



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

LE GAG JUDICIAIRE DU QUINQUENNAT HOLLANDE

Etienne Lichtenberger, « *dirigeant responsable de la Sécurité* » à Air France au moment de l'accident du vol AF447 Rio-Paris survenu dans la nuit du 31 mai au 1^{er} juin 2009 n'est pas coupable. Ni responsable. Il n'est même pas inquiété. Le vrai coupable de cette catastrophe (228 morts) est actuellement recherché pour être enfermé, mais il se planque sans aucune honte.



Etienne Lichtenberger « *dirigeant responsable de la Sécurité* » à Air France

Dans l'enquête pénale sur le drame du vol AF447 Rio-Paris un arrêt du 17 novembre 2015 de la cour d'appel de Paris, sixième chambre de l'instruction, que j'ai pu récupérer il y a peu, permet de bien toucher du doigt certaines réalités. En sa page 33 (voir page 3 du présent PDF) on peut lire :

« *Attendu que le transport commercial par avion est soumis au règlement N°...*

« *A Air France, c'est dans le cadre de l'application de ce règlement qu'un Dirigeant Responsable a été nommé, en la personne de [...] et de Monsieur Etienne LICHTENBERGER, dirigeant responsable de la Sécurité...* »

C'est parfaitement clair.

. / ...

Lichtenberger, « **dirigeant responsable de la Sécurité** », fait partie de cette flopée de pilotes syndicalistes corrompus qui sévissent dans l'aviation française. Président de l'ex-SPAC, syndicat minoritaire de pilotes maintenant fusionné au Syndicat national des pilotes de ligne SNPL, il a abandonné l'action syndicale pour passer dans le haut encadrement d'Air France, avec un salaire très largement augmenté. C'est la méthode dans l'aviation française, quasi officielle, pour remercier ceux qui ont su rendre service. Lichtenberger me connaît bien, depuis le début des années soixante-dix, avant même notre entrée à Air France.

A Air France il a vécu comme syndicaliste du SPAC le préavis de grève de 1991 me concernant, déposé par le SNPL, et la grève de 1992, quatre mois après le crash du Mont Sainte-Odile.

Sur cette grève et tout ce qui a précédé, avec les liens vers des vidéos d'émissions de télé (YouTube, Dailymotion...), on trouve tout dans un PDF en ligne (20 pages - 1,51 Mo) :

<http://franceleaks.com/hollande/greve-pour-me-soutenir-norbert-jacquet-27-avril-2017.pdf>

Il savait très bien ce que je dénonce depuis plus de trente ans maintenant : le je-m'en-foutisme général en matière de sécurité aérienne en France, notamment à Air France :



L'Alsace, 16 novembre 1988

Lichtenberger, « **dirigeant responsable de la Sécurité** » à Air France, est-il inquiété par la justice ? Absolument pas. Depuis plus de huit ans cette justice met tout en œuvre pour faire traîner la procédure et pour prononcer ensuite un non-lieu général.

Il y a pire. Pour protéger Lichtenberger et divers responsables du drame elle m'a condamné en 2012 à de la prison ferme dans un procès dont même le Soviet suprême n'aurait pas voulu tellement il est caricatural, m'obligeant depuis 2012 à vivre comme un rat traqué. Il en est ainsi malgré une plainte pour subornation de témoin émanant de familles de victimes, parties civiles dans l'enquête judiciaire sur cette catastrophe. Ces parties civiles ont demandé mon audition comme témoin et sachant dès le mois d'août 2011.

Concernant les événements qui viennent d'être évoqués, on trouvera tous les documents utiles dans trois fichiers PDF :

La subornation de témoin **ignoble** (21 pages - 797 Ko) : <http://franceleaks.com/hollande/subornation-de-temoin-la-honte-norbert-jacquet-30-septembre-2017.pdf>

Les parties civiles « **HILGERT et autres** » (5 pages, 458 Ko) : <http://franceleaks.com/hollande/montbrial-avocat-et-suzette-hilgert-af447-norbert-jacquet-16-septembre-2017.pdf>

Les demandes des parties civiles (27 pages - 2,56 Mo) : <http://franceleaks.com/hollande/jakubowicz-montbrial-et-associes-norbert-jacquet-5-septembre-2017.pdf>

./...

Arrêt de la cour d'appel de Paris du 17 novembre 2015 (page 33)

- faire procéder à l'audition des responsables de ces services et de toutes personnes employées de ces services susceptibles d'avoir commis une ou des fautes ayant contribué à créer la situation qui a permis la survenance de l'accident ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter,
 - procéder à un nouvel interrogatoire des personnes mises en examen afin de les interroger sur :

* les agissements fautifs de leurs organes et/ou représentants, les explications que ceux-ci auront fournies et le rattachement à la personne morale, des fautes commises par ses employés,

* les éléments qui auront été recueillis par les enquêteurs au vu des documents SSA (*System Safety Analysis*), DDP (*Déclaration of Design and Performance*) et SAS (*Software Accomplishment Summary*) pour les PHC et FWC ainsi que sur l'impact, au vu d'un tableau joint, dûment complété, de l'absence d'affichage à l'ECAM de messages relatifs aux incidents de sondes Pitot ;

Les magistrats instructeurs ont rejeté ces demandes d'actes complémentaires par une ordonnance du 20 février 2015 ainsi motivée :

Attendu que les personnes morales sont pénalement responsable des infractions commises, pour leur compte par les organes ou représentants, que la jurisprudence en déduit qu'il convient de rechercher et de rechercher seulement par quel organe ou représentant le délit reproché a été commis pour son compte

Attendu que le transport commercial par avion est soumis au règlement européen N° 859/2008 du 20 août 2008, qu'il en ressort que chaque compagnie aérienne doit nommer un dirigeant responsable (an accountable manager) responsable de l'application conforme des textes ou règlements. Il n'y a donc pas besoin de délégation de pouvoirs,

A Air France, c'est dans le cadre de l'application de ce règlement qu'un Dirigeant Responsable a été nommé, en la personne de ROVETTO Gilbert directeur des Opérations Aériennes et de Monsieur Etienne LICHTENBERGER, dirigeant responsable de la Sécurité comme il ressort de l'organigramme joint à l'expertise du 29 juin 2012 (ce dernier ayant été par ailleurs entendu) (D 5044) En ce qui concerne la société AIRBUS, un organigramme a aussi été joint dans le cadre de cette même expertise et il en ressort que le dirigeant responsable est Monsieur Thomas ENDERS directeur exécutif (qui a d'ailleurs représenté la société AIRBUS lors de la mise en examen de celle-ci) (D 4478) et Claude LELAIE Chief Product safety Officer Dirigeant responsable de la Sécurité des produits (qui a d'ailleurs été représenté lors d'une audition par Monsieur MALINGE, suite à son départ à la retraite) (D 5171).

Ainsi les organes ou représentants par lesquels le délit aurait été commis pour le compte de la personne morale ont été recherchés et identifiés.

En ce qui concerne le PHC (Probe Heat computer) et le FWC, (Fault Warning Computer) ces points ont été abordés dans le cadre de l'expertise du 9 juin 2012 (annexe 12 du rapport du 29 juin 2012) qui a été notifiée, pour laquelle un délai a été prévu et pour laquelle des demandes complémentaires ont été sollicitées par les conseils en date du 21 février 2014 auxquelles il a été répondu dans la contre expertise. La partie civile n'est donc plus recevable à faire des demandes nouvelles.

Il convient donc de ne pas faire droit aux demandes d'acte formulées et ce d'autant plus que les familles de victime sont en droit à ce jour d'obtenir un jugement dans un délai raisonnable.

Seule l'association Entraide et Solidarité AF447 a interjeté appel de cette décision le 26 février suivant (dossier n° 2015/01619).

*

ON PEUT AJOUTER LA CONCLUSION D'UNE EMISSION TELE

TF1, EMISSION DE TELEVISION « CIEL, MON MARDI ! », 2 MAI 1989



Jacquet, Coffe, Dechavanne, Barral

Extraits (6 minutes) sur YouTube et Dailymotion :

<https://www.youtube.com/watch?v=8FjUc9agYXU>

http://www.dailymotion.com/video/x58xxe_airbus-syndicats-de-pilotes-et-norb_news

Emission complète (27 minutes), fichier WMV en lecture directe ou téléchargeable :

<http://jacno.com/vdo/ciel-mon-mardi.wmv>

C'était une fameuse émission hebdomadaire à l'époque, animée par Christophe Dechavanne. Une émission-phare, parmi les plus regardées, dont tout le monde parlait le lendemain (il n'y avait à cette époque que cinq chaînes, dont une payante sur abonnement, Canal+, la sixième chaîne M6, chaîne musicale, commençant à peine à développer son réseau). L'émission de Dechavanne était en direct, ce qui évite toute suspicion de manipulation ou de censure.

Christophe Dechavanne précise que, invitées à cette émission, la direction d'Air France et la Direction générale de l'aviation civile ont décliné l'invitation. Il en fut de même avec Claude Béchet, président de la commission d'enquête sur le crash de Habsheim. Seuls présents : Jean-Pierre Coffe, des victimes, Xavier Barral, vice-président national du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), majoritaire, et moi. Barral a confirmé à l'antenne qu'il représentait également... la direction d'Air France, à la demande de celle-ci ! Durant l'émission Xavier Barral n'a pu que me féliciter : l'exposé des raisons de ma situation « médicale » et professionnelle ne souffrait aucune contestation. Et lorsque j'ai dénoncé les défauts de l'Airbus et la malhonnêteté des enquêteurs officiels, il n'a pu qu'approuver : « Norbert a raison sur l'accident de Habsheim et sur l'A320. Norbert a fouillé beaucoup de choses. Il a trouvé pas mal de choses intéressantes ». Et il conclura, quelque peu contrarié, que « Norbert le dénonce beaucoup plus brillamment que nous, c'est sûr ».

A la question de **conclusion** de l'animateur j'avais répondu en ces termes : « **Le transport aérien reste sûr parce qu'on vit encore sur un acquis, mais on a tout lieu de craindre qu'il en sera différemment dans les années qui vont suivre. C'est la raison pour laquelle il appartient aux pilotes qui, finalement, sont les garants de la sécurité à bord -d'une part parce qu'ils sont à bord, d'autre part parce qu'ils sont techniciens-, je pense que c'est à nous, pilotes, de tirer la sonnette d'alarme actuellement.** ».

C'était bien sûr l'évolution en France qui m'inquiétait en premier lieu.