



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

# AIRBUS TOUT SEUL AU FOND DU CUL-DE-SAC

(« TOUT ME DONNE RAISON SUR TOUT »)

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. Et ce n'est pas fini. Tout le monde peut comprendre.

Ce PDF reprend par ordre inversement chronologique des informations que j'ai déjà diffusées à l'appui du fait que tout me donne raison et qu'Airbus est dans une impasse. Tout le monde peut comprendre. La simple lecture des pages 6 et 7 de ce PDF peut suffire.

## **Il y a trente ans...**

Dès 1985, dans une note interne à Air France, je m'étais inquiété de certaines dérives mettant en cause la sécurité aérienne, ce que des médias ont rappelé à la suite de l'accident de Habsheim survenu en juin 1988.

Ce crash, déjà, me donnait raison. Pour masquer ce constat, la France s'est livrée à de grossières falsifications qui, à l'heure de l'Internet, ne peuvent plus être cachées. Il suffit de lire les pages 9 à 12 de ce PDF avec les **fausses licences de pilote de ligne** en pages 11 et 12 pour que la vérité sur ces falsifications saute aux yeux.

## **Dans ce PDF**

- Pages 2 à 7 .... Reprise d'informations diffusées au cours de ces dernières années
- Page 8 ..... Les années quatre-vingt et l'arrivée de la « nouvelle technologie Airbus »
- Pages 9 à 12 .. Le crash de Habsheim le 26 juin 1988

/...

## DU NOUVEAU AUX ETATS-UNIS (« SPECIAL DECROCHAGE »)

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 27 AOUT 2016)

La FAA américaine et Alaska Airlines s'intéressent de près aux situations de décrochage (mai 2016) :

<http://www.prnewswire.com/news-releases/alaska-airlines-leads-the-industry-in-safety-with-first-faa-approved-flight-simulator-featuring-a-full-stall-model-300263819.html>

<http://airsoc.com/articles/view/id/572c7e10313944610e8b4567/alaska-airlines-receives-faa-certification-for-full-stall-model-in-a-flight-simulator>

<http://www.king5.com/news/local/alaska-airlines-now-has-technology-to-teach-pilots-how-to-recover-from-stalls/178398976>

Qu'en est-il avec les avions **Airbus** ? Il existe dès l'origine un **problème de certification**, cause d'incidents et accidents. **Je le dénonce depuis trente ans**. On pourra relire à ce sujet quelques publications. Dans la première, ci-dessous, j'indique : « à la différence de Boeing qui teste toutes les formes de décrochage sur tous ses appareils (des vidéos très significatives existent à foison sur le Web, certaines étant présentées par des pilotes et ingénieurs de Boeing), Airbus n'a jamais procédé à un tel essai sur ses avions conçus depuis les années quatre-vingt. Jamais. Même après le crash de [...]. Même après d'autres crashes ayant pour cause [...]. Même après le crash du Rio-Paris ». Dans la troisième il est question de la FAA et de la certification du B787, dernière production de Boeing. On y trouve aussi des paramètres issus des enregistreurs de vol de l'AF447 Rio-Paris avec quelques explications. Trois PDF :

76 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/airbus-il-faut-faire-quelque-chose.pdf>

250 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/demandez-a-airbus-ou-a-hollande-norbert-jacquet-1-decembre-2015.pdf>

333 Ko : <http://franceleaks.com/hollande/airbus-nouveau-coup-dur-pour-la-france-norbert-jacquet-4-avril-2016.pdf>

### La solitude d'Airbus ne peut que se confirmer

Un projet sino-russe de long-courrier est à l'étude. Verra-t-il le jour ? Il est en tout état de cause certain que dans cette région du globe va se développer la concurrence à Airbus et à Boeing en moyen-courrier et en long-courrier. Avec deux pilotes dans le cockpit, un seul pilote ou aucun ? Le zéro pilote, on peut oublier. Un seul pilote, c'est exclu après le crash de Germanwings. Ce sera donc à deux pilotes.

Question induite : manches classiques comme Boeing et Mitsubishi ou minimanches couplés et à retour d'effort, comme cela se fait déjà, par exemple avec l'Irkut MC21 russe ? Quels que soient les choix des divers avionneurs, il est évident que personne n'optera pour la solution Airbus. Le constructeur européen se retrouve donc tout seul avec sa technologie bancaire et accidentogène.

./...

## LE « BIG BANG »

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 1ER MAI 2016)

L'EASA va révolutionner l'aviation. Un « *big bang* » à la lecture d'un article d'[aerobuzz.fr](http://www.aerobuzz.fr) du 18 avril 2016 :

<http://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/article/entrainement-des-pilotes-l-easa>

Il faut lire cet article avec *in fine* l'exposé des neuf points de la révolution. Mais... heu... et bien, en fait, il en a toujours été ainsi depuis que l'aviation existe (le pilote automatique a été expérimenté avant la Première Guerre mondiale et il est devenu opérationnel au cours des années vingt). Ces neuf points ont toujours été le b.a.-ba des pilotes. C'est ce qu'on leur a toujours seriné pendant la formation théorique, puis la pratique. Ce sont les points prioritaires qu'on surveille à l'occasion des contrôles et des entraînements en cours de carrière. Ah bon... Mais... Alors... ?

Mais Airbus avait voulu changer tout cela dans les années quatre-vingt avec sa nouvelle technologie « toutotomatik » (voir page 8 de ce PDF). On a même vu quelques brillants commentateurs des médias écrire ensuite « *L'équipage pourrait être composé d'un pilote et d'un chien. Le pilote pour nourrir le chien. Le chien pour mordre le pilote si celui-ci veut toucher à quelque chose.* »

Ainsi, ce big bang annoncé par l'EASA n'est que celui de l'officialisation du demi-tour d'Airbus. C'est celui de l'aveu de l'échec d'Airbus, de la France et de l'Europe dans leurs choix. C'est celui de la reconnaissance des erreurs du constructeur toulousain et des institutions françaises et européennes.

C'est donc du même coup un big bang à la rubrique « tout me donne raison sur tout dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années ». Pour autant les problèmes ne sont pas réglés. En effet, les Airbus conçus et produits depuis trente ans... ne permettent pas de mettre en œuvre ce que l'EASA et Airbus préconisent avec leur superbe big bang du retour à la case départ. Les Airbus resteront d'une complexité effrayante en situation dégradée avec le pire : des cas de conflits entre le pilote et les systèmes défaillants, les systèmes défaillants gardant la main sans que les pilotes puissent s'y opposer ! Rantanplan va continuer à faire des siennes. Avec des bains de sang inutiles à répétition et des familles de victimes qu'on détruira avec méthode pour cacher la vérité. Sans oublier les pressions pour neutraliser les gêneurs, avec chasse à l'homme et enfermement si nécessaire.

Justement, où en est-on dans l'enquête sur l'AF447 ?

./...

## L'ECHEC DES DRONES... ET LA SUITE AUX ETATS-UNIS

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 24 JANVIER 2016)

A la rubrique « tout me donne raison » on peut ajouter le choix des militaires pour l'achat de drones, domaine où la France et l'Europe ont une quinzaine d'années de retard (ils se fournissent chez les Américains). La DGA a choisi le futur Patroller de Safran. A lire dans un article de *boursier.com* qui reprend Reuters :

<http://www.boursier.com/actualites/reuters/le-drone-tactique-de-safran-prefere-a-celui-de-thales-185434.html?fil4>

Et Airbus Group (ex-EADS, European Aeronautic **Defence** and Space company), champion autoproclamé de l'avion sans pilote ? Airbus est inexistant !

Chez Airbus, ils croient encore qu'il vont réussir l'avion de ligne sans pilote, avec les passagers dans le rôle des cobayes, pour transférer ensuite la technologie dans le domaine militaire. C'est stupide et criminel.

Il est depuis quelque temps incontestable qu'Airbus est dans une impasse technologique. Ce simple constat impose une décision. Poursuivre dans la même voie ou bien admettre qu'il est nécessaire de corriger la trajectoire. Au prix d'un gros coup de marche arrière si nécessaire. Après des dizaines de petites reculades.

### L'évolution aux Etats-Unis

En effet, il apparaît maintenant qu'à la suite d'un audit, l'US Department of Transportation (ministère des Transports des Etats-Unis) a la gentillesse, après quelques critiques visant la FAA (administration fédérale de l'aviation civile), de mettre sur la table ce qui sera exigé prochainement (1).

Qui peut encore contester le fait que tout me donne raison sur tout dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années ? Qui peut encore contester le fait qu'au vu de ce rapport du DoT (1) il va falloir continuer à me donner encore plus raison ? Doit-on attendre un nouveau crash inutile ?

### Que font les pouvoirs publics ?

Si Airbus vendait de l'amiante ou des poches de produit sanguin pour transfusion et non des avions, que feraient ses dirigeants ? Peut-on imaginer les entendre dire autre chose que « notre produit est bon, on en vend, c'est très bien, il faut continuer » ? N'appartient-il pas aux pouvoirs publics de contrôler tout cela ? Surtout quand il est de plus en plus évident que le mur est devant !

Et des magistrats hors-la-loi, « *voyous* » (comme dirait Valls), faussaires, escrocs, continuent dans l'enquête sur l'AF447 Rio-Paris à s'enfermer dans une caricature d'affaire Dreyfus pour enfoncer l'équipage décédé. Et ils continuent à me pourchasser pour me jeter en prison.

(1) Rapport d'audit sur le site du gouvernement US (PDF, 356 Ko) :

[https://www.oig.dot.gov/sites/default/files/FAA%20Flight%20Decek%20Automation\\_Final%20Report%5E1-7-16.pdf](https://www.oig.dot.gov/sites/default/files/FAA%20Flight%20Decek%20Automation_Final%20Report%5E1-7-16.pdf)

( page de présentation: <https://www.oig.dot.gov/library-item/32899> )

./...

## BOEING, LA FAA : QUELQUES ELEMENTS DE REFLEXION

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 25 DECEMBRE 2015)

Il faut lire ce qu'il se passe aux Etats-Unis avec Boeing et la FAA. On en parle un peu partout dans le monde, y compris dans les pays francophones, sauf en France, où c'est le silence. Par exemple en Suisse, la Tribune de Genève : « *Normes de Sécurité, Boeing épinglé par les autorités américaines* » :

<http://www.tdg.ch/economie/entreprises/boeing-epingle-autorites-americaines/story/13466303>

Il convient de lire l'intégralité de l'article (on trouve plus détaillé en anglais, mais peu importe). Cela ne devrait-il pas donner à réfléchir quand on voit ce qu'il se passe avec Airbus en France et en Europe ?

En suivant en cascade les documents que j'ai diffusés et mis en ligne au cours de ces derniers mois et de ces dernières années, on trouvera les choix des autres avionneurs et un bilan des plus grosses erreurs d'Airbus, de la France et de l'Europe. On retrouve l'historique des principaux événements depuis les années quatre-vingt. On trouve également les documents qui montrent que l'exécutif actuel, jusqu'au sommet de l'Etat, est parfaitement informé de tout, y compris le fait que des magistrats violent les lois.

Il est temps de voir enfin plus loin que le bout de son nez. Il est temps de **s'interroger sur ce que seront les avions de ligne des divers constructeurs dans dix à quinze ans**. Airbus ne va-t-il pas se sentir bien seul avec ses minimanches Nintendo non couplés et sans retour d'effort, ses manettes de poussée à crans fixes et tous ses logiciels des systèmes vitaux d'une complexité aussi inutile qu'accidentogène parce qu'ingérables en situation difficile et qui peuvent en outre prendre parfois la maîtrise totale de l'avion sans que les pilotes puissent s'y opposer ? Jusqu'au crash. Habsheim, Bangalore,... Toulouse,... Perpignan, AF447, QZ8501... Il y a **des décisions à prendre et à assumer !**

Si Airbus et les autorités devaient continuer à refuser d'admettre la nécessité de corriger le tir chez Airbus, le résultat est connu : **dans dix à quinze ans les Airbus auront deux fois plus d'accidents** que les autres avions. On pourra dire ce qu'on voudra des causes des accidents (la faute du pilote, la faute du pilote, la faute du pilote...), cela ne changera rien au résultat et les passagers comme les compagnies aériennes ne s'intéresseront qu'au résultat pour en tirer les conséquences : **toutes choses étant égales par ailleurs, mieux vaut éviter Airbus.**

En attendant, des vies humaines sont en jeu. Vivement le prochain crash inutile, « stupide » qui aurait dû être évité ?!

Un peu plus : <http://norbert-jacquet.jacno.com> (site principal : <http://jacno.com>)

Pour faire toucher du doigt l'impasse dans laquelle se trouve Airbus, conséquence des choix des années quatre-vingt et de l'entêtement à avoir tenté de poursuivre dans la même voie, je présente en page 8 de ce PDF un petit rappel de ces années avec quelques observations.

./...

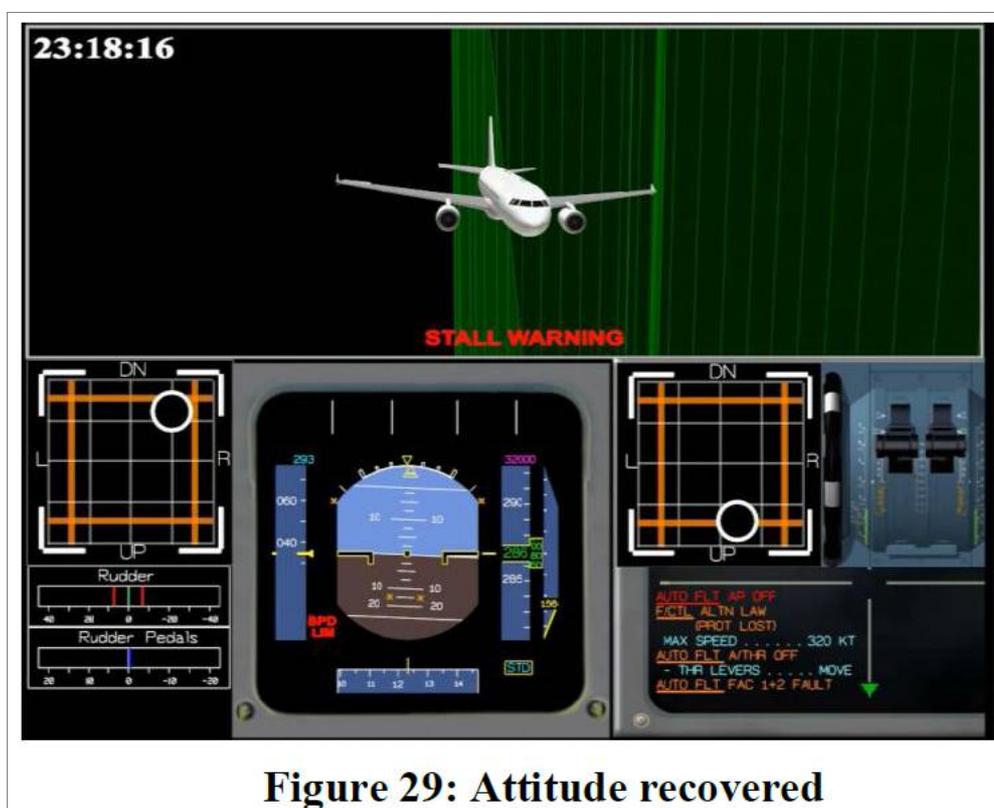
## UNE ERREUR DE CONCEPTION QUI SAUTE AUX YEUX

(REPRISE D'UNE DIFFUSION DU 4 DECEMBRE 2015)

28 décembre 2014 : crash de l'Airbus A 320 d'AirAsia, vol QZ8501.

Encore une tragédie à ajouter à la collection « si on m'avait écouté, elle ne se serait pas produite ». En effet, les enquêteurs indonésiens viennent de me donner raison avec éclat. Il demandent à Airbus de modifier la conception de ses avions pour supprimer un défaut majeur que je dénonce depuis trente ans.

Dans le rapport rendu le 1er décembre 2015 en Indonésie on trouve en page 51 (53 pour la pagination PDF) des courbes intéressantes sur les minimanches (« STKPF » et « STKPC »), mais je veux faire simple et je me contente de l'image figurant en page 59 (61 pour la pagination PDF). Elle est reproduite ci-dessous.



**Figure 29: Attitude recovered**

A gauche, le commandant a le manche en butée à piquer. A droite, le copilote... exactement le contraire.

Imaginez une voiture... ou plutôt non, certains aigris bilieux aimant bien comparer les pilotes de ligne à des chauffeurs d'autobus, imaginez plutôt un autobus ou un autocar avec deux conducteurs et deux volants indépendants... Déjà, vous commencez à comprendre qu'il pourrait y avoir des problèmes.

Ce n'est pas tout. Imaginez que les deux volants soient remplacés par des mini-volants (ou des minimanches) latéraux, indépendants, sans retour d'effort (des boîtes à ressort), invisibles d'un conducteur à l'autre ?

. / ...

Voilà. Vous avez compris comment fonctionne un Airbus et pourquoi Boeing et les Américains puis Mitsubishi et les Japonais m'ont donné raison en conservant les manches classiques (colonne et volant) et pourquoi d'autres avionneurs adoptent les minimanches **couplés** et à retour d'effort (ce qui m'apparaît toutefois rester une source de problèmes pour deux raisons : les manches restent hors du champ de vision des pilotes et le système de couplage électromécanique n'est pas simple... mais l'avenir dira !).

Tout cela n'empêche pas Airbus, soutenu par tout l'exécutif jusqu'au sommet de l'Etat, de persister dans son erreur des minimanches latéraux non couplés, sans retour d'effort, invisibles d'un pilote à l'autre, avec de surcroît des logiciels « usine à gaz » pour gérer tout cela en aval du cockpit vers les gouvernes. Des logiciels intellectuellement ingérables par l'équipage en situation difficile. Pire : des logiciels conçus pour s'opposer aux actions des pilotes... même quand ils (les logiciels) reçoivent des fausses informations en provenance des diverses sondes et autres systèmes de l'avion et qu'ils envoient des ordres aberrants aux gouvernes !

### Mais...

L'agence de presse Bloomberg, spécialisée dans l'économie, indique « *"What the captain was doing wasn't in line with the co-pilot" head investigator Nurcahyo Utomo told reporters in Jakarta. "The captain pulled while the co-pilot pushed so the recovery wasn't effective."* » Et aussi : « **As a result of the pilots' actions, the committee said it's recommending plane maker Airbus Group SE to have connected cockpit control sticks similar to those in rival Boeing Co. planes.** ». Article Bloomberg :

<http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-12-01/airasia-flight-8501-found-to-have-crashed-on-rudder-fault-crew>

### La France a tout faux sur tout et j'ai raison sur tout

Ainsi ce crash est une nouvelle répétition, au millimètre près, de ce que je dénonce depuis les années quatre-vingt, quelle que soit la cause de départ, qui peut présenter des différences d'un cas à l'autre. Lisez ou relisez mon livre paru au début septembre 1994, qui se conclut avec le crash de Toulouse survenu deux mois plus tôt, le 30 juin 1994. Tous est très exactement annoncé dans ce livre et sa conclusion. Au millimètre près. Ce livre est téléchargeable gratuitement depuis une page de mon site Web : <http://jacno.com/an01.htm>

## LES MINIMANCHES NINTENDO

(PAGE DU 1ER MAI 2015 : « QUE VONT FAIRE AIRBUS ET LA FRANCE ? »)



Airbus va se retrouver tout seul avec sa technologie bancale. Il suffit de voir les évolutions partout dans le monde, par exemple avec la dernière production de l'aviation de ligne, l'Irkut MC21 russe qui ambitionne de concurrencer les Boeing 737 et Airbus A320 :

- octobre 2014 : <http://aviationweek.com/nbaa2014/pilot-s-viewpoint-need-upgrade-active-sidesticks>
- janvier 2015 : <http://aviationweek.com/technology/active-sidestick-controls-make-commercial-debut>
- avril 2015 : <https://www.flightglobal.com/news/articles/mc-21-ushers-active-sidesticks-into-commercial-aircr-411455/>
- 1er mai 2015 : <http://norbert-jacquet.jacno.com/que-vont-faire-airbus-et-la-france/>

./...

## LES ANNEES QUATRE-VINGT

L'Expansion / L'Express a publié le 20 juin 2015 un article de Gil Roy qui mérite attention (1). Oublions pour le moment son titre « *Sécurité aérienne : retour à la réalité pour les pilotes* » et attachons-nous à son contenu. L'intertitre « *Redonner aux navigants le sens de l'air* » résume bien celui-ci.



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

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

Le même Ziegler et quelques autres déclaraient à l'époque que l'avion de ligne automatique arriverait dans les dix ans.

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

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



Le curieux titre de l'article de l'« éminent spécialiste » Gil Roy (2), qui **tente de déporter les responsabilités**, ne changera rien aux faits. Mais la France entend manifestement rester le pays le plus obtus de la planète. Quand on voit ce qu'il se passe dans l'enquête sur l'AF447 !

(1) [http://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/securite-aerienne-retour-a-la-realite-pour-les-pilotes\\_1687323.html](http://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/securite-aerienne-retour-a-la-realite-pour-les-pilotes_1687323.html)

(2) Gil Roy : <http://www.aerobuzz.fr/auteur/gil-roy>

## LE CRASH DE HABSHEIM

(pages 9 à 12 de ce PDF)

Le 26 juin 1988 survenait le crash de l'Airbus A320 à Habsheim. Trois morts, une cinquantaine de blessés. Marie-Christine Marchioni, juge d'instruction, a été chargée du dossier. Après un an d'enquête, elle a compris que les experts judiciaires lui cachaient la vérité. Des vérités vraiment pas bonnes à dire. D'autres aussi ont compris... qu'elle avait compris ! La juge Marchioni a donc été dessaisie pour des motifs qui ne tiennent pas en droit. Ils sont même farfelus. Le dossier a été confié au juge François Guichard, pilier du Syndicat de la magistrature. Ce magistrat savait parfaitement à quoi s'en tenir.

En mai 1992 une grève a eu lieu pour me soutenir. Le juge Guichard le savait bien. On trouve les articles de presse, les documents sur la grève et les vidéos des émissions de télévision dans un PDF (1,32 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-et-greve-des-pilotes-pour-me-soutenir-norbert-jacquet-3-juin-2016.pdf>

Les DNA 13 octobre 1992

d'experts ensuite.

**Certains — et notamment l'ancien pilote Norbert Jacquet — ne sont pas convaincus de votre indépendance.**

Libre à lui de penser cela. Quand on dit qu'un juge n'est pas indépendant, de fait on dit qu'il est malhonnête. Parce qu'on sous-entend qu'il est susceptible de subir certaines pressions et d'y céder. Ce qui est dur dans une affaire comme celle-là, c'est que la justice se heurte à un scepticisme général. C'est dur quand on se démène dans une enquête et que le discours dominant autour de vous ressemble à ceci : « Tu es un garçon honnête, mais il y a tellement d'intérêts en jeu qu'on ne connaîtra jamais la vérité... ». C'est le cas aussi pour Habsheim. Si je conclus qu'il n'y a pas eu manipulation des boîtes noires, on dira que je suis vendu.

Ce genre de situation est un peu déprimant. Mais dans un second temps, on se dit qu'il faut partir en guerre contre ce scepticisme général, démontrer tout ce qu'on peut apprendre de la vérité.

**Le besoin de savoir, la curiosité, au départ, ne sont-ils pas aussi des moteurs pour le juge ?**

D'abord, c'est le fait de voir

### EXTRAIT DE PRESSE CI-CONTRE

Le juge Guichard s'est même exprimé à mon sujet comme le montre l'extrait ci-contre d'une longue interview publiée par les Dernières Nouvelles d'Alsace le 13 octobre 1992 (pour plus de détails on peut se reporter aux pages 153 et 154 de mon livre publié en 1994, téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>).

. / ...

. / ...

## LE PROCES MERMAZ ET LES CONCLUSIONS QUI EN DECOULENT

Guichard était également parfaitement informé de l'issue du procès que le ministre Mermaz avait engagé contre moi. Mermaz a lamentablement capitulé en septembre 1994, alors que **j'ai toujours maintenu qu'il a participé aux opérations de falsifications**. Et ensuite Mermaz s'est bien « écrasé ». A ce sujet on trouve des articles de presse, la décision de justice et plusieurs lettres d'ex-ministres dans un PDF (651 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/montebourg-hollande-crashs-aeriens-vie-humaine-norbert-jacquet-22-aout-2016.pdf>

Le juge Guichard a lu mon livre publié en septembre 1994 (<http://jacno.com/an01.htm>). Il a en effet engagé un procès en diffamation contre moi en 1994, visant des passages du livre... alors qu'il savait pourtant que le faussaire Mermaz venait de capituler. Mermaz a participé aux falsifications.

## DEUX PAGES SUIVANTES : DEUX ARTICLES DE PRESSE

### **LES FAUSSES LICENCES DE PILOTE DE LIGNE**

#### Deux articles de presse qui suffisent pour comprendre

Dans les deux pages suivantes on trouve deux articles de presse de **février** 1996 qui en disent long. A eux seuls ils sont suffisants pour tout comprendre.

Au moment de la publication de ces articles l'instruction judiciaire sur le crash de Habsheim n'était pas close. En effet, l'avis de fin d'informer a été délivré aux parties par le juge Guichard en **mars** 1996 et l'ordonnance de clôture avec renvoi devant le tribunal correctionnel a été prise par le juge Guichard en **juin** 1996.

J'ai envoyé ces articles dès leur parution, l'un puis l'autre, avec quelques commentaires, au juge Guichard et à René Pech, procureur de Colmar. Ces magistrats ont regardé au plafond et fait semblant de ne rien voir. J'ai par la suite continué à diffuser ces articles. Sans effet.

Après les législatives anticipées de 1997 et la nomination de Jospin comme Premier ministre, j'ai envoyé ces articles avec quelques commentaires à Matignon et dans les ministères intéressés (Justice avec Guigou et Transports avec Gayssot). On m'a jeté en prison à la suite d'une dénonciation mensongère émanant du juge Guichard, d'un bâtonnier et d'Airbus. Six mois de détention provisoire (quatre mois maximum prévus par le code de procédure pénale, plus deux mois supplémentaires exceptionnels) sans aucun acte d'instruction. Dans le seul but de me détruire.

Comme ce ne fut pas suffisant, la justice m'a ensuite envoyé directement de la prison en unité psychiatrique pour malades difficiles où les conditions de vie répondent à la définition de la torture (violence au quotidien, excréments sur le visage etc.).

NB : je ne suis d'aucune manière à l'origine de des deux articles de Minute. Je les ai découverts à leur parution.

.J...

## Le faux : une spécialité de l'aérien français

Voir précisions page précédente. Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. C'est moi qu'on a fini par jeter 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 public n'existait pas).

« Minute » du 21 février 1996 (article publié en Une)

# Le Scandale de l'Airbus D'Habsheim

## Un nouveau mystère !

**M**ichel Asseline, aux commandes le 26 juin 1988 de l'Airbus A 320 qui s'écrasait à Habsheim, faisant trois morts, aurait-il été victime de la part des autorités d'une tentative de corruption, pour assumer seul toutes les responsabilités et blanchir l'avion ? Une vraie fausse licence semble le prouver !

Rappel des faits : trois mois après l'accident, alors que l'enquête judiciaire débute, la commission de discipline de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) retire à Michel Asseline sa licence pour une durée de huit ans, sanction confirmée le 29 septembre 1988 par le ministre des Transports Michel Delebarre. Asseline doit donc remettre sa licence aux autorités. Par la force des choses, il en est dispensé : sa licence a en effet brûlé dans l'accident... ce qui est confirmé dans un courrier adressé par Claude Frantzen, membre de la DGAC, à la Federal Aviation Administration américaine, s'interrogeant sur la situation juridique de l'intéressé : « La licence de monsieur Asseline ayant brûlé dans l'accident, de ce fait il n'était de toute façon plus en possession de celle-ci. »



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



Or c'est faux, Asseline était en possession d'un duplicata de cette licence, avec tous les tampons nécessaires, datée du 25 mai 1988, un mois avant l'accident, donc antidatée ! A quoi pouvait lui servir ce morceau de papier officiel ? A se recaser plus facilement à l'étranger...

française qui, en octobre 1988, m'a remis cette vraie fausse licence. Ça reflétait apparemment la volonté du gouvernement français de me faciliter la tâche dans un éventuel reclassement à l'étranger.

Mais c'était sans doute un piège pour me faire accuser de faux et d'usage de faux. Je ne me suis jamais servi de ce duplicata... La balle est désormais dans le camp de la DGAC. □

### Pas claire, l'aviation civile !

Est-ce la DGAC qui se serait prêtée à ce jeu ou Asseline qui serait un faussaire ? Joint au téléphone, ce dernier nous a donné sa version des faits : « C'est un haut fonctionnaire de l'aviation civile

Quand Maurice PAPON utilise le passeport d'un ami, GUIGOU intervient publiquement. Pour de fausses licences de pilote de ligne... aucune réponse.

Quand un passager trisomique ou obèse a un problème d'embarquement, GAYSSOT intervient publiquement (en plein mois d'août, depuis Béziers où il est en vacances). Pour de fausses licences de pilote de ligne... silence.

(J'attends toujours une réponse du gouvernement sur ces faux.)

./...

« Minute » du 28 février 1996

## SCANDALE DE L'AIRBUS D'HABSHEIM (SUITE)

# Une seconde vraie fausse licence !

« **M**inute » révélait la semaine dernière que le commandant de bord Michel Asseline (suspendu le 29 septembre 1988 pour une durée de huit ans par le ministre des Transports Michel Delebarre suite à la catastrophe de Habsheim) avait bénéficié, à l'insu ou avec la complicité de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), d'un vrai faux duplicata de sa licence, antidaté du 25 mai 1988, pour lui permettre de se recaser à l'étranger... Or il existe un second vrai faux duplicata, également antidaté du 25 mai 1988 !

Pourquoi cette multiplication de duplicatas ? Tout simplement parce que les faussaires semblent s'être emmêlés les pinceaux. Le faux que nous publions aujourd'hui porte en effet la signature de Bernard Palayret... Or c'est ce même Bernard Palayret

Deux vraies fausses licences pour le prix d'une ! Le duplicata signé par Bernard Palayret, un haut fonctionnaire de l'aviation civile, aurait dû en effet être détruit...

Document de l'aviation civile

NOM (N) : ASSELINE  
Prénoms (P) : Michel  
Date de naissance (N) : 05-05-1944  
Lieu de naissance (L) : Paris 15<sup>e</sup>  
Nationalité (N) : Française  
Date de validité (D) : 25-05-1988

Document de l'aviation civile

NOM (N) : ASSELINE  
Prénoms (P) : Michel  
Date de naissance (N) : 05-05-1944  
Lieu de naissance (L) : Paris 15<sup>e</sup>  
Nationalité (N) : Française  
Date de validité (D) : 25-06-89

Décreté à Paris le (D) 25-06-89  
Signature de l'autorité compétente le (S) 25-06-89  
Pour le Ministre  
et par délégation  
Bernard Palayret, Directeur Général de l'Aviation Civile  
B. PALAYRET

Document de l'aviation civile

NOM (N) : ASSELINE  
Prénoms (P) : Michel  
Date de naissance (N) : 05-05-1944  
Lieu de naissance (L) : Paris 15<sup>e</sup>  
Nationalité (N) : Française  
Date de validité (D) : 26-06-89

Décreté à Paris le (D) 26-06-89  
Signature de l'autorité compétente le (S) 26-06-89  
Pour le Ministre  
et par délégation  
Bernard Palayret, Directeur Général de l'Aviation Civile  
Bernard Palayret

qui, le 29 septembre 1988, avait signifié sa mise à pied à Michel Asseline. Que le nom de la même personne apparaisse à la fois sur la lettre de sanction et sur la vraie fausse licence était vraiment trop gros...

D'où la nécessité d'un

second faux, c'est ce qu'explique Michel Asseline : « Trouvant sans doute la signature du haut fonctionnaire [Palayret, NDLR] trop voyante, car cette même signature était déjà apposée au bas du document me communiquant la décision du ministre de suspendre mes licences professionnelles, un fonctionnaire, que j'appellerai M. X, me demandait par téléphone de détruire la première vraie fausse licence et m'en remettait une nouvelle, toujours duplicata daté du 25 mai 1988, mais avec une autre signature et une autre photographie. »

Sur ordre de qui ? « Il est invraisemblable que M. X ait risqué la cour d'assises pour complicité d'établissement de faux en écriture publique. Il était certainement couvert à l'échelon supérieur et pour moi cette "faveur" sentait très mauvais. Je décidais

donc de ne pas détruire la première et me retrouvais en possession de deux vraies fausses licences, dont je ne me suis jamais servi, ne désirant pas être accusé de faux en écritures publiques, ce qui était peut-être d'ailleurs le but final des personnages ayant couvert M. X ! »

Et, depuis huit ans, Michel Asseline attend qu'on lui restitue sa vraie licence. Le nouveau ministre des Transports de Bernard Pons, à qui il a demandé à bénéficier de l'amnistie présidentielle, lui a répondu qu'il n'en était pas question tant que l'affaire du crash de Habsheim n'aurait pas été jugée par la justice. Ce qui, bien que l'accident remonte au 26 juin 1988, ne semble pas être pour demain... Il y a des affaires que l'Etat a intérêt à étouffer.

O.F.

### NOTA BENE

Ce qu'on trouve sur le Web peut disparaître. N'hésitez donc pas à télécharger / sauvegarder tous les PDF successifs que vous découvrirez. De nombreuses vidéos sont également téléchargeables. N'hésitez pas à faire circuler tout cela. Vous œuvrerez ainsi, et c'est le **seul objectif poursuivi**, dans l'intérêt des familles de victimes et dans celui de la sécurité aérienne... et aussi, c'est indispensable, pour **protéger ceux qui agissent dans ce sens**. S'il arrive à des membres de votre famille ou à vous-même de prendre l'avion...

\* \* \*