



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

AERIEN :

DOIT-ON ATTENDRE LE PROCHAIN CRASH « STUPIDE » ?

DOIT-ON ATTENDRE UN NOUVEAU CRASH QUI AURAIT DU ETRE EVITE ?

Pages 1 à 7 de ce PDF : le dossier de la sécurité aérienne est à l'Elysée.

Pages 8 à 13 de ce PDF : extrait me concernant du livre **Le vol MH370 n'a pas disparu** publié avant-hier, 9 mars 2016.

LE DOSSIER DE LA SECURITE AERIENNE EST A L'ELYSEE

Le 7 mars 2016, j'ai écrit une nouvelle fois au chef de l'Etat. **J'ai sollicité une réponse.** En pages 2 à 6 de ce PDF figurent les captures d'écran relatives à la procédure, avec le texte envoyé.

Conformément aux usages, je me suis adressé au Secrétaire général de la Présidence de la République.

Récemment encore, des magistrats envoyaient la police chez diverses personnes supposées me connaître et savoir où me trouver, avec mandats d'amener, perquisitions... Ces actions, qui ont aussi pour objet de tenter de « faire le vide autour de moi » en intimidant et en écœurant mes connaissances, mes amis, ma famille, sont indignes d'une démocratie.

Aux dernières nouvelles, rien n'a changé malgré le renouvellement régulier d'une plainte pour subornation de témoin émanant d'une partie civile dans l'enquête sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris, en relation avec d'autres familles de victimes.

Mon audition comme témoin et sachant avait en effet été demandée à la juge d'instruction chargée de l'enquête sur ce drame. La plainte pour subornation de témoin a été déposée en janvier 2013. Elle est régulièrement renouvelée. Elle a encore été renouvelée au début du mois de février de cette année par recommandé avec AR adressé à François Molins, procureur de Paris.

./...

Ci-dessous le formulaire présenté par la page ad hoc du portail de l'Elysée (<http://www.elysee.fr/ecrire-au-president-de-la-republique/>) avec les informations envoyées.

Le lien indiqué dans le message est (PDF, 520 Ko) :

- <http://jacno.com/prov/un-proces-indigne-de-la-france-norbert-jacquet-4-mars-2016.pdf>

The image shows a web form for writing to the President of the Republic. The form is filled with the following information:

- Name:** Norbert
- Section:** Vos coordonnées
- Email:** norbertjacquet@yahoo.fr (two instances)
- Address:** N° de voie: SANS ADRESSE EN FRANCE; Complément d'adresse: (empty)
- Postal Code:** 00000; City: XXXXX
- Country:** FRANCE
- Section:** Vous écrivez à titre *
- Title:** Professionnel
- Section:** Votre message *
- Message Content:**

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai été l'objet à l'été 2012 d'un procès indigne d'une démocratie, qui me vaut d'être recherché pour être enfermé alors que je suis un parfait honnête homme et que mon seul tort est de dire la vérité et d'aider des familles de victimes d'un drame aérien qui a frappé la France. Tout le monde peut comprendre à la lecture d'un fichier au format PDF (520 Ko) disponible sur le Web, qui présente les documents utiles :

- <http://jacno.com/prov/un-proces-indigne-de-la-france-norbert-jacquet-4-mars-2016.pdf>

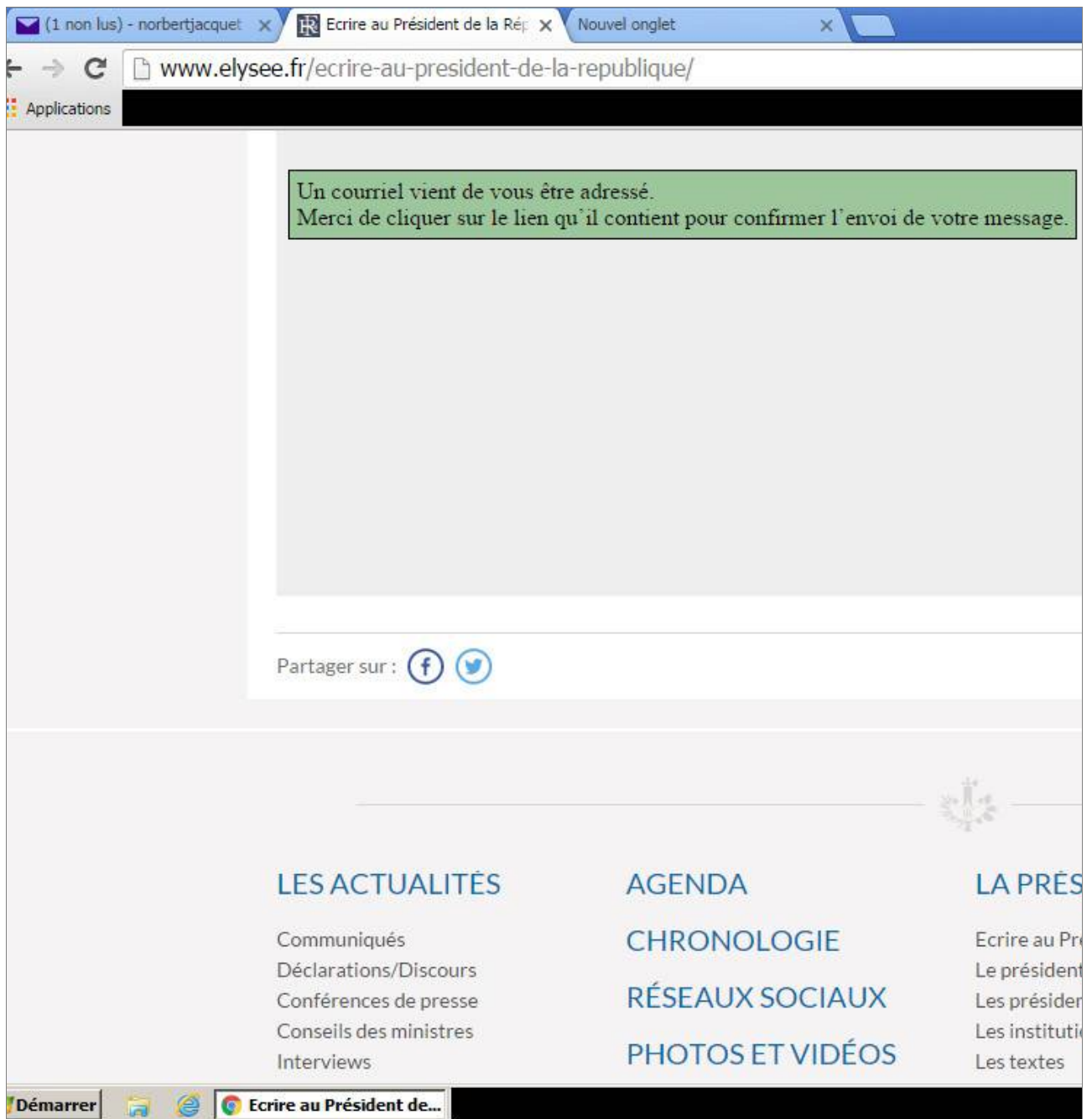
Je sollicite une réponse. Des vies humaines sont inutilement en danger. Le chef de l'Etat a-t-il été informé ?

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de ma haute considération.

Norbert Jacquet

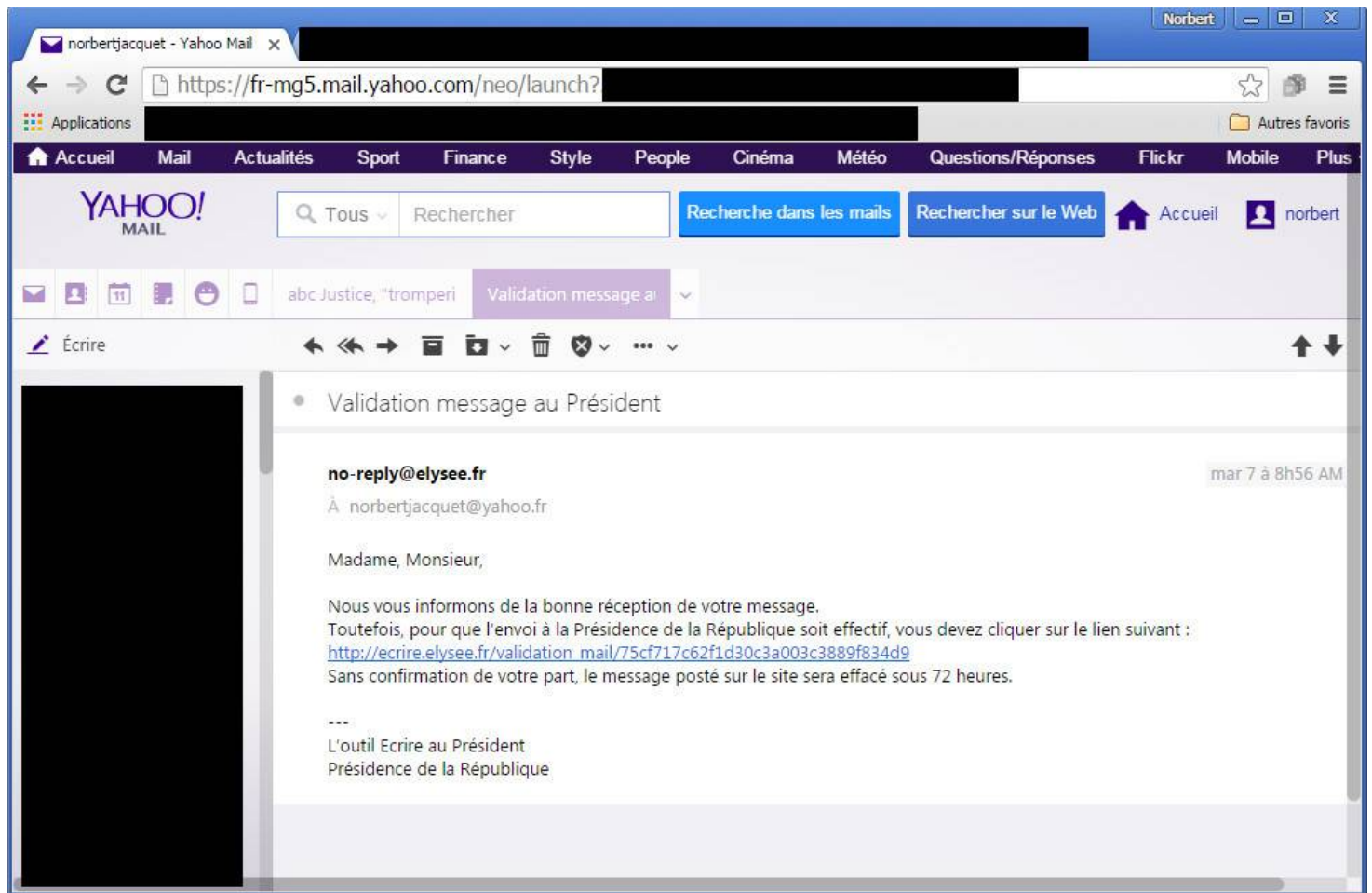
/...

Après envoi, cette réponse est apparue :



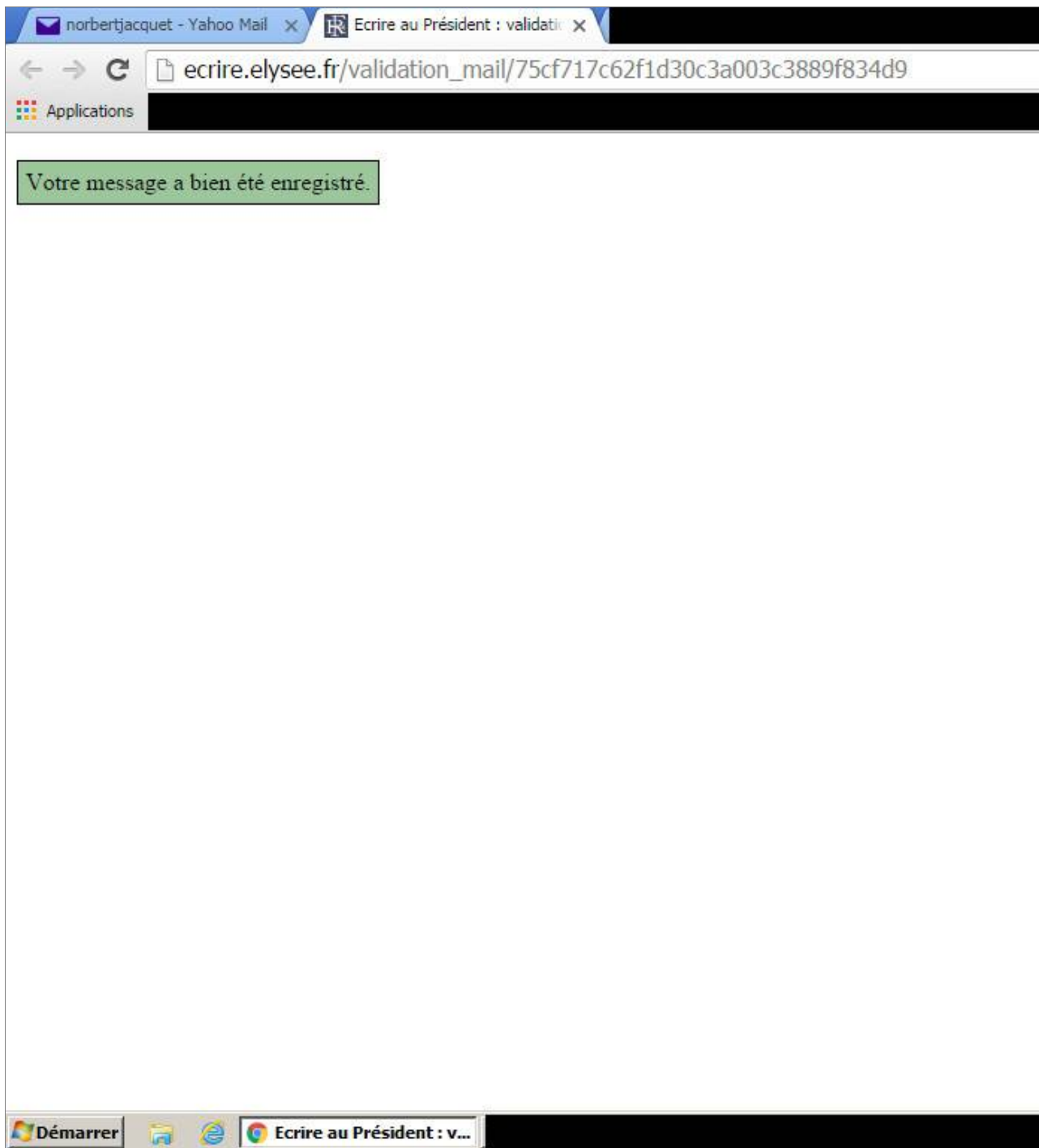
./...

Le courriel qui m'a été envoyé pour procéder à la confirmation :



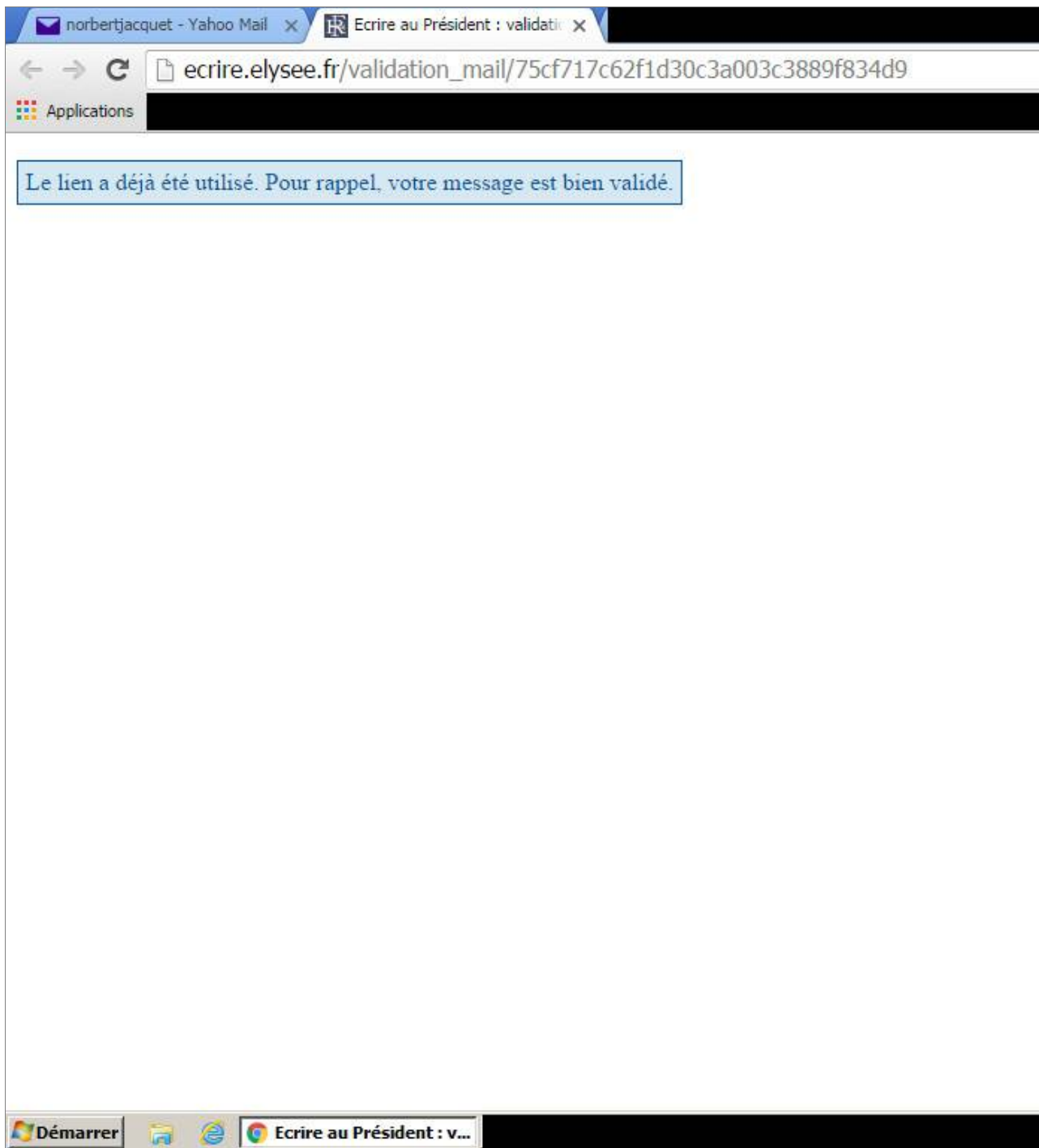
./...

Après le clic de confirmation, l'Elysée a répondu par ce message :



./...

En cliquant à nouveau, voici la réponse (message reçu « 5 sur 5 » comme on dit dans les transmissions) :



./...

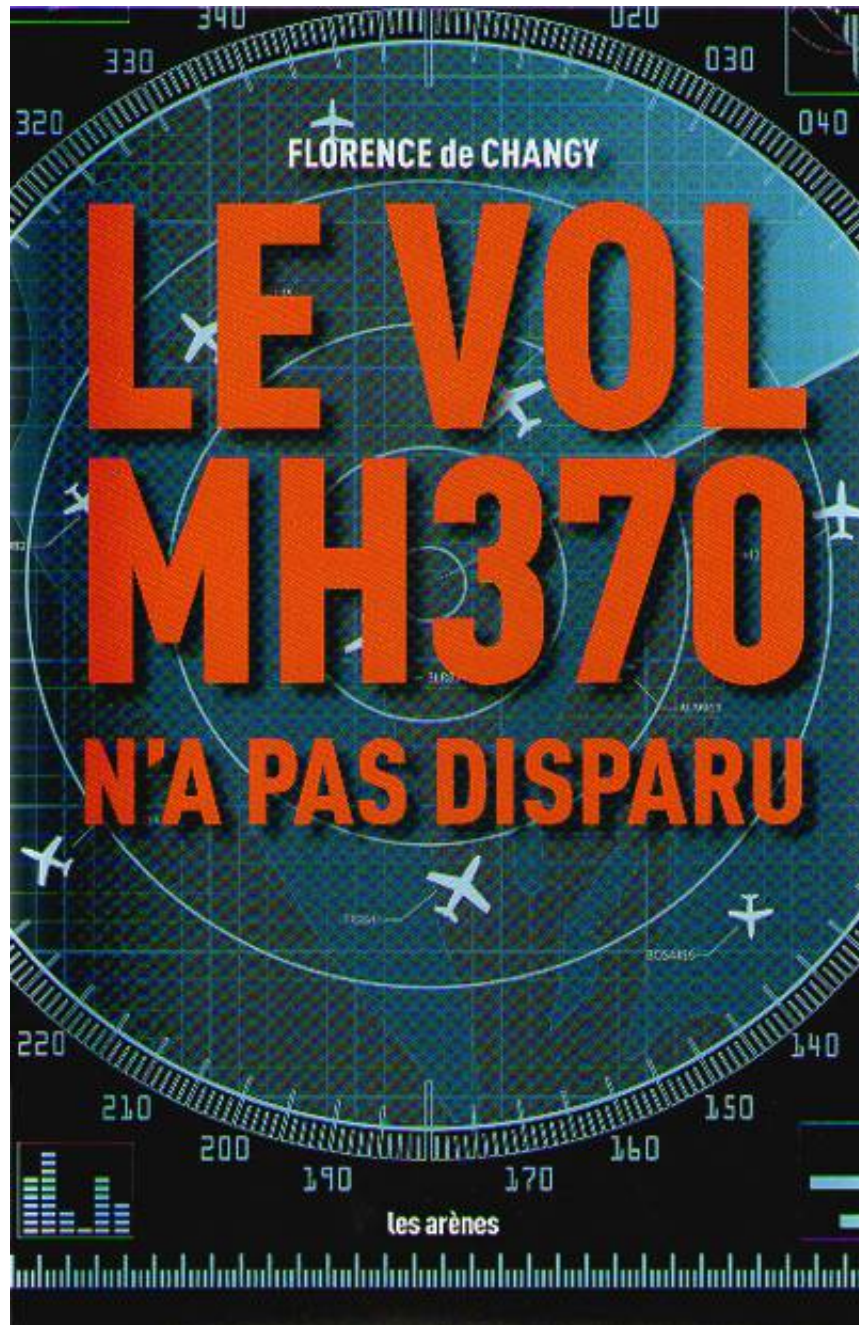
QUELQUES AUTRES INFORMATIONS TRANSMISES A L'ELYSEE

Sélection parmi les PDF produits au cours de ces derniers mois (présentée par ordre inversement chronologique) :

- [jakubowicz-et-licra-j-ai-ecrit-a-francois-hollande-norbert-jacquet-28-fevrier-2016.pdf](#) (273 Ko)
- [aerien-justice-hollande-ou-en-est-on-norbert-jacquet-24-fevrier-2016.pdf](#) (181 Ko)
- [aerien-j-ai-encore-ecrit-a-hollande-norbert-jacquet-23-fevrier-2016.pdf](#) (272 Ko)
- [aerien-j-ai-a-nouveau-ecrit-a-francois-hollande-norbert-jacquet-7-fevrier-2016.pdf](#) (253 Ko)
- [af447-sylvie-besztimt-conseil-pour-les-affaires-norbert-jacquet-1er-fevrier-2016.pdf](#) (172 Ko)
- [af447-les-commandes-de-vol-norbert-jacquet-29-janvier-2016.pdf](#) (370 Ko)
- [courriel-a-la-justice-juge-zimmermann-coupable-norbert-jacquet-28-janvier-2016.pdf](#) (86 Ko)
- [aerien-droit-dans-le-mur-norbert-jacquet-24-janvier-2016.pdf](#) (223 Ko)
- [af447-rio-paris-une-veritable-affaire-dreyfus-norbert-jacquet-19-janvier-2016.pdf](#) (118 Ko)
- [af447-courriel-du-11-janvier-2016-a-la-justice-norbert-jacquet.pdf](#) (96 Ko)
- [montbrial-avocat-escroquerie-caracterisee-norbert-jacquet-26-decembre-2015.pdf](#) (134 Ko)
- [le-pen-hollande-schulz-et-les-morts-stupides-norbert-jacquet-11-decembre-2015.pdf](#) (245 Ko)
- [hollande-et-les-voyous-norbert-jacquet-30-novembre-2015.pdf](#) (261 Ko)
- [af447-dossier-complet-hollande-justice-norbert-jacquet-9-novembre-2015.pdf](#) (2,51 Mo)
- [dans-l-attente-d-une-reponse-du-chef-de-l-etat-norbert-jacquet-4-novembre-2015.pdf](#) (493 Ko)

. / ...

LIVRE PARU LE 9 MARS 2016



Ce livre évoque brièvement mon affaire, ma situation et ses raisons. Je reproduis ci-après les quatre pages à ce sujet. On trouve donc dans les pages suivantes de ce PDF :

- page 201 du livre,
- pages 215 à 218 du livre.

Les parties hors sujet ont été masquées en blanc pour alléger le fichier.

./...

9

Quelques cas instructifs d'autres crashes d'avions de ligne

On a beau lire et entendre à chaque catastrophe aérienne que l'aviation demeure le moyen le plus sûr de voyager, les années 2014 et 2015 ont été semble-t-il

- **Le cas du vol AF296, dit « accident d'Habsheim »**

Ce jour-là, le 26 juin 1988, l'Airbus A320-111 effectue un vol de démonstration entre l'aéroport de Mulhouse et l'aérodrome d'Habsheim. Le commandant de bord, Michel Asseline, a quarante-quatre ans, vingt ans de maison avec Air France et déjà plus de 10 000 heures de vol à son actif. Il jouit d'une solide réputation. Michel Asseline a dirigé les essais en vol de l'A320 et a déjà testé l'appareil au-delà de ses limites officielles. Il est en confiance. Il est assisté de Pierre Mazières, qui a une expérience comparable et est devenu commandant depuis peu. Ce sont les débuts de l'A320, un nouveau modèle sur lequel Airbus Industries compte énormément pour son avenir. Le premier modèle a été livré trois mois plus tôt. La démonstration est très importante. Pourtant, alors que l'avion redescend très bas et effectue un rase-mottes, plus bas que prévu, il ne remonte pas et frôle la cime des arbres de la forêt voisine. Les spectateurs sont fascinés. Quelques branches obstruent alors les réacteurs. Mais au lieu de remonter, l'A320 tout neuf s'enfonce dans le bois, d'où surgit, quelques secondes plus tard, un énorme nuage de fumée noire et de flammes. Le public est stupéfait, terrifié. La plupart des 136 passagers parviennent à évacuer. Mais une femme et deux enfants périront dans l'incendie.

Dès leur sortie de l'avion, les deux pilotes sont unanimes : ils ne comprennent pas, l'avion n'est pas reparti, quand bien même ils tiraient tous les deux à fond sur les leviers de commande pour remettre les gaz.

Pourtant, le rapport final de la commission d'enquête du BEA¹ met en évidence quatre erreurs de pilotage pour expliquer le crash. En parallèle, le tribunal correctionnel de Colmar condamne, en mars 1997, soit près de neuf ans après les faits, le commandant de bord à dix-huit mois de prison, dont six de prison ferme, pour « imprudence majeure » et « multiples fautes ». Sa licence a été suspendue pour huit ans. Le copilote Pierre Mazières écope de douze mois de prison avec sursis pour « fautes personnelles ». Trois autres personnes sont également condamnées à des peines avec sursis. Ce sont donc les pilotes, la compagnie aérienne et l'organisateur du show qui sont jugés responsables de cet accident. L'avionneur, Airbus Industries, est mis hors de cause par les experts du BEA, malgré le témoignage des pilotes dès la sortie de l'avion.

De nombreux acteurs, comme le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), dénoncent alors fermement le traitement de cette affaire où « l'équipage a été sanctionné sans preuves d'une quelconque négligence pour sauver les dogmes d'un constructeur² ». Le syndicat dénonce aussi les zones d'ombre dans l'enquête, son manque de rigueur, ses omissions et ses anomalies, notamment la confiscation des deux boîtes noires pendant dix jours par la Direction générale de l'aviation civile dès le soir de l'accident. Leurs données semblent avoir été truquées. Le juge d'instruction de Mulhouse chargé de l'affaire, Germain Sengelin, témoignera sur France 3 avoir subi des pressions « venant du plus haut niveau³ ». Un autre pilote de ligne chez Air France a pris fait et cause pour ses collègues du vol AF296. Norbert Jacquet conteste ouvertement la version

1. « Commission d'enquête sur l'accident survenu le 26 juin 1988 à Mulhouse-Habsheim (68) à l'Airbus A320, immatriculé F-GFKC, le 24 avril 1990 », p. 20.

2. Document SNPL, « Habsheim ou la Raison d'État », par P. Gille et H. Gendre, disponible en ligne : <http://www.crashdehabsheim.net/Dossier%20SNPL%20presentation.htm>

3. Ina, « Suite crash Airbus Mulhouse », 2 juin 1989, disponible en ligne : <http://www.ina.fr/video/CAC90001481>

officielle du crash d'Habsheim. Pour lui, c'est le cerveau de l'avion qui a pris le dessus sur les commandes des pilotes : une certaine altitude plancher étant atteinte, l'ordinateur de bord a forcé l'atterrissage de l'avion, quand bien même les deux pilotes ont tout fait pour le faire remonter. Pour Norbert Jacquet, il ne fait aucun doute que l'A320 avait un défaut « d'excès d'assistance au pilotage ». « Michel Asseline tire le manche pour monter. Il le tire rapidement, jusqu'en butée arrière. Et que font les gouvernes ? Elles partent à l'inverse de ce qui aurait dû être ! (on dit qu'elles partent "à piquer"). Conséquence logique : l'avion ne monte pas. Les moteurs sont à cet instant à 91 % de la puissance maximale, une puissance supérieure à la puissance de décollage, qui était de 88 % ce jour-là ! L'avion accélère. Il accélère vers les arbres au lieu de monter. C'est la catastrophe¹ », écrit-il dans l'ouvrage *Airbus, l'assassin habite à l'Élysée*. Il y dénonce un véritable mensonge d'État. Sa croisade va lui valoir d'être très vite révoqué, sans indemnités. On lui retire aussi sa licence de pilote. Air France met en avant des raisons psychiatriques, bien qu'aucun des trois psychiatres consultés ne trouve le moindre trouble à ce pilote passionné de sécurité aérienne. Selon lui, ce sont aussi des défauts liés au concept d'une automatisation excessive des Airbus qui expliquent les crashes d'au moins deux autres A320, celui du vol IC605 d'Indian Airlines le 14 février 1990, et celui du vol d'Air Inter 148, dit « du mont Sainte-Odile », le 20 janvier 1992, à chaque fois à l'atterrissage. Il dénonce aussi une incapacité à gérer les décrochages de certains modèles d'Airbus. Autant dire qu'il n'a plus beaucoup d'amis chez l'avionneur.

À l'automne 2015, lors d'un dîner dans un restaurant italien du « Soho » de Hong Kong, j'ai par le plus grand des hasards comme voisin de table un ancien pilote d'Air France. Il se souvient « évidemment très bien » de l'accident d'Habsheim. Il m'affirme tenir directement de la compagne du copilote du vol

1. Norbert Jacquet, *Airbus, l'assassin habite à l'Élysée*, Éditions Premières Lignes, 1994, p. 75.

d'Habsheim le récit de l'agression dont elle fut victime quelque temps après. Alors qu'elle était seule chez elle, quatre hommes masqués sont entrés de force, l'ont entièrement déshabillée, et rasée partiellement. Ils lui ont alors donné la consigne suivante : « Tu diras à ton copain de se la fermer, sinon on reviendra finir le boulot. » Traumatisé par l'incident, le couple va porter plainte. Senlis ou Compiègne ? Mon interlocuteur ne se souvient plus précisément. Mais quand, quelques semaines plus tard, ils demanderont au poste de police où en est l'enquête, on leur conseillera simplement de « ne pas insister », mais de « faire attention en traversant la rue ». L'anecdote est glaçante. Pour moi, cet incident n'a pas pu avoir lieu en France. Il évoque d'autres lieux, d'autres régimes, d'autres valeurs. Je n'ai pourtant aucune raison de douter de ce témoignage. Pour interrompre une mission légitime de police, il faut que les ordres viennent de très haut. Cet incident qui fait honte à l'État de droit qu'est la France s'ajoute au traitement injustifiable de l'ancien pilote Norbert Jacquet. Ce dernier se déclare aujourd'hui en fuite et sans domicile fixe, ayant totalisé vingt mois d'enfermement dont un mois en urgence psychiatrique. Pour quel délit, au juste ?

L'accident d'Habsheim illustre donc de manière particulièrement acide la détermination de l'État dès lors qu'il s'agit de protéger les intérêts commerciaux d'Airbus. On y découvre l'ampleur des moyens qu'un État est prêt à mettre en œuvre pour protéger son industrie. Les deux pilotes du vol d'Habsheim seront-ils, un jour, pleinement réhabilités ? Norbert Jacquet, dont la faute principale a été de vouloir alerter son entreprise et l'opinion publique sur les risques des nouveaux programmes informatiques installés à bord des Airbus, recevra-t-il, un jour, les excuses de la France ?

Malgré cette polémique qui n'a pas été sans effet sur les commandes initiales de l'A320, ce modèle devint néanmoins l'un des plus grands succès commerciaux d'Airbus Industrie.

On l'a vu, il arrive finalement assez rarement que le pilote soit vraiment en faute. Mais l'avionneur, qu'il s'appelle Boeing ou Airbus, ne l'est pour ainsi dire jamais. Et, le cas échéant, il