



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

FELICITATIONS, NORBERT !

Le présent PDF est constitué de deux extraits d'un autre fichier au format PDF, disponible en ligne, datant du 17 février 2017 (213 pages - 11,1 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/hollande-et-la-securite-aerienne-v3-norbert-jacquet-17-fevrier-2017.pdf>

Dans ce qui suit, la numérotation entre parenthèses des pages correspond à celle du fichier d'origine.

Pages 1 à 9 du présent PDF : merci pour les soutiens et les hommages.

Pages 10 à 20 du présent PDF : deux livres sur la sécurité aérienne :

- **pages 10 à 16** : concerne le livre paru en mars 2006 de François Nénin, journaliste d'investigation, et Henri Marnet-Cornus, ancien pilote de chasse et ancien pilote d'Airbus A340,
- **pages 17 à 20** : extraits du livre de Florence de Changy, paru en mars 2016.

Page 21 du présent PDF : des suppléments concernant du récent.

MERCI POUR LES SOUTIENS ET LES HOMMAGES

En pages 1 à 9 figurent des documents présentés par ordre inversement chronologique.

Quelques personnes impliquées à divers titres me soutiennent et me rendent hommage. Parfois en des termes très élogieux.

Gérard Arnoux, qui me connaît bien et sait ce que je subis, et tous ceux dont les témoignages figurent ci-après, eux aussi parfaitement informés, conservent le silence à mon sujet auprès des tiers, notamment du côté de la justice et des médias. Pourquoi ? Si ces gens-là avaient parlé, la vérité sur certains crashes ne serait plus cachée et la sécurité aérienne y gagnerait. Des accidents auraient été évités. Ont-ils peur ?

. / ...

Parmi ces témoignages, il convient de retenir plus spécialement celui de **Maarten Van Sluys**, directeur de l'association brésilienne **AFVV447** des familles de victimes du crash de l'AF447 Rio-Paris et membre très actif de l'association allemande **HIOP** des familles de victimes. Maarten Van Sluys est en relation permanente avec **Gérard Arnoux**, qu'il présente régulièrement comme son ami, par exemple le 29 mars 2015 (« *meu amigo* ») sur le compte Facebook des victimes brésiliennes du crash du Rio-Paris (ceci ne signifie pas que je fais miennes les thèses d'Arnoux sur le crash de la Germanwings, je n'ai pas assez d'éléments en main pour juger) :

Familiares e amigos das 228 vitim...
Membre ▾

Discussion
Membres
Évènements
Photos
Fichiers



Maarten Van Sluys

14 h · Belo Horizonte

▼

As incoerencias da versão oficial da tragédia da Germanwings. O piloto em atividade da Air France e meu amigo Gerard Arnoux fala sobre o tema. Trata-se de mais do mesmo do BEA que existe tão somente para proteger os interesses da indústria aeronáutica francesa (leia-se : Airbus)

http://www.lavenir.net/cnt/DMF20150328_00624915



Crash de l'Airbus: des incohérences relevées dans la version officielle

Alors que l'enquête sur le crash de l'Airbus A320 se dirige désormais vers la personnalité d'Andreas Lubitz, un ancien commandant de bord a relevé...

LAVENIR.NET

J'aime
Commenter
Partager

INFO

MEM

+ A

Invit

DES

This

worl

F... A

CRÉ

Grâc

pouv

facile

votre

Cr

SUG

Maarten Van Sluys (voir présentation en page précédente). Je l'ai rencontré à deux reprises les 31 mai et 1er juin 2010 à l'occasion de son passage en France. Je présente quatre messages de Maarten Van Sluys, le plus intéressant étant celui du 25 janvier 2011 (page 5 du présent PDF), dans lequel il confirme qu'il m'a rencontré.

Message du 25 janvier 2014 de Maarten Van Sluys :



The screenshot shows a Yahoo! Mail interface. At the top, the inbox is titled 'Boîte de réception' and the sender is identified as 'Maarten Van Sluys a'. Below the header, there are navigation icons (back, forward, delete, etc.) and a 'Plus' dropdown menu. The main content of the message is a Facebook notification. It is dated 'jan 25 à 3h04 AM' and is addressed to 'À Norbert Jacquet'. The notification text reads: 'facebook', 'Maarten Van Sluys a publié sur votre journal', and '« Norbert, receive my special hugs for this occasion. All the best things to you my dear friend !!!! Regards »'. Below the notification, there is a prompt: 'Répondez à ce message pour commenter cette publication.' and a button labeled 'Afficher la publication'. At the bottom of the message, there is a footer: 'Ce message a été envoyé à norbertjacquet@yahoo.fr. Si vous ne souhaitez plus recevoir ces messages de la part de Facebook, veuillez vous désabonner. Facebook, Inc., Attention: Department 415, PO Box 10005, Palo Alto, CA 94303'.

./...

Message du 25 janvier 2013 de Maarten Van Sluys :

▼ **Maarten Van Sluys a publié sur votre journal** Ven, 25 jan. 2013 à 5:02

facebook

 **Maarten Van Sluys a publié sur votre journal**

« Norbert, receive my best wishes for your birthday ! Many thanks for all you 've been doing so far. We must be proud of people like you (very few today....) »

Répondez à ce message pour commenter cette publication.

[Afficher la publication](#)

Ce message a été envoyé à norbertjacquet@yahoo.fr. Si vous ne souhaitez plus recevoir ces messages de la part de Facebook, Inc., Attention: Department 415, PO Box 10005, Palo Alto, CA 94303, veuillez [vous désabonner](#).

Message du 25 janvier 2012 de Maarten Van Sluys :

nes, des lieux ou d'autres choses   **Norbert** [Accueil](#) [Ret](#)

 **Maarten Van Sluys** ► **Norbert Jacquet** ▼

25 janvier 2012 · Justinópolis, Minas Gerais, Brésil · 

Dear Norbert, all the best wishes for your birthday. I wish you always much positive energy, sense of freedom and peace. I indeed admire you as person who carries the ideal of justice and righteousness with you. Regards
!!!!

[Voir la traduction](#)

 **J'aime**  **Commenter**

Message du 25 janvier 2011 de Maarten Van Sluys :

Bonjour, norbertjacquet@yahoo.fr | Déconnecté | Déconnexion

Nouveautés Boîte de réception 2193 mails X Maarten Van Sluys vous X

Supprimer Répondre Faire suivre Spam Déplacer Imprimer Actions

Maarten Van Sluys vous a envoyé un message sur Facebook...

De : Facebook <fbmessage+z6tjoca6@facebookmail.com> [Ajouter dans les contacts](#)
 À : Norbert Jacquet <norbertjacquet@yahoo.fr>

facebook

[Maarten](#) vous a envoyé un message.

 **Maarten Van Sluys** 25 de janeiro de 2011 às 17:28
 Objet : Special Greetings to a Hero !

Dear Norbert, receive my personal greetings for your birthday. I have reading everything you wrote since I met you. Such a nice and sinceer person ! You deserve all the best. Your fight for freedom of expression and for the truth has led myself to the same way. As long as we have people like you on this earth THERE WILL BE A CHANCE.

Pour répondre à ce message, cliquez sur le lien suivant :
http://www.facebook.com/n/?inbox%2Freadmessage.php&t=1590896735779&mid=3a8a2f4g43b12c80G229773eG0&bcode=R8wZs&n_m=norbertjacquet%40yahoo.fr

Retrouvez des contacts de votre carnet d'adresses [Yahoo!](#) sur Facebook !

Le message a été envoyé à norbertjacquet@yahoo.fr. Si vous ne voulez plus recevoir ces courriers électroniques de Facebook à l'avenir, veuillez cliquer sur le lien ci-dessous pour vous désabonner. <http://www.facebook.com/o.php?k=521913&u=1135684736&mid=3a8a2f4g43b12c80G229773eG0> Facebook, Inc. P.O. Box 10005, Palo Alto, CA 94303

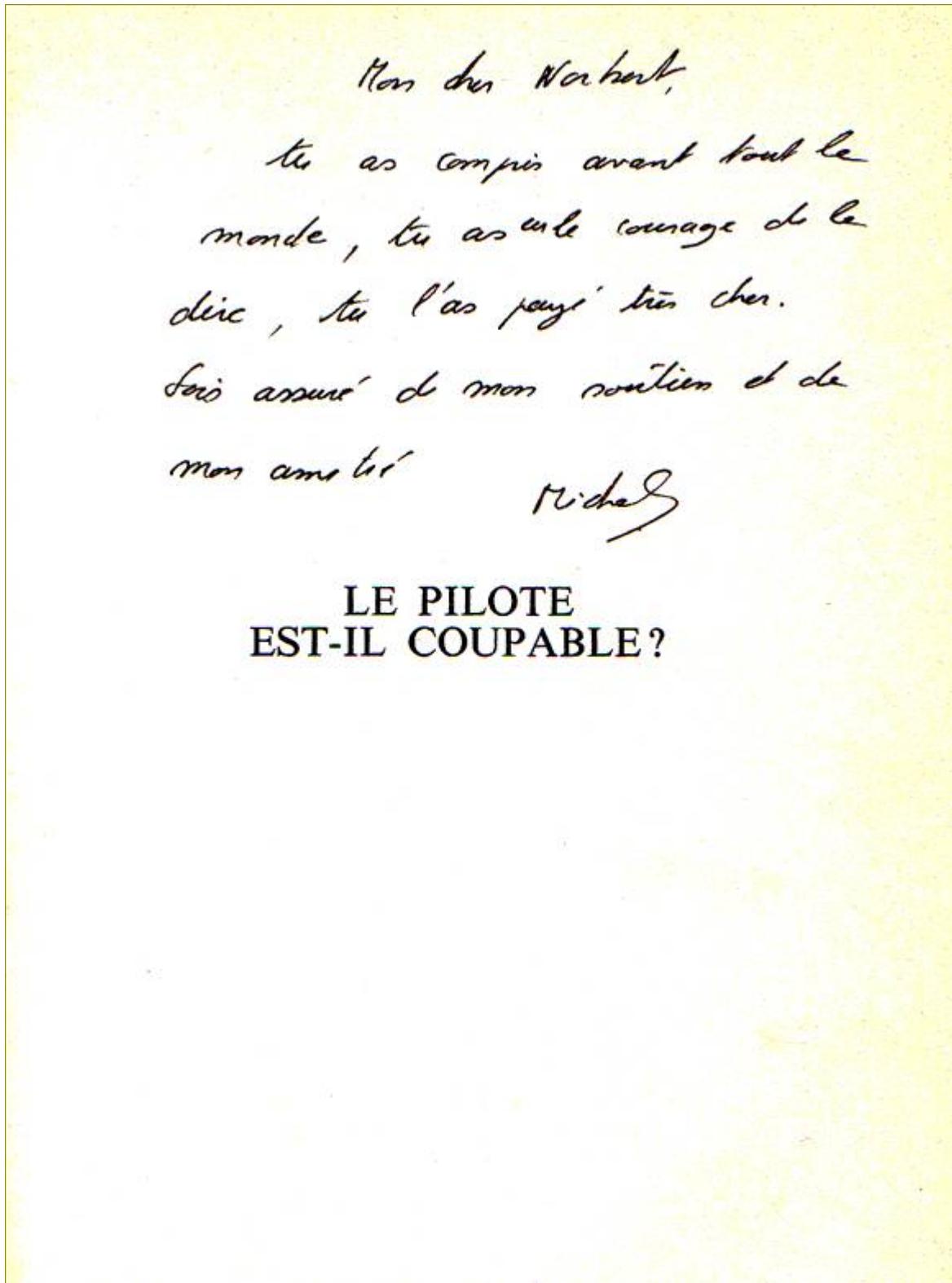
./...

François Nénin et Henri Marnet-Cornus, auteurs du livre **Le dossier noir du transport aérien** publié en mars 2006 (des précisions figurent en pages 10 à 14 du présent PDF). Dédicace de leur livre :

Cher Norbert,
Voici le dossier noir du
transport aérien ... celui
que tu as ouvert avec
beaucoup de courage en
1988 -
Nous sommes à tes côtés
François

Nous avons espéré te rendre
honneur. Ton courage nous
a soutenu ça sera
Bien amicalement,
Henri

Michel Asseline, auteur du livre **Le pilote est-il coupable ?** (octobre 1992). Dédicace de son livre :



**LE PILOTE
EST-IL COUPABLE ?**

Jean-François Gueullette, un ponte socialiste (conseiller du président Mitterrand au moment de la grève, pour me soutenir, les 27 et 28 mai 1992, avec préavis au ministre Jean-Louis Bianco :



J'atteste, Jean François GUEULLETTE, né le 14 août 1951, de nationalité française, et demeurant à Troyes Parlineaux (92130) A.III - 44, rue D'Evran, Secrétaire Général du Groupe Parlementaire Socialiste de l'Assemblée Nationale, -certific connuêtre .). Norbat Jacques depuis 1980.

J'atteste sur l'honneur de ses qualités de sincérité, d'honnêteté et de félicité

Cette attestation est destinée à être versée en justice, et je sais qu'un faux témoignage peut entraîner des sanctions pénales

Fait à Troyes Parlineaux, le 15 février 1987

Gueullette

Dominique Ruffieux, épouse de Jean-François Gueullette (voir page précédente) :



→ épouse GUEULLETTE

Je, soussignée, Dominique RUFFIEUX, née le 2 d'ombre
1948, de nationalité française, demeurant à ISSY LES MOULINEAUX
(92130) - Pièce n° 111- 44 rue d'Evran, employée d'un
cabinet de courtage d'assurances certifié connu Monsieur
Norbert JACQUET depuis l'année 1968.
Il fut le témoin de mon mariage le 20
février 1982.

J'atteste sur l'honneur de ses qualités de droiture,
d'honnêteté et de générosité ses communes.

Cette attestation est destinée à être versée en
justice et je sais qu'un faux témoignage peut entraîner
des sanctions pénales.

Fait à Issy les Moulinaux, le 15 février 1988

LIVRE : « TRANSPORT AÉRIEN : LE DOSSIER NOIR »

Notice distribuée en janvier et février 2006 à tous les libraires et aux médias. Extrait (marquage rouge) : « L'aviation civile est aussi une histoire d'omerta. Ceux qui parlent à découvert sont sacrifiés. Exemple en ce sens, l'incroyable histoire de Norbert Jacquet, cet ancien pilote d'Air France que l'on a fait passer pour dément au nom de la raison économique. Après l'accident de Habsheim en 1988, il avait dénoncé les graves carences techniques des Airbus en pleine guerre commerciale contre Boeing. 16 ans après, il est devenu... clochard. »

Y a-t-il un pilote dans l'avion ?

TRANSPORT AÉRIEN : LE DOSSIER NOIR

Genre: **document**
Parution: **9 mars 2006**
Format: **150 x 230**
Pagination: **300**
CLIL: **2341 (01)**
ISBN: **2-35076-017-0**
EAN: **9782350760179**
Prix public: **19 €**

le contenu du livre

Statistiques à l'appui, l'avion est couramment présenté comme le moyen de transport le plus sûr au monde.

Après le dernier été « pourri », qui a connu 7 crashes et plus de 500 morts, des compagnies comme la West Caribbean, prises dans une logique commerciale de rentabilité obsessionnelle ont démontré qu'elles pouvaient faire passer les préoccupations liées à la sécurité des passagers après celles du profit ; et ce avec la complicité objective des pouvoirs publics censés encadrer le transport aérien.

Pressions et menaces sur les pilotes, maintenance négligée, crashes évités de justesse, contrôles quasi inexistantes, détournements de fonds, affairistes à la tête des compagnies, licences de complaisance et affrètements douteux : à l'instar de la marine marchande, les ingrédients sont plus que jamais réunis pour que se produisent de nouvelles catastrophes.

Les auteurs ont enquêté pendant plus de 10 mois pour mettre au jour cette réalité du transport aérien. Ils ont rencontré beaucoup de témoins et récupéré des documents techniques, des compte rendus. Ce travail sans concession met en cause des compagnies étrangères mais aussi des compagnies françaises. L'insécurité aérienne n'est en effet pas seulement le fait des compagnies basées dans des pays du Tiers-monde. La « grande maison » Air France, elle-même, n'est sans doute pas irréprochable. Des pilotes révèlent, documents à l'appui, des pratiques contraires aux règlements de sécurité.

L'aviation civile est aussi une histoire d'omerta. Ceux qui parlent à découvert sont sacrifiés. Exemple en ce sens, l'incroyable histoire de Norbert Jacquet, cet ancien pilote d'Air France que l'on a fait passer pour dément au nom de la raison économique. Après l'accident d'Habsheim en 1988, il avait dénoncé les graves carences techniques des Airbus en pleine guerre commerciale contre Boeing. 16 ans après, il est devenu... clochard. Ce livre explore enfin les différents facteurs qui peuvent conduire au crash.

Au concept de « chaîne de l'erreur », il substitue celui de « chaîne des responsabilités ».

À la fin de l'ouvrage, un chapitre particulier sous forme d'entretiens et de récit passionnant, nous livre le « retour d'expérience » de l'un des coauteurs, pilote pendant 35 ans.

les auteurs

Henri Marnet-Cornus

57 ans, est un ancien commandant de bord d'EAS, d'AOM et d'Air Lib. Il a démarré sa carrière en tant que pilote de chasse en 1969. Il est aujourd'hui président de l'association de sécurité aérienne Safety First et directeur du Planetarium d'Aix-en-Provence. Pour avoir dénoncé de graves manquements à la sécurité des vols d'Air Lib, il a été licencié pour faute grave, licenciement jugé par la suite sans cause réelle et sérieuse.

François Nénin

36 ans, est diplômé de l'École Supérieure de Journalisme. Aujourd'hui journaliste indépendant, il a été pendant plusieurs années chef de rubrique « Transports et Tourisme » à 60 Millions de Consommateurs. Il s'est spécialisé sur la sécurité aérienne et a notamment révélé le scandale Air Lib : les passagers ont été mis en danger par cette compagnie qui n'entretenait plus les avions.



François Nénin
Henri Marnet-Cornus

privé

le plan média

- Bonnes feuilles dans un hebdo.
- Invitations chez Fogiel ou Ardisson.
- Nombreuses invitations radio.

les arguments

- 1 Pourquoi y a-t-il de plus en plus de crashes ?
- 2 Qui sont vraiment les « compagnies poubelles » ?
- 3 La France est-elle « protégée » ?
- 4 Comment améliorer la sécurité aérienne ?

privé

Quatrième et première de couverture du livre sorti dans les premiers jours de mars 2006

Marquage rouge : « Quant à ceux qui décident de rompre la loi du silence, leur vie est brisée, comme ce pilote d'Air France devenu clochard après avoir fait des révélations sur les accidents des Airbus ».

Dans le livre, la moitié d'un chapitre est consacré à mon affaire.

Détachez vos ceintures!

Pressions et menaces sur les pilotes, maintenance négligée, contrôles quasi inexistantes, détournements de fonds, affairistes à la tête de compagnies : les auteurs ont enquêté pour mettre au jour cette réalité du transport aérien et pointer du doigt la chaîne des responsabilités. Grâce aux contacts qu'ils ont pu nouer à l'intérieur même des compagnies, ils révèlent, documents confidentiels et témoignages inédits à l'appui, des faits de mise en danger de la vie d'autrui. Parfois sans le savoir, les passagers échappent de justesse à l'accident. Et lorsque malheureusement il se produit, la quête de vérité de leurs familles se heurte à de puissantes réalités économiques.

Le crash du Concorde de juillet 2000, lui, avait été prévu par le Conseil de sécurité américain des transports. Au même moment, la compagnie Air Lib était pillée de ses actifs avec des méthodes douteuses. Quant à ceux qui décident de rompre la loi du silence, leur vie est brisée, comme ce pilote d'Air France devenu clochard après avoir fait des révélations sur les accidents des Airbus. Les auteurs ont aussi mis au jour d'inquiétantes dérives à Air France. Enfin, ils ont pu constater, depuis un cockpit, les carences incroyables des systèmes de contrôle. Comme ils l'avaient annoncé un an avant « l'été pourri » de 2005, les crashes vont continuer. Et pourtant, ces accidents n'ont rien d'une fatalité...

François Nénin

*est enquêteur, ancien journaliste, chef de rubrique
- Transports et Tourisme - à 60 Millions
de consommateurs.*

Henri Marnet-Cornus

*président de l'association de sécurité aérienne Safety First,
est un ancien commandant de bord d'Air Lib.*



EAN
ISBN
PRIX



TRANSPORT AÉRIEN : LE DOSSIER NOIR



TRANSPORT AÉRIEN : LE DOSSIER NOIR

François Nénin
Henri Marnet-Cornus



./...

Dédicace des auteurs

Cher Norbert,
 Voici le dossier noir du
 transport aérien ... celui
 que tu as ouvert avec
 beaucoup de courage en

1988 -
 Nous sommes à tes côtés
Francis

Nous avons espéré te rendre
 hommage. Ton courage nous
 a soutenu la voie

Bien amicalement,

Hansi

Saisie écran d'une information parue sur le blog de François Nénin au moment de la sortie du livre

(sur la photo Nénin est à gauche et je suis l'interviewé)

L'omerta, la loi du silence, les menaces...

On a du voir juste dans le choix de nos témoins et de nos informateurs car bizarrement, deux d'entre eux, qui témoignaient pourtant en anonyme, ont déjà subi des pressions et des menaces. A une ancienne cadre du secteur "on" a conseillé d'arrêter de "baver dans la presse" (!) alors qu'elle était uniquement en contact avec nous pour le livre. Cette personne nous a demandé de retirer son témoignage. Il existerait une omerta dans le transport aérien et le secteur du tourisme ?

10:25 [Lien permanent](#) | [Commentaires \(0\)](#) | [Trackbacks \(0\)](#) | [Envoyer cette note](#)

LA SUITE DE L'ENQUETE : LE DOCUMENTAIRE



Ici, nous sommes sur un aéroport fermé à la circulation, un dimanche après midi. Nous rencontrons une nouvelle fois un homme assez incroyable, l'un des témoins importants de notre livre.

10:25 [Lien permanent](#) | [Commentaires \(0\)](#) | [Trackbacks \(0\)](#) | [Envoyer cette note](#)

./...

La Montagne (Clermont-Ferrand), 12 mars 2006

Et tous les autres quotidiens du groupe (une dizaine) qui couvrent tout le centre de la France

(l'article a été scindé pour tenir sur une seule page)

« Il y a peu encore, figurait dans le vocabulaire du personnel volant d'Air France le verbe « norberiser ». Inintelligible pour l'extérieur, le terme faisait référence à un pilote de 747, Norbert Jacquet... »

Les très noirs dossiers du transport aérien

ENQUÊTE
SOPHIE LECLANCHÉ

Il y a peu, encore, figurait dans le vocabulaire du personnel volant d'Air France le verbe « norberiser ». Inintelligible pour l'extérieur, le terme faisait référence à un pilote de 747, Norbert Jacquet, licencié pour avoir ouvertement pointé les déficiences de l'Airbus A320, de ceux qui se sont crashés, notamment, à Habsheim et au Mont Saint-Odile. « Norberisé » s'appliquait donc à toute personne susceptible d'avoir des ennuis avec sa hiérarchie — ou pis encore — pour avoir proféré des vérités pas bonnes à dire. Norbert Jacquet, le pilote sacrifié au nom de « l'intérêt collectif » (1) et beaucoup d'autres témoins des dessous de l'aviation civile, François Nénin et Henri Marnet-Cornus les ont rencontrés et entendus. Pas par hasard. Le premier des coauteurs, journaliste, est un ex-chef de rubrique « Transport et Tourisme » à 60 millions de consommateurs. Le se-



AUTEUR. François Nénin avec son coauteur, Henri Marnet-Cornus, seront les invités télévisuels de Marc-Olivier Fogiel le 19 mars.

Pendant une dizaine de mois, ils ont mis leur nez dans les cockpits, collecté des documents officiels, recueilli, aussi, la parole « des familles de victimes confrontées non seulement à la mort de leurs proches mais aussi à la dérobade et aux trahisons ».

cond, ancien commandant de bord d'Air Lib et président de l'association de sécurité aérienne Safety First a été licencié en septembre 2002 pour « faute grave » soit le « refus de faire décoller un avion potentiellement dangereux ». Ensemble, à travers leur livre *Transport aérien : le dossier noir*, « ils ont décidé de tirer la sonnette d'alarme » explique François Nénin. C'est-à-dire d'une part « briser la loi du silence » sur ce qui se passe dans les compagnies aériennes, « pointer les manquements en terme de sécurité » et, également, brosser un état « des dérives d'un secteur » dont le seul pilote semble être désormais l'impératif de rentabilité. Ce que confirme Henri Marnet-Cornus : « Le transport aérien est dans la même logique mercantile qui a précipité la marine marchande dans une spirale destructrice incontrôlable... Il s'agit d'être toujours plus performant en terme de coût de productivité. Faire de la sécurité l'objectif n°1 est un handicap ».

Les crashes aériens ne sont pas une fatalité

Côté ambiance, cela a plutôt été « circulez, y a rien à voir » note François Nénin. Après les crashes de l'été 2005 (six crashes et six cents morts !), nous avons demandé à la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) l'autorisation de suivre un inspecteur (2) dans ses opérations de contrôles sur l'aéroport de Roissy... Nous n'y avons pas été autorisés ».

Via l'exemple de Charm el Cheikh ou du crash du Vénézuéla, les auteurs posent un postulat limpide : les crashes aériens ne sont pas une fatalité, ils découlent d'une chaîne de responsabilités, voire, en l'occurrence, d'irresponsabilités. Avions à la maintenance hasardeuse, compagnies au bord de la faillite, personnel navigant utilisé au-delà des limites physiques, utilisation de pièces de contrefaçon, contrôles de complaisance... Toutes les conditions sont aujourd'hui réunies pour que se multiplient les tragédies. L'avènement des « compagnies poubelles » a eu la peau de l'avion moyen de transport le plus sûr. ■

(1) Auteur de *Airbus : l'assassin habite à l'Élysée* paru en 1994 aux éditions Première Ligne. Librement consultable sur le site internet : www.jacno.com. François Nénin prépare un documentaire sur cet ex-pilote devenu « doctard ».

(2) Seuls cinq inspecteurs de la DGAC travaillent sur les aéroports du nord de la France, c'est-à-dire, Orly et Roissy qui couvrent la moitié du trafic français.



► *Transport aérien : le dossier noir*, paru aux éditions Privé, 310 pages, 19 euros, disponible depuis jeudi en librairie.

/...

CI-DESSOUS ET PAGE SUIVANTE :

La Montagne (Clermont-Ferrand), 4 mai 2006

Cet article m'est consacré mais le livre de François Nénin et Henri Marnet-Cornus est évoqué.

En « Une » :



./...

Dernière page, colonnes centrales, en haut de page :

Centre France

LA MONTAGNE

A320 ■ Un ancien pilote attend aussi la vérité

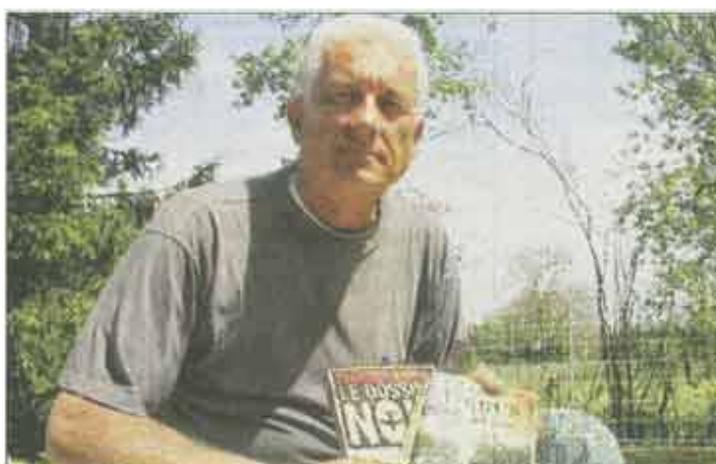
Survол d'un nid de non-dits

Ancien pilote d'Air France, Norbert Jacquet a tout perdu en 15 ans. Sa faute ? Avoir défendu une vérité qui dérange : les défaillances de l'Airbus A320.

LAURENT CALMUT

Entre ses mains, Norbert Jacquet tient un livre. Presque une relique. Jaunies par le temps et l'usure, les pages se décrochent. « C'est mon principal outil de travail », explique-t-il, sourire aux lèvres. L'ouvrage (*Airbus, l'assassin habite à l'Élysée*), l'homme l'a publié il y a 12 ans. Mais pour lui, il reste plus que jamais d'actualité. Celle d'une vérité après laquelle cet ancien pilote d'Air France court depuis le 26 juin 1988. Depuis le premier crash d'un Airbus A320, à Habsheim, en Alsace, six ans avant le drame du mont Sainte-Odile.

Un accident auquel Norbert Jacquet s'attendait. Dix-huit ans après, il se souvient comme si c'était hier d'un dîner avec des collaborateurs du ministre des Transports de l'époque, Louis Mermaz, au



TRAJECTOIRE. Norbert Jacquet va suivre, depuis l'Auvergne, le procès du mont Sainte-Odile. Photo Laurent CALMUT.

cours duquel il avait prévenu des défaillances du nouveau modèle du constructeur aéronautique européen : « J'avais dit qu'il faudrait un crash pour que les choses bougent. C'était le samedi soir. Le lendemain, on apprenait le drame de Habsheim ». Car à l'époque, l'A320 suscite la controverse du côté des pilotes de ligne. Censé marquer l'avènement du « tout électronique », l'engin compile en fait les défauts, de la composition de l'équipage aux problèmes techniques.

« Par exemple, les manches n'étaient pas couplés et les ordinateurs interféraient au moment des phases d'approches », précise l'ex d'Air France. « Pour simplifier, c'est

comme si vous aviez deux volants dans une voiture et qu'en tournant dans la même direction, les deux orientent les roues de façon différente. Or en situation critique, il faut que les solutions soient les plus simples possibles. Ce n'était pas le cas ». Pour dénoncer cela, le pilote a même créé un syndicat.

Pour autant, l'avion de Habsheim sera « blanchit » par Louis Mermaz. Une décision qui sonne également le glas de la carrière de Norbert Jacquet. Convoqué pour une visite médicale exceptionnelle, l'homme sera déclaré inapte à piloter un avion. Un faux motif psychiatrique qui entraînera le retrait de sa licence de pilote.

Licence qu'il récupérera à la faveur de nombreuses contre-expertises, unanimes sur ses aptitudes. Entre-temps licencié par sa compagnie, plusieurs plaintes pour diffamation seront alors déposées contre lui par Michel Delebarre, nouveau ministre des Transports, et son prédécesseur.

La suite comprend également des filatures, des menaces, l'expulsion de son domicile, la prison et les hôpitaux psychiatriques (20 mois de détention au total)... Un acharnement que l'intéressé explique : « Pour le pouvoir politique en place, je m'attaquais à un marché d'État, et c'était tant pis pour moi ». A 56 ans, Norbert Jacquet est aujourd'hui endetté et SDF. Plusieurs fois, il a ironiquement « fait la manche en uniforme de pilote ». Hébergé près de Riom (Puy-de-Dôme), il poursuit sa quête de la vérité à travers son site internet (*). En gardant évidemment un œil sur le procès de la catastrophe du mont Sainte-Odile : « Certains pensent qu'il faudrait me faire témoigner. Mais il n'est pas impossible que je fasse une action symbolique ». ■

(*) www.jacno.com

➤ **A lire** *Le dossier noir du transport aérien*, de François Hénin et Henri Marmet-Cornus.

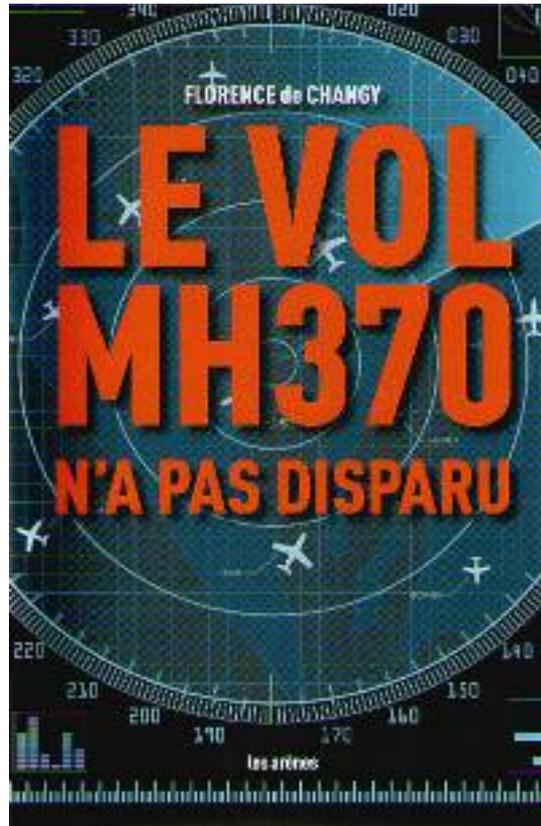
Cet article mérite d'être lu avec un peu d'attention. Quand on constate ce qu'il en est maintenant !

./...

LE VOL MH370 N'A PAS DISPARU

LIVRE DE FLORENCE DE CHANGY

PARU LE 9 MARS 2016



Ce livre est bourré de faits révélateurs. Il permet de tout comprendre des éternelles magouilles de l'aéronautique mondiale dans les enquêtes sur les crashes aériens.

On trouve dans les trois pages suivantes :

- la page 201 du livre (début du chapitre 9),
- les pages 228 et 229 du livre (conclusion du chapitre 9).

Le cœur du chapitre a été masqué en blanc pour ne laisser que l'introduction et la conclusion du chapitre.

./...

(page 201)

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

Au terme de cette analyse fragmentaire de quelques accidents d'avion de ligne, deux points communs apparaissent malgré leur immense diversité.

Nonobstant le nombre de victimes et les drames humains que ces crashes aériens suscitent, c'est souvent l'opacité des enquêtes qui aggrave, voire décuple le traumatisme initial des proches des victimes. Opaques, ces enquêtes sont toujours longues, laborieuses, compliquées et soumises à d'énormes pressions politiques, diplomatiques et économiques.

Le deuil des proches est dérangé, secoué, réveillé au gré de chaque étape, de chaque doute, de chaque nouvelle information, vraie ou fausse. Dans le cas du MH370, leur deuil a carrément été confisqué aux familles, rendu impossible par l'absence totale de preuves crédibles, y compris du crash même.

Quant au parti pris et à la tendance marquée de ces enquêtes à vouloir mettre en cause les pilotes plutôt que les machines, je n'imaginai pas, en décidant d'observer à titre comparatif quelques cas de crashes célèbres, ouvrir pareille boîte de Pandore. Je ne m'attendais pas à découvrir une telle hypocrisie des

avionneurs et des États. Je ne soupçonnais pas l'ampleur des moyens déployés dans certains cas pour étouffer la cause réelle mais inavouable d'un crash d'avion.

Car c'est rarement la cause apparente qui est la cause véritable de l'accident.

C'est rarement la cause officielle qui est la cause véritable de l'accident.

C'est rarement ce qui est dit au début qui sera finalement avéré.

Et il n'y a d'ailleurs rarement qu'une cause, mais plus souvent une conjonction de paramètres...

Bref, c'est rarement la vérité qui sauve sa peau dans un crash aérien.

Dans le cas du MH370, que sa « disparition » soit liée à une erreur humaine, à une défaillance technique ou à une bavure militaire, on aura compris que les écrans de fumée et les manœuvres de diversion déployés pour brouiller les pistes ou confondre les esprits sont plus épais que le manteau de la jungle malaise.

SUPPLEMENTS

A QUOI JOUE FRANCOIS HOLLANDE ?

Le chef de l'Etat en fait des tonnes dans certaines affaires où de « simples citoyens » sont physiquement victimes, qu'il s'agisse des attentats, avec de nombreux morts ou quelques blessés, ou d'affaires moins frappantes collectivement comme l'arrestation « musclée » de Théo. En revanche, pour ce qui concerne les crashes aériens, le Président n'assure même pas le service minimum, alors que les victimes se font « cracher à la figure », la formule n'est pas trop forte. Conséquence supplémentaire : on ne tire pas les leçons des accidents et des incidents plus ou moins graves qui se produisent, les « précurseurs ». Des vies restent inutilement en danger. Quelques faits concernant François Hollande ont été regroupés dans un récent PDF, disponible sur le Web (21 pages - 990 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/hollande-exemplaire-theo-crashes-aeriens-norbert-jacquet-6-avril-2017.pdf>

SECURITE AERIENNE : LES « PRECURSEURS »

Je viens de le souligner au paragraphe précédent : on ne tire pas les leçons des accidents et des incidents plus ou moins graves qui se produisent, les « précurseurs ». Des vies restent inutilement en danger. Michel Trémaud, qui a fait une longue carrière chez Airbus, consacrée principalement aux opérations en vol, essais de développement / certification et sécurité des vols, donne son avis sur la question. C'est à lire dans un PDF disponible sur le Web (2 pages - 176 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/securite-aerienne-les-precurseurs-et-le-precurseur-norbert-jacquet-14-mars-2017.pdf>

ALAIN JAKUBOWICZ, LA LICRA

On trouve des informations concernant Alain Jakubowicz, président de la LICRA, avec tous les documents utiles et une présentation améliorée, dans un PDF disponible sur le Web (21 pages - 857 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/la-licra-hollande-et-la-vie-humaine-norbert-jacquet-2-avril-2017.pdf>

MARS 2017 : LE PARQUET NATIONAL FINANCIER A ETE SAISI

Les trois courriels que j'ai envoyés à Eliane Houlette, procureure du parquet national financier, figurent dans un PDF disponible sur le Web (6 pages - 259 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/eliane-houlette-marine-le-pen-dossier-complet-norbert-jacquet-2-avril-2017.pdf>

NOTA BENE

Ce qu'on trouve sur le Web peut disparaître. N'hésitez 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...