanctionné indépendamment de son résultat ;

qu'il y a lieu dès lors de prendre en compte les actes positifs constitutifs de l'intervention du (ou des) suborneur(s) pour apprécier notre compétence ;

(suite de l'ordonnance en page 7)

/...

- 2 -

que tant les éléments matériels de la subornation dénoncés par la partie civile, que les domiciles des mis en cause sont localisés hors du ressort du Tribunal de Grande Instance de Mulhouse ;

que le critère du lieu d'arrestation est sans objet dans la présente procédure ;

Attendu qu'en outre, il ressort de l'article suscité que pour valoir juridiquement infraction, les actes de provocation du mensonge doivent s'inscrire dans une procédure ;

que le fait que lesdits actes aient été exercés dans le cadre d'une instruction pendante au Tribunal de Mulhouse vaut élément constitutif du délit mais ne saurait commander la compétence de cette même juridiction

qu'il y a lieu dès lors de Nous déclarer incompétent et de renvoyer la partie civile à se pourvoir devant telle Juridiction qu'il appartiendra.

Fait à MULHOUSE, le 31 JANVIER 1989.

Copie de notre ordonnance  
a été notifiée par LR ce  
jour à la Partie civile  
et à son conseil.

Le Greffier,

Signé : Vonthron.

Le Juge d'instruction,



Signé : M.C. MARCHIONI.

Le Greffier

J'ai renouvelé la plainte à Paris avec en outre une nouvelle plainte pour faux et usage de faux qui visait l'établissement et l'usage d'un faux certificat médical établi par un médecin généraliste d'Air France me déclarant mentalement inapte, ce médecin ayant en main les avis unanimes des plus éminents psychiatres consultés, y compris ceux qui m'avaient été imposés par l'administration et Air France. La Cour d'appel de Paris savait tout cela.

./...

Dépêche AFP, 4 avril 1989

KL80 ECO JPOD 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



# ALSACE

MERCREDI 5 AVRIL 1989

80/8937- 45<sup>e</sup> 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 Nobelet 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 effectués 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 Nobelet Jacquet, ce « trou d'informations » « d'environ huit secondes » sur la 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. Nobelet 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 Sengelien, 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, M<sup>me</sup> 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

/...

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 ?...

**R**EBONDISSEMENT 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 Sengel, 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 Sengel 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 accredité la thèse d'une coupable imprudence...

Emmanuelle MAUREL



(Photo REUTERS)

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

Dans tous les articles de presse qui viennent d'être présentés on voit que je suis le seul à parler. Asseline se tait. Il a parlé pour la première fois dans le Journal du Dimanche du 9 avril 1989. L'article lui est consacré. Je n'y apparais que dans quelques lignes (NB : l'article n'a pas été numérisé, je n'en ai aucune copie sous la main actuellement et je suis dans l'impossibilité d'en rechercher une en raison de la situation qui m'est faite).

## DEUX PAGES SUIVANTES (PAGES 11 ET 12)

- Page 11 : articles de presse relatifs à la plainte en diffamation du ministre contre Asseline et moi.

- Page 12 : extrait de l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 30 janvier 1992 (les explications et les critiques de cette décision de justice hallucinante figurent en première page de ce PDF).



LE MONDE

44 • Mardi 13 juin 1989 •

(par 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 28 juin 1988 avaient été « maquillées ». Dans un communiqué, le ministre 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.

PLAINTÉ DEZEBARRE

LUN. 12 JUIN 1989 — LE PARISIEN

### A 320 D'HABSHEIM MICHEL DELEBARRE PORTE PLAINTÉ

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 manière 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 ministre 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 ».

LIBÉRATION

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.**

/...

qu'aucun élément ne permettait de mettre en cause l'avion lui-même, dont il n'y avait pas lieu, en conséquence, d'interrompre l'exploitation ; qu'il a, par arrêté du même jour, désigné les sept membres de la Commission d'enquête appelée, sous la présidence de Monsieur Claude BECHET, à rechercher les causes de l'accident et à en tirer les enseignements utiles pour la sécurité aérienne, conformément aux dispositions de l'arrêté du 3 novembre 1972 ;

Ch. 11ème B  
Date 30.1.92  
N° dossier 1712/91  
PAGE

*Handwritten signature and number 13*

Considérant que la commission ainsi instituée a établi un premier rapport provisoire de ses travaux, transmis au Ministre le 25 juillet 1988, puis un rapport définitif, adopté par l'unanimité de ses membres, publié au Journal Officiel le 24 avril 1990, et complété par un additif publié également au Journal Officiel du 8 mai 1990 ;

Considérant que, dans son jugement du 19 janvier 1991, le Tribunal avait, parmi les faits offerts en preuve par Norbert JACQUET conformément à l'article 55 de la loi du 29 juillet 1881, distingué ceux permettant de dire que le rapport de la commission d'enquête administrative serait un faux en écriture publique et ceux visant à démontrer que les enregistrements des paramètres de vol auraient été truqués ;

Considérant qu'en cause d'appel, Norbert JACQUET a déposé deux mémoires contenant ses moyens de défense ; que, dans la première partie de ce plaidoyer (page 2 à 10 du mémoire du 14 novembre 1991), il déclare avoir été victime d'une campagne vexatoire et obstinée de la part de la direction d'AIR FRANCE et des pouvoirs publics qui, pour l'intimider et le contraindre au silence, auraient cherché à le faire passer pour fou, ce qui aurait motivé le retrait de sa licence professionnelle et son licenciement sans indemnité ; que la Cour note que ces développements trouveraient normalement leur place dans une procédure opposant ce pilote à son employeur au sujet des conditions de la rupture de son contrat de travail mais qu'ils n'ont guère d'incidence sur la solution de la discussion présente puisqu'ils portent sur des faits tout à fait différents de ceux dont Norbert JACQUET avait offert de rapporter la preuve dans sa notification du 1er juin 1991 ; qu'il n'est donc pas utile d'en entreprendre l'examen ;

Considérant que, pour le surplus, Norbert JACQUET ordonne sa défense autour des idées suivantes :

- le rapport préliminaire de la commission administrative serait un faux intellectuel,
- la mise hors de cause de l'avion le lundi 27 juin au soir serait un grossier mensonge, et le listing du 27 juin constituerait un faux,
- l'arrêt des enregistreurs au dessus des arbres résulterait d'une falsification.

C 20 - voir l'arrêt C.A. P.M.H.S.

Considérant qu'il suffit de se reporter à ce qui a été dit plus haut sur le contenu des propos diffamatoires reprochés au prévenu pour constater qu'il n'est nullement poursuivi pour avoir qualifié de mensongères les déclarations faites par le Ministre des Transports le 27 juin 1988 au soir, en fonction des premières analyses faites par ses services à partir des "boîtes noires" ; qu'il n'est pas allégué au demeurant que Norbert JACQUET ait fait part publiquement de son opinion sur le message du Ministre, puisque sa première intervention, dont la presse a rendu compte, est celle publiée dans le "Journal du Dimanche" du 9 avril 1989, de nombreux mois plus tard ; qu'il est sans intérêt de s'attarder sur cette partie des explications de Norbert JACQUET, étant observé qu'en faisant cette première déclaration dès le lendemain de l'accident, le Ministre, investi du pouvoir de prendre d'urgence les mesures de sécurité nécessaires pour la sauvegarde des vies humaines, et notamment la décision d'interdire le vol de cet avion, n'entendait pas se prononcer sur les causes d'un accident et sur les responsabilités encourues, dont la recherche relevait de l'enquête judiciaire déjà ouverte ; qu'en réalité, le Ministre livrait, à ce moment, un premier avis, basé sur les résultats provisoires d'une étude sommaire et rapide devant être complétée ultérieurement par des recherches

Ch. 11ème B  
Date 30.1.92  
N° dossier 1712/91  
PAGE

*Handwritten signature and number 13*