



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

VINGT-HUIT ANS !

LES ENQUETES SUR LES CRASHS AERIENS

LE DRAME DU VOL AF447 RIO-PARIS

J'ai passé le quinquennat de Hollande en cavale. Fugitif. Recherché par les services de police et de gendarmerie à la demande de magistrats qui veulent m'enfermer. Pourquoi ? Je subis ces méthodes depuis plus de vingt-huit ans. Pourquoi ?

Pages 1 à 33 : PREMIERE PARTIE - L'EXECUTIF, LA JUSTICE

Pages 34 à 56 : DEUXIEME PARTIE - VIVEMENT LE PROCHAIN CRASH « STUPIDE » !?

Pages 57 à 88 : TROISIEME PARTIE - SUBORNATION DE TEMOIN, ESCROQUERIE

Pages 89 à 109 : .. QUATRIEME PARTIE - ARNAUD MONTEBOURG (ET MARTINE RACT-MADOUX)

Pages 110 à 127 : CINQUIEME PARTIE - « EN 1985 DEJA... » (ET LA GREVE POUR ME SOUTENIR)

Pages 128 à 136 : SIXIEME PARTIE - MERCI POUR LES SOUTIENS ET LES HOMMAGES

Pages 137 à 148 : SEPTIEME PARTIE - DEUX LIVRES SUR LA SECURITE AERIENNE

Pages 149 et 150 : QUELQUES LIENS SUPPLEMENTAIRES

Même si tout venait à disparaître du Web, le présent PDF, par les documents qu'il contient, paraît suffisant à lui seul pour me protéger d'actions diverses. La chasse à l'homme semble se calmer actuellement, mais je suis toujours officiellement recherché par les services de police et de gendarmerie pour être enfermé. La justice française...

PREMIERE PARTIE - L'EXECUTIF, LA JUSTICE

SOMMAIRE

Pages 3 et 4 : ... deux lettres d'Arnaud Montebourg avec des précisions.

Pages 5 et 6 : ... Manuel Valls et le scandale planétaire de la chemise d'Air France.

Page 7 : quelques rappels du contexte général actuel, aérien et politique.

JAKUBOWICZ, ZIMMERMANN : FAUSSAIRES, ESCROCS

Page 8 : une lettre d'Alain Jakubowicz du 16 juillet 2012.

Pages 9 à 11 : ... une ordonnance secrète, digne de l'affaire Dreyfus, établie par la juge Sylvia Zimmermann le 17 avril 2013 dans l'enquête sur le crash de l'Airbus AF447 Rio-Paris.

Pages 12 à 14 : des documents, concernant Sylvia Zimmermann, qui posent question.

MA DERNIERE DEMARCHE AUPRES DE L'ELYSEE

Pages 15 à 20 : ma dernière démarche auprès du chef de l'Etat (6 juillet 2016).

ET MAINTENANT ? (LA « TOTALE »)

Pages 21 à 28 : l'état actuel de l'affaire, dans tous ses aspects et avec les **tout derniers événements**.

UN PEU PLUS SUR L'EXECUTIF

Pages 29 à 31 : Hollande et Charrière-Bournazel communiquent par SMS et Vincent Feltesse, conseiller de Hollande, nous invite « Dans le bureau du président ».

RAPPEL : CEUX QUI SAVENT DEPUIS LONGTEMPS

Pages 32 et 33 : ceux qui savent depuis longtemps, à l'Elysée, à Matignon, à la Justice, aux Transports...

./...

DEUX LETTRES D'ARNAUD MONTEBOURG

Arnaud Montebourg fut mon avocat dans deux procès engagés contre moi, visant des passages de mon livre paru en septembre 1994. Il s'agissait des falsifications dans les enquêtes sur les crashes de Habsheim (juin 1988) et du Mont Sainte-Odile (janvier 1992). Deux procès en diffamation. L'un sur plainte du ministre des Transports. L'autre sur plainte du juge Guichard, chargé des enquêtes sur ces deux accidents.

J'ai remis à Montebourg un exemplaire dédicacé de mon livre, qu'il a lu. Nous en avons parlé. Montebourg a bien compris qu'il s'agissait d'une affaire d'Etat (peut-être a-t-il toujours mon livre dans sa bibliothèque ?).

La lettre ci-dessous montre que Daniel Soulez-Larivière, avocat habituel des faussaires de l'aviation, capitule (NB : dans sa lettre Montebourg anticipe en parlant de l'« *ex-Juge* » Guichard, qui est toujours à ce moment en charge de l'instruction judiciaire sur les crashes de Habsheim et du Mont Sainte-Odile).

29, RUE DE TOURNON
75006 PARIS
TEL (1) 44 41 73 73
TELECOPIE (1) 43 26 87 87

Paris, le 17 octobre 1995

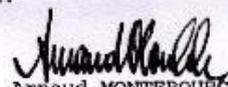
Monsieur Norbert JACQUET
Poste Restante - Bureau 15
19, rue d'Alleray
75015 PARIS

AM/APL
JACQUET / BOSSON

Cher Monsieur,

Monsieur Daniel SOULEZ LARIVIERE, avocat de l'Agent judiciaire du Trésor m'indique se désister de sa constitution de partie civile. Vous venez donc de gagner votre premier procès par défaut. Il reste le procès contre l'ex-Juge d'Instruction. Nous en reparlerons en temps utile.

Veillez croire, Cher Monsieur, en l'expression de ma meilleure considération.


Arnaud MONTEBOURG
Avocat à la cour

Mais... (où il est question d'un syndicat qui s'est ensuite rendu célèbre avec son « mur des cons ») :

29, RUE DE TOURNON
75006 PARIS
TEL. 1 44 41 73 73
TELECOPIE 1 43 26 87 87

Paris, le 21 novembre 1995

Monsieur Norbert JACQUET
Editions Première Ligne
6, Bld Voltaire
75011 PARIS

AM/APL
JACQUET / GUICHARD

Cher Monsieur,

Je viens d'apprendre que François GUICHARD avait occupé des responsabilités importantes au sein du Syndicat de la Magistrature dont je suis l'un des avocats.

Mon confrère LACHAUD, avocat de GUICHARD, vient de m'indiquer qu'il entendait faire intervenir à l'appui de François GUICHARD, le Syndicat de la Magistrature contre lequel je ne puis plaider.

Dans ces conditions, je ne pourrai plus prendre votre défense, car je risque d'être mis en difficulté déontologique par le simple fait que François GUICHARD a été l'un des responsables du syndicat que j'ai eu à défendre.

La jurisprudence du Conseil de l'Ordre et de la Cour d'Appel faisant obligation à tout avocat de se déporter en cas d'apparition du moindre conflit d'intérêt, fut-il "en germe", je suis dans l'obligation d'abandonner votre défense.

Je pense que mon confrère FORTABAT-LABATUT, que je préviens immédiatement fera l'affaire.

Croyez m'en bien désolé.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Arnaud MONTEBOURG
Avocat à la Cour

PM: u
eto date

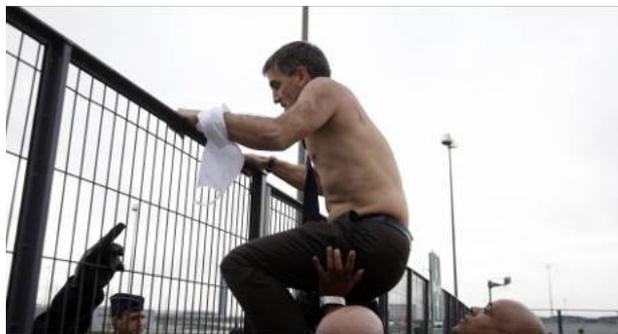
En pages 89 à 106 du présent PDF, en « QUATRIEME PARTIE », on trouvera des informations complémentaires sur cet épisode, avec un lien vers tous les documents utiles, y compris des lettres de ministres.

MANUEL VALLS ET LE SCANDALE DE LA CHEMISE

En raison d'une chemise arrachée le 5 octobre 2015 celui qu'on ne surnommait pas encore « Brutus » s'est distingué. La démesure de l'attaque déclenchée par Valls depuis Tokyo mérite réflexion, surtout quand on constate à un certain nombre de faits que la direction d'Air France s'est livrée à une provocation préparée dans le cadre d'un guet-apens soigneusement organisé.

Mais le plus grave est qu'aux yeux du désormais candidat à la magistrature suprême une chemise vaut plus que des centaines de vies humaines. Incroyable mais vrai. Tout le monde peut le constater en y consacrant un peu de temps, sauf peut-être les enfants dans leur « *bac à sable* » ou leur « *cour de récréation* »... pour reprendre les termes employés par Valls à la fin octobre 2016 à l'encontre d'une gauche qu'il a qualifiée de « *plus bête du monde* ». Tout le monde peut comprendre. Il suffit de lire la suite du présent PDF.

CHEMISE, « VOYOUS »...



Pour ceux qui n'auraient pas tout suivi ou qui ont un peu oublié les détails, voici un rappel des faits du mois d'octobre 2015 prenant en compte l'aspect judiciaire, la justice étant au-dessus de tout, souveraine, parfaite, à l'abri de toute critique, ce que certains représentants de la magistrature, hypersensibles et nombrilistes au point de se prendre parfois pour des dieux, ne cessent de répéter.

Pour les événements survenus au siège d'Air France le 5 octobre 2015, la justice a fait preuve d'une grande célérité et d'une grande efficacité. Une semaine après les faits plusieurs salariés d'Air France ont été interpellés avant l'aube le lundi 12 octobre 2015 à leur domicile, dans plusieurs départements. Ils ont été placés en garde à vue. Ils y sont restés deux jours. Le parquet a justifié ses choix par la nécessité d'empêcher la concertation, d'éviter la perte de preuves et de procéder à des confrontations. Ces salariés ont été convoqués devant le tribunal correctionnel le 2 décembre 2015. A cette audience l'affaire a été reportée au printemps 2016. Elle a à nouveau été reportée. Il en a été débattu au TGI de Bobigny les 27 et 28 septembre 2016. Les condamnations sont tombées le 30 novembre 2016.

Ce n'est pas tout. Dans cette affaire la justice avait fait convoquer pour les 20 et 21 octobre 2015 une douzaine de salariés d'Air France, dont certains pour de simples soupçons de faits qui semblent ne même pas relever du code pénal. Par ailleurs, saisie à la mi-juillet d'une demande d'Air France contre le syndicat de pilotes SNPL (il ne s'agissait pas d'un référé), la justice a examiné l'affaire dès le 15 septembre, malgré les vacances judiciaires. Elle a rendu sa décision de première instance le 16 octobre 2015. Avec exécution provisoire. Après le TGV, la France peut ainsi s'enorgueillir d'avoir la JVG. La justice à grande vitesse. Ceux qui voient leurs dossiers traîner et traîner pendant des années et même plus apprécieront. Les familles de victimes d'accidents aériens...

./...

« Intolérable »

Dans l'affaire du DRH sans chemise, le Premier ministre était intervenu publiquement le jour même des événements, 5 octobre 2015, **depuis Tokyo**, qualifiant des salariés d'Air France de "voyous". Le lendemain, le chef de l'Etat a dénoncé des violences "*inacceptables*", invoquant "*l'image de la France*". Ce même jour, 6 octobre, le Premier ministre de retour de Tokyo, a ameuté les journalistes et est allé directement au siège d'Air France à Roissy pour apporter son soutien à la direction avec de très fortes paroles : « **s'en prendre à un homme, chercher à l'humilier, ça c'est intolérable, c'est intolérable** »... « *on met en cause nos valeurs et il faut une condamnation très forte* ». A l'évidence, la justice de Taubira a bien reçu le message. A vos ordres, chef ! Mais n'y aurait-il pas deux poids deux mesures ? Dans les dossiers où les morts se comptent par centaines, falsifier les faits pour condamner des pilotes décédés, « *s'en prendre à un homme, chercher à l'humilier* », à le jeter en prison et à l'enfermer chez les fous parce que celui-ci défend la vérité dans l'intérêt de la sécurité aérienne et dans celui des familles de victimes... ?

Un véritable scandale mondial

Dans l'affaire de la chemise le Premier ministre est intervenu à nouveau le 12 octobre 2015 depuis Riyad. La Garde des Sceaux a pris la parole le lendemain, ainsi que le Premier ministre, depuis Riyad à nouveau. Le chef de l'Etat a également fait le même jour une déclaration publique à l'issue d'une visite au chantier naval STX à Saint-Nazaire. Le jour suivant, 14 octobre 2015, le Premier ministre a évoqué ce dossier à l'Assemblée nationale. Et le feuilleton s'est poursuivi, le président de la République intervenant à nouveau le 19 octobre.

La France en danger

Ces salariés d'Air France ont mis le pays en danger le 5 octobre 2015 à Roissy. Ils ont été traités comme des terroristes par la justice aux ordres parce qu'il fallait bien dans le même temps laisser entrer dans l'espace Schengen, infiltrés dans le flot des migrants, de très honorables citoyens appelés à bras ouverts par la France et par l'Europe, afin de leur permettre de préparer ensuite paisiblement les attentats du 13 novembre 2015 au Bataclan et ailleurs (je n'ai rien contre les migrants, je déplore simplement l'inconscience des institutions qui ont ouvert les portes aux terroristes) (les portes de l'espace Schengen, pas celles d'Air France).

Valls et la justice française ont organisé un scandale planétaire pour une chemise. Et la sécurité aérienne ? C'est simple : en France, une chemise vaut plus que des centaines de vies humaines ! Dans les enquêtes sur les crashes aériens des magistrats falsifient les faits. Conséquence : des morts inutiles par centaines. Quant aux familles de victimes, elles se font cracher dessus. Tout l'exécutif est maintenant informé de ces faits, jusqu'au sommet de l'Etat.

MORTS PAR CENTAINES ET ROULETTE RUSSE



Valls est un danger pour les salariés. Il est en outre dangereux pour la démocratie. Et il n'hésite pas à jouer à la roulette russe avec les passagers aériens.

Hollande est-il pleinement informé ? A-t-on menti au chef de l'Etat ?

./...

QUELQUES RAPPELS DU CONTEXTE GENERAL ACTUEL

Depuis plus de vingt-huit ans des magistrats s'acharnent contre moi, alors que je suis un parfait honnête homme et que mon seul tort est de dire la vérité sur des accidents aériens et d'aider les familles de victimes. J'ai passé le quinquennat de Hollande comme fugitif à la suite d'un procès dont même le Soviet suprême n'aurait pas voulu tellement il est caricatural. Cette mascarade a eu lieu dans l'urgence en 2012. Elle a pour origine Alain Jakubowicz et son amie Sylvia Zimmermann qui voulaient me discréditer et tenter de me faire taire. Pourquoi ? Parce que dans l'enquête sur le drame du vol AF447 Rio-Paris des familles de victimes ont demandé mon audition comme témoin et sachant !

FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION D'EUROPE DE LA DEMOCRATIE



Le 7 octobre 2015, devant tout le Parlement européen, François Hollande s'est adressé à Marine Le Pen, dénonçant la volonté de la présidente du FN « *de sortir de l'Europe, de sortir de l'euro, de sortir de Schengen et même, si vous le pouvez, de sortir de la démocratie parce que parfois, en vous entendant, je me pose cette question* ». Bonne question, en effet, pour le moins dans l'aérien. Quand on voit ce qu'il en est dans l'enquête sur le drame du vol AF447 Rio-Paris...

FRANCOIS HOLLANDE CHAMPION DU MONDE DE LA DEMOCRATIE



Le 19 septembre 2016 Hollande a reçu en personne de la fondation new-yorkaise interconfessionnelle The Appeal of Conscience le prix d'« *homme d'Etat de l'année* » pour son « *leadership dans la sauvegarde de la démocratie et de la liberté* ». Hollande a déclaré : « *Au-delà de ma personne, en remettant ce prix, vous honorez la France. La France inspirante, celle qui défend partout la liberté, la démocratie, les droits de l'homme* ». Bravo ! Il semble toutefois qu'un énorme problème de démocratie et de liberté perdue dans l'aérien. L'enquête sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris...

AERIEN : LA CHEMISE ET LES CENTAINES DE MORTS



La justice a rapidement rendu sa décision de première instance dans l'affaire du « scandale mondial » de la chemise d'Air France qui avait fait les gros titres en France pendant une dizaine de jours en octobre 2015. Les condamnations sont tombées le 30 novembre 2016. Et la vie humaine ? Les crashes aériens ? La tragédie du vol AF447 Rio-Paris avec ses 228 morts il y a plus de sept ans ? Sans parler des autres crashes. Où en est-on ?

LA VIE HUMAINE

Où en est-on dans les affaires de crashes aériens ? Il suffit de lire la suite de cette « PREMIERE PARTE » avec, à partir de la page 21, les tout derniers faits et les dernières mises à jour.

.J...

JAKUBOWICZ, ZIMMERMANN : FAUSSAIRES, ESCROCS

Dans la lettre ci-dessous Alain Jakubowicz évoque une « affaire contre Norbert Jacquet ». Quels sont les protagonistes de cette affaire déjà en cours à Rennes ? Quel est l'objet du litige soumis au tribunal dans le cadre de cette procédure ? Quels motifs la LICRA invoque-t-elle pour intervenir ? On peut déjà comprendre que cette intervention ne tient pas en droit et que Jakubowicz en a conscience. Qui a informé Jakubowicz de ce procès en cours ? Qui l'a informé de la date de l'audience ?

Cette intervention de la LICRA a eu pour objet, et elle a effectivement permis, d'établir ensuite des faux et de faire usage de ceux-ci dans l'enquête judiciaire sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris. Elle permet en outre d'escroquer au sens du code pénal les familles de victimes dans la plus extrême douleur. Ses autres conséquences sont gravissimes : des morts inutiles, « stupides » qui s'accumulent par centaines.


licra
ligue internationale contre
le racisme et l'antisémitisme



Paris, le 16 juillet 2012

POUVOIR

Je soussigné Alain JAKUBOWICZ, né le 2 mai 1953 (Villeurbanne), intervenant en qualité de Président de la Ligue Internationale Contre le Racisme et l'Antisémitisme (LICRA), association régie par la loi de 1901, déclarée à la préfecture de police sous le numéro 46/8978 0013877, sise 42 rue du Louvre, 75001 PARIS, donne par la présente pouvoir d'ester en justice au nom de la LICRA à Maître Benoît ROUSSEAU, dont le cabinet est situé 6 rue Julien Videment, 44200 NANTES, dans l'affaire contre Norbert JACQUET.

L'affaire est appelée le 19 juillet 2012 devant le tribunal correctionnel de Rennes.


Alain JAKUBOWICZ
Président

Association fondée en 1927, dotée du statut consultatif auprès des Nations Unies et du Conseil de l'Europe
siège central - 42, rue du Louvre - 75001 Paris
t. + 33 (0)1 45 08 08 08 | f. + 33 (0)1 45 08 18 18

ORDONNANCE SECRETE DU 17 AVRIL 2013 DE MME ZIMMERMANN, JUGE D'INSTRUCTION

COMMISSION D'EXPERTS (CONTRE-EXPERTISE SECRETE)

(pages 9 à 11 du présent PDF)

Une ordonnance « secrète » rendue par la juge Zimmermann dans l'enquête sur le drame du vol Rio-Paris est significative. Cette ordonnance intervient en outre au milieu d'une profusion d'actes tendant au même objectif : falsifier les faits dans le but de tenter de mettre judiciairement hors de cause le constructeur Airbus, les autorités de certification et toute autre personne afin de faire porter la responsabilité du drame sur trois innocents : les pilotes décédés.

NB : j'ai pu obtenir cette ordonnance parce que celle-ci est reproduite dans un rapport ultérieur que j'ai pu récupérer à la fin mai 2014 (Christian Roger, pour en rajouter dans la charge contre les pilotes de l'AF447, a mis en ligne le rapport concocté par Airbus en suite de l'ordonnance secrète de la juge, mais il n'a pas remarqué que ce rapport reproduit cette ordonnance... dont tout le monde peut maintenant profiter !).

Cette ordonnance fait trois pages. En page 10 du présent PDF on trouve l'en-tête et la conclusion du corps de l'ordonnance. En page 11 du présent PDF, qui correspond à la page 3 de l'ordonnance, figure la mission fixée aux contre-experts par la juge.

Par cette ordonnance la juge Zimmermann a donné droit à une demande d'Airbus de faire procéder à une contre-expertise par des experts choisis par le constructeur. La juge indique toutefois que « *la présente ordonnance n'a pas été notifiée aux parties* ». Cette absence de notification ne peut se justifier que par des circonstances tout à fait exceptionnelles, extraordinaires (risque de disparition ou de détérioration de preuves, en raison des intempéries par exemple, risque de mort très prochaine d'un témoin gravement malade ou accidenté...). L'argument de l'urgence invoqué, reposant sur le troisième alinéa de l'article 161-1 du code de procédure pénale, ne peut donc en l'espèce être retenu, surtout quand on sait que la pièce à conviction essentielle, les paramètres techniques du vol issus de l'enregistreur FDR, est toujours cachée aux parties civiles en violation du code de procédure pénale. **L'urgence ne serait-elle pas plutôt de cesser de cacher aux parties civiles cette pièce majeure ?!**

Quand on sait en outre que ces paramètres sont en possession des techniciens d'Airbus depuis le printemps 2011 et que des parties civiles réclament depuis cette époque que cessent les violations du code de procédure pénale sur ce point !

Cette ordonnance secrète a permis à Airbus de « faire ses petites expertises dans son coin, bien arrangées à sa sauce », à l'insu des parties civiles ou, pour le moins, de certaines d'entre elles. La violation du code de procédure pénale (de nombreux articles) est flagrante.

Il est en outre intéressant d'analyser les choix de Zimmermann dans la mission fixée aux experts (page 11 du présent PDF). La juge ordonne de longues expertises inutiles. En effet elle demande aux experts d'analyser les paramètres d'un vol de reconstitution et elle omet de leur demander d'analyser les paramètres du vol accidenté, ceux-ci étant toujours soigneusement cachés. Ils ne figurent pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré les demandes insistantes de parties civiles depuis mai 2011. Ce sont les paramètres du vol accidenté qui doivent être analysés, pas les paramètres d'un vol de simulation. Tout le monde comprend cela, enfin ! La volonté de falsifier la vérité est criante dans cette ordonnance.

La juge omet pareillement de faire procéder à une restitution avec un émulateur de cockpit, alors que c'est le travail basique dans une telle enquête. Des demandes en ce sens ont pourtant été formées auprès de la juge dès le mois de juillet 2011. Et la juge savait à la perfection à quoi s'en tenir sur l'utilité de l'émulateur de cockpit, ainsi qu'il ressort de tout ce qui lui avait été transmis et de tout ce qu'elle a lu sur le Web, dont elle a fait un tirage papier intégral... qu'elle a versé dans une autre procédure, dirigée contre moi.

La juge Zimmermann a fait valoir ses droits à la retraite en juillet 2014.

On trouvera en pages 12 à 14 du présent PDF un complément concernant la juge Zimmermann.

.!...

COUR D'APPEL DE PARIS

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
DE PARIS

CABINET DE MME SYLVIA ZIMMERMANN
VICE-PRÉSIDENT CHARGÉ DE L'INSTRUCTION

**ORDONNANCE DE
COMMISSION D'EXPERTS**

(PLURALITE D'EXPERTS)

CONTRE-EXPERTISE

N° du Parquet : .0915408221 .

N° Instruction : .2369/09/52 .

PROCÉDURE CORRECTIONNELLE

Le 17 Avril 2013.

Nous, Mme Sylvia ZIMMERMANN et Mme Sabine KHERIS, Vice-Présidents chargés de l'instruction au tribunal de grande instance de Paris, étant en notre cabinet,

Vu l'information suivie contre :

Aux fins de procéder aux opérations ci-joint indiquées.

Les experts remettront avant le 30 Avril 2014, un rapport détaillé contenant leur avis motivé et l'attestation qu'ils ont personnellement accompli la mission qui leur a été confiée.

INDIQUONS que :

- conformément aux dispositions de l'article 161-1 du code de procédure pénale, vu l'urgence, constituée par l'ancienneté de l'accident survenu il y a près de 4 ans, vu le nombre des parties civiles (486) de 32 nationalités différentes et les délais anormalement longs que nécessiteraient la traduction en anglais puis la notification de l'ordonnance à l'ensemble des parties, un délai nécessairement supérieur à 10 jours pour leur permettre d'y répondre, les modifications éventuelles à apporter à la mission ou les décisions éventuelles de rejet, leur traduction en langue anglaise, puis leur notification et la durée des appels éventuels, la présente ordonnance n'a pas été notifiée aux parties ;

en conséquence, les opérations d'expertise peuvent commencer sans délai.

Les Vice-Présidents chargés de l'instruction

Sylvia ZIMMERMANN



Sabine KHERIS



MISSION

Nous avons l'honneur de vous prier de bien vouloir prendre connaissance du dossier, et notamment du rapport d'expertise déposé le 29 juin 2012 par MM. Alain de VALENCE de la MINARDIERE, Eric BRODBECK, Michel BEYRIS, Charles MAGNE et Hubert ARNOULD, (D 6715 à D 6718) et de la demande de contre-expertise déposée par la Société AIRBUS (D 7401 à D 7423).

Vous voudrez bien apporter une réponse à l'ensemble des points soulevés par la Société AIRBUS, étant précisé par ailleurs qu'à la suite des demandes de certaines parties civiles figurant au dossier, un complément d'expertise a été ordonné le 15 mars dernier, et est actuellement en cours.

Plus généralement, vous voudrez bien :

* déterminer les causes de l'accident de l'AIRBUS A 330-200, vol AF 447, qui s'est produit dans la nuit du 31 mai au 1er juin 2009 entre RIO DE JANEIRO et PARIS CHARLES DE GAULLE, et hiérarchiser les facteurs contributifs ;

* dire si l'accident aurait pu être évité, et dans l'affirmative par quels moyens.

Par ailleurs, il conviendra de :

* vous procurer tous les enregistrements relatifs au vol de démonstration sur Airbus A 340 auquel ont participé, le 10 mai 2012, certains Experts du précédent collège, et qui sont détenus par la Société AIRBUS,

* les exploiter et vérifier si le compte-rendu des opérations figurant dans le rapport du 29 juin 2012 (D 6716/313 et suivantes) est ou non fidèle au déroulement du vol,

* dans la négative, préciser les points qu'il conviendrait de rectifier.

Plus généralement, vous voudrez bien faire toutes observations utiles à la manifestation de la vérité.

Vous voudrez bien utiliser, dans toute la mesure du possible, les résultats des études, analyses et investigations déjà effectuées par le précédent collège.

Si des investigations complémentaires se révélaient nécessaires, il y aurait lieu de les solliciter auprès de nous, et leurs coûts devraient nous être préalablement soumis pour accord.

PIECES JOINTES : Intégralité des pièces du dossier, sur 4 CD-ROM

Fait à Paris, le 17 avril 2013

Les Vice-Présidents chargés de l'instruction

Sylvia ZIMMERMANN

Sabine KHERIS

Article R107 du Code de Procédure Pénale

Lorsque le montant prévu de ses frais et honoraires dépasse 460 euros, l'expert désigné doit, avant de commencer ses travaux, en informer la juridiction qui l'a commis.

SYLVIE BESZTIMT, CONSEIL POUR LES AFFAIRES ET AUTRES CONSEILS DE GESTION

(pages 12 à 14 du présent PDF)

En pages 13 et 14 du présent PDF sont reprises des informations disponibles sur le Web, relatives à Sylvie Besztimt ou Sylvie Besztimt-Zimmermann. La magistrate Sylvia Zimmermann est enregistrée au ministère de la Justice sous le nom de Sylvie Besztimt (1) ou parfois Sylvie Besztimt épouse Zimmermann.

Sylvia Zimmermann, magistrate, et Sylvie Besztimt, conseil pour les affaires et autres conseils de gestion, ne sont-elles qu'une seule et même personne ? Dans cette éventualité, n'y aurait-il pas matière à s'interroger ? Sylvia Zimmermann, ex-avocate, ex-membre du conseil de l'ordre des avocats, a-t-elle cumulé ses fonctions de magistrate au sein du ministère de la Justice avec son activité privée de conseil pour les entreprises ? A-t-elle bénéficié de l'apport de clients dans son activité privée en contrepartie d'éventuels « services » rendus comme magistrate ? Des clients peut-être peu soucieux du montant des facturations du travail effectivement réalisé ?

La juge Zimmermann a par ailleurs toujours exercé des responsabilités à la direction de la LICRA, présidée par Alain Jakubowicz. La LICRA reçoit des subventions de l'Etat. Quand on sait à quel point Zimmermann et Jakubowicz sont impliqués dans l'établissement et l'usage de faux, la subornation de témoin, l'escroquerie...

Corruption, trafic d'influence... Je ne suis pas juriste, mais je me demande si...

Il est en tout état de cause établi que Jakubowicz et Zimmermann, et quelques autres, sont des faussaires et des escrocs au sens du code pénal. Des documents supplémentaires sont présentés en pages 57 à 88 du présent PDF (« TROISIEME PARTIE »). On y trouve aussi ce qui concerne la subornation de témoin.

(1) Journal officiel de la République française :

JORF n°0017 du 21 janvier 2014
texte n° 64

Arrêté du 10 janvier 2014 portant radiation des cadres et admission à la retraite (magistrature)

NOR: JUSB1331394A
ELI: Non disponible

Par arrêté de la garde des sceaux, ministre de la justice, en date du 10 janvier 2014, Mme Sylvie BESZTIMT, vice-présidente chargée de l'instruction au tribunal de grande instance de Paris, atteinte par la limite d'âge le 21 janvier 2012 et autorisée sur sa demande à prolonger son activité, en application des [dispositions de l'article 69 de la loi n° 2003-775 du 21 août 2003](#) portant réforme des retraites, est radiée des cadres de la magistrature le 21 juillet 2014 et admise à faire valoir ses droits à la retraite.

(Lien : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028494357&categorieLien=id>)

. / ...

Identité	Bilans gratuits	Comptes annuels	Documents Légaux	Actionnaires Filiales	Etablissements secondaires	Achats
Informations générales sur BESZTIMT SYLVIE						
BESZTIMT SYLVIE, Profession libérale, a débuté son activité en février 1990.						
Sylvie ZIMMERMANN est exploitant de la société BESZTIMT SYLVIE. Le siège social de cette entreprise est actuellement situé 91 Avenue Mozart - 75016 Paris 16						
BESZTIMT SYLVIE évolue sur le secteur d'activité : Activités des sièges sociaux ; conseil de gestion						
Raison sociale	BESZTIMT SYLVIE					
Sigle						
Enseigne						
Dirigeants	1 dirigeant(s)					+ de détails
Adresse	91 AVENUE MOZART 75016 PARIS 16					Voir la carte
Téléphone	 Afficher le téléphone					
Fax						
Forme juridique	Profession libérale					
Date de création	Créée le 05/02/1990					
Capital Social						
SIREN	353 357 379					
SIRET	353 357 379 00026					
Numéro de TVA	 Obtenir le numéro de TVA intracommunautaire					
Code APE / NAF	7022Z / Conseil pour les affaires et autres conseils de gestion					
Dirigeant - BESZTIMT SYLVIE						
Exploitant	Mme ZIMMERMANN Sylvie					

/...

The screenshot displays the Manageo.fr website interface. At the top, the logo 'manageo.fr' is on the left, followed by the tagline 'Le site de rencontre des entreprises' and a search bar containing 'Chercher une entreprise'. A magnifying glass icon and the text 'Recherche avancée' are on the right. Below this is a navigation bar with a home icon and three menu items: 'Informez-vous sur une entreprise', 'Trouvez des clients', and 'Faites vos demandes'. A breadcrumb trail reads: 'Accueil > Paris > Conseil Aux Entreprises > Conseil Affaires Autres Conseils Gestion'. The main content area is split into two columns. The left column features a blue camera icon, the name 'BESZTIM ZIMMERMANN SYLVIE', the address '91 AV MOZART 75016 PARIS 16', the description 'Conseil pour les affaires et autres conseils de gestion', a red 'Afficher le téléphone' link, a green 'Contacter cette entreprise' button, and social media icons. The right column shows a map with a blue 'm' marker at 'Jasmin' and street names like 'Rue de l'Yvette' and 'Avenue Mozart'. Below the main content is a horizontal menu with 'Infos juridiques et financières' (highlighted), 'Contact', 'Produits ou services', and 'Infos sectorielle'. At the bottom, a row of tabs includes 'En bref' (highlighted), 'Solvabilité', 'Documents officiels', and 'Bilans g'.

./...

MA DERNIERE DEMARCHE AUPRES DE L'ELYSEE

(pages 15 à 20 du présent PDF)

Dans ces affaires où les morts s'accumulent par centaines j'ai écrit à plusieurs reprises au chef de l'Etat. Ma dernière démarche remonte au 6 juillet 2016.

En pages 16 à 20 du présent PDF sont présentées les captures d'écran de la procédure. Conformément aux usages, je me suis adressé au secrétaire général de la Présidence de la République.

En raison des interventions en France auprès des personnes susceptibles d'être en relation avec moi, j'ai indiqué « SANS ADRESSE EN FRANCE ».

En effet, il y a peu encore, des magistrats, notamment la juge parisienne Gaëlle Beuf, envoyaient la police chez diverses personnes supposées me connaître et savoir où me trouver, avec mandat 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 le crash du vol AF447 Rio-Paris, en relation avec d'autres familles de victimes.

Mon audition comme témoin et sachant avait en effet été demandée dès l'été 2011 à la juge d'instruction en charge de l'enquête sur ce drame. La plainte pour subornation de témoin, régulièrement renouvelée, a été déposée en janvier 2013. 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.

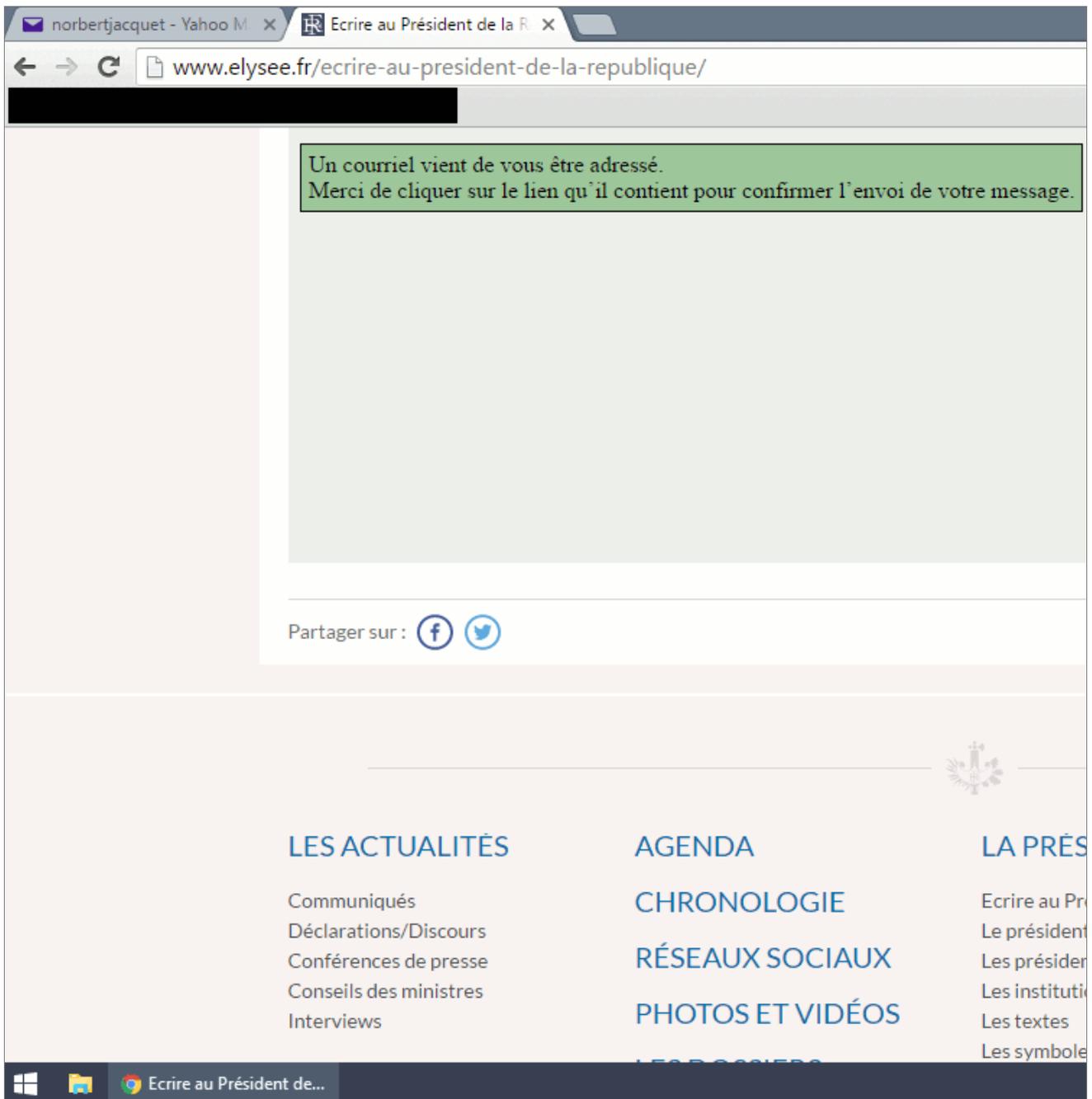
./...

Ci-dessous le formulaire présenté par la page ad hoc du portail de l'Elysée (<http://www.elysee.fr/crire-au-president-de-la-republique/>) avec le texte envoyé le 6 juillet 2016 vers 15 heures (heure de Paris).

 Votre identité * :			
<input type="radio"/> Madame	<input checked="" type="radio"/> Monsieur		
Nom :	JACQUET		
Prénom :	Norbert		
 Vos coordonnées :			
Adresse électronique * :	norbertjacquet@yahoo.fr		
Ressaisir votre adresse électronique * :	norbertjacquet@yahoo.fr		
N° et voie * :	SANS ADRESSE EN FRANCE		
Complément d'adresse :			
Code postal * :	00000	Ville * :	XXXXX
Pays * :	FRANCE		
 Vous écrivez à titre * :			
Professionnel			
 Votre message * :			
<p>Monsieur le Secrétaire général,</p> <p>J'ai écrit à plusieurs reprises au chef de l'Etat, s'agissant de l'enquête sur la tragédie du vol <u>AF447</u> Rio-Paris et plus généralement de la sécurité aérienne et des méthodes mises en oeuvre pour discréditer et faire taire ceux qui parlent. Les faits sont limpides. Je sollicite une réponse.</p> <p>Je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de ma haute considération.</p> <p>Norbert Jacquet</p>			

./...

Après envoi, cette réponse est apparue :



./...

Courriel qui m'a été envoyé pour procéder à la confirmation (arrivé avec retard à 18 heures 25, rien n'est parfait en informatique) :

alités Sport Finance Style People Cinéma Météo Questions/Réponses Flickr Mobile Plus ▾

Rechercher

Recherche dans les mails Rechercher sur le Web

Accueil norbertjacquet

Validation message au

Archiver Déplacer Supprimer Spam Plus

Validation message au Président

no-reply@elysee.fr jul 6 à 6h25 PM

À norbertjacquet@yahoo.fr

Madame, Monsieur,

Nous vous informons de la bonne réception de votre message.
 Toutefois, pour que l'envoi à la Présidence de la République soit effectif, vous devez cliquer sur le lien suivant : http://ecrire.elysee.fr/validation_mail/ccfab858af79a6af567c829386975fba
 Sans confirmation de votre part, le message posté sur le site sera effacé sous 72 heures.

L'outil Ecrire au Président
 Présidence de la République

=====

Voici, pour votre information, le contenu du message que vous avez saisi (validation impérative via le lien ci-dessus) :

Votre identité :
 Monsieur
 JACQUET
 Norbert

Vos coordonnées :

SANS ADRESSE EN FRANCE
 00000 XXXXX
 France

Vous écrivez à titre :
 Professionnel

Votre message :
 Monsieur le Secrétaire général,

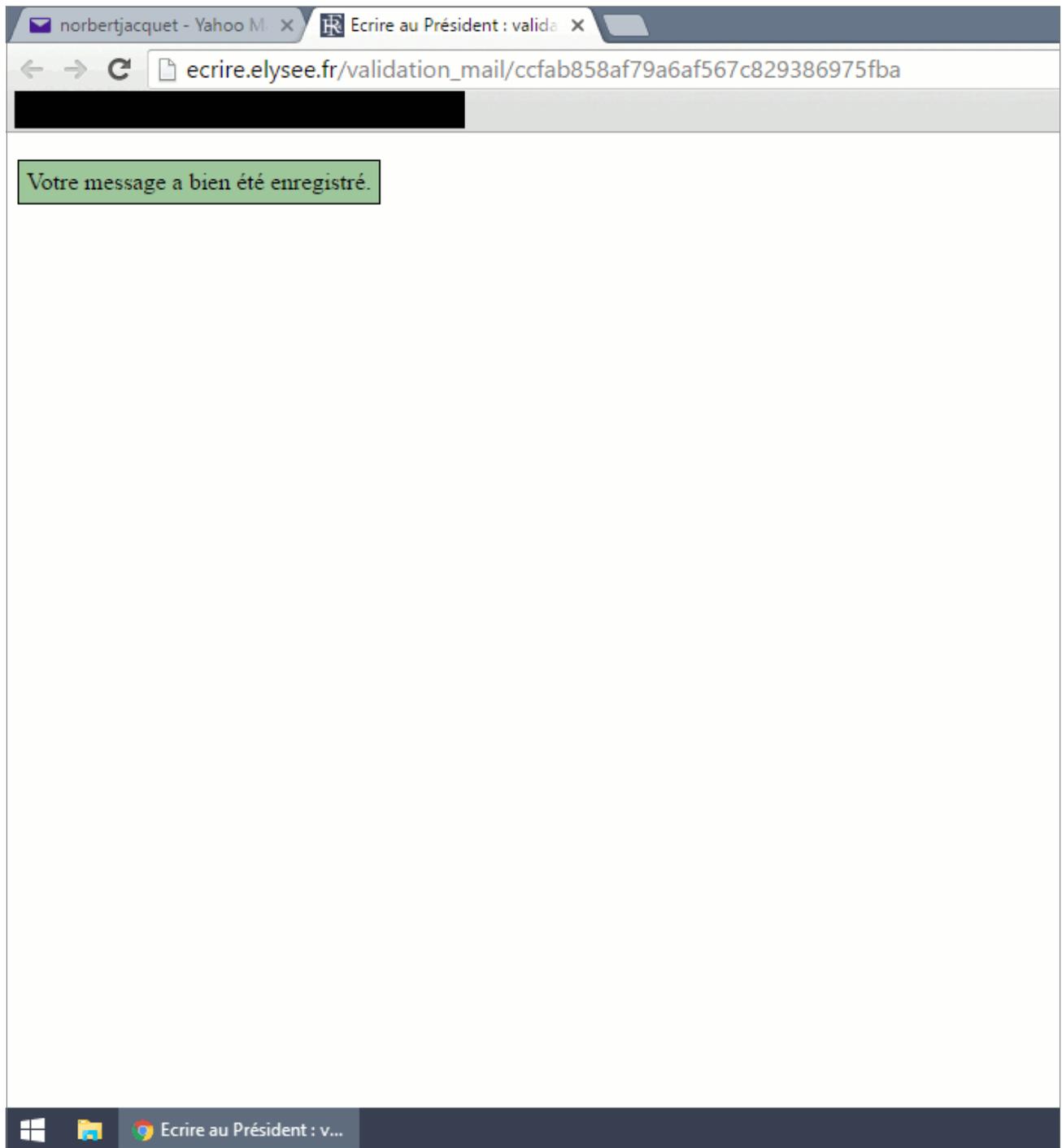
J'ai écrit à plusieurs reprises au chef de l'Etat, s'agissant de l'enquête sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris et plus généralement de la sécurité aérienne et des méthodes mises en oeuvre pour discréditer et faire taire ceux qui parlent. Les faits sont limpides. Je sollicite une réponse.

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

Norbert Jacquet

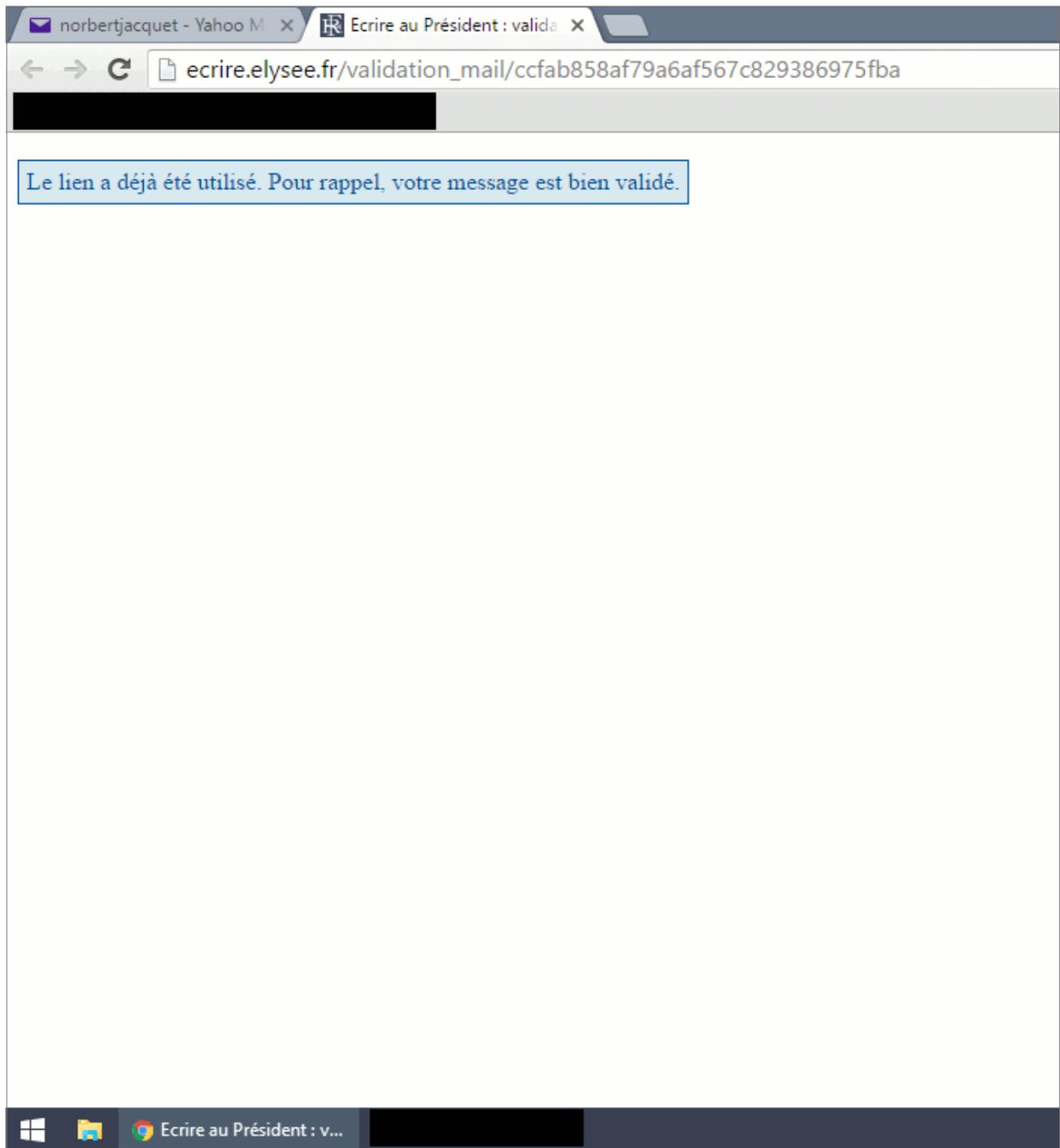
./...

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) :



./...

ET MAINTENANT ? (LA « TOTALE »)

(pages 21 à 28 du présent PDF)



Hollande, commandant de bord de la France, est-il en train de suivre sur son smartphone les problèmes de sécurité aérienne ? S'inquiète-t-il de ce que peuvent faire à ce sujet son copilote Premier ministre et les membres de l'équipage ministériel ? Et l'assistance au sol fournie par le PS ?

Malgré son annonce de ne pas être candidat, Hollande peut-il se désintéresser de la suite des événements à l'approche de la primaire de la « Belle alliance populaire » (c'est son nom) puis de la présidentielle ? Sans parler des législatives...

Hollande a-t-il connaissance de tout ce qu'on trouve sur le Web au sujet des mensonges, falsifications et magouilles diverses dans les affaires de crashes aériens, notamment l'AF447 Rio-Paris ?



« J'AI EU SEPT DEUILS À FAIRE D'UN COUP »

« Je suis dégoûtée. Par ce système. Par mon pays. En France, on jette toujours un voile noir sur les crashes aériens. C'est l'omerta... Des gens se sont suicidés, d'autres sont tombés malades, comme ma mère qui est morte de chagrin six mois plus tard. » Il s'agit du crash de Charm el-Cheikh et du tribunal de Bobigny :

http://www.lejdc.fr/nievre/actualite/2016/01/22/crash-de-charm-el-cheikh-jai-enterre-trois-fois-mon-pere_11750037.html

Hollande serait-il le seul à ne pas disposer des informations utiles ? Ses conseillers et le secrétaire général de la Présidence, Jean-Pierre Jouyet (qui en sait beaucoup depuis qu'il fut durant trois ans directeur adjoint du cabinet du Premier ministre Jospin) organiseraient-ils un véritable barrage de l'information, pour ne pas dire un complot du mensonge, à l'encontre du chef de l'Etat ?

Il conviendrait de poser quelques questions à Hollande. **On trouve sur le Web la preuve qu'à l'Elysée ils savent tout !** Et pas seulement à l'Elysée.

ETAT DES LIEUX AU DEBUT SEPTEMBRE 2016

DES VIES HUMAINES TRES INUTILEMENT EN DANGER



Le dossier est dans les mains du procureur Molins (PDF, 3 pages, 182 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/procureur-molins-fiches-s-et-securite-aerienne-norbert-jacquet-5-septembre-2016.pdf>



Il est dans les mains du chef de l'Etat (PDF, 25 pages, 917 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/alain-jakubowicz-valls-hollande-et-airbus-norbert-jacquet-31-aout-2016.pdf>



Airbus est peut-être dans une impasse :

UPDATE : voir pages 34 à 56 du présent PDF (« DEUXIEME PARTIE »)



Tout cela est connu de la CEDH (PDF, 6 pages, 257 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/europe-democratie-et-cedh-norbert-jacquet-31-juillet-2016.pdf>



Tout cela est connu de l'European Aviation Safety Agency

J'ai toujours informé l'EASA, qui sait en outre tout ce qu'on trouve sur le Web

Adresse électronique de l'EASA : info@easa.europa.eu



Au commencement, dans les années quatre-vingt (PDF, 6 pages, 320 Ko)...

<http://franceleaks.com/hollande/convoque-comme-temoin-crash-aerien-norbert-jacquet-2-septembre-2016.pdf>

COMPLEMENTS 1

A l'état des lieux figurant en page précédente, qui date de début septembre 2016, on peut ajouter quelques informations plus récemment disponibles sur le Web :

Les choix technologiques d'Airbus au regard de quelques faits marquants de l'histoire de l'aviation



« DESTINATION DESASTRE » :

UPDATE : voir pages 34 à 56 du présent PDF (« DEUXIEME PARTIE »)

Une chemise vaut-elle plus que des centaines de vies humaines (ce n'est pas au Bangladesh) ?



Courriel du 29 septembre 2016 au procureur adjoint Bourion (PDF, 3 pages, 217 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/voyous-procureur-bourion-centaines-de-morts-norbert-jacquet-30-septembre-2016.pdf>

Arnaud Montebourg, qui fut mon avocat, en sait beaucoup. Vraiment beaucoup !



Des lettres de Montebourg, Mermaz et d'autres ministres :

UPDATE : voir pages 89 à 106 du présent PDF en « QUATRIEME PARTIE »

./...

COMPLEMENTS 2

Les quatre images qui suivent présentent l'avantage d'être « parlantes ». Les commentaires en deviennent presque inutiles, sauf pour préciser les circonstances ou rappeler certains faits un peu oubliés.

JEUDI 10 NOVEMBRE 2016



Université de Paris-Dauphine, journée E.Day, 10 novembre 2016

Deuxième à partir de la gauche : **Marc Hamy** qui a fait tout son début de carrière professionnelle à la Direction générale de l'aviation civile. Un mois après le drame du vol AF447 Rio-Paris (1er juin 2009), il a quitté la DGAC, nommé directeur de cabinet de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports. C'est lui qui a eu la gestion du crash, en particulier auprès des familles de victimes. A la fin 2010 il a été nommé directeur d'Airbus ProSky. Fin 2012 il a été nommé vice-président d'Airbus en charge des sujets Transport aérien.

Troisième à partir de la gauche : **Jean-Marc Janailac**, patron depuis peu d'Air France - KLM et d'Air France. De 1989 à 1994 il était administrateur de la Compagnie nationale Air France, dont le capital à cette époque était en sa quasi-totalité dans les mains de l'Etat et qui était officiellement dirigée par les pouvoirs publics, son président et son directeur général étant statutairement nommés par le Conseil des ministres. Janailac a ainsi connu la seule grève des pilotes d'Air France durant cette période, déclenchée par le syndicat majoritaire SNPL (*saluds de pilotes, enfants gâtés, Tout Pour Ma Gueule*, etc.). Une grève avec préavis adressé au ministre chargé des Transports, Jean-Louis Bianco ! Pour quels motifs cette grève ? Pour me soutenir !

On trouve les articles de presse, les documents sur la grève et les liens vers des vidéos des émissions de télévision en pages 110 à 127 (« CINQUIEME PARTIE ») du présent PDF.

/...

VIE HUMAINE



Palais de justice de Paris, 12 novembre 2016



Sous la conduite de Françoise Champrenault, procureure générale de Paris (cour d'appel), et de François Molins, procureur près le TGI de Paris, le chef de l'Etat s'est rendu au palais de justice de Paris dans l'après-midi du 12 novembre 2016. Pour parler de **la vie humaine**. Les attentats.

Le lendemain, accompagné du procureur près le TGI de Paris, le chef de l'Etat a présidé les cérémonies en hommage aux victimes des attentats du 13 novembre 2015.

13 novembre 2016 : cérémonie en hommage aux victimes des attentats



AIRBUS CONTINUE A ME DONNER RAISON !

Un article du Point du 14 novembre mérite lecture. Airbus en rajoute sur le fait que « tout me donne raison sur tout » dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années. Article du Point :

http://www.lepoint.fr/innovation/y-aura-t-il-toujours-un-pilote-dans-l-avion-14-11-2016-2082903_1928.php

Il convient de relever tout au long de cet article ce qui est dit sur la place du pilote dans l'avion, avec entre autres l'intertitre « *Le pilote doit savoir reprendre la main* » et « *"On compte sur le pilote pour reprendre la main" confirme Airbus* ». L'avionneur aurait pu ajouter : « on s'est trompé depuis le début des années quatre-vingt (1982), on aurait mieux fait d'écouter Jacquet et, surtout, et surtout on n'aurait pas dû se lancer dans le grossier mensonge d'Etat sur le crash de Habsheim avec méthodes soviétiques à l'encontre de ce même Jacquet, sans parler d'autres accidents ». Cet aveu d'Airbus s'ajoute à ce qui est décrit en pages 34 à 56 du présent PDF (« DEUXIEME PARTIE »), notamment en page 42.

LA JUSTICE (TRIBUNAL DE PARIS)

La justice est informée de tout. Elle a même été informée du dernier rebondissement constitué par les déclarations d'Airbus figurant dans l'article du Point du 14 novembre que je viens d'évoquer.

Sont informés, au TGI de Paris : **Jean-Michel Hayat**, président du TGI, **François Molins**, procureur de la République et **Véronique Degermann**, **Frédérique Porterie**, **Jean-Marc Coquentin**, **Jean Quintard**, **Jean-Pierre Bonthoux**, **André Paccalin**, **Serge Mackowiak**, procureurs adjoints.

En page 27 du présent PDF figure un échange de courriels du 10 décembre 2014 avec Jean-Michel Hayat, président du tribunal de Paris, relatif au drame du vol AF447 Rio-Paris. Des familles de victimes sont totalement écartées de l'enquête en violation de la loi. Jean-Michel Hayat répond qu'il transmet au magistrat instructeur afin qu'une réponse me soit apportée. Il ajoute qu'il veillera à ce qu'il me soit répondu.

En page 28 figure le courriel que j'ai envoyé le 22 novembre 2016 au président du TGI de Paris, avec copie au parquet de Paris. Des parties civiles sont toujours écartées du dossier, en toute illégalité. Ces familles ne savent même pas qui est maintenant chargé de l'enquête judiciaire (les juges Zimmermann et Daurelle ont été remplacés). En raison de petites maladroites et de grosses bévues commises par certains menteurs patentés elles ont toutefois découvert que cette enquête dégageait une mauvaise odeur d'affaire Dreyfus pour faire porter le chapeau aux pilotes décédés et blanchir tout le monde : ordonnance secrète de la juge Zimmermann en avril 2013, expertises menées à l'insu des parties civiles, absence dans le dossier d'instruction de la pièce à conviction principale (les enregistrements des paramètres techniques FDR), chasse à l'homme pour me faire enfermer associée à une campagne de discrédit à mon encontre et j'en passe. Tout cela est digne des pires pays totalitaires. Et ça continue, avec tout l'exécutif informé.

La justice continue à me faire rechercher pour m'enfermer. Les familles de victimes continuent à se « faire cracher dessus » par les institutions. Et vivement le prochain crash inutile qui aurait dû être évité ?!

/...

Echange de courriels du 10 décembre 2014 avec le président du TGI de Paris

actualités Sport Finance Style People Cinéma Météo Questions/Réponses Flickr Mobile Plus ▾

Rechercher Tous ▾ Recherche dans les mails Rechercher sur le Web Accueil norbert

RE: Drame du vol Air France AF447 Rio-Paris

Archiver Déplacer Supprimer Spam Plus

RE: Drame du vol Air France AF447 Rio-Paris Personnes

HAYAT Jean-Michel <Jean-Michel.Hayat@justice.fr> 12/10/14 à 9:13 PM
À norbert jacquet

Monsieur,

a la lecture de votre courrier électronique, je prends acte de votre désarroi.
Je transfère votre mail avec ma réponse au magistrat instructeur en charge de ce dossier pour qu'une réponse vous soit apportée, afin que vous n'ayez pas la perception d'être tenu dans l'ignorance.
Je crois devoir vous préciser par ailleurs, que le président du TGI n'a aucunement accès à la procédure d'information qui est couverte par le secret.

En revanche, je veillerai à ce qu'il vous soit répondu.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de ma considération distinguée.

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE PARIS Jean-Michel HAYAT
Président
Tribunal de grande instance de Paris
4 boulevard du Palais
75055 Paris Cedex 01
Tél : 01 44 32 61 30

De : norbert jacquet [mailto:norbertjacquet@yahoo.fr]
Envoyé : mercredi 10 décembre 2014 09:36
À : HAYAT Jean-Michel
Objet : Drame du vol Air France AF447 Rio-Paris

Instruction ouverte pour homicides involontaires (accident Airbus Rio-Paris, 1er juin 2009)
N° Parquet : 09.154.0822/1
N° Instruction : 2369/09/52

A l'attention de Monsieur Jean-Michel Hayat, Président du Tribunal de grande instance de Paris

Monsieur le Président,

Des parties civiles dans l'instruction pénale ouverte à la suite de l'accident de l'Airbus Rio-Paris, ayant pour avocat Maître Thibault de Montbrial, ne sont plus informées du déroulement de la procédure en violation du code de procédure pénale. Depuis deux ans elles sont tenues dans l'ignorance. Ces parties civiles ne disposent que des informations partielles et contradictoires délivrées par les médias. Elles ont pu lire que le dossier aurait été soumis à la Chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris. Selon d'autres informations parues dans les médias, l'instruction serait close depuis les premiers jours de juillet. Ces parties civiles n'en savent pas plus. Elles sont donc dans l'incapacité de former des demandes utiles au regard des faits et des documents en leur possession. Les droits des parties civiles sont bafoués. Le code de procédure pénale est violé.

Je crois donc devoir rappeler les documents que j'ai portés à votre connaissance, relatifs à cette tragédie, et les conclusions qui en découlent.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments respectueux.

Norbert Jacquet

/...

Mon courriel du 22 novembre 2016 au président du TGI de Paris et autres destinataires

Le fichier joint est disponible sur le Web (PDF, 3 pages, 338 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/merci-a-airbus-qui-confirme-norbert-jacquet-21-novembre-2016.pdf>

Actualités Sport Finance Style People Cinéma Météo Questions/Réponses Flickr Mobile Plus ▾

Rechercher Tous ▾ Recherche Mail Recherche Web Accueil norbertjacquet

Vies humaines en danger ▾

Archiver Déplacer Supprimer Plus ▾

Vies humaines en danger : déclarations d'Airbus (enquête sur l'accident AF447 Rio-Paris)

norbert jacquet <norbertjacquet@yahoo.fr> nov 22 à 11h08 AM
À HAYAT Jean-Michel
Cc MOLINS François, DEGERMANN Véronique, PORTERIE Frédérique, COQUENTIN Jean-Marc, QUINTARD Jean, BONTHOUX Jean-Pierre, PACCALIN André, MACKOWIAK Serge Masquer

A l'attention de Monsieur **Jean-Michel Hayat**, Président du TGI de Paris

Copie au parquet du TGI de Paris (Mesdames et Messieurs **François Molins, Véronique Degermann, Frédérique Porterie, Jean-Marc Coquentin, Jean Quintard, Jean-Pierre Bonthoux, André Paccalin, Serge Mackowiak**).

PJ (PDF - 338 Ko) : "merci-a-airbus-qui-confirme-norbert-jacquet-21-novembre-2016.pdf"

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance, par le fichier au format PDF joint, quelques faits relatifs à l'enquête sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris.

Malgré les engagements pris par le courriel que vous m'avez envoyé le 10 décembre 2014, des parties civiles restent dans l'ignorance la plus absolue du déroulement de l'enquête. Il en est ainsi depuis quatre ans. Elles ignorent même l'identité du(des) juge(s) d'instruction chargé(s) du dossier. Elles sont donc dans l'incapacité de former une quelconque demande. Elles sont même dans l'incapacité de remettre au(aux) juge(s) d'instruction les informations et documents dont elles disposent.

On peut par ailleurs s'étonner du déclenchement d'une enquête par le parquet de Paris en raison d'une suspicion de compromission de la défense nationale sans conséquence, alors que, dans le même temps, des magistrats violent ouvertement les lois dans des affaires où les morts se comptent par centaines (cf. PJ).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.

Norbert Jacquet


merci-a-ai...pdf

L'enquête du parquet de Paris évoquée dans ce courriel fait suite à une lettre du 4 novembre 2016 d'un élu au procureur Molins. Tous les médias en ont parlé. Par exemple Libé :

http://www.liberation.fr/france/2016/11/21/fuite-d-un-document-confidentiel-defense-la-justice-enquete_1529978

./...

UN PEU PLUS SUR L'EXECUTIF

(pages 29 à 31 du présent PDF)

1) HOLLANDE ET CHARRIERE-BOURNAZEL COMMUNIQUENT

Christian Charrière-Bournazel fut mon avocat durant trois ans

A l'occasion du procès de la mondialement célèbre chemise d'Air France, les 27 et 28 septembre 2016, Christian Charrière-Bournazel, avocat de Pierre Plissonnier, directeur à Air France, a fait quelques déclarations publiques en marge de l'audience pour soutenir la direction d'Air France et le procureur. Il était bien moins bavard quand il était mon avocat très grassement payé de juin 1989 à juillet 1992. La lettre figurant en page suivante est édifiante.

Et au moment de la grève des pilotes de mai 1992 pour me soutenir, qu'a-t-il fait ? Mon avocat a disparu, laissant des membres de son cabinet, notamment Jérôme Hercé, déclarer à quelques journalistes un peu curieux qu'au cabinet ils ne connaissaient pas trop le dossier, que l'affaire n'était pas simple... bref un torpillage complet. Pourtant, quand on sait le contexte de cette grève, avec tous les articles de presse antérieurs et les émissions de télévision (cf. pages 110 à 127 « CINQUIEME PARTIE » du présent PDF) !

En juillet 1992, peu après cette grève et alors que j'étais sous le coup d'une procédure d'expulsion de mon domicile, j'ai demandé à Charrière-Bournazel d'accélérer les procédures et de mettre en cause ceux qui devaient l'être. Il m'a écrit : « *je ne souhaite pas être chargé plus longtemps de la défense de vos intérêts* ». Merci Maître !

Ce sympathique avocat est un très actif « droit-de-l'hommeiste », multicarte (LDH, LICRA, FIDH...). Il a été bâtonnier en 2008 et 2009 (le crash de Perpignan est survenu en novembre 2008 et celui du Rio-Paris en juin 2009).

Hollande et Charrière Bournazel communiquent

On a pu lire dans Libé du 5 juillet 2016 et dans d'autres médias qu'après la libération à Yaoundé de Lydienne Yen Eyoun, camerounaise devenue française par son mariage, François Hollande s'est fendu d'un SMS de félicitations à Christian Charrière-Bournazel, avocat de Madame Yen Eyoun.

Bravo ! Tout le monde il est beau, tout le monde il est gentil. Et la sécurité aérienne ? Les morts inutiles par centaines ? Les familles de victimes qui se font cracher dessus ?

. / ...

Lettre qui m'a été envoyée par Charrière-Bournazel le 1er mars 1991

CHARRIÈRE-BOURNAZEL CHAMPETIER DE RIBES SPITZER

CHRISTIAN CHARRIÈRE-BOURNAZEL
ANCIEN SECRÉTAIRE DE LA CONFÉRENCE
ANCIEN MEMBRE DU CONSEIL DE L'ORDRE

PHILIPPE CHAMPETIER DE RIBES
ANCIEN SECRÉTAIRE DE LA CONFÉRENCE
MEMBRE DU CONSEIL DE L'ORDRE

JEAN-PIERRE SPITZER
ANCIEN RÉFÉRENDIAIRE À LA COUR DE JUSTICE
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

OLIVIER DARCET
JÉRÔME HERCÉ
DIANE BROSSOLLET

Avocats à la Cour

5, RUE DE LOGELBACH

75017 PARIS

TÉLÉPHONE (1) 42 67 57 50

TELEX LOGEL 649951 F

TÉLÉCOPIE (1) 47 63 32 65

Paris, le 1er mars 1991

Monsieur Norbert JACQUET
48 rue Monsieur le Prince
75006 PARIS

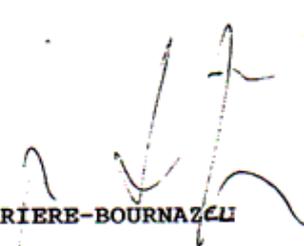
AFFAIRE : JACQUET
CT/CCB/OM

Cher Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 25 février dernier m'indiquant que vous aviez décidé d'organiser une conférence de presse et que vous souhaitiez ma participation.

Cependant, je dois vous indiquer que, par principe, je ne participe jamais au conférence de presse quelle qu'elle soit.

Je tenais à vous en aviser et vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments distingués et toujours bien dévoués.


Christian CHARRIÈRE-BOURNAZEL

2) « DANS LE BUREAU DU PRESIDENT » AVEC VINCENT FELTESSE, CONSEILLER DE HOLLANDE



Vincent Feltesse, conseiller de Hollande, se livre sur son blog. Ces confidences ont été reprises par divers médias. Feltesse évoque notamment la journée du 1er décembre 2016 et celle du 28 novembre. Et d'autres. Et il décrit le fonctionnement général au quotidien à ce niveau.

« Dans le bureau du président » :

<https://vincentfeltesseblog.wordpress.com/2016/12/09/ce-jeudi-1er-decembre-2016-au-matin/>

Ceci permet de bien percevoir la vie à l'Elysée, décrite de l'intérieur, de toucher du doigt cette vie, cette réalité, même si tout le monde sait, malgré une part de mystère.

Que se passe-t-il à l'Elysée quand un crash aérien survient, surtout si l'avion est un Airbus ? Surtout si des Français sont décédés ? Que font-ils à l'Elysée des informations dont ils disposent sur les crashes aériens ? Que font-ils des informations dont ils disposent sur les petits et les gros mensonges, les falsifications dans les enquêtes, parfois comparables à de véritables affaires Dreyfus ? La sécurité aérienne, qu'en pensent-ils ? La vie humaine ? Les morts dans des accidents inutiles, voire « stupides », qui n'auraient jamais dû survenir ? La douleur des familles de victimes qu'on détruit sciemment à petit feu, minutieusement, et qui sont finalement « achevées » par un non-lieu ou une relaxe générale après quinze à vingt ans de procédure ? Il conviendrait de poser la question à Hollande à l'occasion.

./...

RAPPEL : CEUX QUI SAVENT DEPUIS LONGTEMPS

(pages 32 et 33 du présent PDF)

Ce qui figure en pages 32 et 33 du présent PDF est une reprise de la conclusion d'un exposé lourdement documenté de 27 pages, mis en ligne le 7 juin 2015 sur plusieurs sites Web dans le monde.

Le 7 juin 2015, toutes les informations utiles avaient déjà été transmises :

- à la **Garde des Sceaux** (aux membres de son cabinet : gilles.le-chatelier@justice.gouv.fr, anne.berriat@justice.gouv.fr, fanny.demassieux@justice.gouv.fr, stephanie.kretowicz@justice.gouv.fr, pierre.fourel@justice.gouv.fr, frederic.baab@justice.gouv.fr, eric.martin@justice.gouv.fr, paul.huber@justice.gouv.fr, nail.bouricha@justice.gouv.fr, romuald.gilet@justice.gouv.fr, sandra.reviriego@justice.gouv.fr, muriel.barthelemi@justice.gouv.fr),
- au **directeur des affaires criminelles et des grâces** (robert.gelli@justice.gouv.fr),
- à la **première présidente de la cour d'appel de Paris** (chantal.arens@justice.fr),
- au **procureur de Paris** (francois.molins@justice.fr),
- au **président du tribunal de Paris** (jean-michel.hayat@justice.fr).

Bien avant le 7 juin 2015 des dossiers papier avaient été envoyés à **Matignon** et à l'**Elysée**. Les adresses URL de pages de mon site Web ont également été communiquées à Matignon et à l'Elysée au moyen des pages dédiées des portails respectifs de ces lieux (<http://www.gouvernement.fr/premier-ministre/crire> et <http://www.elysee.fr/crire-au-president-de-la-republique/>) NB : depuis le 7 juin 2015 des informations et des documents ont continué à être transmis à ce niveau (voir en page 22 du présent PDF la rubrique qui concerne Hollande).

Le 7 juin 2015 étaient également en possession des mêmes informations :

- **Jean-Pierre Mignard**, avocat et ami de Hollande, parrain de deux enfants du chef de l'Etat, informé par deux voies : sa boîte mail professionnelle (jpmignard@lysias.fr) et le formulaire de contact de son site Web professionnel (<http://www.jpmignard.fr/formulaire-de-contact/>),
- Le **secrétaire d'Etat chargé des Transports** (alain.vidalies@orange.fr).

Pour le reste, une petite recherche sur le Web donne d'excellents résultats.

Page suivante : une photo de famille de ceux qui, au ministère de la Justice, disposaient de toutes les informations et tous les documents utiles au plus tard le 7 juin 2015.

./...

PHOTO DE FAMILLE DE CEUX QUI SAVAIENT AU MINISTERE DE LA JUSTICE

A LA DATE DU 7 JUIN 2015



En réaction à un article du Canard enchaîné à paraître le 20 mai 2015, Elie Patrigeon, conseiller de Taubira, a fait prendre la pose à des membres du cabinet de la ministre pour une photo de famille qu'il a diffusée sur Twitter la veille de la parution du Canard avec ce commentaire « *On va bien, merci :)* » ([message sur twitter](#)).

Et les familles des victimes des nombreux crashes aériens à l'instruction en justice ? Dans toutes ces affaires le seul but de la justice est de blanchir les responsables et coupables en mettant tout en œuvre, sciemment, pour détruire à petit feu ces familles et les « achever » par un non lieu ou une relaxe générale après dix à vingt ans de procédure.

Et les familles de victimes de l'AF447 Rio-Paris ? Avant le 7 juin 2015 j'avais déjà démontré avec éclat que l'enquête judiciaire sur cette tragédie est pire que l'affaire Dreyfus, avec des magistrats qui multiplient les violations des lois, les familles de victimes se faisant purement et simplement cracher dessus par les institutions alors qu'elles sont dans une douleur indicible après avoir perdu un être cher ou plusieurs.

Sur la photo ci-dessus on reconnaît plusieurs destinataires des documents que j'avais transmis au ministère de la Justice bien avant juin 2015 (cf. page précédente en notant que Gilles Le Chatelier, troisième directeur du cabinet de Taubira, a quitté ses fonctions sans crier gare le 16 avril 2015 et qu'il n'avait toujours pas été remplacé en juin 2015). Au premier rang, centre-droit, la directrice adjointe du cabinet, Anne Berriat, magistrate détachée, prend la pose. Regardez bien cette photo : ces gens savent ce que subissent les familles de victimes. **Tous les documents utiles étaient dans leurs mains bien avant le mois de juin 2015.**

DEUXIEME PARTIE

VIVEMENT LE PROCHAIN CRASH « STUPIDE » !?

SOMMAIRE

Quelqu'un en France est-il capable de se poser quelques questions sur Airbus et son avenir, sur la valeur de la vie humaine et sur la douleur des familles de victimes d'accidents aériens ?

AIRBUS TOUT SEUL AU FOND DU CUL-DE-SAC

Pages 35 à 46. Airbus se retrouve tout seul avec ses minimanches non couplés et sans retour d'effort. Airbus se retrouve tout seul avec ses manettes de poussées à crans fixes. Airbus se retrouve tout seul avec ses logiciels abracadabrantesques, ingérables par les pilotes quand la situation de dégrade. Airbus est dans une impasse. Tout le monde peut comprendre. Et tout le monde peut comprendre que j'ai toujours eu raison.

L'HISTOIRE DE L'AVIATION

Pages 47 à 53. Ce qui précède est à méditer à la lumière de l'histoire de l'aviation. L'impasse pourrait se transformer en tombeau. Quelques éléments de réflexion sont livrés à ce sujet dans ces pages 47 à 53.

LE CRASH DE L'AF447 RIO-PARIS

TROIS PAGES SUFFISANTES POUR CONCLURE

Pages 54 à 56. Quelques faits relatifs au drame du vol AF447 Rio-Paris montrent, à **eux seuls**, qu'il est indispensable d'agir **dans l'intérêt général**.

Il y a urgence à prendre une décision !

/...

AIRBUS TOUT SEUL AU FOND DU CUL-DE-SAC

(« TOUT ME DONNE RAISON SUR TOUT »)

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 43 à 46 du présent PDF avec les **fausses licences de pilote de ligne** en pages 45 et 46 pour que la vérité sur ces falsifications saute aux yeux.

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.

Les pages 36 à 41 reprennent par **ordre inversement chronologique** des informations déjà diffusées sur le fait que tout me donne raison et qu'Airbus est dans une impasse. Tout le monde peut comprendre. La simple lecture des pages 40 et 41 du présent PDF peut suffire pour un des points essentiels.

Pages 36 à 41 .. Reprise d'informations diffusées au cours de ces dernières années (par ordre inversement chronologique).

Page 42 Les années quatre-vingt et l'arrivée de la « nouvelle technologie Airbus » : une page pour rappeler cette époque et bien prendre conscience des erreurs originelles commises.

Pages 43 à 46 .. Le crash de Habsheim le 26 juin 1988 : commandes de vol, mensonges, falsifications... cela avait vraiment très mal commencé !

.I...

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 en lien 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 42 du présent 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 (2).

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 (2) 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.

(2) 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

(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 ?!

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 42 du présent PDF un petit rappel de ces années avec quelques observations.

./...

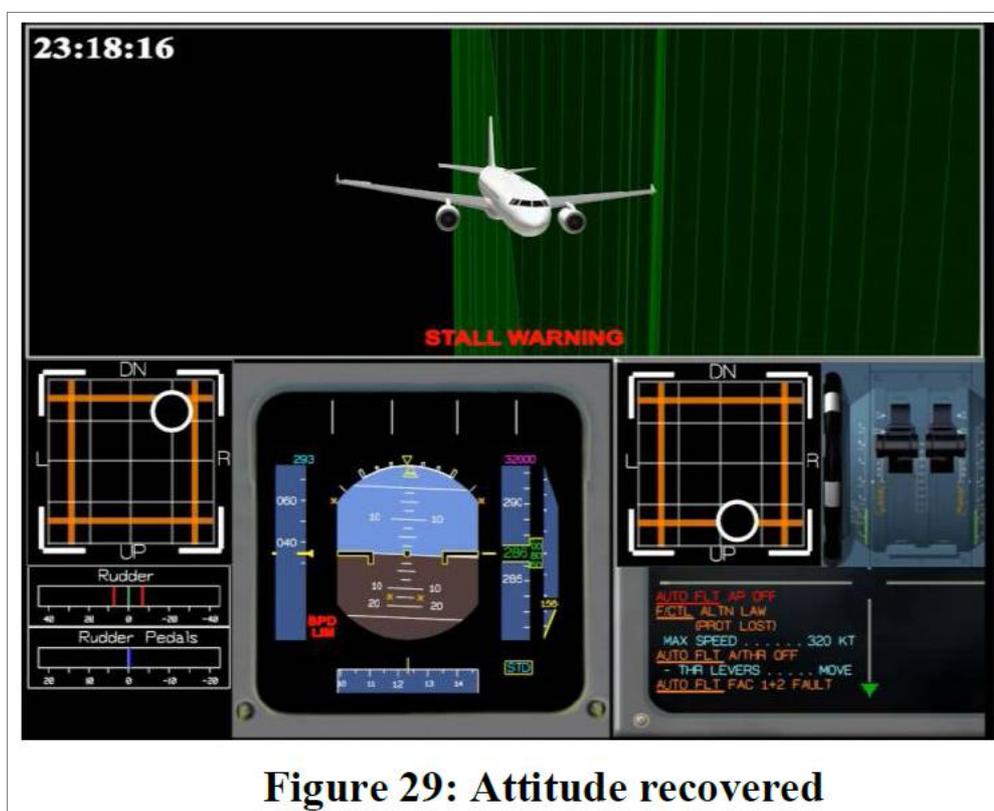
UNE ERREUR DE CONCEPTION QUI SAUTE AUX YEUX

(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 du rapport (page 53 pour la pagination PDF de ce rapport) 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 du rapport (page 61 pour la pagination PDF de ce rapport). Elle est reproduite ci-dessous.



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 (3). 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 (4), 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 !

(3) http://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/securite-aerienne-retour-a-la-realite-pour-les-pilotes_1687323.html

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

LE CRASH DE HABSHEIM

(pages 43 à 46 du présent 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 liens vers des vidéos des émissions de télévision en pages 110 à 127 « CINQUIEME PARTIE » du présent PDF).

Les DNA 13 octobre 1992

d'experts ensuite.

Certains — et notamment l'ancien pilote Norbert Jaquet — 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 en pages 89 à 106 du présent PDF en « QUATRIEME PARTIE ».

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.

./...

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 !

Michel 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 1 (Top): License for Michel Asseline, signed by Bernard Palayret. Includes a photo of Asseline and a signature of Palayret. The text on the license includes: NOM (N): ASSELINE, Prénoms (N): Michel, Date de naissance (N): 05.05.1944, Lieu de naissance (N): Paris 15e, Nationalité (N): Française, Date de validité (N): 25.05.1988. It is dated 25.05.1988 and signed by B. PALAYRET, Directeur Général de l'Aviation Civile.

Document 2 (Bottom): Another copy of the license for Michel Asseline, also signed by Bernard Palayret. It includes a photo of Asseline and a signature of Palayret. The text on the license includes: NOM (N): ASSELINE, Prénoms (N): Michel, Date de naissance (N): 05.05.1944, Lieu de naissance (N): Paris 15e, Nationalité (N): Française, Date de validité (N): 25.05.1988. It is dated 25.06.89 and signed by B. PALAYRET, Directeur Général de l'Aviation Civile.

Signature of Bernard Palayret on the license. The text next to the signature reads: NOM (N): ASSELINE, Prénoms (N): Michel, Date de naissance (N): 05.05.1944, Lieu de naissance (N): Paris 15e, Nationalité (N): Française, Date de validité (N): 25.05.1988.

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 personnalités 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.

...

L'HISTOIRE DE L'AVIATION

Je n'ai pas la prétention de prédire l'avenir, mais ce qui vient d'être exposé impose une réflexion au regard de l'histoire de l'aviation. Que je connais bien. L'aviation, je suis tombé dedans à ma naissance en 1950. A Dugny, dans une enclave entre les pistes du Bourget. A quelques centaines de mètres du hangar du Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, qui est devenu la Direction générale de l'aviation civile. J'ai grandi dans ce hangar au milieu des DC3, d'un DC4 et des prototypes en phase finale des vols d'essais (vols de certification en ligne). J'étais de temps en temps passager à bord de ces avions.

En pages 48 et 49 du présent PDF figurent des prises de position de Boeing, relativement récentes (dans les années quatre-ving-dix).

En pages 50 et 51, c'est un peu moins récent (dans les années soixante-dix). Il s'agit d'un livre publié en 1977 sur le crash du Douglas DC10 survenu en 1974 à Ermenonville. Douglas fut le plus grand constructeur civil d'après-guerre (DC3, DC4 DC6/DC7, DC8, DC9 et DC10). Il a fini « mangé » par Boeing.

Pages 52 et 53. Des histoires plus anciennes. Le Concorde dans les années soixante, le Comet britannique dans les années cinquante et surtout les hydravions dans les années trente et quarante. Avec en conclusion quelques interrogations sur Airbus.

.I...

LE FIGARO MAGAZINE
30 DEC 94

BOEING: PRÉCISIONS

**A la suite de notre article
« Airbus contre Boeing »
(notre numéro du 12
novembre), nous avons reçu
une longue lettre de Boeing
France dont nous extrayons
les passages suivants :**

« (...) Boeing n'a jamais
« méprisé » Airbus. Tout au
plus pourrait-on dire que Boeing a
sous-estimé pendant des années la
capacité des gouvernements euro-
péens à subventionner le consor-
tium aussi généreusement et aussi
longtemps.

(...) Boeing n'a jamais été amené à
« essayer de rattraper un certain
retard technologique » sur Airbus,
car il n'en a aucun. Boeing maî-
trise parfaitement les technologies
les plus avancées, mais sa stratégie
consiste à n'exploiter que celles
qui sont rentables et qui apportent
donc une réelle valeur ajoutée aux
compagnies utilisatrices.

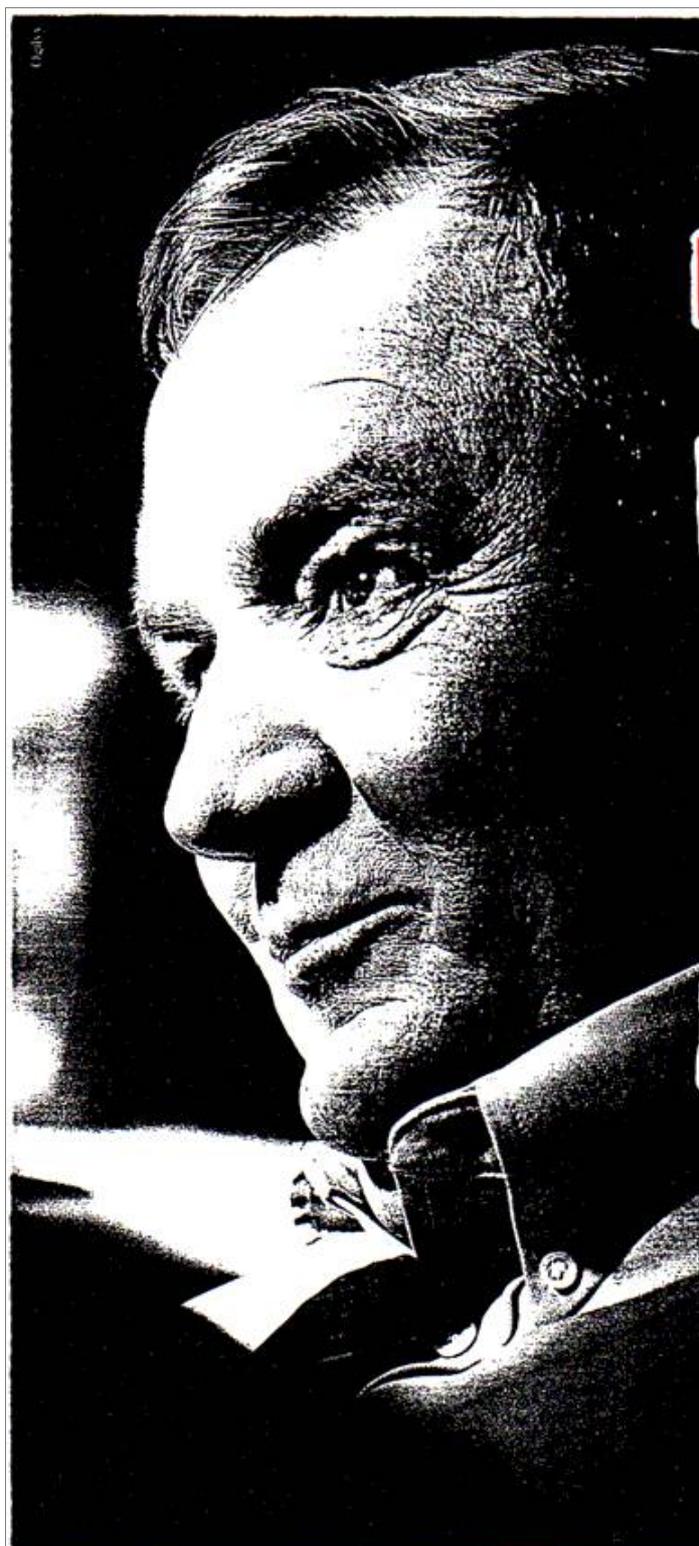
- Boeing n'a jamais hésité à recon-
naître et à se féliciter du plafonne-
ment des avances remboursables
accordées à Airbus, mais nous
continuons de souhaiter que toute
forme de subvention soit entière-
ment bannie et que le plafonne-
ment des subventions ou avances
soit, en fait, ramené à zéro, seul
moyen d'assurer une concurrence
loyale à armes égales.

(...) Concernant les « aides indi-
rectes » apportées notamment par
les commandes militaires, dont
vous ne citez que les 0,5 % dont
bénéficie Aerospatiale (chiffre au
demeurant très sous-évalué), il faut
comparer ce qui est comparable. A
savoir, les contrats dont bénéfi-
cient les constructeurs américains
dans le cadre de concurrences
acharnées étroitement contrôlées
par les organismes d'Etat, et ceux
dont bénéficient l'ensemble des
quatre partenaires industriels du
consortium Airbus (la plupart du
temps sans concurrence) : ces
« aides indirectes » sont environ
deux fois supérieures en Europe.

Quant à l'affirmation que « la
guerre totale est déclarée » entre
Boeing et Airbus, nous laissons
bien évidemment les auteurs de
l'article libres de leur appréciation
de la situation. Nous préférons par-
ler, quant à nous, de concurrence,
acharnée certes (dans quel secteur
ne l'est-elle pas aujourd'hui ?),
mais saine et bénéfique pour
tous.

ALEXANDRE DE COURISS

PORTE-PAROLE BOEING FRANCE



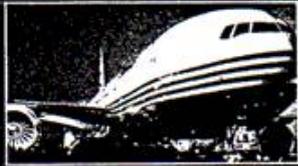
"Pour les spécialistes de la maintenance comme moi, tout se résume à ça : s'il arrive dans mon atelier, il en décollera."

["La demande des passagers est très claire : faites-moi arriver à l'heure et voyager en toute sécurité. Les compagnies aériennes ajoutent : aidez-nous à être rentables en réduisant le plus possible les temps d'immobilisation de nos avions."]

["Personne ne nous demande des envolées de haute technologie, ni d'afficher sur des ordinateurs géants d'élégantes démonstrations de logique booléenne."]

"En tant que spécialiste de la maintenance chez Boeing, mon rôle est de me mettre à la place des compagnies aériennes. Et à cet égard, je dirai que le 777 est un avion intrinsèquement fiable. Que ses systèmes à tolérance de panne et la redondance de ses circuits assurent une gestion efficace et économique de la maintenance. Qu'il possède des systèmes très performants de relevés d'anomalies permettant aux compagnies une planification optimale des interventions. Et que c'est un avion sur lequel il est facile de travailler. En maintenance c'est appréciable."

["Bien sûr, c'est moins impressionnant que l'algèbre de Boole. Mais notre objectif n'est pas d'éblouir. Nous voulons seulement que les avions soient sûrs. Qu'ils arrivent à l'heure. Et qu'ils soient rentables."]



Jack Hessburg
AEP 143907
Jack Hessburg
Chef-mécanicien
Nouveaux avions

6 JAN 95

BOEING

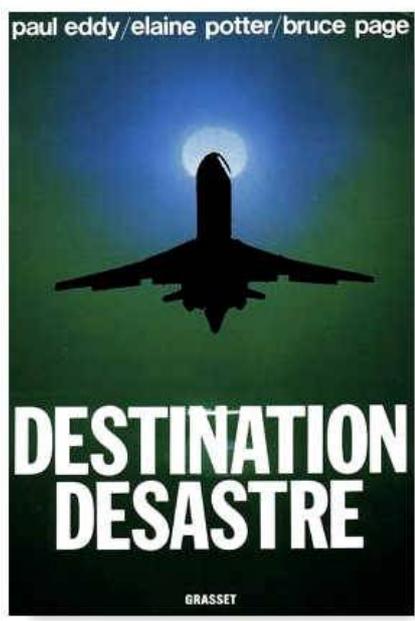
AIR ET COSMOS / AVIATION INTERNATIONALE

UNE TELLE PUBLICITE, C'EST DU JAMAIS VU DANS L'AERONAUTIQUE

« DESTINATION DESASTRE »

Douglas fut le plus grand constructeur civil d'après-guerre (DC3, DC4 DC6/DC7, DC8, DC9 et DC10). Il a fini « mangé » par Boeing. Un livre publié en 1977 sur le crash du DC10 survenu à Ermenonville en mars 1974 livre quelques éléments d'une possible explication parmi d'autres sur cette disparition.

Ci-dessous, la notice de présentation de ce livre sur le site Web de l'éditeur Grasset (« *avertissements qui furent prodigués et auxquels on ne prêta pas attention* »... « *règles de sécurité ignorées* »... « *incroyables négligences* »... « *ensemble de fautes criminelles* »... tout un programme !) :

	<p>Destination désastre</p> <p>Paul Eddy</p> <hr/> <p>Elaine Potter</p> <hr/> <p>Bruce Page</p>
<p>Parution : 22/03/1977 Pages : 348 Format : 150 x 230 mm Prix : 22.40 €</p>	<p>En mars 1974, un DC-10 s'écrasait dans la forêt d'Ermenonville. La pire de toutes les catastrophes aériennes : 346 morts. Les auteurs (tous journalistes du Sunday Times) de Destination désastre racontent toute l'histoire de cet avion maudit. Ils détaillent les avertissements qui furent prodigués et auxquels on ne prêta pas attention, les règles de sécurité ignorées, les incroyables négligences dans le domaine de l'inspection et de l'observation des consignes, tout un ensemble de fautes criminelles qui aboutirent à la disparition de 346 personnes, dont beaucoup d'enfants. Il ne s'agit pas seulement, ici, de l'histoire d'une catastrophe : Destination désastre est aussi l'histoire d'une industrie et des succès et des échecs de cette industrie. Les auteurs du livre analysent aussi bien la politique des grandes nations en matière d'industrie aéronautique que des dispositions absurdes et macabres de la loi qui s'applique à l'indemnisation des familles des victimes. Les auteurs se livrent, en outre, à une étude statistique des accidents d'aviation qui ont accablé toutes les compagnies qui sillonnent le ciel de la planète. C'est donc un tableau de la fiabilité des compagnies d'aviation qui nous est offert. Il ne manquera pas d'en étonner beaucoup.</p>

On trouve beaucoup de choses dans ce livre. Y compris la confirmation de l'existence d'interventions politiques (Nixon) pour ne pas obliger le constructeur à modifier les portes de soute, ce qui a conduit au crash.

/...

PRÉFACE

Voici l'histoire, aussi complète que possible, d'une catastrophe. Elle n'a pas de précédent dans les annales de l'aviation civile : un avion géant, chargé au maximum, s'est écrasé le 3 mars 1974 près d'Ermenonville. Nous établirons et les causes et les conséquences de cette catastrophe. Mais nous irons plus loin.

Ce livre est aussi une enquête sur la nature même de l'industrie aéronautique civile. Les deux histoires sont inexorablement liées. Car la pire catastrophe aérienne de tous les temps n'était pas un accident dans le sens que l'on prête généralement à ce terme : disons plutôt qu'elle fut le résultat des énormes contraintes politiques et commerciales qui s'exercent sur la construction aéronautique. Cette catastrophe, certains l'avaient prévue. Et prédite.

Le monde entier a été bouleversé. Aux États-Unis, le Congrès s'est emparé de l'affaire, mais l'émotion s'est dissipée bien avant que l'enquête officielle sur les causes de l'accident ait défini les responsabilités de chacun. En fait, seuls quelques avocats américains représentant les parents des victimes poursuivent à l'heure actuelle la quête de la vérité. Leurs activités cesseront quand les parents de ces victimes auront obtenu une compensation monétaire qu'ils jugeront suffisante.

On peut douter qu'ils y parviennent. Le désastre d'Ermenonville, l'enchaînement de circonstances qui l'ont provoqué prouvent que si le système de transport commercial aérien dans le monde occidental est remarquablement sûr, il est loin d'être aussi sûr qu'il pourrait l'être. Notre enquête met en évidence les leçons qu'il faudra tirer de cette affaire. Nous ne prétendons pas qu'une

LES HYDRAVIONS

ET QUELQUES MOTS SUR LE CONCORDE ET LE COMET

Extrait d'une note rédigée, diffusée et publiée le 16 juillet 2008 à propos de l'« affaire des hydravions ».

[...]

Latécoère était un des plus importants constructeurs civils dans les années trente et le plus prestigieux. Persuadé que l'hydravion représentait le futur du transport longue distance (« *il vaut mieux faire un atterrissage de fortune avec un hydravion qu'un amerrissage avec un avion terrestre* », c'est ce qu'on trouvait à satiété dans la presse de l'époque) il a développé, comme les autres constructeurs en France et dans le monde, des hydravions de plus en plus gros. En France, les industriels ont imposé leurs vues aux pouvoirs publics et aux médias, contre l'avis d'une poignée de pilotes « récalcitrants » soutenant René Couzinet, concepteur et constructeur de la série des Arc-en-ciel, partisans de l'avion terrestre pour des raisons... qui se révéleront exactes à 100% (vitesse, légèreté, expérience dans la gestion des pannes, notamment les pannes moteur, avec le principe, nouveau, de « l'excédent de puissance »...). Le premier vol d'un Arc-en-ciel, trimoteur terrestre « à roulettes » de 10 tonnes et 27 mètres d'envergure, à ailes basses cantilever, ce qui est devenu le standard, a eu lieu en mai 1928. La première traversée de l'Atlantique Sud avec un Arc-en-ciel est intervenue en janvier 1933, avec Jean Mermoz aux commandes. Avec des années d'avance sur tous, en France et dans le reste du monde.

La guerre n'a rien changé en France, à la différence des autres pays, où on avait compris et où, avant même la guerre, on avait lancé des programmes de long-courriers transatlantiques terrestres (en Allemagne avec le Focke-Wulf 200 et aux USA). En France, après-guerre, Latécoère se targuait encore de fabriquer les plus gros hydravions du monde et de battre la plupart des records. « *Les hydravions de tous les records* » (ce qui était vrai... dans la catégorie « hydravions », bien sûr). Malgré des achats d'hydravions par Air France, peut-être un peu décidés en haut lieu, ce sont, comme on sait, les avions terrestres qui l'ont emporté, par KO, dès la fin de la guerre, avec le Douglas DC4/DC6 (avion militaire à l'origine et qui avait bénéficié d'un développement et d'une production militaires) et surtout le Lockheed Constellation, le plus gros succès, (conçu dès avant-guerre pour un usage exclusivement civil, mais qui connut une utilisation militaire en raison de la guerre). Boeing arrivait assez loin derrière, ayant choisi les deux voies (le réseau Pacifique a justifié pendant quelque temps l'utilisation des hydravions, notamment en raison de la rusticité des infrastructures). L'Allemagne, après la guerre, avait interdiction de construire des avions, tant civils que militaires, à l'exception de petits modèles d'avions civils à vocation touristique.

Air France a fait voler quelques Laté après-guerre (Laté 631), non sans déboires, puis s'en est débarrassés. La légendaire société Latécoère est brutalement tombée en quasi-faillite, devenant un obscur sous-traitant quelque peu cantonné à la construction des éléments de galeries (les « cuisines ») et de chariots de service, avant de connaître un nouveau développement comme sous-traitant d'Airbus.

Le SE 2010 Armagnac ne constitue même pas une exception à ce qui précède. Son arrivée fut bien trop tardive (premier service commercial en 1952). Air France avait purement et simplement annulé, avant la livraison du premier appareil, sa commande de quinze exemplaires (ce qui n'était pas rien à l'époque, surtout pour le plus gros avion terrestre, plus lourd et plus grand que les DC4/DC6, puis DC7, et que tous les types de Constellation). TAI a exploité l'Armagnac pendant huit mois (quatre exemplaires) avant de jeter l'éponge en raison du manque de rentabilité. Huit appareils furent construits au total. Un fut détruit. Sept furent exploités, après modification des aménagements, entre la métropole et l'Indochine en guerre, pour les besoins militaires, par une société créée à ce seul effet, la SAGETA, à la fin 1953

.I...

En 1962 a été lancé le Concorde, qui a brûlé les étapes pour rattraper le retard. En France, on avait loupé le coche des long-courriers par obstination technocratique. Au Royaume-Uni ce n'avait pas été mieux, avec le premier avion civil à réaction, le Comet, qui est devenu au début des années cinquante l'exemple de l'échec par persévérance dans l'erreur technique. La France s'est donc associée aux Britanniques pour combler le retard en brûlant les étapes et en passant directement au supersonique, l'avenir. On sait l'échec commercial que fut ce programme, doublé d'un gouffre financier. On ne trouve plus aucun projet de supersonique dans les cartons.

La France, seule ou en coopération, n'a plus construit d'avions long-courriers jusqu'à l'Airbus A340, mis en service en 1993. On peut dire qu'elle n'en a jamais construit jusqu'en 1993, sauf à titre expérimental et en dépensant inutilement des fortunes, avec huit Armagnac et seize Concorde (ce dernier en coopération), dont douze vendus pour un Franc symbolique. Ainsi, il aurait mieux valu, en France, écouter les pilotes qui manifestaient leur préférence pour l'avion terrestre dès la fin des années vingt et le début des années trente, ce qui aurait évité le désastre dans l'impasse des hydravions et aurait permis au pays de prendre beaucoup plus tôt sa place dans ce créneau. Il avait des années d'avance à cette époque ! Mais que pèse l'avis d'une poignée de pilotes, même d'un Mermoz, dans ce pays où le centralisme des pouvoirs est excessif, où la justice est aux ordres, où une élite de décideurs cooptés et formatés fait la navette entre les directions des entreprises privées et les cabinets ministériels et où les médias sont dans les mains des avionneurs et de leurs amis des divers conseils d'administrations ou dans celles de l'Etat (ce qui vaut pour l'AFP)...

[...]

Fin de citation.

AIRBUS

De nombreux pilotes ont manifesté leur désaccord dès la conception de la « nouvelle technologie Airbus », que **Boeing**, comme les autres avionneurs, **persiste ouvertement à ne pas suivre**, mais qui a été imposée par les institutions. Comme pour les hydravions. Toutefois, s'agissant d'Airbus, on a en outre exercé des pressions sur de nombreux pilotes. L'un d'eux a même été victime de méthodes totalitaires : campagne nationale et internationale de désinformation et de discrédit, acharnement malgré une grève déclenchée par ses collègues (!), nombreux enfermements en prison, torture en unité psychiatrique pour malades difficiles... (s'agissant de la grève, on trouve les articles de presse qui ont précédé, des documents et les liens vers des vidéos des émissions de télévision en pages 110 à 127 « CINQUIEME PARTIE » du présent PDF).

L'exemple du crash de l'Airbus AF447 Rio-Paris

L'enquête sur le drame de l'AF447 Rio-Paris s'est transformée en véritable affaire Dreyfus. Des magistrats hors-la-loi falsifient les faits et escroquent les familles de victime. Et... ils me font rechercher depuis plusieurs années pour m'enfermer après m'avoir condamné en 2012 à de la prison ferme dans un procès dont même le Soviet Suprême n'aurait pas voulu : une caricature digne des pires pays totalitaires.

Il apparaît de plus en plus qu'Airbus pourrait être dans une impasse technologique. En tout état de cause **des vies humaines sont très inutilement en danger**. Les faits figurant en pages 54 à 56 ci-après sont suffisants à eux seuls pour le comprendre.

/...

LE CRASH DE L'AF447 RIO-PARIS

RAPPEL DE QUELQUES FAITS

LES COMMANDES DE VOL

Ce qui figure en pages 55 et 56 ci-après est **connu de la justice depuis 2011**. Les images sont extraites du rapport d'étape N°3 du BEA du 29 juillet 2011.

Ces pages 55 et 56 ont pour seul objet de rappeler un problème avec les commandes de vol en laissant de côté toutes les autres causes du crash, entre autres l'absence de couplage des manches, l'absence de retour d'effort dans ceux-ci, les difficultés de gestion des manettes de poussée à crans fixes, la complexité des fausses informations délivrées à l'équipage par les systèmes de bord dès l'apparition de la première panne, les lacunes dans la documentation mise à disposition des pilotes ainsi que le manque de formation et d'entraînement de ceux-ci sur avions Airbus résultant de la seule volonté du constructeur et des pouvoirs publics (« *un Airbus, ma concierge peut le piloter* » répétaient les concepteurs de cette merveille).

Pareillement, les conséquences du blocage de la sonde d'incidence gauche jusqu'à 50 secondes après le déclenchement des événements (pages 109, 110 et 114 du rapport précité du BEA) et celles résultant d'une possible panne dormante affectant la « vitesse verticale sélectionnée » (page 114 du rapport) ne sont pas analysées dans ce bref rappel de quelques faits qui sautent aux yeux.

Ces constatations sur les commandes de vol sont **connues de la justice depuis 2011**. Elles lui ont été plusieurs fois rappelées. Tout a en outre été publié sur le Web.

Dans l'industrie automobile on assiste à des rappels de véhicules, parfois par centaines de milliers, voire beaucoup plus. Le 26 octobre 2016 Toyota a annoncé le rappel de près de six millions de véhicules. Dans d'autres secteurs d'activité on agit de même. Les décisions prises en raison des défauts récents des Galaxy Note 7 de Samsung montrent un bel exemple de mesure de précaution, alors qu'il n'y a eu ni mort ni blessé. Pourquoi continuerait-on dans l'aérien à mentir sur les causes des incidents graves et des accidents et à cacher la vérité sur des défauts de conception, sachant que les conséquences sont des morts inutiles par centaines ?

/...

LE DECLENCHEMENT DES EVENEMENTS : L'AVION A COMMENCE PAR PLONGER

Avant même la déconnexion du pilote automatique, puis de l'autopoussee, l'avion a commencé à plonger. Sans intervention des pilotes.

La figure 1 ci-dessous est un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011. Cet extrait concerne l'assiette. On voit que l'assiette, stable à 3° environ, diminue rapidement à 0° (flèche rouge). Elle augmente ensuite en raison de l'intervention du pilote qui tire sur le manche en annonçant, conformément à la procédure, « *j'ai les commandes* ».

Ce constat de la plongée de l'avion se confirme à la lecture d'autres paramètres. Pour simplifier, je n'en retiens qu'un ici : les indications de l'altimètre (figure 2).

La figure 2 est un extrait de la page 93 du même rapport du 29 juillet 2011. L'avion perd près de 400 pieds en quelques secondes, passant de 35 000 pieds à 34 636 pieds, ce qui correspond à une mise en descente marquée. Un plongeon.

Le pilote a agi conformément à ce qui est répété durant la formation de base de tout pilote : en premier lieu toujours assurer la trajectoire. Cet impératif est asséné à tous les pilotes durant tous leurs stages et entraînements au cours de leur carrière. **EN PREMIER LIEU ASSURER LA TRAJECTOIRE !**

Accuser les pilotes d'avoir tiré sur le manche sans raison est un très grossier mensonge.

La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, ce jour, **30 octobre 2016**, cette pièce à conviction principale est toujours cachée aux familles de victimes. Elle ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.

FIGURE 1

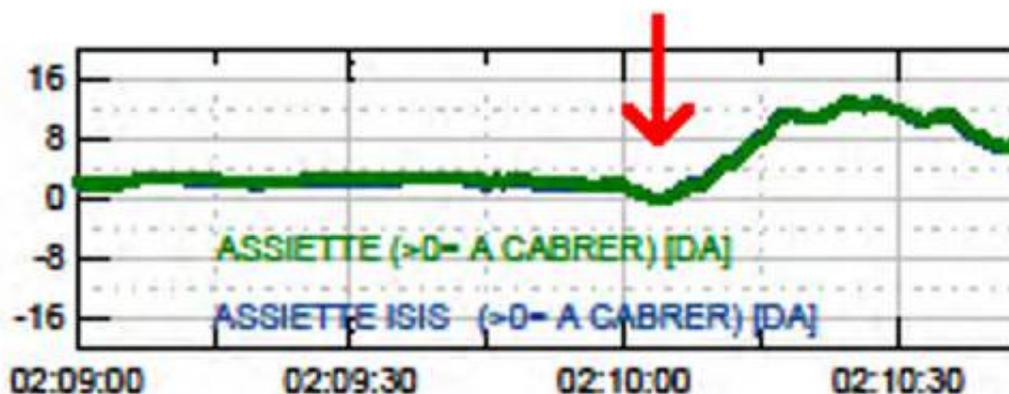


FIGURE 2

		et 0,3°.	
2 h 10 min 11	minimum (local) de 34 636 ft		Qu'est ce que c'est que ça ?
		La CAS ISIS passe de 270 kt à 73	

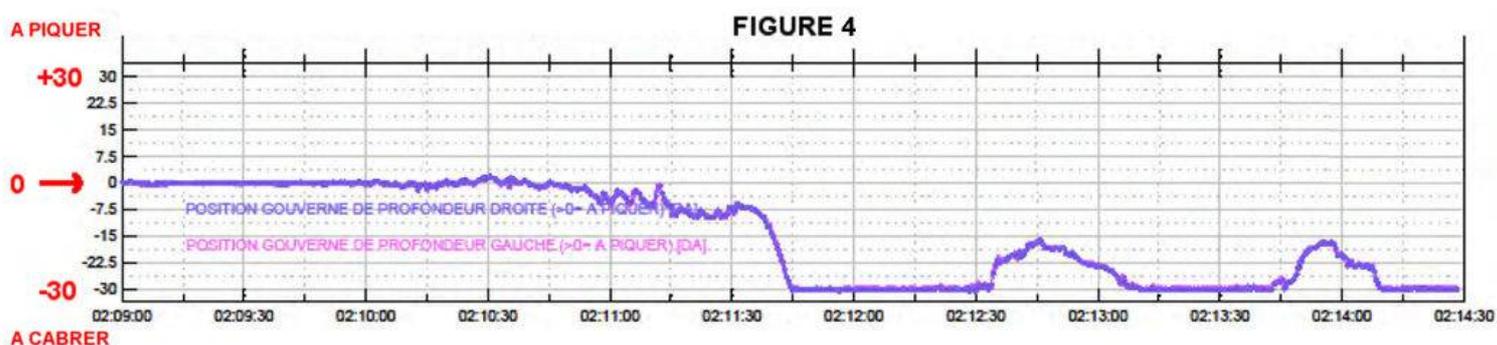
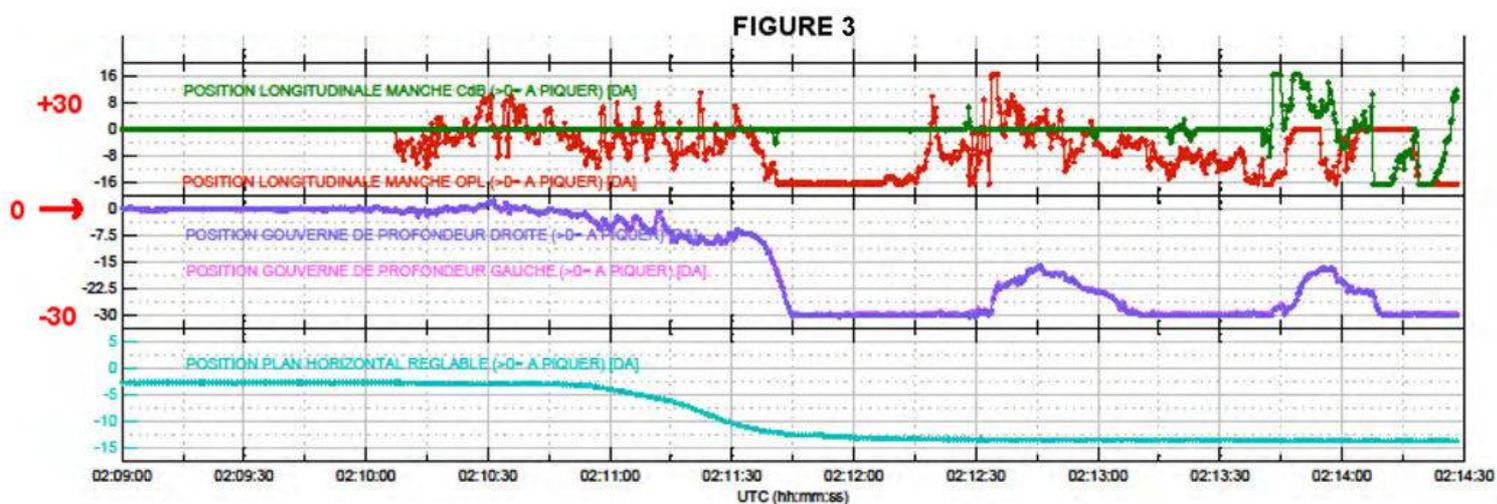
LES COMMANDES DE VOL NE REPONDAIENT PLUS

En figure 3 ci-dessous se trouve un extrait de la page 114 du rapport d'étape du BEA du 29 juillet 2011 (les ajouts rouges en marge sont de ma main). Cet extrait concerne les paramètres suivants : positions/mouvements des manches, positions/mouvements des gouvernes de profondeur et positions/mouvements du plan horizontal réglable (PHR). L'étude de ces paramètres permet de vérifier si les demandes des pilotes, en montée et en descente, ont été suivies d'effet par les systèmes.

Le BEA a présenté la courbe des gouvernes d'une manière biaisée (figure 3, les ajouts rouge en marge étant de ma main). Cette présentation ne permet pas de saisir immédiatement la réalité. La courbe des gouvernes aurait dû être présentée comme il a été fait en figure 4. Et la vérité saute aux yeux.

On constate en effet qu'à aucun moment les gouvernes ne sont allées « à piquer », malgré les demandes fréquentes et parfois appuyées des pilotes en ce sens. On constate même que ces gouvernes de profondeur partent d'elles-mêmes en butée « à cabrer » et y restent, ne s'éloignant momentanément de la butée que de très peu, malgré les actions des pilotes. On constate aussi que le PHR part lui aussi de sa propre autorité en butée « à cabrer ». Que pouvaient faire les pilotes ? Les commandes de vol ne répondaient plus !

La connaissance de l'intégralité des paramètres, avec la précision correspondant à celle de l'enregistrement et non par quelques courbes tracées « avec un pieu » comme l'a fait le BEA, permettrait d'affiner cette analyse. Malheureusement, ce jour, **30 octobre 2016**, cette pièce à conviction principale est toujours cachée aux familles de victimes. Elle ne figure toujours pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré des demandes répétées de parties civiles depuis le printemps 2011.



TROISIEME PARTIE

SUBORNATION DE TEMOIN, ESCROQUERIE



Bertrand Louvel, premier président de la Cour de cassation et Jean-Claude Marin, procureur général, s'agitent beaucoup en ce moment. A la mi-octobre ils ont provoqué les gros titres en exigeant d'être reçus par le chef de l'Etat en raison de quelques mots anodins, qui ne méritaient même pas d'être relevés, dans un livre de plus de six-cents pages rapportant des bavardages. Messieurs Louvel et Marin se sont plaints d'une « *humiliation* ».

Plus récemment, ils se sont à nouveau manifestés, écrivant le 6 décembre au Premier ministre « *nous vous serions obligés de bien vouloir nous recevoir* ».

Dans un communiqué du samedi 10 décembre 2016 ils ont dénoncé une mesure qui entraînerait un « *statut dévalorisé* » de la Cour de cassation.

CASSAT

Communiqué du premier président et du procureur général
10 décembre 2016

Nous avons rencontré ce matin le garde des sceaux.

Nous avons particulièrement insisté sur l'image dégradée que la France, par le décret du 5 décembre 2016, donne de la place qu'elle semble réserver à sa Cour suprême judiciaire.

En effet, celle-ci se trouve désormais dans un statut dévalorisé par rapport à celui des autres Cours suprêmes nationales et des Cours suprêmes des démocraties modernes.

Messieurs Louvel et Marin ne feraient-ils pas mieux de s'inquiéter de très graves dysfonctionnements de la justice dans des affaires où les morts inutiles s'accumulent par centaines ?

.!...

SOMMAIRE DE LA TROISIEME PARTIE

SUBORNATION DE TEMOIN, ESCROQUERIE

ETABLISSEMENT ET USAGE DE FAUX, ESCROQUERIE, SUBORNATION DE TEMOIN

DANS CETTE TROISIEME PARTIE ON TROUVE :

- En **pages 58 et 59** une brève présentation des faits et quelques extraits du code pénal.
- En **pages 60 à 63** une **ordonnance secrète** du 17 avril 2013, digne de l'affaire Dreyfus, émanant de la juge Zimmermann chargée de l'enquête sur le crash de l'AF447 (la juge est à la retraite depuis juillet 2014).
- En **pages 64 à 75** ce qui concerne les moyens mis en œuvre par cette juge Zimmermann, aidée par son ami Alain Jakubowicz, pour me faire enfermer et me discréditer parce que je dis la vérité et que j'aide les familles de victimes. Il en est ainsi, alors que **mon audition comme témoin et sachant a été demandée dès le mois d'août 2011** (cf. page 75 du présent PDF).
- En **pages 76 à 78** des documents qui amènent à faire plus que s'interroger sur les motivations de la juge Zimmermann (ce qui figure dans les pages 60 à 75 du présent PDF montre déjà que cette juge, aidée par Alain Jakubowicz, a falsifié les faits, escroqué les familles de victimes et cherché à faire enfermer celui qui dit la vérité et aide ces familles de victimes).
- En **pages 79 à 82** quelques documents complémentaires comme preuve du fait que dans l'enquête sur le crash on cache la pièce à conviction essentielle, les paramètres techniques issus de l'enregistreur de vol FDR. Je présente uniquement quelques documents qui confirment la manipulation illégale. Le dossier complet sur ce point est dix fois plus documenté. Une caricature
- En **pages 83 à 85** les documents postaux relatifs au renouvellement le 3 février 2016 d'une **plainte pour subornation de témoin**, déposée pour la première fois en janvier 2013 et régulièrement renouvelée.
- En **pages 86 à 88** les documents postaux relatifs à la **plainte pour escroquerie** déposée le 5 mai 2014 (avec quelques informations pratiques en bas de la page 88).

BREVE PRESENTATION DES FAITS

L'avocat Alain Jakubowicz prend l'argent des familles de victimes du crash de l'AF447 Rio-Paris pour s'entendre avec sa grande amie de la LICRA, la juge Sylvia Zimmermann (maintenant retraitée), et établir avec celle-ci des faux judiciaires utilisés pour escroquer au sens du code pénal les familles de victimes et mener celles-ci à leur perte.

Le 17 avril 2013, Sylvia Zimmermann, juge d'instruction, a sciemment ordonné l'établissement de faux judiciaires dont elle a fait usage en mai et juin 2014. Ces faux ont été établis pour escroquer au sens du code pénal les familles de victimes du crash et conduire ces dernières à leur perte.

Thibault de Montbrial, avocat, s'est **associé** aux deux précités pour falsifier les faits, escroquer les familles de victimes et conduire celles-ci à leur perte.

./...

Plaintes pour subornation de témoin et pour escroquerie

Les trois précités ont en outre agi de concert pour tenter de discréditer et faire enfermer celui qui dit la vérité et aide les familles de victimes, et dont l'audition comme témoin et sachant a été demandée par des familles. Des **plaintes pour subornation de témoin et pour escroquerie** ont été déposées. Les documents postaux relatifs au dépôt de la plainte pour subornation de témoin figurent en pages 83 à 85 du présent PDF, ceux concernant le dépôt de la plainte pour escroquerie en page 86 à 88.

Il s'agit d'affaires où les morts s'accumulent par centaines. Faut-il rappeler qu'un accident aérien est plus meurtrier qu'un attentat (ou même plusieurs commis en l'espace de quelques heures ou quelques dizaines d'heures par les membres d'un même groupe) ?

En page 72 du présent PDF figure une lettre de la LICRA. La seule lecture de ce document permet de commencer à saisir.

LE CODE PENAL (EXTRAITS)

Sur le faux et l'usage de faux

Article 441-1. Constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à causer un préjudice et accomplie par quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques. Le faux et l'usage de faux sont punis de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

Article 441-4, troisième alinéa. Les peines sont portées à quinze ans de **réclusion criminelle** et à 225 000 euros d'amende lorsque le faux ou l'usage de faux est commis par une personne dépositaire de l'autorité publique ou chargée d'une mission de service public agissant dans l'exercice de ses fonctions ou de sa mission.

Sur l'escroquerie

Article 313-1. L'escroquerie est le fait, soit par l'usage d'un faux nom ou d'une fausse qualité, soit par l'abus d'une qualité vraie, soit par l'emploi de manœuvres frauduleuses, de tromper une personne physique ou morale et de la déterminer ainsi, à son préjudice ou au préjudice d'un tiers, à remettre des fonds, des valeurs ou un bien quelconque, à fournir un service ou à consentir un acte opérant obligation ou décharge. L'escroquerie est punie de cinq ans d'emprisonnement et de 375 000 euros d'amende.

Article 313-2. Les peines sont portées à sept ans d'emprisonnement et à 750 000 euros d'amende lorsque l'escroquerie est réalisée : 1° Par une personne dépositaire de l'autorité publique ou chargée d'une mission de service public, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions ou de sa mission ; [... ...] Les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement et à 1 000 000 euros d'amende lorsque l'escroquerie est commise en bande organisée.

Article 313-3. La tentative des infractions prévues par la présente section [*De l'escroquerie*] est punie des mêmes peines.

Sur la subornation de témoin

Article 434-15. Le fait d'user de promesses, offres, présents, pressions, menaces, voies de fait, manœuvres ou artifices au cours d'une procédure ou en vue d'une demande ou défense en justice afin de déterminer autrui soit à faire ou délivrer une déposition, une déclaration ou une attestation mensongère, soit à s'abstenir de faire ou délivrer une déposition, une déclaration ou une attestation, est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende, même si la subornation n'est pas suivie d'effet.

ORDONNANCE SECRETE DU 17 AVRIL 2013 DE MME ZIMMERMANN, JUGE D'INSTRUCTION

COMMISSION D'EXPERTS (CONTRE-EXPERTISE SECRETE)

(pages 60 à 63 du présent PDF)

Une ordonnance « secrète » rendue par la juge Zimmermann dans l'enquête sur le drame du vol Rio-Paris est significative. Cette ordonnance intervient en outre au milieu d'une profusion d'actes tendant au même objectif : falsifier les faits dans le but de tenter de mettre judiciairement hors de cause le constructeur Airbus, les autorités de certification et toute autre personne afin de faire porter la responsabilité du drame sur trois innocents : les pilotes décédés.

NB : j'ai pu obtenir cette ordonnance parce que celle-ci est reproduite dans un rapport ultérieur que j'ai pu récupérer à la fin mai 2014 (Christian Roger, pour en rajouter dans la charge contre les pilotes de l'AF447, a mis en ligne le rapport concocté par Airbus en suite de l'ordonnance secrète de la juge, mais il n'a pas remarqué que ce rapport reproduit cette ordonnance... dont tout le monde peut maintenant profiter !).

Cette ordonnance fait trois pages. En page 62 du présent PDF on trouve l'en-tête et la conclusion du corps de l'ordonnance. En page 63 du présent PDF, qui correspond à la page 3 de l'ordonnance, figure la mission fixée aux contre-experts par la juge.

Par cette ordonnance la juge Zimmermann a donné droit à une demande d'Airbus de faire procéder à une contre-expertise par des experts choisis par le constructeur. La juge indique toutefois que « *la présente ordonnance n'a pas été notifiée aux parties* ». Cette absence de notification ne peut se justifier que par des circonstances tout à fait exceptionnelles, extraordinaires (risque de disparition ou de détérioration de preuves, en raison des intempéries par exemple, risque de mort très prochaine d'un témoin gravement malade ou accidenté...). L'argument de l'urgence invoqué, reposant sur le troisième alinéa de l'article 161-1 du code de procédure pénale, ne peut donc en l'espèce être retenu, surtout quand on sait que la pièce à conviction essentielle, les paramètres techniques du vol issus de l'enregistreur FDR, est toujours cachée aux parties civiles en violation du code de procédure pénale. **L'urgence ne serait-elle pas plutôt de cesser de cacher cette pièce majeure ?!**

Il apparaît en effet que **cette pièce à conviction principale est toujours cachée, en violation de la loi**. Il en est ainsi malgré les demandes d'une partie civile, en relation avec d'autres. On se reportera sur ce point aux pages 79 à 82 du présent PDF. Il s'agit d'extraits d'un dossier antérieurement constitué, beaucoup plus documenté (il en est même « lourdingue »), disponible sur le Web (24 pages, 2574 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-dossier-complet-hollande-justice-norbert-jacquet-9-novembre-2015.pdf>

Quand on sait en outre que ces paramètres sont en possession des techniciens d'Airbus depuis le printemps 2011 et que des parties civiles réclament depuis cette époque que cessent les violations du code de procédure pénale sur ce point !

Cette ordonnance secrète a permis à Airbus de « faire ses petites expertises dans son coin, bien arrangées à sa sauce », à l'insu des parties civiles ou, pour le moins, de certaines d'entre elles. La violation du code de procédure pénale (de nombreux articles) est flagrante.

. / ...

Il est en outre intéressant d'analyser les choix de Zimmermann dans la mission fixée aux experts (page 63 du présent PDF). La juge ordonne de longues expertises inutiles. En effet elle demande aux experts d'analyser les paramètres d'un vol de reconstitution et elle omet de leur demander d'analyser les paramètres du vol accidenté, ceux-ci étant toujours soigneusement cachés. Ils ne figurent pas dans le dossier d'instruction, en violation de la loi, et ce malgré les demandes insistantes de parties civiles depuis mai 2011. Ce sont les paramètres du vol accidenté qui doivent être analysés, pas les paramètres d'un vol de simulation. Tout le monde comprend cela, enfin ! La volonté de falsifier la vérité est criante dans cette ordonnance.

La juge omet pareillement de faire procéder à une restitution avec un émulateur de cockpit, alors que c'est le travail basique dans une telle enquête. Des demandes en ce sens ont pourtant été formées auprès de la juge dès le mois de juillet 2011. Et la juge savait à la perfection à quoi s'en tenir sur l'utilité de l'émulateur de cockpit, ainsi qu'il ressort de tout ce qui lui avait été transmis et de tout ce qu'elle a lu sur le Web, dont elle a fait un tirage papier intégral... qu'elle a versé dans une autre procédure, dirigée contre moi (il s'agit de la subornation de témoin, pages 64 à 75 du présent PDF).

La juge Zimmermann a fait valoir ses droits à la retraite en juillet 2014.

La culpabilité de Sylvia Zimmermann ne supporte pas le moindre doute

La seule lecture de cette ordonnance du 17 avril 2013, avec l'éclairage qui vient d'être donné, permet de constater que la magistrate Zimmermann a sciemment organisé la falsification de la vérité dans le but de tenter de mettre judiciairement hors de cause le constructeur Airbus, les autorités de certification et toute autre personne afin de faire porter la responsabilité du drame sur trois innocents : les pilotes décédés.

Surabondamment, il apparaît que cette ordonnance ne constitue qu'un des actes intervenant dans une profusion d'actions visant à falsifier les faits.

La juge Zimmermann s'est en outre livrée à des actes de subornation de témoin. Et elle a mis le paquet. C'est l'objet des pages 64 à 75 du présent PDF.

La culpabilité de Madame Zimmermann est éclatante (établissement et usage de faux, subornation de témoin, escroquerie au préjudice de personnes vulnérables, contraintes de dépenser beaucoup d'argent pour permettre à des acteurs de la justice... d'achever de les « démolir » après qu'elles ont perdu un être cher ou plusieurs).

La culpabilité des co-auteurs ou complices, tous identifiés ou immédiatement identifiables, est elle aussi indiscutable.

On trouvera en pages 76 à 78 du présent PDF un complément concernant la juge Zimmermann.

.I...

COUR D'APPEL DE PARIS

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
DE PARIS

CABINET DE MME SYLVIA ZIMMERMANN
VICE-PRÉSIDENT CHARGÉ DE L'INSTRUCTION

**ORDONNANCE DE
COMMISSION D'EXPERTS**

(PLURALITE D'EXPERTS)

CONTRE-EXPERTISE

N° du Parquet : .0915408221 .

N° Instruction : .2369/09/52 .

PROCÉDURE CORRECTIONNELLE

Le 17 Avril 2013.

Nous, Mme Sylvia ZIMMERMANN et Mme Sabine KHERIS, Vice-Présidents chargés de l'instruction au tribunal de grande instance de Paris, étant en notre cabinet,

Vu l'information suivie contre :

Aux fins de procéder aux opérations ci-joint indiquées.

Les experts remettront avant le 30 Avril 2014, un rapport détaillé contenant leur avis motivé et l'attestation qu'ils ont personnellement accompli la mission qui leur a été confiée.

INDIQUONS que :

- conformément aux dispositions de l'article 161-1 du code de procédure pénale, vu l'urgence, constituée par l'ancienneté de l'accident survenu il y a près de 4 ans, vu le nombre des parties civiles (486) de 32 nationalités différentes et les délais anormalement longs que nécessiteraient la traduction en anglais puis la notification de l'ordonnance à l'ensemble des parties, un délai nécessairement supérieur à 10 jours pour leur permettre d'y répondre, les modifications éventuelles à apporter à la mission ou les décisions éventuelles de rejet, leur traduction en langue anglaise, puis leur notification et la durée des appels éventuels, la présente ordonnance n'a pas été notifiée aux parties ;

en conséquence, les opérations d'expertise peuvent commencer sans délai.

Les Vice-Présidents chargés de l'instruction

Sylvia ZIMMERMANN



Sabine KHERIS



MISSION

Nous avons l'honneur de vous prier de bien vouloir prendre connaissance du dossier, et notamment du rapport d'expertise déposé le 29 juin 2012 par MM. Alain de VALENCE de la MINARDIERE, Eric BRODBECK, Michel BEYRIS, Charles MAGNE et Hubert ARNOULD, (D 6715 à D 6718) et de la demande de contre-expertise déposée par la Société AIRBUS (D 7401 à D 7423).

Vous voudrez bien apporter une réponse à l'ensemble des points soulevés par la Société AIRBUS, étant précisé par ailleurs qu'à la suite des demandes de certaines parties civiles figurant au dossier, un complément d'expertise a été ordonné le 15 mars dernier, et est actuellement en cours.

Plus généralement, vous voudrez bien :

* déterminer les causes de l'accident de l'AIRBUS A 330-200, vol AF 447, qui s'est produit dans la nuit du 31 mai au 1er juin 2009 entre RIO DE JANEIRO et PARIS CHARLES DE GAULLE, et hiérarchiser les facteurs contributifs ;

* dire si l'accident aurait pu être évité, et dans l'affirmative par quels moyens.

Par ailleurs, il conviendra de :

* vous procurer tous les enregistrements relatifs au vol de démonstration sur Airbus A 340 auquel ont participé, le 10 mai 2012, certains Experts du précédent collège, et qui sont détenus par la Société AIRBUS,

* les exploiter et vérifier si le compte-rendu des opérations figurant dans le rapport du 29 juin 2012 (D 6716/313 et suivantes) est ou non fidèle au déroulement du vol,

* dans la négative, préciser les points qu'il conviendrait de rectifier.

Plus généralement, vous voudrez bien faire toutes observations utiles à la manifestation de la vérité.

Vous voudrez bien utiliser, dans toute la mesure du possible, les résultats des études, analyses et investigations déjà effectuées par le précédent collège.

Si des investigations complémentaires se révélaient nécessaires, il y aurait lieu de les solliciter auprès de nous, et leurs coûts devraient nous être préalablement soumis pour accord.

PIECES JOINTES : Intégralité des pièces du dossier, sur 4 CD-ROM

Fait à Paris, le 17 avril 2013

Les Vice-Présidents chargés de l'instruction

Sylvia ZIMMERMANN

Sabine KHERIS

Article R107 du Code de Procédure Pénale

Lorsque le montant prévu de ses frais et honoraires dépasse 460 euros, l'expert désigné doit, avant de commencer ses travaux, en informer la juridiction qui l'a commis.

Copie certifiée conforme à l'original
Le Greffier

SUBORNATION DE TEMOIN

(pages 64 à 75 du présent PDF)

Alors qu'il était apparu que j'apportais mon concours à des familles de victimes de la tragédie du vol AF447 Rio-Paris, la juge Zimmermann, chargée de l'enquête, a lancé en juin 2011 un procès en diffamation contre moi, demandant par écrit, dans un courriel du 21 juin 2011 à une représentante du parquet, Nathalie Savi, mon enfermement dans un service psychiatrique. « *7 ans à passer en hôpital psychiatrique* » pour « *ce fou* » a-t-elle écrit. Tout cela dans le plus grand secret (je ne commencerai à le découvrir qu'un an plus tard).

Parallèlement, une partie civile, en relation avec d'autres familles de victimes, a demandé mon audition comme témoin. Un des documents qui le démontrent figure en page 75 du présent PDF.

La justice a entrepris des recherches pour me trouver. Pour me faire témoigner ? Absolument pas ! La suite de cet épisode judiciaire le démontre avec éclat. Il s'agissait seulement de me retrouver pour exercer les pires pressions sur moi. Sans faire dans la dentelle, comme on va le voir.

Des recherches particulièrement lourdes ont été engagées par la justice pour me retrouver. Je dispose de tout le dossier, de toutes les réquisitions effectuées par la BRDP de Paris sur demande de la justice, c'est hallucinant (certaines pièces sont disponibles par ailleurs sur le Web). Je me déplaçais souvent par précaution, parfois hors de France, bien que ne sachant rien des actions lancées contre moi par la juge Zimmermann. J'ai en effet l'expérience de ce que je subis depuis 1988. En outre plusieurs procédures abusives étaient en cours contre moi à ce moment. Je préférais donc garder quelques distances avec la justice en **restant dans l'attente des suites données à la demande d'audition comme témoin** et des actions que devait entreprendre l'avocat **Thibault de Montbrial** représentant des familles de victimes du crash. **Cet avocat s'était engagé par écrit auprès de ses clients à assurer ma liberté, des conditions de vie normale pour moi et la pérennité de mon site Web.**

Un an plus tard, j'ai été arrêté à Rennes le 20 juin 2012 au matin et placé une journée entière en garde à vue. J'en suis sorti à 20 heures 30 avec une convocation devant le tribunal de Rennes pour le 19 juillet 2012.

Il faut bien voir qu'au cours d'une garde à vue on ne vous dit rien. Des questions vous sont posées. Les questions et réponses sont consignées dans un PV qui reste dans la procédure. A l'issue de la garde à vue on vous remet un PV de convocation devant le tribunal. Vous ne savez pas s'il y a un plaignant, une partie civile. Vous ne savez même pas ce qui a déclenché la procédure. Vous ne savez rien. Rien du tout.

La communication du dossier

Dès le lendemain de la garde à vue, j'ai demandé communication du dossier (cf. page 67 du présent PDF). J'ai ensuite éprouvé les plus grandes difficultés pour savoir de quoi il retournait et pour connaître l'origine de la procédure (cf. pages 67 à 71 et pages 73 et 74 du présent PDF). Le 13 juillet le dossier n'était toujours pas à disposition. Je me suis fait remettre par le greffe une preuve de mon passage : une copie de ma demande du 21 juin avec ajout du timbre à date du jour, 13 juillet 2012 (cf. page 69 du présent PDF).

Je suis entré en possession du dossier le lundi 16 juillet en fin de journée. Je suis parti le lendemain pour deux jours de déplacement en Bretagne et à Paris les 17 et 18 juillet en raison de plusieurs rendez-vous, pris de longue date, avec notamment des familles de victimes du crash et un de leurs avocats, **Thibault de Montbrial**. J'ai emmené le dossier afin de continuer à en prendre connaissance et, surtout, de le présenter à Thibault de Montbrial. Nous avons échangé à ce sujet. **L'avocat a parfaitement compris de quoi il retournait**. J'ai par ailleurs constaté qu'il manquait des pièces dans le dossier (deux CD-ROM). J'y reviendrai.

Le 18 juillet, alors que j'étais à Paris, un avocat représentant la LICRA m'a informé par courriel que la LICRA intervenait dans le dossier (cf. page 72 du présent PDF). Son président Alain Jakubowicz avait reçu de ma part un courriel, parmi d'autres, qu'il considérait **à tort** comme une négation de l'existence des chambres à gaz. Je n'entrerai pas ici dans le détail du raisonnement tortueux et de la manipulation qui ont conduit Alain Jakubowicz à prétendre que mes écrits seraient une négation de la Shoah, l'intervention de la LICRA dans le dossier étant **irrecevable** parce que n'ayant aucun lien avec l'affaire. La rédaction de la lettre (cf. page 72 du présent PDF) en dit long sur le fait que son auteur avait conscience de cette irrecevabilité.

On peut en outre s'interroger sur l'identité de la personne qui a informé Jakubowicz de l'existence de la procédure en cours à Rennes et surtout de la date de l'audience. Je n'avais jamais rien dit de tout cela. Personne n'était informé de cette procédure sauf ceux qui y étaient impliqués (des magistrats uniquement, ainsi que l'avocat Montbrial). Personne ne savait la date de l'audience, sauf ceux qui étaient impliqués dans la procédure (des magistrats uniquement, ainsi que l'avocat Montbrial). **Qui a délivré des informations à Jakubowicz pour permettre à celui-ci d'intervenir ?!**

L'audience du 19 juillet 2012

A l'audience du 19 juillet j'ai demandé le rejet de la constitution de partie civile de la LICRA, les deux affaires n'ayant absolument aucun lien, et j'ai demandé le renvoi à une date ultérieure du procès en diffamation. **Pour fixer et non pour plaider**, c'est-à-dire pour fixer une date pour les débats en évaluant avec le tribunal, le procureur et les éventuelles autres parties le temps nécessaire pour débattre à l'audience, la liste des témoins à entendre (obligation légale), prenant en compte le délai légal pour faire citer ceux-ci par huissier, etc. (j'avais préalablement formulé la demande par écrit, voir pages 71 et 74 du présent PDF : « *Je sollicite le renvoi. Un renvoi pour fixer et non pour plaider. En effet, n'ayant aucune connaissance du dossier, je suis dans l'incapacité d'évaluer une durée de débats qui sera aussi fonction des éventuels témoins à entendre* »).

Ayant de surcroît constaté que des documents de procédure mentionnaient l'existence de deux CD-ROM dans celle-ci, mais ayant également constaté que ceux-ci étaient absents du dossier qui m'avait été remis très (trop) tardivement, malgré mon insistance pour l'obtenir, j'ai demandé que me soient remises des copies de ces deux CD-ROM. L'affaire a été renvoyée au 20 septembre. Il convient de noter que, spécificité de la loi sur la presse, **le délai de dix jours pour constituer et notifier aux parties le dossier d'offre de preuve de mon innocence, qui inclut la liste des témoins à entendre, n'avait pas commencé à courir** dans la mesure où, n'ayant pas l'intégralité du dossier d'accusation, je ne savais pas l'intégralité de ce qui m'était reproché. L'audience du 20 septembre avait entre autres pour objet d'**acter l'ouverture de ce délai**.

Les copies des CD-ROM m'ont été envoyées au mois d'août (cf. page 73 du présent PDF). Je n'ai pu entrer en leur possession qu'à la fin du mois (délais postaux, absence de la personne qui assurait la gestion de mon courrier puis absence de ma part quand les CD-ROM m'ont été envoyés par cette personne).

Résumé du dossier dans les mains du procureur et du tribunal

On y trouve tout ce que la juge Zimmermann y a mis, c'est-à-dire tout, **absolument tout**, ce que j'avais écrit sur le crash de l'AF447 (y compris le fait que des familles de victimes ont demandé mon audition comme témoin).

Ainsi, le dossier dans les mains du tribunal montrait avec éclat que la juge Zimmermann faisait tout pour cacher la vérité et falsifier les faits au mépris de la loi (multiples violations du code de procédure pénale et même du code pénal). Elle mettait tout en œuvre pour détruire à petit feu les familles de victimes dans un scénario qui n'est pas sans rappeler celui du drame du Mont Sainte-Odile : une guerre d'usure organisée pour démolir les parties civiles et les achever par une mise hors de cause de tous les protagonistes, avec comme conclusion pour les parties civiles « allez crever la g... ouverte » (mais n'oubliez pas de sortir le chéquier pour finir de donner ce qu'il vous reste aux avocats qui en ont bien profité pour s'en mettre plein les poches).

Ce dossier montre en outre que la juge souhaitait faire enfermer celui que des familles de victimes veulent faire entendre comme témoin et sachant (c'est moi). La juge l'a en effet écrit dans un courriel qui figure au dossier : « *7 ans à passer en hôpital psychiatrique* » pour « *ce fou* ». Ce courriel de la juge Zimmermann était dans les mains du tribunal, comme tout le reste, c'est-à-dire tout, absolument tout, ce que j'ai publié sur le Rio-Paris, dont Zimmermann a fait plus de **cent pages de tirages papier et un CD** (les deux n'étant pas un doublon, mais bien une somme). Tout cela était dans les mains du tribunal. Sans parler de tout ce qu'on trouve sur le Web s'agissant des éternelles magouilles de l'aérien, qu'il ne pouvait ignorer.

Le tribunal savait donc parfaitement que j'étais l'honnêteté personnifiée (n'ayons pas peur des mots) et qu'on lui demandait de condamner un innocent dont le seul tort est de dire la vérité et d'apporter son aide à des familles de victimes. Il savait aussi ce que je vivais depuis 1988.

L'audience du 20 septembre 2012

Le jour de cette audience, 20 septembre, j'ai appelé le greffe un peu avant midi pour indiquer que j'aurai peut-être quelques minutes de retard, mais qu'en tout état de cause l'affaire devait être renvoyée. Il m'a été répondu qu'elle allait être plaidée. J'ai répliqué que cela était impossible et que j'avais demandé le renvoi pour fixer, y compris par écrit (cf. *supra* et pages 71 et 74 du présent PDF), ce qui apparaissait d'autant plus justifié ensuite que je n'avais pu avoir les copies des CD-ROM qu'à la fin du mois d'août. La réponse fut qu'il n'était pas prévu que cela ne soit pas plaidé. J'ai indiqué que j'allais chercher à faire intervenir d'urgence un avocat. Cela ne m'a pas été possible par manque de temps et de moyens matériels. Je n'ai pu me rendre à l'audience en temps utiles en raison de ces démarches, mais, sachant qu'il n'était pas possible que l'affaire soit débattue, je ne me suis pas inquiété. Le lendemain matin j'ai appelé le greffe pour connaître la date du renvoi. Il m'a été répondu que l'affaire avait été plaidée en mon absence, sans que je sois représenté, et qu'elle était en délibéré pour le 4 octobre.

Double condamnation et nouveau départ hors de France

J'ai été condamné pour diffamation... **avant que ne soit ouvert le délai de dix jours me permettant de prouver mon innocence !** Ainsi va la justice française. De toute façon, le tribunal savait parfaitement à quoi s'en tenir. Il avait en main toutes les preuves du fait que le juge Zimmermann était gravement et sciemment hors-la-loi. Ce dossier montre que les illégalités commises par cette magistrate pour enfoncer les pilotes décédés et « blanchir tout le monde », comme pour le Mont Sainte-Odile, est digne de l'affaire Dreyfus.

Non content de cela, malgré l'irrecevabilité de la constitution de partie civile de la LICRA, le tribunal m'a condamné pour négationnisme, alors même que les écrits (non publics !) qu'on me reprochait ne constituent en rien une négation de la Shoah. Et il n'a pas fait dans la dentelle : **trois mois fermes !**

Les lieux que j'occupais à Rennes venaient d'être vendus par leur propriétaire et je devais les libérer. Le jeudi 4 octobre j'ai pris connaissance de la condamnation du jour même par une « Alerte Google » dans ma boîte de messagerie (à 15 heures 57) à la suite d'un article de l'édition numérique de « Ouest-France » (5). Le lendemain cette condamnation figurait en très bonne place dans l'édition papier (6). Victime de méthodes ignobles depuis 1988 avec enfermements sans cause à répétition, ne sachant pas si la condamnation n'était pas assortie d'un mandat d'arrêt (j'ai subi pire) et constatant que **l'avocat Montbrial ne respectait pas ses engagements écrits au point qu'on pouvait parler de trahison**, j'ai décidé de quitter à nouveau la France. En urgence. J'ai quitté les lieux en 24 heures, laissant à des amis le soin de récupérer et de mettre de côté tout ce que j'y laissais. Je dispose de tous les moyens de preuve de ce départ en urgence et de ma vie hors de France ensuite (il m'arrive de revenir en France dans la clandestinité).

Une plainte pour subornation de témoin a été déposée en janvier 2013 par des familles de victimes du crash. Une plainte contre X. Mais les coupables sont connus : Zimmermann, Jakubowicz et ceux qui ont trempé dans la caricature de procès « nord-coréen » qui a conduit à cette double condamnation, dont trois mois de prison ferme. Cette plainte est régulièrement renouvelée. La dernière fois au mois de février de cette année. Les documents postaux relatifs à cette plainte figurent en pages 83 à 85 du présent PDF.

(5) <http://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-prison-ferme-pour-lancien-pilote-negationniste-445471>

(6) 
La France en bref
Prison ferme pour l'ancien pilote négationniste EDF
Ancien pilote, Norbert Jacquet à Rennes, il a été condamné par le tribunal correctionnel de la ville, hier, (62 ans) a été licencié d'Air France

Demande auprès du greffe établie en deux exemplaires, dont un que j'ai conservé avec le timbre à date

Norbert JACQUET

PV N° 1266/2012

Demande de copie de la procédure -
(convocation jointe)

URGENT - Diffamation = un délai
de dix jours à commencé à courir
hier⁽¹⁾ et je n'arrive toujours pas
à savoir qui sont les plaignants
(identité & domiciliation)

DOSSIER A METTRE A DISPOSITION
AU TRIBUNAL COMME TENUE DE
L'URGENCE -

Le 21 juin 2012 W.



(1) pour constituer et notifier un offre
de preuve.

Norbert JACQUET

Le 26 juin 2012

chez [REDACTED]
6 [REDACTED]

Monsieur le Procureur de la République
(Procureur adjoint Jean-Marie BESSE)
TGI – TRIBUNAL CORRECTIONNEL
CITE JUDICIAIRE
7 RUE PIERRE ABELARD
35000 RENNES

Lettre recommandée AR

PV N° 10266/2012 du 20 juin 2012

Parquet : 12146/09 (sous réserve)

Monsieur le Procureur,

J'ai été arrêté par les services de police le 20 juin 2012 en début de matinée. Après une journée de garde à vue j'ai été libéré vers 20 heures 30 avec une convocation, valant citation, devant le tribunal correctionnel de Rennes pour le 19 juillet 2012 à 14 heures (cf. PJ 1).

Dès le lendemain je me suis rendu au tribunal et j'ai demandé à avoir accès au dossier, conformément aux dispositions légales françaises et européennes (cf. PJ 2).

Ce jour, 26 juin, le dossier n'est toujours pas disponible.

Par ailleurs, la plus grande confusion semble régner dans les services judiciaires. Depuis des années je n'ai toujours eu qu'une seule domiciliation légale en France (cf. adresse en tête). Je n'ai jamais effectué un quelconque changement de domiciliation. Au cours de ma garde à vue, j'ai confirmé cette domiciliation (PV signé par OPJ et par mes soins).

Il apparaît que le service des copies de pièces du tribunal de Rennes dispose, ce jour, d'une autre adresse dans le dossier (j'ai demandé, par téléphone, la correction).

Je vous serais reconnaissant de veiller à ce qu'aucune confusion ne puisse survenir, s'agissant de ma domiciliation. Je confirme ma demande de **FAIRE METTRE UNE COPIE DE LA PROCEDURE A DISPOSITION AU TRIBUNAL**, service des copies de pièces.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Procureur, l'assurance de mes sentiments respectueux.

PJ 1 : première page du PV-convocation du 20 juin 2012,

PJ 2 : demande de copie de la procédure du 21 juin 2012 (avec timbre d'enregistrement).

Le 13 juillet je me suis fait remettre une preuve d'un passage pour ma demande (timbre à date)

Norbert JACQUET
PV N° 1266/2012



Demande de copie de la procédure.
(convocation jointe)

URGENT - Diffamation = un délai
de dix jours à compter de ce jour
hier⁽¹⁾ et je n'arrive toujours pas
à savoir qui sont les plaignants
(identité & domiciliation)

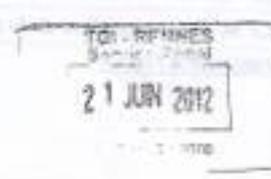
DOSSIER A METTRE A DISPOSITION
AU TRIBUNAL COMME TOME DE
L'URGENCE -



62/100/12

M

13/07/12 14h



(1) pour constituer et notifier un offre
de preuve.

Norbert JACQUET

Le 13 juillet 2012

chez [REDACTED]
6 [REDACTED]
[REDACTED]

Monsieur le Procureur de la République
TGI – TRIBUNAL CORRECTIONNEL
7 RUE PIERRE ABELARD
35000 RENNES

Lettre recommandée AR
PV N° 10266/2012 du 20 juin 2012
Parquet : 12146/09 (sous réserve)
Audience correctionnelle du 19 juillet
DEMANDE DE RENVOI

Monsieur le Procureur,

Ce jour, 13 juillet, le dossier n'est toujours pas disponible, malgré une première demande de ma part, formée dès ma sortie de garde à vue et une lettre recommandée à vous adressée le 26 juin. J'ignore toujours ce qui m'est exactement reproché. J'ai répondu à quelques questions au cours de ma garde à vue « sous réserve de vérifications » dans la mesure où, au cours de cette garde à vue je ne pouvais de mémoire m'assurer être bien l'auteur à la virgule près des écrits incriminés. J'ai pu toutefois me rendre compte que ces extraits, ces morceaux de phrases glanés par ci par là, à supposer qu'ils soient à la virgule près de ma main, sont susceptibles d'avoir été sélectionnés de façon à leur donner un sens qu'ils n'avaient pas et même à leur donner un sens strictement opposé à ce que j'exprimais.

Il est donc impératif que j'aie connaissance de l'intégralité du dossier qui semble assez volumineux, dans une procédure qui a débuté il y a un an ou plus d'après ce que j'ai cru comprendre. La loi impose cette communication au prévenu, qui doit en outre bénéficier des moyens et du temps nécessaire pour préparer sa défense. En l'espèce, avant même de constituer un dossier de défense, je suis contraint de procéder à de longues vérifications avec l'Internet, afin de vérifier l'exactitude des extraits qui m'ont été présentés en garde à vue. Dans la phase suivante, la constitution du dossier de défense nécessite aussi de longues consultations de l'Internet, dans la mesure où les morceaux de phrases qu'on me reproche s'intègrent non seulement dans un texte (un courriel ou une page Web) mais aussi dans une ensemble de documents dont les liens sont donnés dans ces courriels et pages Web. Il me faudra en outre procéder à de nombreuses impressions et rédiger des conclusions qui structureront la défense à présenter au Tribunal, sous forme d'un dossier papier.

Mes journées des 17 et 18 juillet sont intégralement occupées en raison de rendez-vous importants. Ces rendez-vous sont en outre en lien direct avec l'affaire qui me vaut d'être cité à comparaître, d'après ce que j'ai pu en saisir (Madame Sylvia Zimmermann, chargée de l'instruction de la catastrophe de l'Airbus Rio-Paris, semble être à l'origine des poursuites qui me visent).

Le renvoi s'impose de plein droit. Il sera demandé au Tribunal à son audience du 19 juillet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Procureur, l'assurance de mes sentiments respectueux.

Norbert JACQUET

Le 16 juillet 2012

chez [REDACTED]
6 [REDACTED]

Monsieur le Président
TGI – TRIBUNAL CORRECTIONNEL
Chambre N° (non précisé)
7 RUE PIERRE ABELARD
35000 RENNES

Lettre recommandée AR
PV N° 10266/2012 du 20 juin 2012
Parquet : 12146/09 (sous réserve)
Audience correctionnelle du 19 juillet à 14 heures
DEMANDE DE RENVOI

Monsieur le Président,

Malgré mes démarches je n'ai pu obtenir le dossier d'accusation, ni même le consulter. Il ne m'a donc pas été possible de procéder à certaines vérifications, ni d'organiser ma défense.

Je joins :

- demande de copie du dossier (timbre à date du Tribunal du 21 juin 2012),
- lettre recommandée à Monsieur le Procureur du 26 juin 2012,
- lettre recommandée à Monsieur le Procureur du 13 juillet 2012.

L'affaire n'est pas anodine semble-t-il. J'ai cru comprendre que je suis poursuivi à la demande de Madame Sylvia Zimmermann parce que je l'ai mise en cause dans son enquête sur le drame de l'Airbus AF447 Rio-Paris, catastrophe la plus meurtrière ayant frappé la France depuis plusieurs dizaines d'années. Il suffit pourtant de lire les courriels et les pages Web incriminés en suivant utilement les liens, par arborescence, pour constater, page après page, document après document, que la mise en cause de Madame Zimmermann est pleinement justifiée.

La loi impose que le prévenu dispose des mêmes éléments que ceux en possession du ministère public, des parties et du Juge. Cette condition n'est pas remplie. Elle impose aussi que le prévenu dispose des moyens et du temps nécessaires pour organiser sa défense. La lecture des pièces jointes à la présente démontre que cette condition n'est pas remplie et ce malgré mes démarches.

Je sollicite le renvoi. Un renvoi pour fixer et non pour plaider. En effet, n'ayant aucune connaissance du dossier, je suis dans l'incapacité d'évaluer une durée de débats qui sera aussi fonction des éventuels témoins à entendre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments respectueux.

Dans la lettre ci-dessous Alain Jakubowicz évoque une « affaire contre Norbert Jacquet ». Quels sont les protagonistes de cette affaire déjà en cours à Rennes ? Quel est l'objet du litige soumis au tribunal dans le cadre de cette procédure ? Quels motifs la LICRA invoque-t-elle pour intervenir ? On peut déjà comprendre que cette intervention ne tient pas en droit et que Jakubowicz en a conscience. Qui a informé Jakubowicz de ce procès en cours ? Qui l'a informé de la date de l'audience ?

Cette intervention de la LICRA a eu pour objet, et elle a effectivement permis, d'établir ensuite des faux et de faire usage de ceux-ci dans l'enquête judiciaire sur la tragédie du vol AF447 Rio-Paris. Elle permet en outre d'escroquer au sens du code pénal les familles de victimes dans la plus extrême douleur. Ses autres conséquences sont gravissimes : des morts inutiles, « stupides » qui s'accumulent par centaines.



ligue internationale contre
le racisme et l'antisémitisme



Paris, le 16 juillet 2012

Président
Alain Jakubowicz
Président - fondateur
Bernard Lecache
Présidents d'honneur
Jean Pierre-Bloch
Pierre Aidenbaum
Patrick Gaubert

POUVOIR

Je soussigné Alain JAKUBOWICZ, né le 2 mai 1953 (Villeurbanne), intervenant en qualité de Président de la Ligue Internationale Contre le Racisme et l'Antisémitisme (LICRA), association régie par la loi de 1901, déclarée à la préfecture de police sous le numéro 46/8978 0013877, sise 42 rue du Louvre, 75001 PARIS, donne par la présente pouvoir d'ester en justice au nom de la LICRA à Maître Benoît ROUSSEAU, dont le cabinet est situé 6 rue Julien Videment, 44200 NANTES, dans l'affaire contre Norbert JACQUET.

L'affaire est appelée le 19 juillet 2012 devant le tribunal correctionnel de Rennes.

Alain JAKUBOWICZ
Président

Association fondée en 1927, dotée du statut consultatif auprès des Nations Unies
et du Conseil de l'Europe
siège central - 42, rue du Louvre - 75001 Paris

L. + 33 (0)1 45 08 08 08 | f. + 33 (0)1 45 08 18 18

Envoi daté du « 01/08/12 » concernant l'« Audience correctionnelle RENNES 20/9/12 14 h »

« Ci-joint la copie des CD ROM demandée lors de l'audience du 19/7/12 »

COUR D'APPEL DE RENNES
TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
DE RENNES
SERVICE DES COPIES DE PIECES PENALES

M. JACQUET Norbert

Chez [REDACTED]

6 [REDACTED]

[REDACTED]

Rennes, le 01/08/12

Références à rappeler : 12146000009 / 26 JACQUET

Concerne : Norbert JACQUET

V/REFS : Audience correctionnelle RENNES 20/9/12 14 h

M É M O I R E

des redevances dues à Madame Le Régisseur du Tribunal de Grande Instance
de Rennes

par :

M. JACQUET Norbert

Chez [REDACTED]

6 [REDACTED]

[REDACTED]

(Article R. 165 du Code de Procédure pénale)

Frais d'envoi postal : 3,30 €

TOTAL : 3,30 €

Paiement en numéraire ou chèque bancaire libellé à l'ordre du Régisseur
du Tribunal de Grande Instance de Rennes

Ci-joint la copie des CD ROM demandée lors de l'audience du 19/7/12

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
Service des Copies de Pièces pénales
7 rue Pierre Abélard
CS 73127
35031 RENNES CEDEX



Preuves de dépôt des trois lettres recommandées (cf. pages 68, 70 et 71 du présent PDF)

NB : la situation d'errance qui m'est faite ne me permet pas actuellement de reprendre possession des avis de réception ou de copies de ceux-ci.

Destinataire

A la France de la République
Monsieur JACQUET Jean Marie André
TGI TRIBUNAL COMMERCE
CITE JUSTICE / 3 RUE PIERRE ABECARD
35000 RENNES

LA POSTE Numéro de suivi : **1A 075 751 8120 2**

RECOMMANDÉ AVEC AVIS DE RÉCEPTION

Expéditeur

Norbert JACQUET
c/o [REDACTED]
6 [REDACTED]

Conservé ce bulletin, il sera nécessaire en cas de réclamation.
Le cas échéant, vous pouvez faire une réclamation dans n'importe quel bureau de Poste.
Les conditions spécifiques de vente de la lettre recommandée sont disponibles dans votre bureau de Poste ou sur le site www.laposte.fr.

Prenez également la Lettre Recommandée Électronique, consultez www.laposte.fr/le.

LES LONGCHAMPS

Date: 26/06/12 Prix: 4,78EUR CRBT: 16H

Niveau de garantie : 10 € 153 € 400 €

PREUVE DE DÉPÔT À CONSERVER PAR LE CLIENT

Destinataire

A la France de la République
TGI - TRIBUNAL COMMERCE
3 RUE PIERRE ABECARD
35000 RENNES

LA POSTE Numéro de suivi : **1A 075 405 5681 3**

RECOMMANDÉ AVEC AVIS DE RÉCEPTION

Expéditeur

Norbert JACQUET
chez [REDACTED]
6 [REDACTED]

Conservé ce bulletin, il sera nécessaire en cas de réclamation.
Le cas échéant, vous pouvez faire une réclamation dans n'importe quel bureau de Poste.
Les conditions spécifiques de vente de la lettre recommandée sont disponibles dans votre bureau de Poste ou sur le site www.laposte.fr.

Prenez également la Lettre Recommandée Électronique, consultez www.laposte.fr/le.

LES LONGCHAMPS

DEPART LE 16/07/12
DEPART 17H15 Prix: 4,38EUR CRBT: L1

LE 13/07/12

Niveau de garantie : 10 € 153 € 450 €

PREUVE DE DÉPÔT À CONSERVER PAR LE CLIENT

Destinataire

Monsieur G. JACQUET
TGI - TRIBUNAL COMMERCE
CITE JUSTICE N°100 (RUE PIERRE)
3 RUE PIERRE ABECARD
35000 RENNES

LA POSTE Numéro de suivi : **1A 075 405 5751 3**

RECOMMANDÉ AVEC AVIS DE RÉCEPTION

Expéditeur

Norbert JACQUET
c/o [REDACTED]
6 [REDACTED]

Conservé ce bulletin, il sera nécessaire en cas de réclamation.
Le cas échéant, vous pouvez faire une réclamation dans n'importe quel bureau de Poste.
Les conditions spécifiques de vente de la lettre recommandée sont disponibles dans votre bureau de Poste ou sur le site www.laposte.fr.

Prenez également la Lettre Recommandée Électronique, consultez www.laposte.fr/le.

LES LONGCHAMPS

DEPART: 10H25 Prix: 4,78EUR CRBT: L1

LE 16/07/12

Niveau de garantie : 10 € 153 € 450 €

PREUVE DE DÉPÔT À CONSERVER PAR LE CLIENT

Lettre du 2 août 2011 de Madame Hilgert, partie civile, à la juge Zimmermann

HILGERT Suzette
17, Hauptstrooss
L-8561 SCHWEBACH
Gr. Duché de Luxembourg
Nationalité : Luxembourgeoise
Lieu et date de naissance : Luxembourg, 14.08.1950

Tel : +352 661 14 08 50

e-mail : suz.hilgert@gmail.com

Schwebach, le 02 août 2011

Lettre recommandée avec AR
Madame Sylvia ZIMMERMANN
Juge d'instruction,
Tribunal de Grande Instance de Paris
Palais de Justice
4, Boulevard du Palais
F – 75001 PARIS

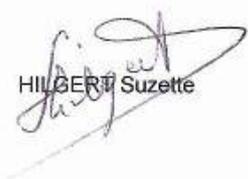
Réf : N° du Parquet : 09.154.0822/1
N° Instruction : 2369/09/52
Procédure correctionnelle

Objet : - Disparition de l'AF 447 Rio - Paris.
- Information contre X du chef d'homicides involontaires
- Observations et demandes suite à ma constitution de partie civile –
- demande d'audition comme témoin -

Madame la Juge,

Conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, je sollicite l'audition en qualité de témoin et de sachant de Monsieur Norbert JACQUET, ancien pilote de Boeing 747 à Air France, qui semble avoir des informations très utiles à fournir pour la manifestation de la vérité, tant sur les faits que sur les responsabilités.

Je vous prie d'agréer, Madame la Juge, l'assurance de mes sentiments respectueux.


HILGERT Suzette

SYLVIE BESZTIMT, CONSEIL POUR LES AFFAIRES ET AUTRES CONSEILS DE GESTION

(pages 76 à 78 du présent PDF)

Il est établi à la lecture de tout ce qui précède que Sylvia Zimmermann, magistrate maintenant retraitée, est coupable d'avoir établi et usé de faux, d'avoir exercé des pressions sur un témoin (pressions qui se poursuivent) et d'avoir escroqué les familles de victimes de la tragédie du vol AF444 Rio-Paris.

En pages 77 et 78 du présent PDF sont reprises des informations disponibles sur le Web, relatives à Sylvie Besztimt ou Sylvie Besztimt-Zimmermann. La magistrate Sylvia Zimmermann est enregistrée au ministère de la Justice sous le nom de Sylvie Besztimt (7) ou parfois Sylvie Besztimt épouse Zimmermann.

Sylvia Zimmermann, magistrate, et Sylvie Besztimt, conseil pour les affaires et autres conseils de gestion, ne sont-elles qu'une seule et même personne ? Dans cette éventualité, n'y aurait-il pas matière à s'interroger ? Sylvia Zimmermann, ex-avocate, ex-membre du conseil de l'ordre des avocats, a-t-elle cumulé ses fonctions de magistrate au sein du ministère de la Justice avec son activité privée de conseil pour les entreprises ? A-t-elle bénéficié de l'apport de clients dans son activité privée en contrepartie d'éventuels « services » rendus comme magistrate ? Des clients peut-être peu soucieux du montant des facturations du travail effectivement réalisé ?

La juge Zimmermann a par ailleurs toujours exercé des responsabilités à la direction de la LICRA, présidée par Alain Jakubowicz. La LICRA reçoit des subventions de l'Etat. Quand on sait à quel point Zimmermann et Jakubowicz sont impliqués dans l'établissement et l'usage de faux, la subornation de témoin, l'escroquerie... (voir plus spécialement les pages 64 à 75 du présent PDF et notamment la page 72, sans parler de tout ce qu'on trouve sur le Web !).

Corruption, trafic d'influence... Je ne suis pas juriste, mais je me demande si...

Il est en tout état de cause établi que la juge Sylvia Zimmermann est coupable d'avoir établi des faux et d'en avoir usé, d'avoir exercé des pressions sur un témoin (pressions qui se poursuivent) et d'avoir escroqué les familles de victimes de la tragédie du vol AF444 Rio-Paris.

(7) Journal officiel de la République française :

JORF n°0017 du 21 janvier 2014

texte n° 64

Arrêté du 10 janvier 2014 portant radiation des cadres et admission à la retraite (magistrature)

NOR: JUSB1331394A

ELI: Non disponible

Par arrêté de la garde des sceaux, ministre de la justice, en date du 10 janvier 2014, Mme Sylvie BESZTIMT, vice-présidente chargée de l'instruction au tribunal de grande instance de Paris, atteinte par la limite d'âge le 21 janvier 2012 et autorisée sur sa demande à prolonger son activité, en application des [dispositions de l'article 69 de la loi n° 2003-775 du 21 août 2003](#) portant réforme des retraites, est radiée des cadres de la magistrature le 21 juillet 2014 et admise à faire valoir ses droits à la retraite.

(Lien : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028494357&categorieLien=id>)

./...

Identité	Bilans gratuits	Comptes annuels	Documents Légaux	Actionnaires Filiales	Etablissements secondaires	Achats
Informations générales sur BESZTIMT SYLVIE						
BESZTIMT SYLVIE, Profession libérale, a débuté son activité en février 1990.						
Sylvie ZIMMERMANN est exploitant de la société BESZTIMT SYLVIE. Le siège social de cette entreprise est actuellement situé 91 Avenue Mozart - 75016 Paris 16						
BESZTIMT SYLVIE évolue sur le secteur d'activité : Activités des sièges sociaux ; conseil de gestion						
Raison sociale	BESZTIMT SYLVIE					
Sigle						
Enseigne						
Dirigeants	1 dirigeant(s)					+ de détails
Adresse	91 AVENUE MOZART 75016 PARIS 16					Voir la carte
Téléphone	 Afficher le téléphone					
Fax						
Forme juridique	Profession libérale					
Date de création	Créée le 05/02/1990					
Capital Social						
SIREN	353 357 379					
SIRET	353 357 379 00026					
Numéro de TVA	 Obtenir le numéro de TVA intracommunautaire					
Code APE / NAF	7022Z / Conseil pour les affaires et autres conseils de gestion					
Dirigeant - BESZTIMT SYLVIE						
Exploitant	Mme ZIMMERMANN Sylvie					

/...

m
anageo
.fr
Le site de rencontre des entreprises
Chercher une entreprise
🔍
Recherche avancée

🏠
Informez-vous sur une entreprise ▾
Trouvez des clients ▾
Faites vos demandes

Accueil >
Paris >
Conseil Aux Entreprises >
Conseil Affaires Autres Conseils Gestion

BESZTIM ZIMMERMANN SYLVIE

91 AV MOZART
75016 **PARIS 16**

Conseil pour les affaires et autres conseils de gestion

[Afficher le téléphone](#)

✉
Contacter cette entreprise

👁
🔗
☀

Données cartographiques ©2016

Infos juridiques et financières
Contact
Produits ou services
Infos sectorielle

En bref

Solvabilité

Documents officiels

Bilans g

/...

DOCUMENTS SUR L'ABSENCE AU DOSSIER DE LA PIECE A CONVICTION PRINCIPALE

(pages 79 à 82 du présent PDF)

Lettre du 26 mai 2011 de Madame Hilgert, partie civile, à la juge Zimmermann

HILGERT Suzette
17, Hauptstrooss
L-8561 SCHWEBACH
Gr. Duché de Luxembourg
Nationalité : Luxembourgeoise
Lieu et date de naissance : Luxembourg, 14.08.1950

Tel : +352 661 14 08 50

e-mail : suz.hilgert@gmail.com

Schwebach, le 26 mai 2011

Lettre recommandée avec AR

Madame Sylvia ZIMMERMANN
Juge d'instruction,
Tribunal de Grande Instance de Paris
Palais de Justice
4, Boulevard du Palais
F - 75001 PARIS

Réf : N° du Parquet : 09.154.0822/1
N° Instruction : 2369/09/52
Procédure correctionnelle

Objet : - Disparition de l'AF 447 Rio - Paris.
- Information contre X du chef d'homicides involontaires
- Observations et demandes suite à ma constitution de partie civile -

Madame la Juge,

Par lettre du 20 mai 2011 vous m'avez informée qu'un nouveau délai sera accordé aux parties civiles après le dépôt du rapport des Experts concernant les causes de l'accident.

Je vous demande donc par la présente d'avoir accès dans les meilleurs délais à la pièce à conviction essentielle qu'est le dépouillement du FDR surtout sous forme de listings et accessoirement les courbes.

J'attache une très grande importance à la consultation de cette pièce à conviction essentielle car tout est enregistré sur le FDR. Toutes les actions des pilotes sur toutes les commandes (leviers, manettes, pédales, sélecteurs, interrupteurs...) sont enregistrées, ainsi que la façon dont les systèmes ont pris en compte ces demandes, la façon dont ils ont réagi à ces prises en compte et la réaction finale de l'avion et des systèmes.

Je vous prie d'agréer, Madame la Juge, l'assurance de mes sentiments respectueux.

HILGERT Suzette



Courriel du 6 février 2014 de l'avocat Montbrial à Madame Hilgert

L'avocat n'y va pas avec le dos de la cuiller : « *travail colossal* »... « *Le combat pour la vérité (...) a déjà mobilisé mon cabinet pendant plusieurs centaines d'heures* » !

Mais il apparaît que la pièce à conviction majeure n'est toujours pas dans le dossier, en violation de la loi.

TR: AF 447 - FDR

De : Thibault de Montbrial [mailto:tdm@montbrial-avocats.fr]

Envoyé : lundi 6 janvier 2014 17:51

À : Suzette Hilgert

Objet : Re: AF 447 - FDR

Chère Madame,

Je vous souhaite une bonne année.

S'agissant de votre demande, je ne puis que vous renvoyer au travail colossal que j'ai fourni (et que je fournis encore) dans ce dossier.

Le combat pour la vérité (qui incluse évidemment l'obtention du FDR) a déjà mobilisé mon cabinet pendant plusieurs centaines d'heures. Les honoraires que je vous ai demandés sont à cet égard symboliques, même en y ajoutant la nouvelle provision sollicitée cet automne.

Ainsi, non seulement je ne vais rien rembourser du tout, mais je vous demande d'avoir l'élégance de régler cette seconde note de provision.

Dans cette attente,

Votre bien dévoué,

Thibault de MONTBRIAL
Avocat au Barreau de Paris

.I...

Lettre du 6 février 2014 de l'avocat Montbrial à Madame Hilgert

Il n'y est plus question de « *plusieurs centaines d'heures* » mais de « *(au bas mots !) plusieurs dizaines d'heures* ». C'est mieux, mais peu importe. L'essentiel est que l'avocat Montbrial **confirme que la pièce à conviction majeure n'est toujours pas dans la procédure**, en violation de la loi.



Thibault de MONTBRIAL
Avocat à la Cour

en collaboration avec

Myriam TURJMAN
Alexia MENGÈS
Emélie SAMSON
Avocats à la Cour

10 rue Cimarosa
75116 PARIS
TEL. : 33 (0) 1 43 80 15 25
FAX. : 33 (0) 1 43 80 15 05
EMAIL : tdm@montbrial-avocats.fr
www.montbrialavocats.fr
palais B 864

Madame Suzette HILGERT
17, Haaptstroos
L-8561 – SCHWEBACH
LUXEMBOURG

Paris, le 6 Février 2014

Lettre Recommandée avec A.R

Affaire : HILGERT & AUTRES /X (Vol AF 447 Rio-Paris)

Nos réf : 11/370 – TDM/ES/FP

Chère Madame,

Je fais suite à votre courrier en date du 30 janvier 2014 qui reprend les termes de plusieurs courriels que vous m'avez envoyés récemment.

Vous trouverez d'ailleurs, ci-joint, une copie de notre échange de courriels en date du 6 Janvier 2014, ainsi qu'une autre de la note de provision sur honoraires que je vous ai adressée le 6 Septembre dernier avec sa lettre d'accompagnement.

Je ne puis que vous répéter les éléments qui figurent dans ces différents échanges : vous m'avez mandaté afin de vous assister, de façon globale, au cours de l'information judiciaire dans le cadre de laquelle vous vous étiez portée partie civile.

Cette évidence résulte non seulement expressément de votre courriel du 16 Septembre 2011 (« *Je souhaiterais être assistée d'un Avocat qui ne se laissera pas marcher sur les pieds...* ») mais également des éléments de procédure que vous avez renvoyés au Juge d'Instruction afin de procéder à la désignation de mon Cabinet comme Avocat de la partie civile que vous êtes.

Dans ce cadre, mon Cabinet a consacré (au bas mot !) plusieurs dizaines d'heures pour la défense de vos intérêts, notamment dans l'objectif de voir versés aux débats les fameux paramètres techniques de l'enregistreur de vol FDR.

J...

J...

Le fait que le Juge d'Instruction n'ait toujours pas, à ce jour, coté au dossier la fameuse retranscription intégrale de cet enregistrement de vol FDR est évidemment indépendant des efforts que j'ai fournis pour l'y déterminer.

Considérer qu'il s'agissait de ma seule mission est une vision juridiquement et factuellement erronée du périmètre de la mission d'un Avocat de partie civile.

Je vous précise, à cet égard, que je vous ai assistée lors de l'audience du mois d'Octobre 2011, puis au cours de celle du mois de Juillet 2012, sans compter la lecture et l'analyse des rapports d'expertises de Juin 2012, ainsi que la finalisation d'une liste de questions supplémentaires aux Experts que nous avons déposée en Février 2013.

Mon Cabinet ne ménage pas son énergie, et, conscient de vos difficultés matérielles, ne facture que le strict minimum au regard du temps effectivement consacré à ce dossier complexe.

Pour l'ensemble de ces raisons, non seulement je ne vous rembourserai pas les 3.000 € de provision que vous m'avez payés en 2011, mais que je vous demande par retour le règlement de la note de provision sur honoraire n°13/121 en date du 5 Septembre 2014 qui correspond à du travail effectif déjà réalisé et très largement sous-évalué financièrement au regard du temps qui y a été consacré.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie de me croire,

Votre bien dévoué.

Très à vous

Thibault de MONTBRIAL
Avocat à la Cour

PJ :- courriels en date du 06.01.14
- Mon courrier en date du 06.09.13 + note d'honoraires n° 13/121 en date du 05.09.13

RENOUVELLEMENT DE LA PLAINTE POUR SUBORNATION DE TEMOIN (FEVRIER 2016)

(pages 83 à 85 du présent PDF)

Mme HILGERT Suzette

PARTIE CIVILE

17, Hauptstrooss

L-8561 Schwebach (Gr.D. Luxbg)

Mail : suz.hilgert@gmail.com

Schwebach, le 03 février 2016

LETTRE RECOMMANDEE AVEC AR

Monsieur François MOLINS

PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE

Tribunal de Grande Instance

Palais de Justice

4 Boulevard du Palais

F - 75001 PARIS

Objet : plainte contre X pour subornation de témoin

- **Instruction pour homicide involontaire à la suite de la disparition de l'Airbus AF447 Rio-Paris, le 1^{er} juin 2009 (numéro de parquet : 09.154.0822/1 – numéro instruction : 2369/09/52)**

Monsieur le Procureur de la République,

J'ai demandé l'audition de Norbert Jacquet comme témoin. Je renouvelle ma plainte pour subornation de témoin.

Les documents qui vous ont été remis par Monsieur Jacquet montrent que celui-ci est sous le coup de plusieurs procédures abusives qui le visent. Il est notamment sous la menace d'être abusivement enfermé pour une durée indéterminée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Procureur, l'assurance de mes sentiments respectueux.


HILGERT Suzette

P&T POSTES ET TELECOMMUNICATIONS
LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

RECEPISSE DE DEPOT D'UN ENVOI

RECOMMANDE AA
 AVEC VALEUR DECLAREE

Expéditeur: Hilgert Suz, L-9561 Schwebach
Destinataire: M. Franc. MALINS, Proc. République
Tgi de Paris, Palais de Justice
4, bd. du Palais
F-75001 PARIS

Remboursen: POST Luxembg 850
040216 11:30:45
Montant de l'af: GUICHET1
7,05 € 6C
7,05 €
No de dépôt: Recommandé RR027897459LU
Remboursement:
Valeur déclarée:
Poids: 0,010 Kg
Montant affranch 7,05 €
Service spécial :AR

82-1894

P&T POSTES ET TÉLÉCOMMUNICATIONS
LUXEMBOURG GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

CN 07

AVIS DE RÉCEPTION

A.R.

Service des postes
Timbre du bureau renvoyant l'avis

Prioritaire/
Par avion

PARQUET du T.G.I de PARIS

Le 8 - FEV. 2008

PARQUET du T.G.I de PARIS

Correspondance Générale

Correspondance Générale

Renvoyer à
Nom ou raison sociale

HILGERT SUZETTE
17 HAAPTSTROOSS L-8561 SCHWEBACH

186 - 2008

Administration des postes d'origine

Bureau de dépôt <i>Rédactions/Just</i>	Date <i>04.02.2016</i>
Destinataire de l'envoi FRANCOIS MOLINS-PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE-TGI DE PARIS PALAIS JUSTICE 4BD PALAIS F-75001 PARIS	

Nature de l'envoi

<input checked="" type="checkbox"/> lettre	<input type="checkbox"/> Colis
<input checked="" type="checkbox"/> Recommandé <i>RR</i> No de l'envoi <i>RR 0278 9745 9 LU</i>	<input type="checkbox"/> Valeur déclarée Montant

A compléter à destination

L'envoi mentionné ci dessus a été dûment <input type="checkbox"/> remis
Date et signature'

*Cet avis pourra être signé par le destinataire ou, si les règlements du pays de destination le prévoient, par une autre personne autorisée ou par l'agent du bureau de destination.

/...

PLAINTE POUR ESCROQUERIE (MAI 2014)

(pages 86 à 88 du présent PDF)

Mme HILGERT Suzette
17, Hauptstrooss
L-8561 Schwebach (Gr.D. Luxbg)

Schwebach, le 5 mai 2014

LETTRE RECOMMANDEE AVEC AR

Monsieur François MOLINS
PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE
Tribunal de Grande Instance de Paris
Palais de Justice
4 Boulevard du Palais
F - 75001 PARIS

Objet : plainte contre X pour escroquerie.

- **Instruction pour homicide involontaire à la suite de la disparition de l'Airbus AF447 Rio-Paris, le 1^{er} juin 2009 (numéro de parquet : 09.154.0822/1 – numéro d'instruction : 2369/09/52)**

Monsieur le Procureur,

Je suis partie civile dans l'instruction ouverte pour homicide involontaire à la suite de la disparition de l'Airbus AF447 Rio-Paris, le 1er juin 2009, confiée à Mme Sylvia Zimmermann, juge d'instruction à Paris.

Par lettre du 19 mars 2014 (copie jointe), je vous ai transmis un dossier (tirage papier du PDF « af447-juge-zimmermann-viole-la-loi-11-mars-2014.pdf »).

M'appuyant sur ces documents je dépose plainte contre X pour escroquerie (articles 313-1 et suivants du code pénal).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Procureur, l'assurance de mes sentiments respectueux.



HILGERT Suzette

PJ : copie de ma lettre du 19 mars 2014.



QUITTANCE

Bureau : Luxembourg-PS (905)
Date : 06-05-2014 14:45:46

Servi par : POSTSHOP NOERDANGE
ID operat : 352-905-4-244707-2

1 / 1

Quantité		HTVA	TVA	TTC	TVA
1	Lettre standard	0,85 €	0,00 €	0,85 €	
	<i>Poids</i> 0,015 KG				
	<i>Destination</i> France				
	Recommandé	4,00 €	0,00 €	4,00 €	
	<i>IDR</i> IDR9050406052014144410				
	Avis de réception	1,75 €	0,00 €	1,75 €	
Total HTVA		6,60 €			
Total TTC				6,60 €	
Espèces				6,60 €	



Ce document doit être présenté lors de toute contestation. Les conditions générales applicables aux services postaux et aux services financiers postaux ainsi que les listes de prix sont disponibles aux bureaux de poste et peuvent être consultées sur le site internet www.post.lu

Post vous remercie de votre visite.



RECEPISSE DE DEPOT D'UN ENVOI

RECOMMANDE AR

AVEC VALEUR DECLAREE



A remplir par l'expéditeur	Expéditeur	Milgert Sur, L-8561 Schwebach 17
	Destinataire	M. Franc. Molins, Procureur Republi. Tgi de Paris, Palais de Justice 4, Bd. du Palais F-75001 PARIS

POST Luxembourg 905
060674 14:44:32
GUICHET NO
6,60 € BB
6,60 €
Recommandé AR301189792LU
Remboursement :
Valeur déclarée :
Poids : 0,015 Kg
Montant affranchi : 6,60 €
Service spécial : AR



RR301189792LU

Partout
avec vous

P&T et LUXGSM deviennent POST



Administration des postes d'origine

Bureau de dépôt	Date
Destinataire de l'envoi	
FRANCOIS MOLINS-PROVUREUR DE LA REPUBLIQUE-TGI DE PARIS Palais Justice 4bd du Palais-F-75001 PARIS	

Nature de l'envoi

<input type="checkbox"/> lettre	<input type="checkbox"/> Colis
<input checked="" type="checkbox"/> Recommandé AR	<input type="checkbox"/> Valeur déclarée
No de l'envoi	Montant

A compléter à destination

L'envoi mentionné ci dessus a été dûment	PARQUET du T.G I de PARIS
<input type="checkbox"/> remis	
Date et signature*	Le 12 MAI 2014
	Correspondance Générale

*Cet avis pourra être signé par le destinataire ou, si les règlements du pays de destination le prévoient, par une autre personne autorisée ou par l'agent du bureau de destination.

/...

QUATRIEME PARTIE

ARNAUD MONTEBOURG

(ET MARTINE RACT-MADOUX)

SOMMAIRE

Arnaud Montebourg fut mon avocat dans deux procès engagés contre moi, visant des passages de mon livre paru en septembre 1994. Il s'agissait des falsifications dans les enquêtes sur les crashes de Habsheim (juin 1988) et du Mont Sainte-Odile (janvier 1992). Deux procès en diffamation. L'un sur plainte du ministre des Transports. L'autre sur plainte du juge Guichard, chargé des enquêtes sur ces deux accidents. Ces deux procès se sont déroulés devant Martine Ract-Madoux, présidente de la 17ème chambre correctionnelle.

J'ai remis à Montebourg un exemplaire dédicacé de mon livre, qu'il a lu. Nous en avons parlé. Montebourg a bien compris qu'il s'agissait d'une affaire d'Etat (peut-être a-t-il toujours mon livre dans sa bibliothèque ?).

Mais, avant ces deux procès devant Ract-Madoux, divers événements s'étaient produits, qui ne laissaient aucune place au doute, notamment la capitulation du ministre Mermaz dans un procès antérieur. Mermaz ne conteste plus avoir participé à des falsifications de preuves judiciaires.

Pages 90 à 94 : Concerne le procès en diffamation antérieur, intenté contre moi par le ministre Mermaz que j'ai fait plier et qui a été contraint de ne plus contester le fait qu'il avait commis des actes graves de falsification (des crimes au regard du code pénal). J'ai « écrabouillé » Mermaz. Ract-Madoux avait ces documents en main.

Pages 95 à 106 : Il s'agit des deux procès en diffamation devant la juge Ract-Madoux. Mon avocat était Montebourg. Il suffit de lire les documents et les quelques commentaires qui les accompagnent. Ract-Madoux n'est pas une idiote. Elle a parfaitement compris ce qu'il en est. Ces quelques documents sont suffisants pour constater que Ract-Madoux a rendu service et non justice.

Pages 107 à 109 : Ract-Madoux savait aussi que j'avais été entendu comme témoin et les circonstances du dessaisissement de la juge Marchioni au profit de Guichard. Elle savait parfaitement qu'on était dans une grosse affaire de mensonge d'Etat et qu'il était demandé à la justice de faire preuve de beaucoup de complaisance. Pour ne pas dire de soumission.

Je ne présente que quelques documents : ceux qui montrent que les hauts responsables impliqués ont préféré prendre la fuite. Le dossier d'offre de preuve soumis à Ract-Madoux faisait une quinzaine de centimètres d'épaisseur. Tous les documents évoqués dans mon livre y figuraient. Et beaucoup d'autres. On y trouvait entre autres tout ce qui concerne la grève de 1992 et ce qui avait précédé dans les médias (sur ce dernier point voir les pages 110 à 127 « CINQUIEME PARTIE » du présent PDF).

J'ai accusé le ministre Louis Mermaz de faits graves :

Les Dernières Nouvelles d'Alsace, 29 novembre 1992

FAITS DIVERS

Crash de Habsheim

Questions à Louis Mermaz

La polémique autour de la substitution des enregistreurs de vol (CVR et DFDR) de l'Airbus A 320 accidenté le 26 juin 1988 à Habsheim ne date pas d'hier et dans son récent livre*, Michel Asseline en a décortiqué méthodiquement les tenants et les aboutissants.

Il n'est pas le seul et, dans une lettre datée du 26 novembre adressée à Louis Mermaz, ministre des Transports à l'époque des faits, Norbert Jacquet, ancien pilote d'Air France licencié s'étonne du silence du ministre *« et ce, malgré les graves accusations portées contre vous »*.

A l'appui de ses dires, Norbert Jacquet joint des procès-verbaux du dossier d'instruction, et précise

« qu'il apparaît que ces enregistreurs seraient partis de Mulhouse avec vous, dans le Mystère 20 du GLAM vers 23 h 25 (...) et seraient arrivés à Villacoublay, toujours en Mystère 20, à 1 h. Mais on constate, poursuit-il dans sa lettre, qu'ils seraient également partis de Mulhouse à 23 h 15 en King Air du SFACT (...), pour arriver à Villacoublay, toujours en King Air, à 0 h 30 ».

Le juge François Guichard à qui nous avons posé la question en octobre dernier lorsqu'il fut « l'invité » des DNA (voir DNA du 13 octobre) nous avait alors dit: *« La justice devait saisir les preuves, veiller à la conservation des scellés, puis remettre les boîtes à l'administration*

pour qu'elle fasse ses expertises. Cela n'a pas été fait, ce qui explique ce crash judiciaire. Le doute s'est installé ». Et s'il y a eu effectivement substitution et falsification, le juge Guichard a précisé clairement qu'alors, il s'agirait d'une affaire d'Etat qui n'aurait pas été possible sans l'accord de très hauts fonctionnaires de l'Etat. En tout cas, il a pris les devants lors du crash de l'Airbus du mont Ste-Odile: c'est lui-même qui a convoyé les précieuses boîtes noires à Paris. Cette fois, il ne manquait ni ficelle ni cire aux scellés...

Jo. L.

** « Le pilote est-il coupable? », édition N° 1, Michel Asseline.*

./...

J'ai maintenu mes accusations à l'encontre de Mermaz et ses complices :

Les Dernières Nouvelles d'Alsace, 10 décembre 1992

Habsheim : nouvelles plaintes de Norbert Jacquet

Depuis le 26 juin 1988, date à laquelle l'Airbus A 320 F GFKC s'écrasait en bout de piste de l'aérodrome de Habsheim, la polémique autour de la substitution des boîtes noires (CVR et DFDR) n'est pas close. Y a-t-il eu, oui ou non, substitution ? (notre article du 29 novembre). Dans son livre, Michel Asseline, commandant de bord au moment de l'accident, démontre que oui.

De son côté, Norbert Jacquet, pilote d'Air France, avait déposé une première plainte pour subornation de témoins le 15 novembre 1988 au parquet de Mulhouse. Par ordonnance du 31 janvier 1989, le juge d'instruction du crash d'Habsheim, à l'époque M^{me} Marchioni, se déclarait incompétente tout en soulignant la qualité des faits incriminés.

Le 5 septembre 1989, alors qu'il était licencié par Air France depuis avril 1989, Norbert Jacquet déposait une nouvelle plainte contre x pour faux de certificats médicaux et usage. Cette seconde plainte s'est d'abord soldée par un non-lieu, suivie d'un appel auprès de la 3^e section de la chambre d'accusation de la cour d'appel qui a annulé ce non-lieu.

Fin du 1^{er} acte

Cette fois, Norbert Jacquet, qui est, rappelons-le, littéralement à la

rue, a déposé en date du 4 décembre auprès de Pierre Truche, procureur général à Paris, deux plaintes contre x. L'une pour tentative d'extorsion de signature et complicité, l'autre pour subornation de témoin et complicité.

Accusations

Dans sa lettre au procureur général, Norbert Jacquet met en cause les pressions dont il est l'objet : « On me demande actuellement de me désister de mon pourvoi en cassation, retirer ma plainte pour faux certificats médicaux et usage et signer l'acceptation de mon licenciement si je ne voulais pas finir clochard ».

Et, dans une lettre datée du même jour adressée à Louis Mermaz, ministre des Transports au moment du crash, il n'hésite pas à le mettre en cause directement : « Dans cette affaire d'Etat, votre silence confirme que vous avez per-

sonnellement participé à une substitution d'enregistreurs peu après l'accident ».

Le ministre des Transports, successeur de Louis Mermaz, Michel Delebarre, avait intenté un procès en diffamation contre Michel Asseline et Norbert Jacquet en juin 1989. Condamnés en première instance, les deux pilotes avaient vu leur condamnation confirmée en appel (la peine ayant été réduite pour Michel Asseline), mais la même affaire est à l'heure actuelle à l'examen en cassation.

Et Norbert Jacquet n'entend baisser ni les bras, ni la garde. Dans une autre lettre, datée du 3 décembre cette fois et adressée au juge d'instruction François Guichard, il lui demande officiellement « de faire cesser les pressions dont je suis victime visant à m'empêcher d'apporter mon concours à la justice ».

Toujours sur le plan judiciaire, après l'ordonnance du juge François Guichard du 21 novembre écartant du dossier Airbus Industrie en tant que partie civile, la société a interjeté appel de cette décision. Mais à l'heure qu'il est, la demande ne serait pas encore arrivée à la chambre d'accusation de la cour d'appel de Colmar. **Jo L.**

A la suite de ces articles le ministre Mermaz, à titre personnel, a déposé plainte contre moi au mois de janvier 1993 pour diffamation.

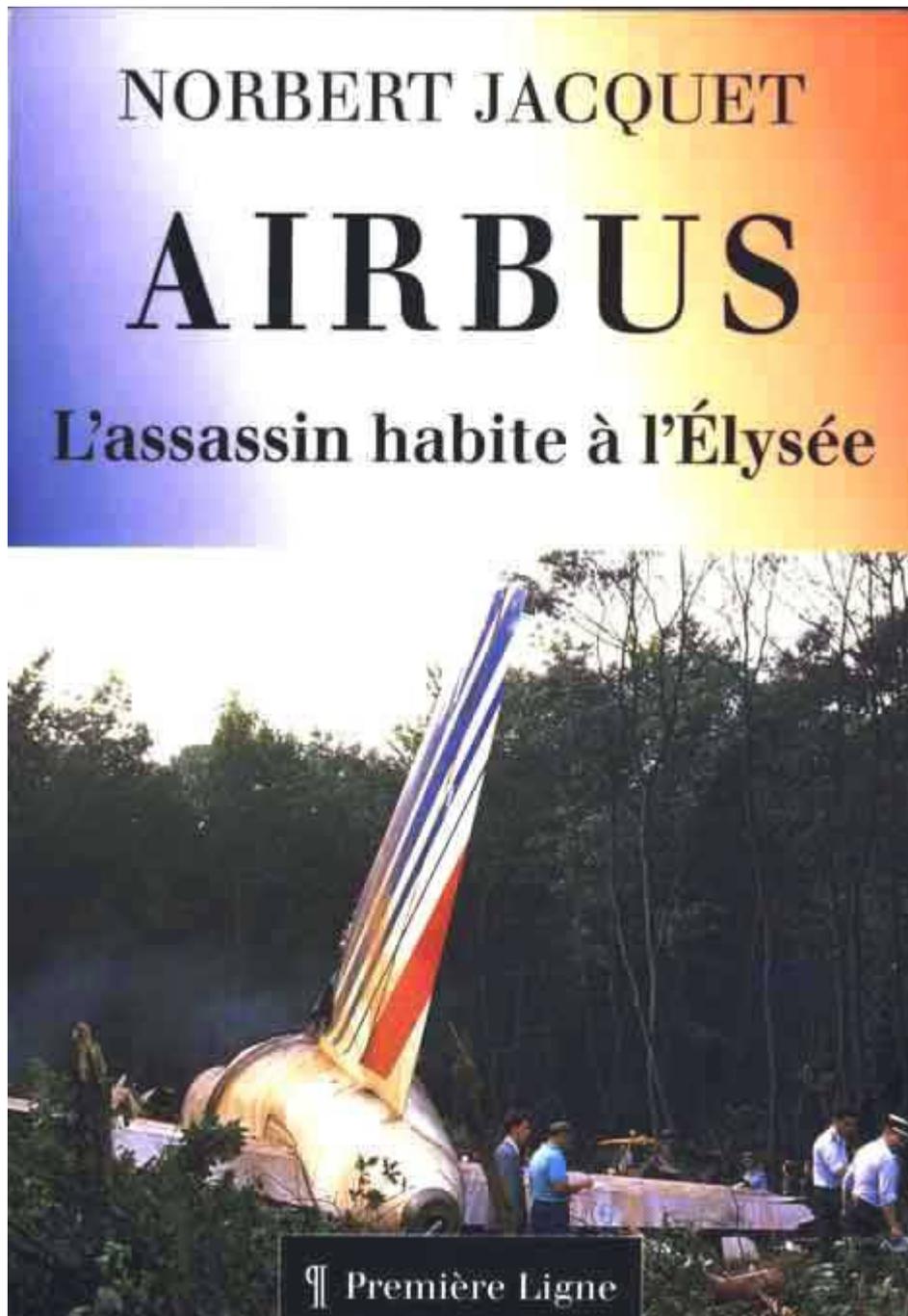
Il a perdu en première instance. Il a interjeté appel. L'affaire arrivait en appel, à Colmar, à l'audience du mardi 6 septembre 1994.

Mais... à cette même date sortait mon livre, ce dont les pouvoirs publics avaient eu vent à la fin août (le secret avait été absolu : j'ai vu l'éditeur pour la première fois à la mi-juillet, il a parfaitement compris qu'il fallait faire vite et profiter des vacances pour publier dès la rentrée, par surprise).

./...

Le titre de mon livre peut choquer, mais à ce moment Jean Montaldo sortait « Mitterrand et les 40 voleurs ». En outre, tout, dans ce livre, correspond à la réalité. Ce livre est disponible sur le Web, au format PDF, téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>

6 septembre 1994



Dans mon livre je reviens sur le procès en cours, intenté par Mermaz, en précisant que ce procès arrive en appel et en maintenant mes accusations contre le ministre. Et même en les développant et en les renforçant (voir notamment la conclusion du chapitre consacré à Mermaz, pages 121 à 128 du livre).

.J...

Le jour de la sortie de mon livre, la cour d'appel de Colmar enregistre le désistement de Mermaz. Le ministre s'est écrasé sans demander son reste !

Arrêt du 6 septembre 1994, Cour d'appel de Colmar, page 1

KB/CR

N° 861/94
09400370

AFFAIRE :

- 1) PUYMARTIN Jacques
- 2) JACQUET Norbert
- 3) LAENGY Joseph

COUR D'APPEL DE COLMAR
CHAMBRE DES APPELS CORRECTIONNELS

ARRET DU 6 SEPTEMBRE 1994

NATURE :

Diffamation envers un
particulier par parole,
écrit, image ou moyen
audiovisuel

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

Dans l'affaire entre :

LE MINISTERE PUBLIC

- appelant -

ET

P U Y M A R T I N Jacques
Né le 17 août 1930 à LIMOGES (87)
Fils de Charles et RILHAC Antoinette
Nationalité française
Demeurant 3, boulevard Jean-Sébastien Bach à 67000
STRASBOURG

- prévenu, intimé, libre, non comparant, représenté par
Maître SCHNEIDER, avocat à COLMAR, substituant Maître SOLAL,
avocat à PARIS (muni d'un pouvoir) -

ET

J A C Q U E T Norbert
Né le 25 janvier 1950 à PARIS 14ème (75)
Fils de André et AMMANE Léonore
Nationalité française
Demeurant Poste Restante, Bureau 15, 19, rue d'Alleray
à 75015 PARIS

- prévenu, intimé, libre, non comparant et non représenté -

EN REQUÊTE
(Relaxe)

(Signature)

Arrêt du 6 septembre 1994, Cour d'appel de Colmar, page 4

-4-

Vu les appels, réguliers et recevables, interjetés contre ce jugement le 24 mars 1994 par la partie civile et par le Ministère Public,

Vu l'arrêt rendu le 7 juin 1994 par la Chambre des Appels Correctionnels de la Cour de céans qui a renvoyé l'affaire à l'audience du 6 septembre 1994,

Vu l'acte de signification en date du 29 juillet 1994 à la personne de Norbert JACQUET,

LA COUR, après avoir à son audience publique du 6 SEPTEMBRE 1994 sur le rapport de Mme KRIEGER-BOUR, Président, accompli dans l'ordre légal les formalités prescrites par l'article 513 du Code de Procédure Pénale, le Ministère Public entendu, et après en avoir délibéré conformément à la loi, a statué comme suit :

Attendu que par courrier en date du 2 septembre 1994, Maître BAUDELLOT, conseil de Mr. MERMAZ, a déclaré se désister de la plainte en diffamation qu'il avait déposée à l'encontre de Norbert JACQUET ;

Attendu que ce désistement, effectué conformément à l'article 49 de la loi du 29 juillet 1881, manifeste une renonciation sans équivoque d'abandonner l'action devant la juridiction saisie ;

Attendu qu'en application des dispositions légales, le désistement du plaignant éteint l'action publique à l'égard de tous auteurs, co-auteurs ou complices ;

Attendu qu'il y a lieu de donner acte à la partie civile du désistement de sa plainte et de constituer l'extinction de l'action publique ;

Attendu que le désistement a été accepté par les autres parties ;

PAR CES MOTIFS

LA COUR, statuant publiquement, par arrêt contradictoire à signifier à l'encontre de Norbert JACQUET et contradictoirement à l'égard des autres parties,

DONNE ACTE à Mr. Louis MERMAZ de ce qu'il se désiste de sa plainte,

CONSTATE en conséquence, l'extinction de l'action publique à l'encontre de Norbert JACQUET, Joseph LAENGY et Jacques PUYMARTIN,

Le ministre capitule, mais il fallait continuer à m'enfoncer. Le ministre chargé des Transports au moment de la parution du livre a déposé une plainte en diffamation contre moi, visant de nombreux passages du livre, pour diffamation de son administration. Et le juge Guichard, toujours en charge de l'instruction judiciaire sur les crashes de Habsheim et du Mont Sainte-Odile, a déposé à titre personnel une plainte contre moi pour diffamation. J'avais pourtant tenu le juge Guichard informé de tout, y compris l'issue du procès Mermaz. Le juge Guichard savait donc parfaitement que l'Etat organisait un gros mensonge et falsifiait les faits.

Ce nouveau (double) procès a été soumis à Ract-Madoux, présidente de la 17ème. J'ai demandé la désignation d'office d'un avocat. Le bâtonnier a désigné Maître Arnaud Montebourg.

O R D R E D E S A V O C A T S A L A C O U R D E P A R I S	
	
Paris, le 18 AVRIL 1995	
<i>Le Bâtonnier</i>	Monsieur Norbert JACQUET POSTE RESTANTE- BUREAU 15 19, rue D'Alleray 75015 - PARIS
JRF/JR/MR AFF. JACQUET	
Monsieur,	
Par lettre du 12 Avril, vous avez souhaité que je désigne l'un de mes confrères pour assurer votre défense le 17 Mai prochain devant la 17ème Chambre du Tribunal de Grande Instance de PARIS	
J'ai demandé à Monsieur Arnaud MONTEBOURG, demeurant 29, rue de Tournon 75006 - PARIS (TEL 44 41 73 73) d'assurer votre défense.	
Monsieur MONTEBOURG a accepté.	
Il vous appartient, dès réception de cette lettre, de lui téléphoner pour convenir d'un rendez-vous.	
Vous me demandez également "de trouver une solution, provisoire ou définitive pour la rétribution de cet avocat".	
Il vous appartiendra de solliciter le bénéfice de l'Aide Juridictionnelle et, si vous ne réunissez pas les conditions d'attribution, de convenir avec Monsieur MONTEBOURG, du montant de ses honoraires.	
Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.	
 Jean-René FARTHOUAT	
4, Boulevard du Palais - 75055 Paris RP - Tél : (1) 44 32 48 48 - Télécopie : (1) 46 34 77 65	

J'ai remis à Montebourg un exemplaire dédicacé de mon livre, qu'il a lu (peut-être l'a-t-il toujours dans sa bibliothèque ?). L'avocat m'a livré son avis : il a parfaitement compris. Je lui ai remis les copies des documents du procès intenté par Mermaz et l'arrêt de la cour d'appel de Colmar qui consacre la capitulation du ministre (cf. pages 93 et 94 du présent PDF).

En accord avec Montebourg, j'ai écrit à Mermaz pour « enfoncer le clou » :

Norbert JACQUET
Editions Première Ligne
6, boulevard Voltaire
75011 PARIS

Paris, le 21 juin 1995.

RECOMMANDEE AVEC A.R.

Monsieur Louis MERMAZ
Hôtel de Ville
38200 VIENNE

Monsieur le Maire,

Je suis poursuivi à la suite de plaintes en diffamation visant mon livre.

Les débats auront lieu à partir du 30 octobre prochain. Avant même leur ouverture, et afin de tenter de limiter leur durée, il me paraît intéressant de vous demander de faire connaître les raisons de votre désistement dans un procès similaire que vous m'avez intenté (je vous accuse publiquement d'avoir participé aux falsifications de pièces à conviction dans les enquêtes sur l'accident de Habsheim).

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.



Copie à Madame le Président de la 17ème Chambre Correctionnelle du Tribunal de Paris et aux parties aux procès.

./...

En accord avec Montebourg, j'ai écrit une nouvelle fois à Mermaz pour « enfoncer encore plus le clou » :

Norbert JACQUET
Editions Première Ligne
6, boulevard Voltaire
75011 PARIS

Paris, le 11 octobre 1995.

Monsieur Louis MERMAZ
Hôtel de Ville
38200 VIENNE

RECOMMANDEE AVEC A.R.

Monsieur le Maire,

Vous semblez ne pas vouloir donner suite à la demande exprimée dans ma lettre du 21 juin. Une réponse de votre part permettrait pourtant de vous éviter les désagréments d'un témoignage devant le Tribunal.

J'ajoute que votre témoignage est essentiel, que le refus de témoigner est un délit et que, s'il le faut, je demanderai que soient prises les mesures prévues par la loi pour vous contraindre à témoigner.

A titre de rappel, je joins la copie de la lettre que je vous ai adressée le 4 février dernier et qui figure dans le dossier soumis à l'appréciation du Tribunal.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.



./...

Il est certain qu'avec ce que j'avais dans les mains, cela ne pouvait plus continuer. Daniel Soulez-Larivière, avocat habituel des faussaires-criminels de l'aviation, capitule (NB : dans la lettre ci-dessous Montebourg anticipe en parlant de l'« *ex-Juge* » Guichard, qui est toujours à ce moment en charge de l'instruction judiciaire sur les crashes de Habsheim et du Mont Sainte-Odile).

29, RUE DE TOURNON
75006 PARIS
TEL (1) 44 41 73 73
TELECOPIE (1) 43 26 87 87

Paris, le 17 octobre 1995

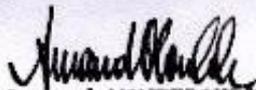
Monsieur Norbert JACQUET
Poste Restante - Bureau 15
19, rue d'Alleray
75015 PARIS

AM/APL
JACQUET / BOSSON

Cher Monsieur,

Monsieur Daniel SOULEZ LARIVIERE, avocat de l'Agent judiciaire du Trésor m'indique se désister de sa constitution de partie civile. Vous venez donc de gagner votre premier procès par défaut. Il reste le procès contre l'ex-Juge d'Instruction. Nous en reparlerons en temps utile.

Veillez croire, Cher Monsieur, en l'expression de ma meilleure considération.


Arnaud MONTEBOURG
Avocat à la cour

Ce nouveau désistement a été annoncé dans la presse régionale. J'ai transmis les articles de presse ci-dessous à pas mal de monde, y compris au juge Guichard (à qui j'avais déjà transmis en septembre 1994 l'arrêt de la Cour d'appel de Colmar concernant Mermaz, cf. pages 93 et 94 du présent PDF). Guichard savait donc parfaitement à quoi s'en tenir sur les falsifications organisées par l'Etat et sur l'implication du ministre Mermaz dans ces falsifications. Et, surtout, Ract-Madoux savait donc aussi parfaitement à quoi s'en tenir sur tout cela dans la mesure où elle avait tout dans les mains !

↳ DNA

31 OCT 95

l'Alsace

Crash de Habsheim

Pas de poursuites contre Norbert Jacquet

La présidente de la 17ème chambre du tribunal correctionnel de Paris, Mme Martine Ract-Madoux, a indiqué hier que l'Etat avait renoncé au procès en diffamation intenté à Norbert Jacquet, l'ex-président du syndicat des pilotes d'Air France, à la suite du crash de l'Airbus le 26 juin 1988 à Habsheim (Haut-Rhin) qui avait fait 3 morts.

Le commandant de bord de l'avion au moment du crash était Michel Asseline. Norbert Jacquet, ex-président du syndicat des pilotes d'Air France, avait été licencié après l'accident d'Habsheim pour avoir dit que l'appareil était en cause et que les boîtes noires avaient été trafiquées. Le tribunal avait été saisi en octobre 1994 par Bernard Bosson, alors ministre des Transports, d'une procédure de diffamation envers une administration .

L'Etat renonce à poursuivre Norbert Jacquet

L'Etat renonce au procès en diffamation intenté à Norbert Jacquet, l'ex-président du syndicat des pilotes d'Air France, à la suite du crash de l'Airbus d'Habsheim le 26 juin 1988. C'est ce qu'a annoncé hier la présidente de la 17ème chambre du tribunal correctionnel de Paris, Martine Ract-Madoux.

On se souvient que Norbert Jacquet avait été licencié après l'accident d'Habsheim pour avoir affirmé que l'appareil était en cause et que les boîtes noires avaient été trafiquées. Le Tribunal avait été saisi en octobre 1994 par Bernard Bosson, alors ministre des Transports, d'une procédure de diffamation envers une administration et l'agent judiciaire du Trésor s'était constitué partie civile le 12 juillet dernier pour obtenir des dommages-intérêts.

L'action du ministre avait été automatiquement arrêtée par la loi d'amnistie du 3 août, mais la demande de dommages-intérêts de l'agent judiciaire du Trésor subsistait jusqu'à hier.

Le juge François Guichard qui avait également porté plainte contre M. Jacquet pour diffamation a, quant à lui, fait savoir qu'il maintenait la procédure.

Le procès intenté par le juge Guichard s'est poursuivi, ce que le plaignant a confirmé (cf. conclusion de l'article de *l'Alsace* ci-dessus).

./...

Le ministre Mermaz confirme qu'il a décidé de s'écraser une bonne fois pour toutes. Tout cela est donc connu de Ract-Madoux à qui la lettre ci-dessous est adressée.

Vienne, le 17 novembre 1995

Madame Le Président de la
17ème Chambre du Tribunal de
Grande Instance de Paris
Palais de Justice
2/4, boulevard du Palais

75004 - PARIS

LETTRE RECOMMANDÉE AVEC A.R.

Madame le Président,

Je viens d'être cité pour comparaître en qualité de témoin le 27 novembre prochain à 13 h 30 à l'audience correctionnelle de la 17ème Chambre du Tribunal de Grande Instance de Paris, *à la demande de M.*

Mabsot Jacques et de la société COBEX.

Du fait de mes obligations de maire de Vienne, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir me dispenser de venir témoigner ; je ne pense pas pouvoir apporter d'éléments au Tribunal dans l'instance concernée.

Je vous en remercie vivement et je vous prie d'agréer, Madame le Président, l'expression de ma haute considération.



Louis MERMAZ

Louis MERMAZ
Ancien Ministre des Transports
Chemin Bel Air
Montée Coupe Jarret
38200 - VIENNE

Mais... (où il est question d'un syndicat qui s'est ensuite rendu célèbre avec son « mur des cons ») :

29 RUE DE TOURNON

75006 PARIS

TEL: 44 41 73 73

TELECOPIE : 43 26 87 87

Paris, le 21 novembre 1995

Monsieur Norbert JACQUET
Editions Première Ligne
6, Bld Voltaire
75011 PARIS

AM/APL
JACQUET / GUICHARD

Cher Monsieur,

Je viens d'apprendre que François GUICHARD avait occupé des responsabilités importantes au sein du Syndicat de la Magistrature dont je suis l'un des avocats.

Mon confrère LACHAUD, avocat de GUICHARD, vient de m'indiquer qu'il entendait faire intervenir à l'appui de François GUICHARD, le Syndicat de la Magistrature contre lequel je ne puis plaider.

Dans ces conditions, je ne pourrai plus prendre votre défense, car je risque d'être mis en difficulté déontologique par le simple fait que François GUICHARD a été l'un des responsables du syndicat que j'ai eu à défendre.

La jurisprudence du Conseil de l'Ordre et de la Cour d'Appel faisant obligation à tout avocat de se déporter en cas d'apparition du moindre conflit d'intérêt, fut-il "en germe", je suis dans l'obligation d'abandonner votre défense.

Je pense que mon confrère FORTABAT-LABATUT, que je préviens immédiatement fera l'affaire.

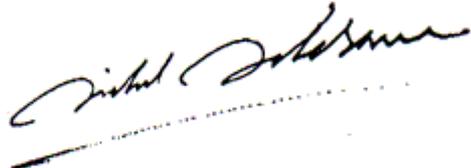
Croyez m'en bien désolé.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Arnaud MONTEBOURG
Avocat à la Cour

PM: u
eto labate

Finalement, le Syndicat de la magistrature ne se constituera pas partie civile. Son annonce n'était qu'une manœuvre pour écarter Montebourg. Le procès engagé par Guichard contre moi s'est poursuivi. Michel Delebarre, ministre chargé des Transports qui avait succédé à Mermaz et qui s'est déchaîné contre moi a lui aussi estimé plus prudent de prendre la fuite. La lettre ci-dessous a été adressée à Ract-Madoux.

 Ville de Dunkerque	Dunkerque, le 24 Novembre 1995
Secrétariat du Maire	Madame la Présidente 17 ème Chambre Correctionnelle Tribunal de Grande Instance de Paris
MD/CC	
<i>Objet : Convocation à témoin pour audience du 27 Novembre 1995 à 13 h 30 17 ème Chambre Correctionnelle T. G. I de Paris</i>	
Madame la Présidente,	
Je n'ai pas la possibilité, pour des raisons professionnelles de me présenter à votre audience le 27 Novembre 1995.	
Je vous remercie de bien vouloir m'en excuser et vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'expression de ma haute considération.	
	
Michel DELEBARRE Ancien Ministre d'Etat, Président de la C.U.D Maire de Dunkerque	
	
Adresser la correspondance à M. le Maire de Dunkerque - BP 6.537 - 59386 DUNKERQUE CEDEX 1 Téléphone 28 26 26 39 - Télex : Vildunk 136 815 F - Télécopie : 28 66 07 25	

J'ai écrit à Ract-Madoux. La lettre figure ci-dessous et page suivante.

Norbert JACQUET
Editions Première Ligne
6, boulevard Voltaire
75011 PARIS

Paris, le 15 janvier 1996.

Madame Martine RACT-MADOUX
Président
17ème Chambre Correctionnelle
Tribunal de Grande Instance
4, boulevard du Palais
75001 PARIS

RECOMMANDEE AVEC A.R.

Audition des témoins.

Madame le Président,

Je suis désolé de cette nouvelle intervention, mais l'attitude de Monsieur GUICHARD m'y contraint.

J'ai déjà indiqué que mon dossier d'offre de preuve me paraît suffisant. L'esprit de la loi sur la presse me semble être que, pour mettre publiquement en cause un tiers, on doit disposer de preuves d'une force égale à celles qui seraient nécessaires à la Justice pour condamner un prévenu ou un accusé dans les affaires pénales ou criminelles habituelles. Je joins un article de presse relatif à la très récente condamnation de Monsieur POIVRE D'ARVOR par la Cour d'Appel de Lyon. Au vu des motifs retenus par la Cour d'Appel de Lyon, mon dossier d'offre de preuve, s'agissant de la malhonnêteté du Juge GUICHARD et de sa soumission à la volonté de l'Exécutif, est surabondant, au point d'en devenir lassant.

Par ailleurs, à la suite du décès de Monsieur François MITTERRAND, de nombreux articles de presse rappellent le rôle des uns et des autres dans les rouages de l'Etat sous sa présidence. L'ensemble de mes dossiers montre bien, à la lumière de ce qui est actuellement rappelé par les médias, que l'ancien Président de la République fut le décideur dans les affaires Airbus. Il ne peut être imaginé que les personnes impliquées -des fonctionnaires, des dirigeants d'entreprises publiques, des Parquets, des Conseillers ministériels, une dizaine de Ministres, quatre Premiers Ministres, et tout l'entourage de Monsieur MITTERRAND à l'Elysée, dont seuls quelques représentants sont cités comme témoins- aient pu agir comme ils l'ont fait durant sept ans sans instruction et à l'insu du Chef de l'Etat, publiquement mis en cause, documents à l'appui, dans une dépêche AFP reprise par plusieurs quotidiens en juillet et août 1992 !

./...

./...

2.

Ces précisions ont pour objet d'apporter un éclairage complémentaire sur certains aspects de ces affaires, qui peuvent paraître surprenants, voire incroyables, mais retrouvent toute leur cohérence dès lors qu'il est avéré que les orientations à suivre étaient dictées par le Président de la République, dont l'étendue excessive des pouvoirs sous la Cinquième République a souvent été dénoncée. Les éternels projets de réforme pour garantir une véritable indépendance de la Justice et une véritable séparation des pouvoirs rappellent ce qu'il en est.

En outre, ces précisions font mieux ressortir le fait que Monsieur GUICHARD était prisonnier d'un engagement politique qu'il a toujours revendiqué avec force –il est depuis peu adjoint au Maire de Strasbourg– et des craintes qu'il aurait pu ressentir pour sa carrière professionnelle et politique s'il avait envisagé de résister aux instructions du Chef de l'Etat. Monsieur GUICHARD a déjà reconnu cet état de fait au cours d'une interview relative aux accidents d'Airbus publiée par les Dernières Nouvelles d'Alsace le 3 juin 1994 : *«Après les affaires Greenpeace, Ouvéa, vrai-faux passeport de CHALIER, sang contaminé, à quel citoyen un tant soit peu avisé fera-t-on croire que la justice française n'est pas condamnée à l'impuissance quand il s'agit de rechercher les responsabilités au plus haut niveau de l'Etat ?»*

Sans chercher à mettre inutilement en cause Monsieur MITTERRAND, je tenais à souligner ce qui précède au soutien de ma demande d'audition de témoins, que je maintiens, par précaution.

Je fais en outre procéder à la citation de Monsieur Didier OURY, qui fut Conseiller du Président de la République jusqu'en mai 1991. Je joins les documents –à rapprocher du reste du dossier– qui justifient cette audition dont l'objet est de confirmer que c'est bien Monsieur MITTERRAND qui prenait les décisions et que celui-ci est intervenu pour tenter, souvent avec succès, d'infléchir le cours de la Justice.

Je vous prie de croire, Madame le Président à l'assurance de ma considération respectueuse.

W.

PJ : - Le Monde du 11 janvier 1996 (daté 12),
- 6 lettres JACQUET à OURY,
- 4 lettres OURY à JACQUET.

Copie de la présente à Maître LACHAUD.

/...

« Mon ami » Jean-François Gueullette, lourdement impliqué, bras droit de Mermaz pendant de nombreuses années, notamment au moment du crash de Habsheim, conseiller de Mitterrand au moment de la grève des 27 et 28 mai 1992 me concernant, avec préavis au ministre Jean-Louis Bianco, a lui aussi détalé comme un lapin. Tout cela était dans les mains de Ract-Madoux. La lettre ci-dessous lui a été adressée.

Jean-François Gueullette
123 Grande Rue
92310 Sevres
tel 45 07 92 31

Sèvres, le 18 février 1996

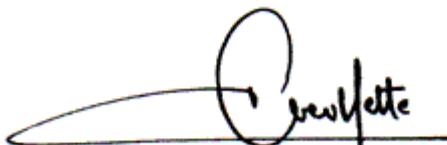
Monsieur le président,

Je suis convoqué comme témoin le 26 février prochain devant la 17ème chambre correctionnelle dans l'affaire opposant le juge Guichard à monsieur N. Jacquet.

Mes fonctions anciennes et présentes étant sans rapport avec ce dossier, mon témoignage n'apporterait aucun élément susceptible d'aider le tribunal.

Aussi, je vous prie de bien vouloir excuser mon absence à cette audition.

Je vous remercie, et vous prie d'agréer, monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-François Gueullette

Monsieur le président de la 17ème chambre
Palais de justice
7, boulevard du Palais
75001 Paris

/...

Autre sportif de haut niveau, les jambes à son cou, Jean-Louis Bianco, ministre destinataire du préavis de grève des 27 et 28 mai 1992 me concernant, faits connus de Ract-Madoux qui avait en main tous les documents utiles. La lettre ci-dessous lui a été adressée.

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Digne-les-Bains, le 21 Février 1996

VILLE DE DIGNE-LES-BAINS



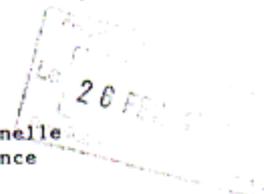
Alpes de Haute Provence

A

Jean-Louis BIANCO

Chevalier de la Légion d'Honneur
Maire de Digne-les-Bains
Conseiller Général des Alpes de Haute Provence
Conseiller Régional de la Région Provence Alpes Côte d'Azur

Monsieur le Président
17ème Chambre Correctionnelle
Tribunal de Grande Instance
Palais de Justice
2/4, Boulevard du Palais
75004 PARIS



N/ReF : JLB/CA/DN

Objet : affaire MINISTERE PUBLIC c/JACQUET Norbert et Societe COBREX
audience du lundi 26 Février 1996 à 13 heures 30

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il ne m'est pas possible de me rendre à l'audience visée en référence à laquelle Monsieur JACQUET et la Société COBREX ont cru devoir me faire citer en qualité de témoin.

Au demeurant je ne vois pas sur quels faits je serais susceptible de pouvoir témoigner concernant des poursuites semble-t-il engagées du chef de diffamation publique.

Si toutefois, mon audition paraissait utile ou nécessaire à votre tribunal, je me tiens bien entendu à sa disposition pour telle autre audience dont vous me feriez connaître la date.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

- Le Maire de Digne-les-BAINS -



Bianco

Jean-Louis BIANCO -



DIGNE-LES-BAINS

Hôtel de Ville - Place du Général de Gaulle - B.P. 214 - 04003 Digne-les-Bains cedex
Tél. 92 30 52 00 - Télécopie 92 32 09 04

ENTENDU COMME TEMOIN EN 1989

(pages 107 à 109 du présent PDF)

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 tous les documents dont je disposais, avec des avis techniques. Tout cela sous serment. Ce document, comme tous les autres (une quinzaine de centimètres d'épaisseur), figurait dans le dossier d'offre de preuve. Il était connu de Ract-Madoux.

Convocation comme témoin pour le 24 janvier 1989

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE 68100 MULHOUSE.
 21, avenue Robert Schuman - 68061 MULHOUSE CEDEX - ☎ 460703

Cabinet de M. Me. Marchioni 89-46.44-11 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 et des Domaines du Tribunal d'Instance de MULHOUSE - Bureau 12.

Mulhouse, le 15 DEC. 1988

Le Juge d'Instruction :

Prière de retourner le récépissé



./...

En raison des pressions que je subissais, notamment le retrait de ma licence de pilote de ligne par l'Etat, j'ai déposé plainte pour subornation de témoin. Mme Marchioni a jugé que le délit était constitué, mais s'est déclarée incompétente territorialement, les actes ayant lieu à Paris. Peu après, sous des motifs foireux, la juge a été dessaisie du dossier du crash de Habsheim, qui a été confié au très docile juge Guichard, pilier du Syndicat de la magistrature. Cette ordonnance, comme tous les autres documents (une quinzaine de centimètres d'épaisseur), figurait dans le dossier d'offre de preuve. Ract-Madoux savait tout.

Ordonnance du 31 janvier 1989

<p>Tribunal de Grande Instance de 68061 MULHOUSE CEDEX Cabinet _____ Chambre d'Instruction _____</p> <p>AFFAIRE IV.7/89</p> <hr/> <p>J. 583/89 N° IV.7/89</p>	<p>ORDONNANCE</p> <p>..... D'INCOMPETENCE</p> <hr/> <p>NOUS, <u>M.C. MARCHIONI</u> Juge d'Instruction du le Tribunal de Grande Instance de Mulhouse</p> <p>Vu l'information dirigée contre XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX X...</p> <hr/> <p>Inculpé de <u>subornation de témoin</u></p> <hr/> <p><u>PARTIE CIVILE (P) JACQUET Norbert dt. 48, rue M. le Prince à</u> 75006 - PARIS</p> <p>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 ;</p> <p>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 ;</p> <p>Vu le réquisitoire d'incompétence de M. le Procureur de la République du 12 janvier 1989 ;</p> <p>Vu notre désignation par le Président du Tribunal du même jour ;</p> <p>Vu l'article 52 du Code de Procédure Pénale ;</p> <p>Vu l'article 365 du Code Pénal ;</p> <p>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" ;</p> <p>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 ;</p> <p>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 ;</p>
---	---

- 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 à Paris la plainte. J'y ai ajouté une plainte pour faux et usage de faux visant l'établissement et l'usage d'un faux certificat médical commis par un médecin généraliste d'Air France agissant pour le compte de l'administration. Ce généraliste m'avait déclaré mentalement inapte à exercer mon métier et il m'a retiré l'usage de ma licence de pilote de ligne alors qu'il avait en main les avis contraires, unanimes, des plus éminents psychiatres consultés. Je les lui avais envoyés par recommandé avec AR avant la consultation au cours de laquelle il m'a déclaré inapte. L'avis de réception fait foi du fait qu'il a reçu ces documents avant la consultation. Ce médecin avait également en main les articles de presse qui mentionnaient mes prises de position sur le crash de Habsheim.

Il n'est pas inintéressant, concernant le juge Guichard, de se reporter aux pages 43 à 46 du présent PDF... avec les fausses licences de pilote de ligne !

./...

CINQUIEME PARTIE

« EN 1985 DEJA... »

(ET LA GREVE POUR ME SOUTENIR)

SOMMAIRE

Pages 111 à 118 : des articles de presse et des liens vers plusieurs émissions de télévision pour la période allant de 1988 jusqu'au préavis de grève de juin 1991 déposé par le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), majoritaire, avec des commentaires de présentation et des précisions sur le « background ».

Pages 119 à 126 : ce qui concerne les actions du SNPL entre juin 1991 et mai 1992 avec la grève des 27 et 28 mai 1992.

Page 127 : quelques événements de mai 1992 jusqu'à ces dernières années.

Après une période difficile dans les années cinquante et soixante l'aviation française était devenue une des plus sûres du monde, si ce n'est la plus sûre avec Qantas. Mais des clignotants se sont allumés.

Extrait du quotidien l'Alsace du 16 novembre 1988 : « *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* » (article complet en page 113 du présent PDF).

En marge de l'affaire du crash de l'Airbus A 320
**Un pilote d'Air France porte plainte
pour subornation de témoin**

aine 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 Habs-

La lecture des premiers chapitres de mon livre publié en 1994 est par ailleurs édifiante. J'ai tout simplement annoncé le crash de Habsheim. Les documents de l'époque le prouvent. Ce livre est téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>



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

AFP

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. »

Comme dans l'article en page précédente, qui reprenait une dépêche AFP, je mets en cause, entre autres, les commandes de vol.

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^e 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

« 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 » (deuxième paragraphe).

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^e 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 estimait «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 étal 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^{me} 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 STOKEL

/...

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^e 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 Norbert 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.

Un 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 Norbert 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 répartis ».

Le document du CEV précise que la boîte noire, un enregistreur Fairchild, a été ouverte et sa bande magnétique « coupée juste après le premier gale gauche pour être récupérée », puis transférée sur une bobine pour lecture. Norbert Jacquet s'interroge également à propos de cette manière de procéder : « M. Dave Harms, 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 Wolff, 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^{me} 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 ?...

REBONDISSEMENT 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 Sengelin, 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 discutent la technologie de l'Airbus.

Protestations immédiates des syndicats de pilotes et du juge Sengelin 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 accrédité 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.

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



- Extraits (6 minutes) : [Youtube](#) - [Dailymotion](#)
- Emission complète (27 minutes) : [fichier wmv](#) (lecture directe ou téléchargeable)

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 que quelques chaînes à l'époque). Emission 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 ».

Le ministre des Transports dépose une plainte pour diffamation

LE MONDE

44 • Mardi 13 juin 1989 • (par 6 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 DELEBARRE

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 ».

LIBERATION

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.

CHANNEL 4, EMISSION TELE « EQUINOX », TECHNOLOGY ON TRIAL, 30 SEPTEMBRE 1990



- Extraits (3 minutes) : [Liveleak](#) - [Youtube](#) - [Dailymotion](#)

- Emission complète (53 minutes) : [fichier wmv](#) (lecture directe ou téléchargeable)

Le Parisien, 18 octobre 1990

22

LE PARISIEN — JEUDI 18 OCTOBRE 1990

TÉLÉVISION 1022

JEUDI 18 OCTOBRE 1990 — LE PARISIEN

— AIRBUS A-320 —

Contre-enquête à rebondissements

C'est ce soir, à « Envoyé spécial »
(A 2 - 20 h 30).

L'AIRBUS A-320, fleuron de l'industrie aéronautique européenne, premier avion à être assisté par ordinateur, a-t-il été victime de défaillances techniques lors de l'accident d'Habsheim ? Ou bien l'erreur humaine est-elle à l'origine du crash malheureux ? Jacques Cotta, Pascal Martin et Yann Gicquel sèment la suspicion sur la conduite de l'enquête qui pourrait (même) être entachée d'illegalité.

Rappelez-vous : c'était le 26 juin 1988 à Habsheim, près de Mulhouse. Un Airbus A-320 fait une démonstration dans le meeting aérien annuel. A 11 h 45, il décolle. Quelques secondes plus tard, il accroche les arbres en bout de piste et s'écrase dans la forêt. Sur les cent trente-six passagers, on déplorera trois morts et une cinquantaine de blessés.

« L'erreur de pilotage est à l'origine de l'accident », déclarent aussitôt les autorités, l'Etat, Airbus et Air France. Un peu trop vite sans doute. Car si le pilote commandant de bord, Michel Asseline, réputé professionnel sans faille, se tait, Norbert Jacquet, un collègue, qui n'était pas à Habsheim, parle. Il a acquis la conviction,



Erreur humaine ou défaillance technique ? Plusieurs inégalités graves entachent l'honnêteté de l'enquête. (Photo A.F.P.)

au fur et à mesure de ses investigations, que l'accident est dû à des défaillances de l'appareil. Que disent les boîtes noires ? On ne le saura que bien des jours après l'accident.

Elles ont été, contre toute règle judiciaire,

emportées à Brétigny. Il faudra une injonction du juge Germain Cengerlin (dont l'indépendance d'esprit est bien connue) pour qu'elles retrouvent le chemin de la justice. Leur étude révèle un blanc de huit secondes. Huit secondes quand le

pilote dit « avoir remis les gaz » pour redresser l'avion. En vain.

Et que dit la forêt ? L'administration a donné l'ordre de raser les arbres.

Résultats : Michel Asseline a été licencié et interdit de vol sur le territoire. Norbert Jacquet également. Il ne perçoit même plus de chômage, ses meubles ont été vendus. Cet homme ne savait que voler. Pire : il a fait l'objet de mesures d'intimidations. Avec l'aide d'un commissaire venu de la D.S.T., on a essayé de le faire passer pour fou. Un document confidentiel, produit à l'antenne, l'établit formellement.

Lundi dernier, Michel Asseline a déposé plainte à Mulhouse pour bris de scellés de deux enregistreurs (boîtes noires). Constitué partie civile avec le Syndicat des pilotes de ligne (S.N.P.L.) — qui demande sa réhabilitation et celle de Norbert Jacquet —, il a joint une plainte additionnelle pour altération, recel de documents constituant des preuves.

A-t-on, pour raison d'Etat, sacrifié des hommes aux impératifs du commerce extérieur ? Occulté ou falsifié des documents ? Ce serait pire que grave ! Cette contre-enquête, exemplaire d'honnêteté, peut vous permettre de vous faire une opinion en toute indépendance.

Mireille Parailoux

FRANCE 2, EMISSION DE TELEVISION « ENVOYÉ SPÉCIAL », 18 OCTOBRE 1990



- Extraits (5 minutes) : [Youtube](#) - [Dailymotion](#)

- Emission complète (35 minutes) : [fichier wmv](#) (lecture directe ou téléchargeable)

Dans ce reportage, Christian Roger, président de la section Air France du syndicat majoritaire des pilotes SNPL jusqu'en octobre 1989, et Pierre Gille, son successeur, s'expriment. Toutefois, quelques jours après la diffusion, après que le ministre chargé des Transports a annoncé une nouvelle plainte en diffamation, ils ont écrit au ministre pour revenir sur leurs propos et faire les plus plates excuses. Le ministre a retiré sa plainte contre eux. Et contre eux seuls.

J...

Des précisions sur le SNPL

Le SNPL a toujours été peuplé de quelques profiteurs. Ainsi va l'humanité et ce syndicat ne déroge pas. Toutefois, depuis le tout début des années quatre-vingt, il est devenu un véritable panier de crabes. Parmi les dirigeants, très nombreux sont ceux qui ne défendent que leurs petits intérêts personnels, quelques avantages sur leurs collègues, parfois de pure gloriole. Parfois plus. Il est même arrivé que ce soit très important (Jean-Charles Corbet par exemple). Ces syndicalistes se moquent des intérêts de la profession, qu'ils trahissent effrontément à leur seul profit en se contentant de donner le change. Ceux qui luttent contre cette corruption ont le plus grand mal à faire face. Ils ont « tout le monde sur le dos » (administration, direction de la compagnie et syndicalistes félons). Ils subissent parfois des méthodes assez abjectes.

Après le crash de Habsheim en juin 1988, un début de retour à la normale s'était amorcé. Christian Roger, président de la section Air France depuis février 1988 dans son second mandat de deux ans, a fini par être démasqué comme félon en raison de son comportement dans le dossier Habsheim et dans mon affaire. Il a été démis en cours de mandat par un vote du conseil syndical en octobre 1989 à la suite d'un débat à mon sujet. Pierre Gille lui a succédé (sur tous ces événements on trouve les détails dans mon livre publié en 1994, téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>).

Ce fut un début. Il a fallu du temps encore pour continuer à éclaircir un peu plus la situation. Enfin, en juin 1991, une grève a été votée par le conseil syndical pour les 19 et 20 juillet.

LE FIG-ECO 28 juin 91

• Le Monde • Samedi 29 juin 1991 23

TRANSPORTS

Air France : préavis de grève les 19 et 20 juillet

La section d'Air France du Syndicat national des pilotes de ligne a déposé un préavis de grève pour les journées des 19 et 20 juillet afin d'obtenir la réintégration d'un pilote, Norbert Jacquet, licencié en avril 1989 pour raisons psychiatriques.

Selon la direction d'Air France, il n'y a pas eu licenciement car Norbert Jacquet « a rompu de son propre fait son contrat de travail en refusant systématiquement, pendant plus de six mois, de se prêter aux examens médicaux prescrits aussi bien par le conseil médical de l'aviation civile que par la médecine du travail ».

(publié le 28)

Préavis de grève de pilotes à Air France. – La section Air France du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) a déposé un préavis de grève, pour les 19 et 20 juillet, afin d'obtenir la réintégration de M. Norbert Jacquet. M. Jacquet avait mis en cause la conception des Airbus A 320 après l'accident d'Habsheim le 26 juin 1988 ; il avait été suspendu de vol par Air France, puis sa licence de pilote lui avait été retirée. Elle vient de lui être restituée, mais la compagnie refuse de le réintégrer. Elle souligne que M. Jacquet, refusant de se prêter aux examens médicaux, a rompu de lui-même son contrat.

La grève a été torpillée

Pierre Gille, successeur de Christian Roger comme président de la section Air France, est parti en stage professionnel aux Etats-Unis peu avant la grève. Puis, à l'insu de tous, mais avec l'accord de la direction d'Air France, il a interrompu son stage, il est rentré en France en catimini et, sans prévenir personne, il a levé le préavis de grève le samedi 13 juillet, invoquant ensuite des motifs parfaitement mensongers pour justifier ses actes. Il a tué la grève. Au conseil syndical suivant, début septembre, il a sauté sans faire ni une ni deux. Il a démissionné dès l'ouverture des débats, sans discuter. Il est ensuite passé dans l'encadrement et a fait profiter sa famille de gros avantages indus (sur tous ces événements on trouve les détails dans mon livre publié en 1994, téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>).

Au vu de la parution ci-dessous, qui peut imaginer que mon affaire n'aurait pas été suivie en haut lieu ?

22 Le Monde • Mardi 8 octobre 1991 •

(Mis en vente le 7)

ÉCONOMIE

CORRESPONDANCE

Les suites de l'accident d'Habsheim

Une lettre de M. Norbert Jacquet

M. Norbert Jacquet nous adresse la lettre suivante, après la publication d'un article du Monde du 17 juillet, dans lequel il était cité :

Pilote à Air France, j'avais pris publiquement position sur l'accident d'un Airbus A-320 à Habsheim le 26 juin 1988. Dans les jours qui ont suivi, l'Etat m'a retiré ma licence de pilote sous un faux motif psychiatrique, ce qui a entraîné mon licenciement de la compagnie nationale, sans aucune indemnité. Ces décisions avaient pour objet d'exercer des pressions

sur moi et de me discréditer. En juin 1989, M. Delebarre, ministre des transports, n'en déposait pas moins une plainte contre moi pour diffamation de son administration, et MM. Tenenbaum, directeur général de l'aviation civile, et Davidson, chef du bureau enquêtes-accidents, se sont joints à la procédure. MM. Tenenbaum et Davidson ont perdu en première instance et n'ont pas fait appel.

Compte tenu des développements internationaux de cette affaire, l'administration m'a restitué mon aptitude au mois de juin dernier et, en raison des « *problèmes mis au jour par [mon] licenciement abusif* », M. Quilès a fait savoir par lettre du 15 juillet qu'il demandait une réforme des procédures médicales. Toutefois, il a été fait en sorte que je reste sans emploi et que je ne perçoive aucune indemnité. Alors que la plainte de M. Delebarre, et de lui seul, vient prochainement en appel, je ne dispose plus des moyens matériels suffisants pour me défendre. J'ai porté ces faits à la connaissance du cabinet de M. Quilès et j'ai également informé des conseillers du Premier ministre.

Dépêche AFP, 17 février 1992

Copyright A.F.P.
 ||||| Dépêche:1/350
 Titre Transp. A320/Mulhouse: M. Jacquet demande une révision de son procès en diffamation
 PARIS, 17 fév 92 (450 MOTS)
 Norbert Jacquet et son avocat Me Jehanne Collard vont déposer dans les prochains jours un recours en révision du procès en diffamation intenté par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) contre M. Jacquet, a indiqué l'avocate lundi.
 Texte Pilote d'Air France, il avait accusé l'administration d'avoir

Copyright A.F.P.
 ||||| Dépêche:1/350 (SUITE)
 CEU avant participé au décryptage dans des procès verbaux de confrontations judiciaires effectuées les 10 et le 17 décembre 1990 par le Juge François Guichard chargé de l'enquête au tribunal de Colmar. Me Collard estime que ce recours, "au delà de l'intérêt personnel de M. Jacquet, est important pour la sécurité des passagers des Airbus A320". Elle rappelle que ce type d'appareil a également été accidenté en mars 1990 à

Copyright A.F.P.
 ||||| Dépêche:1/350 (SUITE)
 falsifié les enregistrements des boîtes noires de l'Airbus A320 accidenté le 26 juin 1990 à Mulhouse/Mulhouse, pour dissimuler une défectuosité de l'appareil.
 M. Jacquet, condamné en appel pour diffamation le 21 novembre 1991, estime disposer du "fait nouveau" nécessaire pour obtenir la révision du procès : il a déclaré à l'AFP "apporter la preuve de l'existence de deux bandes originales, une de trop de l'enregistrement des paramètres

Copyright A.F.P.
 ||||| Dépêche:1/350 (SUITE)
 Denpasar (Inde) et le 20 janvier 1992 au Mont Saint Odile.
 M. Jacquet, par ailleurs licencié en 1989 par Air France, après avoir été suspendu de vol pour motifs psychiatriques, a récupéré sa licence de pilote en juin 1991 après expertise médicale, et il exige sa réintégration.
 La section Air France du SNPL interrogée par l'AFP a indiqué qu'elle lui apportait "son appui pour la mise en oeuvre d'un accord amiable..."

Copyright A.F.P.
 ||||| Dépêche:1/350 (SUITE)
 de vol de l'appareil accidenté".
 Le ministère des Transports se refuse à tout commentaire sur cette initiative. M. Michel Delebarre, ministre des transports à l'époque à l'origine de la plainte des pouvoirs publics, avait considéré "l'accusation de falsification visant à dissimuler d'éventuels défauts de construction comme une calomnie infamante".
 Pour soutenir sa thèse, M. Jacquet et son conseil

psychiatriques, a récupéré sa licence de pilote en juin 1991 après expertise médicale, et il exige sa réintégration. La section Air France du SNPL interrogée par l'AFP a indiqué qu'elle lui apportait "son appui pour la mise en oeuvre d'un accord amiable..."

Copyright A.F.P.
 ||||| Dépêche:1/350 (SUITE)
 déclarent que dans l'exemplaire placé sous scellés entre les mains de la Justice, la bande présente "des froissements sur les derniers instants cruciaux du vol avant l'impact avec les arbres", alors que le compte rendu officiel du Centre d'Essais en Vol (CEV) qui avait procédé au décryptage sous l'autorité de l'administration faisait état d'une bande sans "détérioration physique".
 Selon M. Jacquet et Me Collard, cette différence a été relevée par deux employés du

Copyright A.F.P.
 ||||| Dépêche:1/350 (SUITE)
 conclu l'été dernier avec les avocats d'Air France", qui devrait déboucher sur une indemnisation et un reclassement à l'extérieur de la compagnie.
 dbe/ajp

Dépêche reprise par des médias et qui a notamment entraîné un sujet « musclé » aux JT de La Cinq :

LA CINQ, JOURNAUX TELEVISES, 18 FEVRIER 1992



- Le sujet dans son intégralité (10 minutes) : [Youtube](#) - [Dailymotion](#) - [Youtube](#)
- Le sujet dans son intégralité (10 minutes) : [fichier wmv](#) (lecture directe ou téléchargeable)

22 Le Monde • Mercredi 4 mars 1992 •

(mis en vente (3)

3 mars 1992

ÉCONOMIE

CORRESPONDANCES

Une lettre de M. Norbert Jacquet

A la suite de la publication, dans le Monde du 31 janvier, d'un article dans lequel il était cité, M. Norbert Jacquet nous a adressé la lettre suivante :

Pilote à Air France, j'avais dénoncé une anomalie des commandes de vol après l'accident de Habsheim. Mon argumentation n'a pas été contestée mais, en août 1988, ma licence de pilote m'a été retirée sous un faux motif psychiatrique. En avril 1989 j'ai été licencié sans indemnités. En juin 1989 M. Delebarre a déposé plainte contre moi, nominativement, et, défendu par M^e Charrière-Bournazel, j'ai été condamné en première instance. Devant les développements internationaux de cette affaire et sous la pression du Syndicat national des pilotes de ligne, l'administration m'a ~~retiré~~ ma licence et, sous préavis de grève reposant exclusivement sur mon dossier, M. Quilès a demandé une réforme des procédures médicales.

Malgré l'intervention du président de la République (lettre de M^{me} Lauvergeon du 12 août 1991), je suis resté sans emploi et sans revenus, défendu en appel par un avocat commis d'office et il ne m'a pas été possible de faire confirmer par des experts, à mes frais en raison des particularités de la loi sur la presse, la validité de mon offre de preuve, reposant également sur les dépositions de première instance des témoins cités à ce titre. Je ne pouvais qu'être condamné par des magistrats incompétents en matière aéronautique.

Je maintiens que les commandes de vol sont en cause dans l'accident de Habsheim et j'ai formé un pourvoi en cassation (défaut de motivation). Malgré plusieurs lettres à différents conseillers de M. Quilès et du premier ministre, j'attends toujours de savoir quelles suites ont été données à l'intervention du chef de l'Etat.

Dernier paragraphe : « Je maintiens que les commandes de vol sont en cause dans l'accident de Habsheim... ».

Qui peut prétendre que tout cela n'aurait pas été suivi en haut lieu par le pouvoir politique ?

Les Renseignements généraux, le gouvernement, l'Elysée avec « mon ami Gueullette » que j'ai toujours tenu informé de tout... ces gens-là sont-ils aveugles ?

Quelques précisions sur mon ami Gueullette :
<http://jacno.com/archives/gueullette-ruffieux.htm>

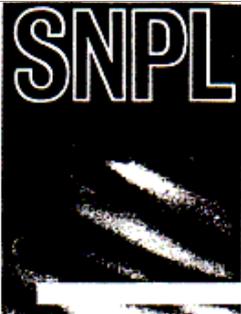
(tout cela est à rapprocher de mon livre publié en 1994, téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web :
<http://jacno.com/an01.htm>)

/...

restitué'

/...

Une nouvelle équipe syndicale a succédé en septembre 1991 à celle du félon Pierre Gille (voir page 119 du présent PDF). Elle a repris le flambeau. Elle a envoyé à mon sujet plusieurs lettres au ministre chargé des Transports Paul Quilès puis à son successeur Jean-Louis Bianco, sans jamais obtenir la moindre réponse. Un nouveau préavis de grève a été lancé. Pour les 27 et 28 mai 1992. Il a été adressé au ministre Bianco pour les raisons qui sont rappelées à celui-ci dans la lettre ci-dessous (on trouve plus de détails dans mon livre publié en 1994, téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>).



AF N° 920521.66
D.21 YS/CB

SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE
Air France

Pantin, le 21 mai 1992

**Monsieur le Ministre
de l'Équipement, du Logement
et des Transports
Arche de la Défense
92055 PARIS LA DEFENSE**

Monsieur le Ministre,

En réponse à la lettre du 20 mai de votre Chef de Cabinet, nous tenons à apporter les éclaircissements suivants.

Le SNPL a bien évidemment notifié à Air France, dans les délais réglementaires impartis, le préavis de grève pour les 27 et 28 mai prochains.

Nous avons cependant souhaité vous adresser ce préavis, car des organismes placés sous votre tutelle sont fortement impliqués dans l'affaire qui nous préoccupe aujourd'hui.

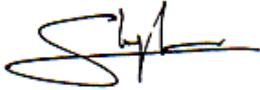
Air France est en effet une Société Nationale et c'est avec l'aide de l'Administration, et du Conseil Médical de l'Aéronautique Civile, qu'elle a pu pratiquer ce licenciement abusif que nous contestons.

Les Pilotes de Ligne sont particulièrement préoccupés par les risques que fait peser sur leur "droit au travail" la nécessité de renouveler à intervalles réguliers l'aptitude physique et mentale à exercer leur profession.

Si nous acceptons le principe de nous en remettre régulièrement aux décisions justifiées des médecins, il est hors de question que notre Organisation Syndicale puisse laisser sans réagir, sur le bord de la route, des pilotes victimes de procédures arbitraires.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Pour le Bureau Air France



**Yves STEPHAN
Président**

"ESPACE JEAN MERMOZ" TOUR ESSOR 93
14 - 16 RUE DE SCANDICCI - 93500 PANTIN
A D R E S S E P O S T A L E
SNPL - 93508 PANTIN CEDEX / FRANCE
T É L . : 4 9 4 2 2 0 8 2
T É L E X 232 249 FRANPL - FAX 48 91 72 89

Un communiqué a été diffusé auprès des médias, notamment l'AFP, pour dénoncer la position du ministre.

Communiqué du SNPL du 21 mai 1992



FAX

Nbre de page (s) : 1

- COMMUNIQUE DE PRESSE -

Le Ministre des Transports nous a informés qu'il considérait que la grève des 27 et 28 mai était une affaire interne à la Compagnie Air France. Il semblerait qu'il n'entende pas intervenir.

Nous avons souhaité adresser ce préavis au Ministre également car le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile, organisme placé sous sa tutelle, est fortement impliqué dans l'affaire qui nous préoccupe aujourd'hui.

Air France est une Société Nationale et c'est avec l'aide de l'Administration qu'elle peut pratiquer les licenciements abusifs que nous contestons.

En réponse aux allégations de la Direction Générale d'Air France, le Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) réaffirme sa pleine conscience de l'élément de sécurité des passagers que représente l'obligation qu'ont les pilotes de se soumettre aux procédures médicales.

Mais le SNPL est également préoccupé par les risques que fait peser sur le droit au travail des pilotes la nécessité de renouveler à intervalles réguliers l'aptitude physique et mentale à exercer leur profession.

S'il accepte le principe de s'en remettre aux décisions justifiées des médecins, il est hors de question que le SNPL puisse laisser pratiquer en France, sans réagir, des méthodes staliniennes d'exclusion pour délit d'opinion ou délit d'activité syndicale.

C'est dans ce contexte de refus de l'arbitraire que le SNPL Air France en a appelé à la Direction Générale de la Compagnie Air France et au Ministre des Transports afin d'obtenir le respect du droit et la réintégration à Air France de Norbert Jacquet.

Par lettre de ce jour, nous avons rappelé au Ministre la responsabilité des organismes placés sous sa tutelle dans la situation de Norbert Jacquet.

Le Bureau Air France du SNPL

"ESPACE JEAN MERMOZ" TOUR ESSOR 93
14 - 16 RUE DE SCANDICCI - 93500 PANTIN
A D R E S S E P O S T A L E
SNPL - 93508 PANTIN CEDEX / FRANCE
T É L . 4 9 4 2 2 0 8 2
T É L É X 232 249 FRANPL - FAX 48 91 72 89

Pantin, le 21 Mai 1992

Mai 1992

20 Le Monde • Mercredi 27 mai 1992 •

(mis en vente le 26)

LE FIGARO

MERCREDI 20 MAI 1992

□ TRANSPORTS

Air France : menace de grève d'un syndicat de pilotes

Le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France vient de déposer un préavis de grève pour les 27 et 28 mai afin d'obtenir la « réintégration » d'un ancien pilote de la compagnie, Norbert Jacquet. Selon le SNPL, M. Jacquet a été « victime d'une procédure arbitraire menée conjointement par la compagnie nationale et l'administration ». Cette procédure, ajoute le syndicat, « fait suite aux positions de M. Jacquet sur les conditions de certification et d'exploitation de l'Airbus A 320 » et sur les conclusions de la commission administrative d'enquête relative à l'accident d'un A 320 survenu à Mulhouse-Habsheim.

La compagnie, pour sa part, fait valoir qu'en 1989 elle avait conclu à une « rupture du contrat de travail du fait même de l'intéressé », et qu'en juillet 1991 un accord amiable avait été passé avec le SNPL sur le cas de M. Jacquet.

TRANSPORTS

Le 27 et le 28 mai

Des pilotes d'Air France font grève pour demander la réintégration d'un des leurs

Le bureau du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France appelle les équipages à cesser le travail le mercredi 27 et le jeudi 28 mai pour obtenir la réintégration d'un de leurs collègues. La direction de la compagnie ne prévoit pas de perturbations du programme des vols (1).

En juillet 1991, le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) d'Air France avait déjà menacé de faire grève quarante-huit heures pour obtenir la réintégration de ce pilote (*le Monde* du 29 juin 1991). A l'issue de négociations avec la direction, il avait levé son préavis de grève, « considérant que les propositions faites par Air France (...) donnent satisfaction à tous les principes que le SNPL a vocation à défendre ». L'intéressé avait refusé la transaction proposée et s'était brouillé avec les responsables qui dirigeaient à l'époque le syndicat. Une nouvelle équipe a repris le dossier à son point de départ.

(1) Renseignements : pour les vols du mercredi 27 mai, tél. : 43-20-15-55 ; pour les vols du jeudi 28 mai, tél. : 43-20-11-55.

/...

La grève a eu lieu

J'ai tenu le gouvernement et même l'Elysée informés. L'Elysée ? Oui, parce qu'on y trouvait « mon ami Gueullette » : <http://jacno.com/archives/gueullette-ruffieux.htm>. Tout cela a été suivi au sommet de l'Etat.

Asseline, pilote de l'Airbus crashé à Habsheim, a refusé de parler à ce moment. Il en fut de même avec les responsables de l'association des victimes du crash. Mon avocat, Christian Charrière-Bournazel, qui sera bâtonnier en 2008 et 2009 et qui communique avec Hollande (cf. pages 29 et 30 du présent PDF), s'est tu lui aussi. On trouve sur le Web plus de détails sur ces « gentils soutiens », en premier lieu Asseline, qui a bénéficié ensuite d'une belle carrière :

- Asseline : <http://airbus.20minutes-blogs.fr/archive/2008/02/01/airbus-et-les-pilotes-du-crash-de-habsheim.html>
- Boetsch : <http://airbus.20minutes-blogs.fr/archive/2008/01/28/airbus-et-les-victimes-du-crash-de-habsheim.html>
- Charrière : <http://airbus.20minutes-blogs.fr/archive/2008/02/19/airbus-et-me-charriere-bournazel-batonnier.html>

A la direction du SNPL, malgré le ménage qui y avait été fait, les taupes de la direction se sont déchaînées pour déstabiliser ceux qui tenaient la route et pour tenter de saboter la grève. Et le SPAC, le syndicat des défenseurs de l'équipage à trois, n'a pas fait dans la dentelle : certains de ses dirigeants ont même volé plus que le maximum réglementaire durant ces deux jours !

Une grève très bien suivie

Pour exploiter un avion à temps plein, avec les équipages qui se relaient aux commandes, six à sept équipages sont nécessaires (cinq dans le moyen-courrier, huit dans le long). La grève ne touche pas les équipages déjà en rotation. Il suffit donc de 25% de l'effectif pour faire voler la flotte durant 48 heures. Sachant que des pilotes sont en congé et en stage, il est ainsi nécessaire que le **taux de grévistes atteigne environ 65%** pour qu'une grève de 48 heures ait des conséquences sur l'exploitation.

Tous les vols cargo ont été annulés pour récupérer les équipages (à l'époque le secteur fret était important à Air France). Air France a en outre affrété quatre compagnies étrangères (Monarch, Luxair, Air Belgium et Danair). Malgré cela, des vols passager ont été annulés. Les vols de la fin de la journée du 28 ont été reportés au 29, passé minuit (fin de la grève).

Les affrètements auprès de compagnies étrangères, les annulations et les reports montrent qu'on a **dépassé le chiffre de 65% de grévistes**. Cette grève a donc été très bien suivie malgré les moyens habituels mis en place par Air France pour contrer le mouvement. Sans parler du SPAC, dont certains dirigeants ont même volé plus que le maximum réglementaire.

Une grève exceptionnelle

Un événement important dans l'histoire de l'aviation

Cette grève, lancée par le syndicat majoritaire SNPL, fut la seule grève spécifique aux pilotes d'Air France dans une période de dix ans. C'est, depuis 1974 (grève au soutien de Georges-Henri Satgé), **la seule grève au soutien d'un pilote**. Avec quelques différences. La grève de 1974 pour Satgé ne concernait qu'un simple licenciement, avec préavis à la direction d'Air France. La grève de mai 1992 me concernant avait pour objet de dénoncer le retrait de ma licence de pilote de ligne par l'Etat. Le préavis a été adressé au ministre chargé des Transports.

A-t-on vu souvent dans l'aérien une grève, avec préavis au ministre, menée dans une des plus importantes compagnies mondiales, porte-drapeau de son pays, au soutien d'un pilote à qui l'Etat a retiré son métier pour délit d'opinion et délit d'activité syndicale ? A ma connaissance, le cas est unique.

NB. On retrouve les documents concernant la grève, avec des commentaires beaucoup plus succincts, sur une page Web qui présente toutefois *in fine* quelques documents syndicaux supplémentaires intéressants sur le déroulement de la grève et autres événements liés, avec des précisions sur quelques syndicalistes :

<http://jacno.com/archives/snpl-norbert-jacquet-1991-1992.htm>

DE MAI 1992 JUSQU'A CES DERNIERES ANNEES

**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



Depuis cette période, les syndicalistes véreux soutenus par la nomenklatura de l'aviation ont repris le dessus. Ceux qui ont tenté de lutter contre cette corruption générale ont été obligés de se taire pour ne pas prendre le risque d'être « norberisés ». Norberisé ? « *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...* ». C'est le début d'un article du 12 mars 2006 de **la Montagne** (Clermont-Ferrand) également publié dans les autres quotidiens du groupe (une dizaine) couvrant le centre de la France, au sujet d'un livre de François Nénin et Henri Marnet-Cornus sur l'aviation :

<http://jacno.com/am4800.htm>

On en trouve plus sur le livre de Nénin et Marnet-Cornus en pages 137 à 142 « SEPTIEME PARTIE » du présent PDF.

Dans ce qui précède, j'ai parlé de mon livre. Par sécurité j'indique un lien vers un autre site, qui permet aussi de le télécharger, gratuitement (PDF - 5,4 Mo) : <http://franceleaks.com/livr.pdf>

Il n'est pas excessif de dire que petit à petit « tout m'a donné raison sur tout » dans l'histoire mondiale de l'aéronautique civile et militaire de ces trente dernières années. Il suffit de lire le présent PDF, notamment les pages 34 à 56 (« DEUXIEME PARTIE »), pour le constater. Sans parler du reste. Tout était déjà annoncé dans mon livre, paru en 1994, qui ne fait que reprendre ce que j'avais exposé dans les années précédentes.

On trouve sur le Web des informations complémentaires sur la perpétuelle accumulation de faits qui me donnent raison :

- <http://norbert-jacquet.jacno.com/justice-1985-2012-un-desastre-et-on-attend-le-prochain/>
- <http://norbert-jacquet.jacno.com/eads-drones-le-drian-airbus-zero-pointe-pour-la-france/>

En cette fin d'année 2016 des magistrats continuent à me faire rechercher pour m'enfermer. Je subis ces méthodes depuis plus de vingt-huit ans.

./...

SIXIEME PARTIE

MERCI POUR LES SOUTIENS ET LES HOMMAGES

SOMMAIRE

Page 129 : des précisions sur Maarten Van Sluys.

Pages 130 à 136 : quelques 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-dessous, 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 ?

.I...

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...
Groupe fermé

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

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 132 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 'Maarten Van Sluys a'. Below the header, there are navigation icons (back, forward, delete, etc.) and a 'Plus' menu. The main message is titled 'Maarten Van Sluys a publié sur votre journal'. The sender is identified as 'Facebook' with a timestamp of 'jan 25 à 3h04 AM'. The recipient is 'À Norbert Jacquet'. The message content features a blue header with the word 'facebook' and a profile picture of Maarten Van Sluys. The text of the message reads: 'Maarten Van Sluys a publié sur votre journal' followed by '« Norbert, receive my special hugs for this occasion. All the best things to you my dear friend !!!! Regards »'. Below the message, there is a prompt to 'Répondez à ce message pour commenter cette publication.' and a button labeled 'Afficher la publication'. At the bottom, there is a footer with contact information for Facebook, Inc.

./...

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, veuillez [vous désabonner](#).
Facebook, Inc., Attention: Department 415, PO Box 10005, Palo Alto, CA 94303

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 page 127 et en pages 137 à 142 « SEPTIEME PARTIE » 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 va
Bien amicalement,
Henri

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

Mon cher Norbert,
tu as compris avant tout le
monde, tu as eu le courage de le
dire, tu l'as payé très cher.
Sois assuré de mon soutien et de
mon amitié
Michel

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

SEPTIEME PARTIE

DEUX LIVRES SUR LA SECURITE AERIENNE

SOMMAIRE

Pages 138 à 144 : concerne le livre, paru en mars 2006, de François Nénin, journaliste d'investigation, et Henri Marnet-Cornus, ancien pilote de chasse, ancien pilote d'Airbus A340.

Pages 145 à 148 : extraits du livre de Florence de Changy, paru en mars 2016.

Il semblerait que la vérité ait du mal à avancer. Ceux qui parlent subirait-ils des pressions ? Pressions qui pourraient les contraindre à accepter de mettre la pédale douce et rentrer dans le rang ? Quand on voit à quoi s'est livré François Nénin après la parution de son livre en mars 2006...

Ce qu'on trouve en pages 128 à 136 (« SIXIEME PARTIE ») du présent PDF amenait déjà à se poser très sérieusement quelques questions.

Sécurité aérienne : j'avais tiré la sonnette d'alarme à plusieurs reprises

Dès le milieu des années quatre-vingt, avant le crash de Habsheim, je m'étais inquiété (voir article de presse en page 110 du présent PDF).

La lecture des premiers chapitres de mon livre publié en 1994 est par ailleurs édifiante. J'ai tout simplement annoncé le crash de Habsheim. Les documents de l'époque le prouvent. Ce livre est téléchargeable gratuitement à partir d'une page Web : <http://jacno.com/an01.htm>

Après le crash de Habsheim j'ai confirmé mes craintes au cours de l'émission « Ciel, mon mardi » du 2 mai 1989 (déjà mentionnée en page 116 du présent PDF, avec des liens vers des vidéos de l'émission). 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 que quelques chaînes à cette époque). Emission en direct, ce qui évite toute suspicion de manipulation ou de censure.

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.* »

./...

Notice distribuée fin janvier et début 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: **2-35078-017-0**
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 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. 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, licencieusement 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 « docteur ».

(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

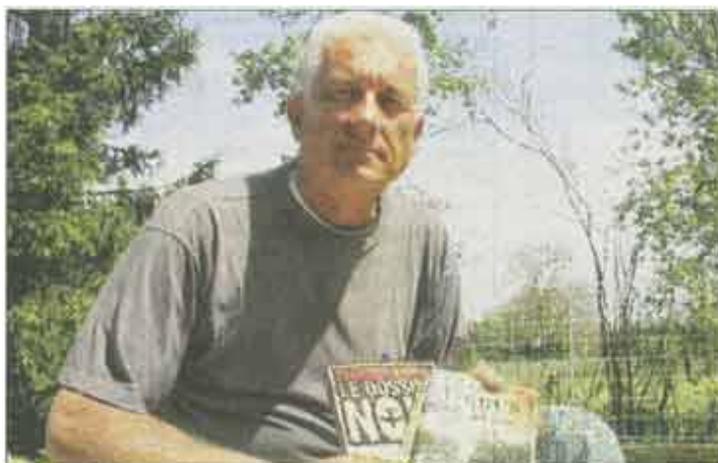
Survola d'un nid de non-dits

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

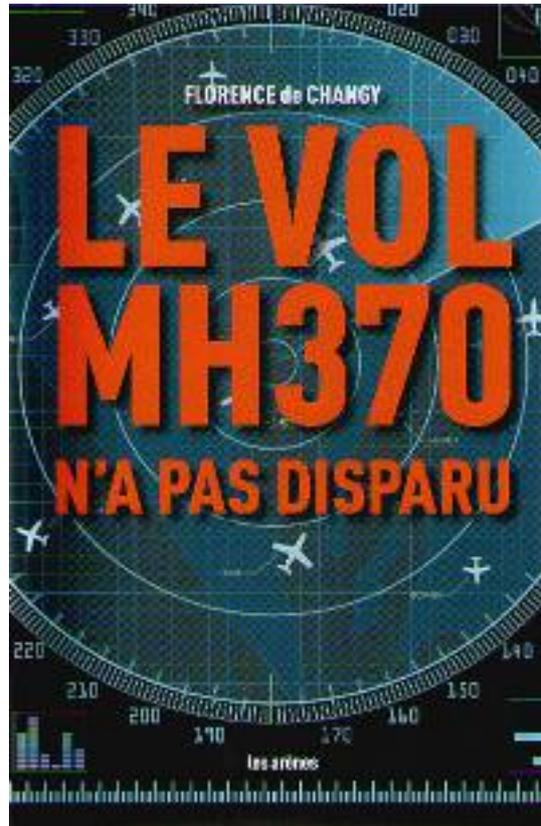
► A lire *Le dossier noir du transport aérien*, de François Hénin et Henri Marmet-Cornus.

/...

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 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.

QUELQUES LIENS SUPPLEMENTAIRES

(pages 149 et 150 du présent PDF)

Même si tout venait à disparaître du Web, le présent PDF, par les documents qu'il contient et les explications fournies, paraît suffisant à lui seul pour me protéger d'actions diverses. Je livre toutefois une série de liens qui permettent d'accéder à des documents disséminés, étoffant utilement le présent PDF. On y trouve des vérités qui seraient croustillantes s'il ne s'agissait d'affaires où les morts inutiles se comptent par centaines.

Ces PDF sont relativement récents. Certains d'entre eux rapportent toutefois des faits parfois anciens. Ils sont présentés par ordre inversement chronologique de création, les documents qu'ils contiennent pouvant parfois être très anciens. Le dernier état actualisé de ces affaire est exposé en pages 1 à 33 (« PREMIERE PARTIE ») du présent PDF, avec un complément en pages 57 à 88 (« TROISIEME PARTIE »).

Certaines affaires concernant des pilotes sont suivies de près à l'Elysée (2 pages, 185 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/encore-une-belle-des-sbires-de-hollande-norbert-jacquet-19-novembre-2016.pdf>

A l'Elysée, la différence de traitement entre le MH370 et l'AF447 pose question (7 pages, 735 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/hollande-mh370-af447-bizarre-norbert-jacquet-17-novembre-2016.pdf>

Jean-Paul Valat, haut magistrat, avocat général à la Cour de cassation (12 pages, 532 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/jean-paul-valat-haut-magistrat-norbert-jacquet-23-octobre-2016.pdf>

Une lettre d'**Anne Lauvergeon**, « sherpa » de Mitterrand (8 pages, 425 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/une-lettre-de-anne-lauvergeon-norbert-jacquet-22-octobre-2016.pdf>

Rendez-vous chez **le bâtonnier** et corruption chez les pilotes avec **Pierre Gille** (9 pages, 420 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/crashes-aeriens-rendez-vous-chez-le-batonnier-norbert-jacquet-9-octobre-2016.pdf>

Trois jours avant le crash du vol AF447 Rio-Paris (2 pages, 162 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/trois-jours-avant-le-crash-af447-rio-paris-norbert-jacquet-9-septembre-2016.pdf>

Livre de **Florence de Changy**, page 260 (2 pages, 185 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/mh370-florence-de-changy-p260-norbert-jacquet-14-mars-2016.pdf>

. / ...

Livre de **Florence de Changy**, pages 215 à 218 me concernant, avec compléments (13 pages, 1064 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/aerien-doit-on-attendre-le-prochain-crash-stupide-norbert-jacquet-11-mars-2016.pdf>

AF447, LES METHODES ECŒURANTES POUR DETRUIRE LES PARTIES CIVILES (5 pages, 453 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/af447-incroyable-norbert-jacquet-11-novembre-2015.pdf>

Le DRH sans chemise et le pilote sans pantalon (3 pages, 432 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/air-france-le-drh-sans-chemise-et-le-pilote-sans-pantalon-norbert-jacquet-11-octobre-2015.pdf>

Et merci à « mon ami » **Jean-François Gueullette** (9 pages, 323 Ko) :

<http://franceleaks.com/hollande/mon-ami-jean-francois-gueullette-norbert-jacquet-30-aout-2015.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...

* * *