

NORBERT JACQUET

AIRBUS

L'assassin habite à l'Élysée



¶ Première Ligne

L'avion ne devrait plus faire peur. Mais va-t-il y avoir dans le monde un appareil qui échappe à la règle ? La question mérite d'être soulevée à la lumière des catastrophes qui émaillent, sans parler de nombreux incidents techniques, l'exploitation de l'*Airbus A 320*, présenté lors de sa sortie comme la merveille de l'aéronautique, bien qu'il ait suscité une vaste polémique du fait de son pilotage à deux.

Après l'accident d'Habsheim, après la catastrophe du mont Sainte-Odile, les pouvoirs publics ont toujours défendu le même scénario : la thèse d'une erreur humaine, sans s'interroger sur le fait de savoir si cette erreur humaine ne découlait pas de la complexité de cet avion.

Ce livre est un pavé dans la mare dans la mesure où il remet en question toutes les thèses officielles du Pouvoir et s'attache à découvrir les véritables causes de la maladie qui semble frapper l'*Airbus A 320*.

Intéressant pour ceux qui ne prennent pas l'avion, ce livre devient, non pas utile, mais nécessaire, pour tous ceux qui le prennent et ont le droit de savoir, lors de l'embarquement, si leur sécurité est, oui ou non, en jeu.

NORBERT JACQUET

Un des pilotes les plus appréciés d'Air France qui reconnaissait sa grande compétence jusqu'à ce que celui-ci décide de se plonger dans le dossier de l'Airbus A 320 et contredise la "vérité" officielle. Il a été depuis licencié par la compagnie. Ceci ne l'a pas empêché de poursuivre ses investigations étayées par de nombreux documents.

En couverture : Crash de l'A 320 à Habsheim. Photo GAMMA/Maitre-Reglain



AVERTISSEMENT

Ce livre n'est malheureusement plus disponible en librairie.

Un fichier PDF a donc été créé à partir d'un des derniers exemplaires encore en ma possession.

Ce qui suit est strictement conforme à l'original. Seules des corrections grammaticales et orthographiques ont été apportées, outre la rectification de quelques erreurs matérielles dues au fait que le livre avait été bouclé dans la précipitation pour des raisons exposées par ailleurs sur mon site, et accessibles [ici](#)

Dans cette version électronique, des liens pointant vers deux vidéos et trois articles de presse ont été ajoutés pour épauler la mémoire du lecteur, les événements dont il est question dans ce livre ne datant effectivement pas d'hier.

La pagination de l'original, incluant des pages blanches, est respectée.

Bonne lecture

Nota : les liens entre le texte et les annexes (et inversement pour revenir au texte) sont actifs.

AIRBUS

L'ASSASSIN HABITE A L'ÉLYSEE

Livre publié en septembre 1994 aux éditions

PREMIERE LIGNE

TABLE DES MATIERES

Avant-propos :	7
Chapitre 1 :	Il était une fois un pilote	9
Chapitre 2 :	Le pavillon des cancéreux.....	27
Chapitre 3 :	Michel Asseline, les syndicats	43
Chapitre 4 :	Les politiques	55
Chapitre 5 :	Les commandes de vol.....	71
Chapitre 6 :	L'assassin habite à l'Elysée	83
Chapitre 7 :	Mont Sainte-Odile.....	89
Chapitre 8 :	La diagonale du fou	101
Chapitre 9 :	Mermaz, la raison d'Etat.....	121
Chapitre 10 :	Les petits trafiquants	129
Chapitre 11 :	La Blanche Hermine	149
Chapitre 12 :	Le monde du silence	161

Chronologie : 169

Index des noms : 175

Annexes : 189

Annexe 1 : Rapport final Belotti et Venet..... 191

Annexe 2 : Main courante du 6 août 1988 192

Annexe 3 : Certificat du Pr Allilaire 193

Annexe 4 : Courrier de D. Ruffieux-Gueullette 194

Annexe 5 : Lettre de Pierre Gille 195

Annexe 6 : Rapport de Paul Turner, cote 3150 196

Annexe 7 : Document Airbus Industrie..... 197

Annexe 8 : Lettre de Anne Lauvergeon 200

Annexe 9 : Position des sélecteurs d'échelle 201

Annexe 10 : Cockpit de l'A 320..... 202

Annexe 11 : Paramètres enregistrés par le DFDR..... 203

Annexe 12 : Compte-rendu d'incident du Cdt Pirou..... 204

Annexe 13 : Exploitation du DFDR de Habsheim 206

Annexe 14 : Rapport du commissaire Gontier 209

Annexe 15 : Rapport de Robert Davidson 210

Annexe 16 : Paramètres de Habsheim (cdes de vol) 211

Annexe 17 : Paramètres de Habsheim (moteurs) 216

Annexe 18 : Rapport de Dave Harmas..... 217

Annexe 19 : Rapport de Paul Turner, cote 3152 218

Annexe 20 : Lettre de Edouard Balladur..... 219

Annexe 21 : Lettre de Dominique Baudis 220

AVANT-PROPOS



Journal télévisé du dimanche 26 juin 1988 : *«Le crash de l'Airbus A 320 à Habsheim, le temps des interrogations : Comment une merveille de technologie a-t-elle pu faire défaut ? Le pilote chevronné a-t-il été trop sûr de lui ? Le pilotage à deux est-il remis en question ? L'avenir commercial de l'appareil est-il compromis ?».*

Le fleuron de l'industrie aéronautique européenne s'est abîmé à Habsheim, en Alsace, lors d'un vol de démonstration, deux mois après sa mise en service. Du jamais vu depuis plusieurs décennies. Cet avion était pourtant présenté comme le plus sûr de l'histoire de l'aéronautique. Bourré d'ordinateurs. Des ordinateurs qui devaient même corriger les erreurs des pilotes. Un dirigeant d'Airbus n'hésitait pas à déclarer que *«L'A 320, ma concierge pourrait le piloter».*

Peut-être pensait-il au manche à balai...

**CENTRE DES DÉMOCRATES SOCIAUX**

10 Mars 1993

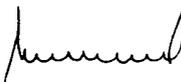
Le président**Monsieur Norbert JACQUET**
Poste restante - Bureau 15
19 rue d'Alleray
75015 PARIS

Monsieur,

J'ai pris connaissance avec attention de votre lettre du 1er mars et des documents joints, en particulier l'extrait du livre de Michel Asseline.

Cette histoire - notre histoire - en dit long sur les méthodes de certain pouvoir. J'espère de tout coeur que justice vous sera rendue.

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


Pierre MEHAIGNERIE

CHAPITRE 1

IL ETAIT UNE FOIS UN PILOTE...

«Cette histoire -notre histoire- en dit long sur les méthodes de certain pouvoir. J'espère de tout cœur que justice vous sera rendue».

Voilà ce que m'écrivait Pierre Méhaignerie le 10 mars 1993 à la veille des élections législatives. Quinze jours plus tard, il entra dans le gouvernement du nouveau Premier ministre Edouard Balladur. Il était nommé ministre de la Justice. Avec le retour de la droite et la nomination de Pierre Méhaignerie comme Garde des Sceaux, je reprenais espoir. Après cinq ans de gouvernements socialistes s'appliquant à enterrer mon affaire, je pensais que justice me serait effectivement rendue. Mais mon histoire -notre histoire- n'a toujours pas été dévoilée, malheureusement. C'est pourquoi aujourd'hui, lassé par la lâcheté et les méthodes de tout pouvoir, j'ai décidé de la raconter.

Une longue histoire qui débute il y a un peu plus de six ans...

A cette époque j'avais 38 ans, j'étais pilote à Air France, j'avais tout pour être heureux. Je ne savais pas que tout allait soudainement basculer.

Juin 1988, donc. La polémique sur l'Airbus A 320 bat son plein. Le premier vol de cet avion sous les couleurs d'Air Inter, le 22 juin, et le renouvellement, le lendemain, du mandat du président de cette compagnie, Pierre Eelsen, mettent le feu aux poudres. Certains syndicats de navigants avaient en effet demandé l'éviction de Pierre Eelsen, celui-ci ayant décidé d'exploiter l'A 320 en équipage à deux. Exit le troisième homme, l'ingénieur de vol ! Pour ces raisons, une grève de 48 heures était décrétée les 22 et 23 juin.

Cette polémique sur le pilotage à deux ou à trois était pour moi un faux problème. Ce qui m'inquiétait réellement, c'était la conception de ce nouvel avion. «*L'Airbus A 320 est un avion remarquable, que même ma concierge pourrait piloter*». Cette formule de Bernard Ziegler, directeur d'Airbus Industrie et père spirituel de la petite merveille, était loin de me convaincre. Je n'étais pas le seul à penser ainsi. Avion d'une nouvelle ère technologique, l'A 320 s'en remet à ce point à l'électronique, qu'en théorie le pilote en deviendrait presque superflu... Mais l'électronique a ses limites. Et jamais un ordinateur ne pourra remplacer l'homme, parce qu'à la différence de l'homme, l'ordinateur ne peut faire face à l'imprévisible. Et dans l'aviation, l'imprévisible est toujours certain... L'avenir n'allait malheureusement pas tarder à me donner raison.

Le 24 juin de cette fin de printemps houleux, je déjeune avec Dominique Ruffieux, une amie que j'avais connue lors d'un autre printemps chaud, vingt ans plus tôt, en mai 68. Dominique m'explique que son mari aimerait me voir le plus rapidement possible. Aujourd'hui conseiller du président de la République François Mitterrand, il était à l'époque un proche collaborateur de Louis Mermaz, nommé ministre... des Transports après la réélection de «Tonton», un poste qu'il quittera début juillet pour

le ministère de l'Agriculture, une semaine après la catastrophe de Habsheim.

Le mari de Dominique et conseiller de Mermaz, s'appelle Jean-François Gueullette. «JFG», pour les amis de la famille. Et intime des Gueullette, je peux dire que durant des années je l'ai été...

Je suis parti plusieurs fois en vacances avec eux. Pour faire du ski, pour nous adonner à la voile, autant de loisirs qui nous passionnaient et nous réunissaient. Quand ils habitaient Mâcon, je leur prêtais mon appartement lors de leurs week-end à Paris. Et quand j'étais pilote à l'Aéropostale, il m'est arrivé de les transporter gratuitement. Entre amis...

J'étais bien entendu présent à leur mariage, le 20 février 1982. J'étais le témoin de Dominique. L'autre témoin convoqué à la barre nuptiale s'appelle Jean Glavany. Actuellement porte-parole du Parti socialiste, il a été chef de cabinet du président Mitterrand de mai 1981 à juin 1988. Gueullette et lui s'étaient connus sur les bancs de la fac, à Nanterre. Une amitié qui ne s'était pas effilochée avec le temps et qui s'était même renforcée au sein du Parti socialiste. Quant à moi, si je connaissais peu Jean Glavany, j'avais très bien connu son père, Roland Glavany. Il était général, pilote d'essai du Mirage IV. Une vraie «figure», le père Glavany. J'ai souvent volé avec lui en 1975 pendant mon service militaire. Il était alors commandant des écoles de l'armée de l'air, à Tours. J'y étais pilote de liaison sur biréacteur, affecté au service de ce commandement.

Entre les Gueullette, Glavany et moi, l'entente était telle que nous avons formé un projet commun. Nous avons prévu de reprendre les chantiers Jacobée au Crouesty. Un petit chantier naval de plaisance situé sur la côte bretonne, dans le golfe du Morbihan.

Ainsi, ce 24 juin 1988, quand, après nos papotages habituels, Dominique m'a dit que JFG voulait rapidement me voir «à propos de toutes ces affaires d'Airbus A 320», j'ai immédiate-

ment pris mon agenda. J'étais libre le samedi soir. Deux heures plus tard, Dominique me rappelait pour confirmer. J'irai donc dîner chez les époux Gueullette le samedi 25 juin.

Ce samedi 25 juin, je me souviens avoir apporté une bouteille de Gruaud Larose. Une bonne année. Durant une demi-heure nous avons parlé de choses et d'autres. Du retour des socialistes au pouvoir, de notre passion pour les voiliers. Et puis nous en sommes venus au plat de résistance : les problèmes de l'Airbus A 320.

J'ai dressé un tableau assez noir à JFG, n'ignorant pas qu'il en rendrait obligatoirement compte à Mermaz. Je lui ai précisé que la sécurité était en cause et qu'on allait au devant de pépins en France, en lui rappelant que les compagnies aériennes de premier niveau, Air France, Air Inter et UTA, n'avaient pas connu de catastrophes depuis une vingtaine d'années. A deux reprises, je lui ai répété *«qu'on aurait des accidents avec l'A 320»*. J'ai longuement expliqué les raisons de mes craintes. Des pannes multiples de plusieurs instruments et équipements très importants avaient déjà émaillé le vol inaugural du premier Airbus A 320 acheté par Air France. Un vol à basse altitude, au-dessus des Champs-Élysées, avec à bord, comme passager d'honneur, le Premier ministre de la défunte cohabitation, Jacques Chirac... J'ai ajouté que j'étais prêt à en parler avec un conseiller du ministre des Transports, une fois le gouvernement définitif mis en place. JFG m'a répondu qu'il interviendrait dans ce sens.

Le lendemain, dimanche 26 juin, lors d'un meeting aérien au dessus du petit aérodrome alsacien de Habsheim, près de Mulhouse, ce nouvel Airbus A 320 s'écrasait dans un petit bois, en bout de piste. Trois morts, une cinquantaine de blessés. Mais j'étais loin.

Ce dimanche 26 juin, en fin de matinée, je suis en effet à Roissy pour un courrier en Boeing 747 cargo. Décollage à

13 h 45. Puis cinq heures quarante cinq minutes de vol jusqu'à Koweït City. Une escale de deux heures quinze, un peu longue en raison de problèmes de chargement. On peut mettre plus de cent tonnes de fret dans un 747 ! Encore trois heures de vol jusqu'à Karachi où nous arrivons à 3 h 45 du matin, heure locale. Au lit à 5 heures. Contrairement aux habitudes, nous n'irons pas pêcher le crabe, d'autant plus que nous repartons le soir même pour Paris.

Le lundi soir, à l'aéroport de Karachi où nous nous présentons à 1 heure du matin, 22 heures à Paris, nous apprenons le crash d'un A 320 d'Air France en vol de démonstration en Alsace. Trois morts. Trois passagers. Nous n'en saurons pas plus. Je suis triste. Et écoeuré. Je pense aux propos que j'ai tenus à JFG. Je me suis consolé en me disant qu'il n'y avait eu «que» trois morts. Je me suis dit, également, que l'avertissement n'était pas «trop cher» quand on sait que dans une catastrophe aérienne les morts se comptent par dizaines, voire par centaines. Des mesures allaient nécessairement être prises. Pour le reste, il me fallait attendre mon retour à Paris, afin d'en savoir plus. Décollage à 2 h 40 locales de Karachi. Neuf heures vingt de vol, avec une escale d'une heure à Doubaï. Au cours de la dernière étape nous en apprendrons un peu plus par la radio de bord. Le nom du commandant. Les circonstances de l'accident. Et le fait que Mermaz avait déjà blanchi l'avion le lundi soir. Vraiment rapide Mermaz.

Nous arrivons à Roissy à 10 heures le mardi matin. Bien sûr, dans les bureaux d'Air France les commentaires sur l'accident vont bon train. Mais je ne traîne pas. J'habite le sixième arrondissement de Paris. Le Syndicat national des pilotes de ligne a son siège près de la porte de Pantin. C'est sur ma route. Je m'y arrêterai en passant.

Je me gare en face du syndicat. Je traverse. En uniforme. Peu de monde dans la rue. Mais il suffit d'un passant... un passant qui s'arrête et m'interpelle : «*Vous êtes pilote !*» Je suis surpris. Et l'inconnu enchaîne : «*Les pilotes, vous êtes des assassins !*

Vous tuez les passagers...» et de débiter tout un florilège d'amabilités à l'égard de la profession. Pour le passant honnête, il n'y a déjà plus aucun doute. Le responsable des morts de Habsheim, c'est le pilote ! Je vois que pour l'intox, Mermaz et son administration ont battu un record de vitesse.

Je reste peu de temps au syndicat. On ne fait pas Paris-Karachi aller-retour sans y laisser quelques plumes ... d'oreiller ! La fatigue se fait sentir. J'obtiens toutefois quelques informations techniques sur l'accident. Mais je me rends compte également que la section Air France du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) et la direction nationale de ce syndicat, adoptent une attitude assez troublante. Je ne suis pas vraiment surpris. J'avais démissionné du SNPL trois ans plus tôt en raison de la politique de complaisance menée par ce syndicat. Toutefois, je venais de me réinscrire, au mois de mai, afin d'y avoir une activité, et de tenter, avec quelques collègues syndicalistes, de mettre un peu d'ordre dans la maison.

Je rentre chez moi. La catastrophe de Habsheim est dans tous les kiosques, étalée à la une de tous les journaux. J'en achète deux. Arrivé chez moi, j'écoute mon répondeur téléphonique. J'y trouve un message de Dominique. Elle me félicite pour ma clairvoyance ! *«Avec l'A 320, on va avoir des accidents !»* Mon avertissement n'avait pas été donné à la légère.

L'émotion de Dominique est perceptible. Elle parle de *«l'accident de Metz»*. Compte tenu des autres messages, elle a appelé tard le dimanche soir ou tôt le lundi matin. Mais, depuis son appel, Mermaz a blanchi l'avion. L'équipage qui était aux commandes est déjà conduit au bûcher. Tout cela est trop précipité... C'est louche et ça sent l'arnaque. Ce message de Dominique sera le dernier avant longtemps. En toute logique les Gueullette auraient dû m'appeler en me demandant de prendre contact avec eux. Ce silence radio m'intrigue. Je décide de conserver la cassette de mon répondeur. Je la mets de côté et la remplace par une autre. Il est temps d'aller se coucher.

L'après-midi, j'appelle JFG. Mal à l'aise, mon interlocuteur. Il

ne sait pas trop quoi me répondre. Il m'affirme alors, gêné aux entournures : *«Je ne suis au courant de rien»*. Voilà qui commence à bien faire... Je lui rappelle qu'il voulait me voir à propos de l'A 320 et que, compte tenu de ce que je lui avais dit le samedi soir, il serait surprenant qu'il soit resté silencieux auprès de Mermaz. Et bien oui, il n'aurait pas encore eu le temps... Mermaz est très occupé... Je n'insiste pas. Inutile d'entrer en conflit.

J'appellerai ensuite Dominique. Je serai plus ferme : *«Ils dérapent Jean-François et Mermaz. Pourquoi Mermaz a-t-il blanchi l'avion aussi rapidement ?»* J'ai poursuivi sur le même ton, en rappelant mes propos du samedi soir. La pauvre Dominique était bredouillante. Mais je voulais clarifier autant que faire se peut la situation. J'enfonce le clou : *«Mais toi, personnellement, Dominique, cela ne te paraît pas curieux cette précipitation ?»* Silence. *«Tu ne crois pas qu'après ce que je vous ai dit samedi, n'importe qui, à votre place, aurait eu l'idée de m'en demander un peu plus après l'accident ?»* Nouveau silence. *«Et le message que tu m'as laissé ?»* Silence toujours. *«Et, bien sûr, vous n'avez pas parlé de cela, Jean-François et toi depuis dimanche soir !»* Silence encore. *«Allez, tout cela ne tient pas debout et je suis assez écoeuré. J'attendais autre chose de vous»*. Et là enfin une réponse, la réponse que je sentais arriver : *«Mais tu sais, Norbert, il faut peut-être tenir compte de l'intérêt collectif»*.

La couleur est annoncée. Le scandale -le mot n'est pas trop fort- vient de naître.

Je n'insisterai pas. A quoi bon ? Et dans les semaines suivantes, j'éviterai de les appeler afin de ne pas entrer en conflit ouvert avec eux. J'appellerai juste une fois Dominique au cours du mois de juillet. Nous ne parlerons pas de l'accident. En outre, la prudence commandait aussi d'attendre pour juger.

L'équipage accidenté -Michel Asseline, commandant de bord, et Pierre Mazières, commandant de bord faisant fonction de copilote- se retranchait dans le silence, attendant les conclusions du rapport préliminaire d'enquête, prévu pour la fin juillet.

Du côté des syndicats, ce n'était pas joli, joli... Dès le lendemain de l'accident, le Syndicat des pilotes de l'aviation civile (SPAC) avait décidé une fois pour toutes que la cause de la catastrophe résidait dans la composition de l'équipage réduit à deux pilotes en raison de la suppression de l'ingénieur de vol.

Pour sa part, le SNPL ne défendra pas l'équipage, ni la profession qui était globalement mise en cause par les pouvoirs publics et la direction d'Air France. Le lendemain de l'accident, Jean-Yves Boiffier, secrétaire général de la section Air France du SNPL, établissait l'ordre du jour du prochain conseil syndical, prévu le 6 juillet. Ce conseil (une vingtaine de membres à l'époque) se réunit une fois par mois, en début de mois. Et pour le 6 juillet, à la surprise générale, Jean-Yves Boiffier ne fait pas figurer l'accident dans l'ordre du jour !

Dès le lendemain du drame, faisant refrain aux déclarations de Louis Mermaz, le SNPL avait mis publiquement l'avion hors de cause. Le 28 juin, il diffuse un tract auprès des pilotes, intitulé «*COUP DUR*». Il y affirme que l'avion est hors de cause. Dans la foulée, un autre tract est distribué par le SNPL, intitulé «*SNOMAC, OU VAS-TU ?*», qui attaque le syndicat des ingénieurs de vol... tout en déclarant qu'Asseline et Mazières sont responsables de l'accident !

Voyant la tournure que prenaient les événements, j'ai alors décidé, et j'ai par la suite toujours respecté cette ligne de conduite, d'être très prudent dans mes analyses et de me méfier en premier lieu de moi-même. A chaque fois que je souhaiterai intervenir, je vérifierai que je suis «en béton», inattaquable... Pas question de sortir des âneries. Pas question de révéler des faits sans preuves qui puissent les établir... ces faits fussent-ils rigoureusement exacts !

Le jeudi 30 juin, je contacte quelques pilotes avec lesquels nous avions projeté de créer un syndicat, un an plus tôt. Les statuts et le logo étaient prêts depuis un an. C'est la politique de complaisance menée par le SNPL depuis le début des années 80

qui nous avait amenés à ce projet, projet que nous conservions précieusement «sous le coude».

L'heure n'étant plus à la discussion mais à l'action, nous décidons de lancer officiellement le syndicat. Son nom : le Syndicat des pilotes de ligne d'Air France. Le SPLAF. Après l'accident de Habsheim nous avons hésité à conserver le nom, «SPLAF» pouvant donner à penser à une volonté d'humour macabre et déplacé... Mais il n'était plus temps de tergiverser. Modifier les statuts et le logo aurait pris trop de temps. Le premier juillet notre syndicat est déclaré. J'en suis le président de bureau. Son secrétaire général est Yves Stephan, par ailleurs délégué du personnel élu sur la liste du SNPL. Nous sommes tous des «contestataires», des «dissidents» du SNPL. Les statuts sont déposés, conformément à la loi. Le premier tract est distribué le vendredi premier juillet en fin d'après-midi. Le voici dans son intégralité.

ACCIDENT DE MULHOUSE : ÇA SUFFIT

Après la campagne délirante sur les salaires et les conditions de travail, la charge honteuse contre les pilotes d'Air France.

QUELQUES ELEMENTS DE REFLEXION

«C'est la faute du pilote, c'est surprenant, il était chargé de l'instruction de ses collègues d'Air France». Suivez mon regard et concluez : les autres sont vraiment des nuls.

La faute du pilote ? Elle n'est pas démontrée, au contraire.

Selon les autorités, les moteurs étaient plein gaz et l'avion descendait. Curieux. Et c'est l'ordinateur qui, en empêchant le décrochage, aurait sauvé des passagers. Ne serait-ce pas l'ordinateur qui, en limitant l'action du pilote, a entraîné l'accident ?

Les consignes écrites de la compagnies sont formelles. Dans une telle situation, il faut tirer jusqu'au buffeting [jusqu'à l'angle maximum de montée].

Le pilote se serait mis dans une situation anormale ? Les conditions normales de certaines remises de gaz sont : 10 mètres de hauteur, absence de visibilité, cisaillements de vent courants à cette hauteur, trajectoire descendante au moment de cette remise de gaz, et tout cela après quatre étapes.

**NE NOUS LAISSONS PAS INTOXIUQUER PAR
UNE CAMPAGNE DE PRESSE DESTINEE
AUTANT AU PUBLIC QU'A NOUS MEMES**

TOUS MOUILLES

Airbus, La Direction Générale d'Air Inter, MERMAZ, les autorités de certification, la Direction Générale d'Air France.

A 320 AND Co

Samedi 25 juin, j'ai dîné, à sa demande et sur ce sujet, avec un Conseiller de MERMAZ. J'ai abordé de nombreux sujets, entre autres le fait que nous allions vers plusieurs accidents dans les compagnies françaises et en particulier avec l'A 320.

*Le lundi, son épouse me laissait un message sur mon répondeur : «**ta démonstration est éclatante, c'est allé trop loin**»... mais le mardi elle m'a avancé la raison d'Etat.*

Par ailleurs, Mermaz ne pouvait ignorer les récentes conclusions d'une enquête de la FAA [administration américaine] sur les conséquences sur la sécurité de certains conflits sociaux. Il n'en a pas moins maintenu EELSEN, sans explication et sans un mot pour adoucir le conflit.

Et pour quels motifs et dans quel intérêt la Direction Générale d'Air France organise-t-elle ce qui apparaît être des coups de pub pour Airbus et l'A 320 ?

LES SILENCES DE LA DIRECTION GENERALE D'AIR FRANCE

Quand le Chef d'une entreprise doit faire face à ce genre de coup dur, il la défend, et souvent, même, par le mensonge. Air France n'a même pas dit la vérité : cela ne concerne pas le travail en ligne de ses pilotes et ne remet pas en cause la sécurité des vols de la Compagnie. La Direction Générale se moque de ses 35 000 salariés.

Qu'attend-elle ? En laissant se développer un climat exécrable, qu'un nouvel accident se produise pour charger à nouveau le pilote et tenter de masquer sa responsabilité dans l'accident au moyen d'une nouvelle campagne contre le pilote ?

*Quant au courage de ces gens là. Quelle volée de moineaux dès le lundi : «**c'est la faute du pilote d'Air France**»... qu'ils ont pourtant tous poussé à prouver que l'A 320 c'était autre chose.*

On a vu le résultat !

En conclusion, quelques motifs généraux de rejoindre le SPLAF et un bulletin d'adhésion.

Connaissant les pratiques de la direction d'Air France nous avons précisé sous le logo : «**STATUTS DEPOSES**». Or qu'advint-il ? Dès le lendemain, la direction faisait retirer les tracts des «casiers» des pilotes. Ces casiers sont des bacs à courrier. Chaque navigant dispose d'une telle «boîte aux lettres» à son nom. C'est notre seul moyen de communication. Mais Air France n'aime pas la communication !

Ce retrait des casiers, entrave illégale aux droits syndicaux, a présenté au moins un avantage. Nous savions désormais que nos analyses étaient convaincantes. Il faut dire que notre mise en cause de l'avion, en particulier les commandes de vol, bien que rédigée avec prudence, n'avait pas été portée à la légère. «Toujours béton, toujours inattaquables», telle était notre devise.

Aussi, le 5 juillet nous avons procédé à la distribution d'une copie de ce tract, précisant : «*COPIE APRES RETRAIT DES CASIERS. PLAINTE A ETE DEPOSEE A L'INSPECTION DU TRAVAIL*». Ce tract sera lui aussi retiré ! Il faudra l'intervention de délégués du personnel pour mettre fin à ces actes.

Malgré les bâtons mis dans ses roues, notre syndicat commence à tourner. Les adhésions arrivent. Avec, souvent, un petit commentaire pour nous encourager et nous féliciter. Il arrive que les nouveaux adhérents ajoutent qu'ils en ont assez de la politique de collusion du SNPL et de celle du SPAC qui ne jure que par l'équipage à trois et en oublie tout le reste.

Nous avions mis en cause les commandes de vol. Je livre dès maintenant la réponse qui sera donnée par les expertises judiciaires, en avril 1994 :

«Toutefois, le fonctionnement des commandes de vol, lors de cet accident, fait apparaître une particularité, non connue de l'équipage, et non mentionnée dans le manuel FCOM d'Airbus Industrie et dans le Manuel TU A 320 d'Air France : la butée arrière du manche peut être atteinte avant une incidence de 17° («alpha max») lorsque la poussée est faible».

Six ans avant la remise de ce rapport judiciaire final, nous avons raison ! Ce sont bien les ordinateurs qui ont limité l'action du pilote, à une valeur qui n'est pas celle figurant dans la documentation. (voir annexe 1). Mais à l'époque, c'était la politique du mensonge officiel qui prévalait.

Avec toutefois une exception, une note discordante. La querelle entre un juge d'instruction et l'administration. Marie-Christine Marchioni, juge d'instruction, avait été désignée pour mener l'enquête judiciaire sur le crash. Mais elle partait en vacances le lendemain de cette désignation. C'est donc le juge de permanence qui assure l'intérim et prend, si nécessaire, les mesures d'urgence dans l'enquête. Ce juge, c'était Germain Sengelin. Qui a pris les mesures d'urgence qui s'imposaient. En effet, l'administration avait récupéré les «boîtes noires» le soir de l'accident. Les fameuses boîtes noires. Qui sont de couleur orange pour être plus facilement retrouvées après un accident. Il s'agit des enregistreurs de vol, qui sont au nombre de deux. Le DFDR (Digital Flight Data Recorder) qui enregistre les paramètres techniques, c'est-à-dire tout ce qui concerne le fonctionnement des différents organes de l'avion. La capacité d'enregistrement du DFDR équipant l'Airbus A 320 est de 379 paramètres. En fait, 217 seulement sont enregistrés, ce qui est suffisant. Le second enregistreur est le CVR (Cockpit Voice Recorder) qui enregistre les conversations dans le poste de pilotage, et, plus globalement, l'ensemble des bruits dans le cockpit. Le juge Sengelin a donc demandé à l'administration, par ordonnance judiciaire, de restituer les enregistreurs. Ce qu'elle refusera.

La polémique deviendra publique. Finalement, le juge Sengelin enverra les gendarmes saisir le matériel. Mais il se sera écoulé dix jours avant que la justice puisse contrôler ces pièces à conviction essentielles.

Que sont pendant ce temps devenues ces boîtes noires, dont la lecture des enregistrements aurait dû fournir les causes de la catastrophe ? Ont-elles été trafiquées ? La suite devait révéler des pratiques plus que sujettes à caution...

Dès le début de l'affaire, quelques pilotes ayant leurs entrées dans l'administration (la Direction générale de l'aviation civile -DGAC-), me fourniront quelques renseignements complémentaires. Il faut dire que mon père a travaillé 25 ans dans cette administration, ça crée des relations... J'apprendrai ainsi que les

enregistrements avaient été grossièrement trafiqués et que nous avions vu juste avec les commandes de vol, et, plus généralement, les ordinateurs de bord. Et j'apprendrai aussi, de la bouche d'un ami politique, que cette administration avait pour consigne, et elle avait une totale liberté de le faire, de confirmer officiellement les déclarations de Mermaz qui avait mis l'avion hors de cause dès le lendemain de l'accident.

Quant à l'équipage accidenté, il continuait à se taire. Le commandant de bord, Michel Asseline, était inaccessible. Je me procurai toutefois son numéro de téléphone... Je l'appelle au cours du mois de juillet. Je ne pourrai rien dire. C'est lui qui parle pendant 45 minutes ! Pour me vanter les mérites de l'A 320 : *«C'est un très bon avion. Il doit voler. Il ne faut pas y toucher...»*. Deux fois je lui ai demandé : *«Mais toi, dans tout ça ?»* Réponse : *«Moi, ce n'est pas important, ce qui compte, c'est l'A 320 !»*. Alors qu'il était traîné dans la boue par les officiels et Airbus Industrie. En l'écoutant, je cherchais à comprendre. Et j'en arrivais à deux hypothèses. Ou bien il était manipulé, son orgueil excessif permettant une telle démarche, ou bien il y avait une «magouille», une entente, voire des accords secrets, entre les pouvoirs publics et lui. La responsabilité étant partagée entre l'avion et Asseline, peu importent les proportions, il pouvait y avoir un accord visant à blanchir l'avion dans un premier temps, puis à «relever» Asseline ensuite, une fois l'avenir commercial de l'A 320 assuré. Asseline confirmera dans son livre paru en octobre 1992 que je l'ai appelé en juillet 1988 et qu'il m'a *«éconduit»*.

Et les Gueulette ? Aucun signe de vie. Dominique et JFG ne se manifesteront pas au mois de juillet. Je savais qu'ils prenaient leurs vacances en août... On verra à la rentrée.

Quant à moi, mon métier me conduisait aux quatre coins du monde. Malgré ces voyages par dessus les océans et les continents je continuais à suivre l'affaire de près. Le dossier technique de l'accident de Habsheim s'étoffait. Il ne restait plus

qu'à attendre la publication du rapport préliminaire de la commission administrative d'enquête, annoncée pour la fin juillet. J'étais serein, bien qu'on m'ait prévenu que je devenais dangereux et qu'il avait été décidé de me faire taire. Il m'avait été précisé qu'on allait me faire passer pour «fou» et qu'on s'attaquerait à ma licence de pilote de ligne. J'avais effectivement constaté que certains cadres d'Air France, relayés par quelques pilotes inféodés à la direction, avaient déjà commencé à dire que *«Jacquet est traumatisé par l'accident, ça arrive toujours des choses comme ça après un tel événement»*. J'avais eu deux arrêts de travail récents en raison d'une anguillulose -cela figure dans mes dossiers médicaux- et, de cette maladie d'origine tropicale, bénigne, affectant le système digestif, «on» allait faire une maladie... psychiatrique !

J'aurai aussi durant cette période quelques contacts avec des journalistes. Des journalistes prudents, ce qui se comprend. Je savais qu'Air France et quelques dirigeants du SNPL avaient déjà déclaré à la presse que *«je n'allais pas bien de la tête»*. Intox qui va produire ses fruits...

Le rapport préliminaire est rendu public le vendredi 29 juillet par le ministre Michel Delebarre, successeur de Mermaz. J'en aurai connaissance le 30. Mais ce même jour, j'avais pu lire dans l'hebdomadaire **Le Point**, daté du lundi premier août mais mis en vente le samedi 30 juillet, que j'étais l'exemple du pilote traumatisé après un accident. Cela me confirmait que mes informateurs étaient bien renseignés et que les pouvoirs publics sortaient le grand jeu et essayaient de manipuler la presse.

Toutefois, le plus intéressant restait le rapport préliminaire.

Première constatation. Les annexes sont nombreuses : un plan de l'aérodrome de Habsheim, une carte régionale avec la trajectoire suivie par l'avion, une transcription des communications radio entre l'avion et l'aéroport de Bâle, une transcription

des échanges radio entre l'avion et l'aéroport de Habsheim, une transcription des conversations dans le poste de pilotage (vingt pages, tirées du CVR, l'enregistreur des sons). Cette transcription n'était pourtant pas définitive. Tous ces documents n'apportent rien sur le fonctionnement des systèmes de l'avion. Il manquait le principal, le dépouillement de l'enregistrement des paramètres de vol (DFDR).

Mais on trouvera dans le rapport quelques valeurs de paramètres, qui confirment, après analyses techniques, que les commandes de vol sont en cause.

Je préfère répondre dès maintenant à une question qui me sera souvent posée, après qu'il ait été évident que les enregistrements avaient été trafiqués : *« comment pouvez-vous soutenir qu'il y a eu falsification de ces enregistrements, et, dans le même temps, utiliser les dépouillements pour mettre en cause les commandes de vol ? »* La réponse est simple. Les tripatouillages sur les enregistrements ont été interrompus par la justice -le juge Sengelin- qui a fait saisir tout le matériel, avec difficulté il faut le rappeler. Les faussaires n'avaient pas terminé leur travail et l'anomalie des commandes de vol n'avait pu être totalement masquée. Un travail de falsification parfait est long et difficile, la plupart des paramètres étant liés entre eux.

Le 30 juillet 1988, nous ne disposions pas des éléments suffisants pour affirmer publiquement que les enregistreurs avaient été trafiqués. En revanche le dossier technique sur les commandes de vol était suffisant. Nous passerons un communiqué à **l'Agence France Presse**. Dominique Beaujourn de **l'AFP**, prendra toutes les précautions qui s'imposaient. Il prendra l'avis de pilotes d'A 320. Le dimanche soir, la dépêche AFP tombe, reprise par tous les quotidiens le lendemain (extraits) :

LA REPLIQUE DES PILOTES



Un syndicat de pilotes d'Air France, dissident du SNPL, le SPLAF, a mis en cause «l'inconsistance du rapport» dans un communiqué.

[...]

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 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.

[...]

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 radiosonde, 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»...

Mais, au cours de ce week-end, je ferai d'autres constatations. Encore plus étonnantes. J'étais suivi...

CHAPITRE 2

LE PAVILLON DES CANCEREUX

J'étais suivi. Et ce n'était pas une impression. Où que j'aille, à gauche, à droite, à l'**AFP** ou à la banque, il y avait toujours deux Dupont et Dupond pour m'emboîter le pas. Pas une filature discrète, non, une compagnie bien voyante, comme si on cherchait à m'impressionner. La manœuvre m'apparaissait cousue de fil blanc. La filature était trop grossière. Il était évident que son seul objet était de m'intimider, de me déstabiliser, de me rendre méfiant... A partir de là, on pouvait facilement m'attribuer un délire de persécution...

Le samedi 6 août, on m'avertit de la parution de deux nouveaux articles de presse. Le SPLAF a indiqué dans son communiqué à l'**AFP** que l'équipage avait été trahi par les commandes de vol, trahi par l'ordinateur, trahi par l'électronique. C'est ce que reprend le journal **L'Humanité**, sous le titre «*Les automatismes avaient programmé l'atterrissage*». Dans **Le**



Figaro du même jour figure cependant à la rubrique «Transports» une information qui, d'apparence plus anodine, s'avère toutefois plus instructive : *«Air France conteste la représentativité d'un syndicat»*.

De quel syndicat ? Le nôtre bien entendu ! L'article du **Figaro** signale qu'Air France a ainsi décidé de contester la représentativité du SPLAF devant le tribunal du 15^{ème} arrondissement. Se débarrasser du SPLAF, puis de Norbert Jacquet, voilà comment en un temps deux mouvements étouffer le scandale de Habshaim. Mais si, pour casser la légitimité du syndicat, un tribunal peut suffire, pour moi, il faut trouver autre chose. A-t-on déjà trouvé ? Les filatures dont je suis l'objet font-elles partie du plan ?

Ce même samedi 6 août, je suis au Canon des Gobelins, un café du 13^{ème} arrondissement. Je n'y suis pas entré parce que j'avais soif. Non, je suis entré pour clarifier les choses.

Cet après-midi, comme je remontais le boulevard des Gobelins, j'avais encore les deux ombres à mes basques. Alors je suis entré dans le premier café venu. Et lorsque, une fois installé à une table, j'ai tourné la tête, quelle n'a pas été ma surprise de voir au bar les deux Dupont et Dupond de service, qu'une irrépressible envie avait pris d'entrer prendre un demi ! Tout juste s'ils n'ont pas levé leur verre à ma santé quand je les ai dévisagés !

Trop, c'est trop ! Je suis descendu au sous-sol, j'ai demandé le téléphone et j'ai appelé la police.

Une demi-heure plus tard, celle-ci débarque au Canon des Gobelins. En force peut-être pas, mais en nombre assurément. Un panier à salade et une voiture banalisée, quatre policiers en uniforme et deux en civil. Je suis invité à prendre le panier à salade. Si je suis victime de manœuvres d'intimidation, que je vienne m'expliquer au commissariat.

Et les deux Dupond et Dupont dans tout cela ? Se sont-ils éclipsés quand la maréchaussée a débarqué ? Non pas. Ils ont préféré prendre un autre demi avec les deux flics en civil,

comme cela se fait entre collègues après une journée de travail bien remplie.

Au commissariat, j'ai été interrogé par le commissaire Bernard -je n'apprendrai son nom que bien plus tard- qui m'a dans un premier temps confié à l'inspecteur Isabelle Leroy, avec qui j'ai discuté assez longuement en attendant son retour. Au vu des articles de presse, cet inspecteur m'a déclaré qu'elle avait effectivement lu nos prises de position dans **Libération** du début de la semaine. Rien que de plus normal...

En revanche, l'attitude du commissaire me paraissait curieuse. J'avais d'emblée précisé que je risquais d'être victime d'un abus psychiatrique. Tel était le but de la filature voyante. Mais, préférant ne pas m'écouter plus longtemps, le commissaire est allé téléphoner dans un bureau voisin. Et quand il est revenu, il m'a déclaré que j'avais l'air fatigué. Il a ajouté qu'il pouvait me faire déposer par une voiture à l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière ! C'était énorme. Mais devant l'attitude du commissaire j'ai préféré ne pas discuter et j'ai adopté la politique du «profil bas». C'est comme cela que ce samedi 6 août je me suis retrouvé embarqué quasiment de force vers la Pitié-Salpêtrière. Sur la simple volonté du commissaire Didier Bernard.

Un an plus tard, je prendrai connaissance de la main courante relative à ces événements (main courante N° 2139, voir annexe 2) :

«Relatons que ce jour à l'heure figurant en tête du présent s'est présenté au Service un individu [identité, adresse]. L'intéressé a souhaité «informer les services de police des problèmes qu'il était susceptible de rencontrer à la suite de la création par lui d'un syndicat de pilotes de ligne d'Air France ayant dénoncé les malfaçons techniques des Airbus». L'intéressé a fait état de filatures éventuelles sur lui. Il a semblé rencontrer actuellement des problèmes psychologiques. Il a été conduit à l'hôpital de la Pitié par la sécurité publique (état ne nécessitant pas un envoi IPPP [l'infirmierie de la préfecture de police de

Paris]). *En raison de la profession du sus nommé, son employeur a été informé au 48 64 20 30».*

Non seulement le commissaire m'expédie à l'hôpital mais en plus il croit de son devoir d'informer mon employeur. En appelant le numéro de la direction des opérations aériennes qui ne figure dans aucun annuaire. Comment se l'est-il procuré ? Qui le lui a donné ? Savoir à qui il a téléphoné avant de m'expédier en psychiatrie apporterait une réponse...

On portera le jugement qu'on voudra sur mon choix de ne pas m'être opposé à mon transfert aux urgences psychiatriques. Compte tenu de l'attitude de la police, il me fallait à tout prix éviter de faire un scandale. J'aurais de toute façon été conduit en psychiatrie, avec le risque de voir ajouter une rébellion à la force publique. La police savait parfaitement à quoi s'en tenir avec la presse du jour que j'avais sur moi. Elle ne s'est pourtant pas gênée pour agir comme elle l'a fait.

Et me voilà donc chez les «fous». Bof... J'expliquerai tout cela au psychiatre de permanence, le docteur Fontaine, qui constatera ma bonne santé mentale, et la confirmera plus tard par écrit. Et puisque ces sympathiques policiers avaient eu la gentillesse de me conduire à l'hôpital, j'en profiterai pour voir le généraliste en raison de mes troubles intestinaux. Cet interne, le docteur Sourabie, me prescrira 6 jours d'arrêt de travail.

Je suis donc arrêté du 6 au 11 août, ce dont j'informe mon employeur le jour même, par téléphone. J'envoie normalement le certificat d'arrêt de travail, par la poste.

Dans les jours suivants, je suis averti par téléphone qu'Air France m'a programmé une visite médicale de reprise, le vendredi 12 août, devant son médecin du travail. Cette visite n'est pas réglementaire au regard du code du travail. J'apprendrai également que la direction d'Air France avait prévenu mon secteur de vol. Pas de courrier si je ne passais pas cette visite.

Là encore, plutôt que contester la légalité de cette visite, ce qui aurait permis à la direction de me faire passer pour un rebelle procédurier, je me rendrai chez le docteur Bellanger, médecin du travail. Visite classique. Auscultation générale, tension, réflexes, examen du nez, des oreilles, de la bouche... Puis le Dr Bellanger commence à être gêné et tendu. Il estime que je dois consulter un spécialiste. Il m'annonce qu'en attendant, je ne dois pas voler. Il me remet un certificat d'inaptitude au poste de travail et un bulletin de consultation chez le spécialiste. Je lui demande pour quelles raisons il me suspend de vol. Réponse : «*Parce que j'en ai le droit*». Nous en resterons là. Je n'avais même pas eu besoin de lire le bulletin de consultation pour savoir que j'étais convoqué chez le psychiatre d'Air France.

Je prends quelques renseignements auprès de vieux routiers de la compagnie. On me confirme que certains médecins sont dévoués corps et âme à la direction, au point d'être de simples exécutants, aux ordres. Il y a déjà eu des précédents. Des pilotes ont été discrètement «*évacués*» de la compagnie, avec la complicité active des syndicats, sous de faux motifs médicaux, en particulier psychiatriques.

Je prends également connaissance d'un tract du SNPL du 9 août, donc antérieur à ma visite médicale et à ma suspension de vol. Ce tract fait état de mon «*délire pathologique*». Après l'article du **Point**, cela commençait à faire beaucoup. A Air France, la rumeur est savamment distillée et alimentée. Dans les couloirs de la maison, l'épisode de la Pitié prend un tour vraiment délirant : j'aurais été ramassé par la police en train de haranguer la foule dans une gare parisienne et aurais été conduit en psychiatrie par le SAMU ! Et de faux bruits en vrais mensonges, la rumeur commence à peser... Elle va bientôt servir d'alibi à la machine administrative.

Mais ma bonne volonté à des limites. Je reprends rendez-vous avec le Dr Bellanger et je le revois le 19 août suivant. Je lui donne tous les éléments qui lui permettent de se faire une vraie

opinion : *«Vous voyez bien qu'il n'y a rien de psychiatrique dans tout cela et qu'on veut me faire passer pour fou parce que j'ai créé un syndicat qui dérange. Alors restons-en là. Ma suspension de vol ne repose sur rien. Elle ne se justifie pas. Vous devez la lever»*. Le Dr Bellanger maintiendra sa décision bien que je lui aie dit qu'il permettait ainsi à la direction de poursuivre sa campagne sur le mode psychiatrique. Il maintient que je dois voir le psychiatre. Je lui réponds qu'il est exclu de passer une visite chez un salarié d'Air France. Il me fait alors savoir qu'il m'indiquera ultérieurement le nom du spécialiste que je dois consulter.

Dans la semaine suivante je recevrai trois coups de téléphone anonymes. Des menaces de mort. A chaque fois j'ai répondu : *«Merci de me confirmer que nous avons raison et que vous paniquez»*. Les appels anonymes cesseront, au moins pour quelque temps.

Mon médecin personnel, le Dr Reuter, écrira au Dr Bellanger pour se faire communiquer le dossier de médecine du travail, ce qui est une obligation légale figurant dans le code du Travail. Le Dr Bellanger refusera. De mon côté, j'irai consulter un psychiatre, près de mon domicile, dans une annexe de l'hôpital psychiatrique Sainte-Anne. Le Dr Marcel, assisté d'une interne, ne me trouvera absolument rien. Le 23 août, je recevrai un télégramme du Dr Bellanger. Je suis convoqué le 26 août devant le Pr Loo, à l'hôpital psychiatrique Sainte-Anne.

Cela ne fut pas triste avec le Pr Loo ! La consultation a duré plus de trois heures. Petit à petit, Loo a essayé de me convaincre que je n'aurais pas dû créer un syndicat. Je n'aurais pas dû intervenir après l'accident de Habsheim. Cela créait des tensions chez moi, qui m'étaient préjudiciables. Je le laisse faire. En fait, je le laisse s'enfoncer. Je me contente de lui signaler que les psychiatres déjà consultés ne m'ont rien trouvé. Et je lui montre et démontre que tout cela n'est que de l'intox :

- *«J'ai tout de même pris deux papiers avec moi. **Le Point du***

*premier août, mis en vente le 30 juillet, et un tract du SNPL sur mon «**délire pathologique**». Vous voyez bien que tout cela ne tient pas debout et résulte de la volonté de certains de tenter de me faire passer pour fou.*

Sa réponse tombe comme un coup de massue :

- Mais, si c'est dans les journaux, c'est que c'est vrai !

J'en rajoute :

- Finalement, le seul problème, c'est que j'ai créé un syndicat dissident.

- [Le Pr Loo se dresse alors au dessus de son bureau, une main posée sur celui-ci, l'autre en l'air, index tendu, et sur un ton presque violent] Vous n'auriez pas dû !

- Ah bon, si je comprends bien, c'est comme en URSS : dissidence = psychiatrie».

Loo en retombera dans son fauteuil et mettra fin à la consultation. Et il sera bien obligé de reconnaître qu'il n'a pas décelé de trouble mental.

Il convenait toutefois de commencer à être prudent. En accord avec mon médecin, qui le lui confirmera par écrit, je demande au Pr Loo de ne pas communiquer, provisoirement, son avis au médecin du travail en raison du refus de ce dernier de communiquer le dossier à mon praticien.

Mon médecin avait également écrit au Dr Fontaine devant qui j'avais été conduit par la police. Le Dr Fontaine confirme par écrit qu'elle n'a pas décelé de trouble mental et qu'elle m'a envoyé en médecine générale pour mes troubles intestinaux :

«Mon Cher Confrère,

Je viens de recevoir votre lettre du 26.08.88 concernant M. Jacquet Norbert, né le 25.01.50. En effet je l'ai vu le 6.08.88 et j'ai estimé que son état ne relève pas de psychiatrie. C'est pourquoi je l'ai adressé à un collègue en Médecine.

Veillez etc.».

Le coup fourré commence à être vraiment flagrant. Le moment est venu de se rappeler au souvenir de mon ami JFG. Je sais que les époux Gueullette rentrent de congé fin août. Le mardi 30 août j'appelle JFG à l'Assemblée nationale. Mermaz est devenu président du groupe socialiste à l'Assemblée. JFG en est le secrétaire général. Je lui dis que j'aimerais bien le voir. Rendez-vous est pris pour le soir même, à l'Assemblée.

Ce soir-là, vers 18 heures 30, il n'y a pas grand monde dans les couloirs du Palais-Bourbon. Dans le silence feutré qui sied au lieu, mes propos ne trouvent aucun écho. Et pourtant j'y vais fort, JFG se fait dire ses quatre vérités : *«Je sais que l'administration va maintenant s'attaquer à ma licence. Et l'administration, ce sont les pouvoirs publics. Et les pouvoirs publics, dans cette affaire, c'est vous, c'est toi, c'est Mermaz, c'est Delebarre. Si vous laissez se poursuivre ces méthodes de basse police, vous serez complices des faussaires !»* JFG hoche la tête, comme un homme qui entendrait une vérité qu'il connaît déjà. Derrière son épaule se profile la porte entrouverte du bureau de Louis Mermaz. Un bureau vide. J'ai compris... Désormais, pour moi, derrière toutes les portes auxquelles je vais frapper, il n'y aura que le vide et le silence.

En revanche, l'administration, elle, ne me lâche pas. Quatre jours plus tard, le 3 septembre, je reçois une lettre du Dr Casano, médecin chef d'un centre d'examen médical du personnel navigant (CEMPN). C'est le centre d'Air France. Il existait à l'époque quatre centres de ce type. Deux à Paris, un à Bordeaux et un à Marseille. Ces centres agissent pour le compte de l'Etat. Tous les pilotes y passent, tous les six mois, leur visite médicale de renouvellement d'aptitude. Un Conseil médical de l'aéronautique civile, également à caractère administratif, coiffe ces quatre centres.

La lettre du Dr Casano, datée du 2 septembre, est une nouvelle provocation : *«Le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile nous demande de lui soumettre votre dossier. Nous vous remercions de bien vouloir prendre rendez-vous au Centre d'Examen Médical du Personnel Navigant en téléphonant au*

43.23.87.85. *Nous restons à votre disposition pour toute information complémentaire*». Et ce, alors que la validité médicale de ma licence expirait le 31 octobre et qu'une visite de renouvellement était déjà programmée pour le 6 octobre. Quelle urgence y avait-il ? J'informerai JFG par un bref appel téléphonique.

De mon côté, pour contrer ces médecins malgré eux, j'avais pris certaines dispositions. J'avais rendez-vous avec le Pr Allilaire le 6 septembre. Mon médecin personnel avait parallèlement obtenu une consultation devant le Pr Brion, de renommée internationale. Une sommité incontestable. Avant de m'adresser à ce professeur, mon médecin m'avait également fait examiner par le Dr Vion, psychiatre, qui bien évidemment ne décèlera aucun trouble mental. Comme le Pr Allilaire qui constate que... tout tourne rond : *«Je soussigné certifie avoir examiné sur sa demande et celle du Dr Reuter, Monsieur Jacquet Norbert, 38 ans, et n'avoir constaté aucun signe de trouble mental décelable ce jour. Certificat fait à la demande de l'intéressé et remis en main propre pour faire valoir ce que de droit»* (voir annexe 3).

Le 7 septembre, je réponds cependant au Dr Casano : *«J'ai bien reçu votre lettre du 2 septembre. Je souhaiterais en effet avoir des informations complémentaires. Vous remerciant, je vous prie etc.»*. En post-scriptum j'ajoute : *«Je suis surpris, à deux titres, de la demande du Conseil Médical de l'Aéronautique Civile, aussi, je vous adresse, par précaution, une copie de la présente par recommandé»*. Je tenais à ce que tout soit fait par écrit, avec des garanties.

Comme seule réponse, je recevrai une convocation pour le 16 septembre, sans explications. Prévenu seulement la veille, je ne pouvais lui donner suite, ce que j'écrivis au Dr Casano et au Conseil médical, en leur fournissant quelques informations et, surtout, pour preuve de bonne foi et de bonne santé mentale, je leur transmets également le certificat du Pr Allilaire. Une

nouvelle fois, comme seule réponse, je reçois une convocation pour le 22, sans un mot d'explication. Le 22 septembre, je vois ainsi le Dr Casano qui me déclare... inapte à être pilote de ligne. L'Etat me retire l'usage de ma licence. Le Dr Casano ne me fournit aucune précision. Il est «*obligé de me déclarer inapte pour raisons de sécurité*».

Par la suite, malgré mes demandes auprès d'Air France, du Dr Casano et du Conseil médical, je n'aurai aucune explication.

Le 4 octobre, je consulte le Pr Brion. Le célèbre professeur communique son avis, par lettre, à mon médecin. Cette lettre est reçue par le Dr Reuter le 21 octobre. Pas de trouble mental. Je lui «*parais tout à fait normal*». Le même jour, bien que restant officiellement dans l'ignorance des raisons de ces procédures, j'autorise, par lettre, le Pr Loo à communiquer son avis au médecin du travail. Il ne donnera pas suite. Le Pr Loo fait en effet le mort. Après deux relances, il m'informera, début décembre, qu'il a «*décidé de se désister comme possible référence de conseil*». Craignait-il de se prêter à un jeu dont la règle était moins l'objectivité que l'obstination à condamner un pilote ?

Entre-temps, Le 5 octobre, le Conseil médical confirme la décision d'inaptitude prise par le Dr Casano. Et j'apprends que ce Conseil est présidé par le médecin général Robert Auffret, l'un des sept membres de la commission d'enquête sur l'accident de Habsheim, dont je conteste les travaux ! Ben voyons... le curieux hasard et l'étrange coïncidence.

Après le forfait du Pr Loo et les doutes que mon arbitraire suspension laisse planer, l'administration décide d'abattre son dernier atout. Elle a compris qu'elle ne trouverait aucun spécialiste pour tremper dans cette psychiatrie soviétique à la petite semaine. Alors, comme dernier recours, elle s'adresse à la Grande Muette. Elle fait appel à l'... armée ! Le 24 octobre je reçois une énième convocation. Je dois me présenter dans un «*Centre Médical de Psychologie des Armées*» !

Les limites de l'acceptable étaient dépassées ! Je décidai de ne plus rien faire tant que je n'aurais pas d'explications. Et je les

informais que je déposais plainte pour subornation de témoin. En effet, j'apportais mon concours à la justice, à la demande du juge d'instruction. Un concours qui n'était guère apprécié par l'administration ! Il m'avait été déclaré à plusieurs reprises, devant témoins, que tant que je m'obstinerai dans cette recherche de la vérité, ma situation ne s'arrangerait pas... Une menace intolérable, un chantage inacceptable. Plainte pour subornation de témoin a donc été déposée le 15 novembre. La plupart des media ont rapporté cet événement. Au moins les choses étaient claires. Mais, pour toute réponse, j'ai reçu une nouvelle convocation... au Centre médical de psychologie des armées.

Tout cela ne semblait apparemment pas leur suffire. Le 2 décembre, l'Etat prend ainsi un curieux arrêté, signé du directeur général de l'aviation civile, par délégation du ministre, qui retire aux pilotes français la possibilité de contester les décisions d'inaptitude devant les juridictions administratives. Il aurait été nécessaire d'attaquer dans un premier temps cet arrêté pour excès de pouvoir, avant d'engager une procédure au fond. Quinze ans au minimum !

La plainte que j'avais déposée avait cependant entraîné quelques inquiétudes... Après être restée muette durant des mois, l'administration me fera enfin savoir, fin décembre, que mon inaptitude faisait suite à une lettre du 22 août de la direction d'Air France. Dans un premier temps, je n'en saurai malheureusement pas plus.

Air France refuse de me fournir des informations sur cette lettre. Elle oppose la même fin de non-recevoir à des questions écrites des délégués du personnel, se mettant une nouvelle fois dans l'illégalité.

C'est finalement à la mi-mars 1989, près de six mois après que l'on m'eut abusivement retiré ma licence, que je découvrirai enfin le pot aux roses. Le Conseil médical, si souvent relancé, se décide à me communiquer la copie de la lettre d'Air France du 22 août 1988, une lettre qui était pour moi comme un arrêt de mort. Une lettre de Henri Petit, directeur des opérations aérien-

nes d'Air France : *«Nous avons été alertés, le 6 août, par le Commissariat de police du 13ème arrondissement sur l'état psychique de ce pilote, qui a amené le commissaire à le faire conduire à l'Hôpital de la Salpêtrière. [Suit un rappel de mes arrêts de travail] Compte tenu de ces éléments, nous pensons nécessaire de vous saisir du cas de Monsieur Jacquet et vous demandons de statuer sur son aptitude à exercer ses fonctions de pilote».*

Voilà les raisons du silence de mes interlocuteurs. Voilà pourquoi les médecins ont agi comme ils l'ont fait ! Tous savaient que leurs décisions ne reposaient que sur du vent, un rapport de police, qu'il n'y avait rien de psychiatrique dans cette affaire et qu'ils s'accrochaient désespérément à l'avis médical d'un bien curieux commissaire de police, contredit le jour même, 6 août 1988, par le psychiatre devant lequel j'avais été conduit, le Dr Fontaine !

A ce moment, à la mi-mars 1989, je décide de prendre un temps de réflexion pour savoir si j'allais donner suite à la convocation au centre de psychologie militaire. Mais le 21 du même mois, une lettre de la direction d'Air France va mettre fin à mes interrogations : *«Etant amenés à envisager, compte tenu de votre situation, votre cessation de service à la Compagnie, nous vous prions de vous présenter pour un entretien préalable le 28 mars 1989 à 9 heures, Cité Air France, bureau 3041».*

Après la suspension, le licenciement !

J'appelle aussitôt l'ami Gueullette, JFG. J'étais resté en contact avec lui et Dominique. Il est difficile d'expliquer nos relations depuis août 1988. Tout le monde m'opposait le mur du silence. On voulait m'isoler psychologiquement. Il fallait cependant que des «amis» puissent savoir ce que ce fou de Jacquet pouvait bien manigancer tout seul dans son coin. C'était le rôle de JFG. Les Gueullette m'espionnaient sans vraiment que je sois dupe...

Cette relation, cette comédie jouée de part et d'autre, s'est traduite entre autre par un échange de correspondances. Dès la

mi-septembre 1988, j'avais adressé une note à JFG, après le retrait de ma licence. Je lui transmettais les documents relatifs à ma situation médicale : *«Si le fait d'être président d'un syndicat de pilotes vaut à l'intéressé le retrait de sa licence par les services du Ministre, cela devient grave»* [...] *«Tu constateras qu'il n'y a rien de psychiatrique dans cette affaire qui ne tient pas la route»*. Et, en conclusion : *«Merci de me retourner le dossier»*. Le 13 octobre, Dominique m'écrivit : *«Voilà enfin ton dossier. JF en a une copie. [...] Je t'embrasse»* (voir annexe 4). Une copie dont il n'avait sûrement guère besoin pour savoir où se situait la vérité...

Après avoir reçu la lettre m'annonçant mon futur licenciement, j'appelle donc JFG : *«Jean-François ? Bonjour. Là, vous poussez le bouchon un peu loin. Je vais être licencié»*. Réponse immédiate de JF : *«On ne parle plus de ton affaire, alors tu es licencié»*.

Réponse immédiate. Un couperet de guillotine. Pas une seule question. Pas une hésitation. Il était clair que mon interlocuteur était parfaitement informé. Il devait même s'attendre à mon appel. Je n'insistais pas. A quoi bon ?

Dans les mois précédents, j'avais entrepris des démarches, très discrètement, auprès d'amis socialistes, afin qu'ils s'informent sur le niveau de prise de décision. En effet, dans l'entourage de JFG on s'était contenté de me dire qu'on ne pouvait rien pour moi et qu'on *«subissait»* également cette affaire. J'aurai des réponses concordantes, fin février et début mars 1989. C'est aussi pour cela que j'avais souhaité prendre un peu de recul à ce moment. Les décisions étaient prises à l'Elysée. Mitterrand avait été informé. Il savait qu'il n'y avait rien à craindre de la part des syndicats. Le copilote de l'appareil accidenté acceptait de se taire en échange de la conservation de sa place à Air France et il était *«tenu»* par les psychiatres de la compagnie. Un modus vivendi avait été trouvé avec Asseline, qui était d'accord pour ne pas mettre en cause l'appareil, ce qu'il avait prouvé par son silence. Je restais le seul perturbateur. J'étais dangereux. Cette affaire pouvait présenter un risque

politique en raison de mes amitiés socialistes. La décision du chef de l'Etat fut claire et nette : *«il s'attaque à des marchés d'Etat, tant pis pour lui»*.

Le 28 mars 1989, je me rendais donc à Air France. C'est M. Arondel qui m'a reçu. Il était bien entendu incapable de m'exposer un motif de licenciement valable. Pour ma part, je me contentais d'un bref rappel des faits, éloquent mais désormais inutile... les dés pipés étaient jetés, mon sort réglé en haut lieu... Air France me licenciera. Sans indemnité, bien sûr.

Toutefois, dans les jours qui suivirent, cette affaire allait connaître un extraordinaire rebondissement. Fin mars, j'avais prévenu JFG que j'avais récupéré les preuves des traficotages des enregistrements. Le 4 avril, l'AFP diffuse une dépêche. Trou d'information dans les enregistrements, coups de ciseaux dans la bande... Le fou Jacquet n'avait jamais perdu la raison. Il avait tout simplement raison ! La presse s'en est alors donnée à cœur joie. Voici quelques extraits d'un article de **L'Alsace** du 5 avril 1989 :

**LE CRASH DE L'AIRBUS A 320 A HABSHEIM.
HUIT SECONDES MANQUENT SUR LA BANDE
MAGNETIQUE D'UNE BOITE 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 (CEP) de Brétigny-sur-Orge, dans l'Essonne, [...]

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 Centre d'essai en vol (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 heures du matin, moins de seize heures après le crash, et a été remis au cours de la même matinée à la DGAC.

On 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 dix secondes avant la fin de l'enregistrement (perte de synchronisation du message)...»**.

[...]

Pour Norbert Jacquet, ce **«trou d'information» «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 plein 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 document du CEV précise que la boîte noire, un enregistreur Fairchild, a été ouverte et sa bande magnétique **«coupée juste après le premier galet 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 Harmas, 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».

De son côté, le service de presse d'Air France a déclaré ne pas être en possession du document du CEV et a souligné que «le syndicat de M. Jacquet n'a aucune existence».

Voir aussi : 

Ceux qui pensaient avoir eu ma peau, en particulier les politiques -«on ne parle plus de ton affaire, alors tu es licencié»- sont tombés de haut.

La polémique s'amplifiera dans les semaines suivantes. Je déclarerai au journal télévisé de **TF1** que des faux ont été commis.

François Mitterrand, informé de ces nouveaux rebondissements, confirmera sa décision initiale : «*Il est hors de question de céder. L'Airbus doit rester hors de cause*». Et il enverra un ministre, Michel Delebarre, au combat. Ce dernier annonce au début juin 1989 qu'il dépose une plainte contre moi. Et contre Michel Asseline. Le motif : diffamation de son administration.

CHAPITRE 3

MICHEL ASSELINE, LES SYNDICATS

Ce triste 26 juin 1988, où le vol de démonstration de l'Airbus tourne au drame, c'est donc le pilote Michel Asseline qui se trouve aux commandes. Un personnage fort en gueule, haut en couleur. Commandant de bord à Air France depuis 1967, il a été nommé chef de la subdivision Airbus A 320 en décembre 1987. Pour ce vol de prestige, il apparaît donc comme le pilote idéal, l'homme de la situation. Une situation qui dès le soir de la catastrophe se retourne contre lui...

En blanchissant rapidement l'avion, Louis Mermaz jette bien évidemment Asseline en pâture à tous les nécrophages. Le pilote est coupable ! La presse se déchaîne contre lui. Il faut dire que son silence... On l'accusera même d'être un nazi. Face à cette attaque en règle, il reste étrangement muet. Malgré sa grande gueule... Il est vrai qu'il sait ne pas pouvoir compter sur l'aide et l'appui des syndicats. Plus individualiste que syndicaliste, il s'est beaucoup investi pour le pilotage à deux. Sa première nomina

tion de cadre pilote date ainsi du lancement du Boeing 737 en équipage à... deux pilotes. Pour Air France et son directeur des opérations Henri Petit, il est donc un homme de confiance... Ce qu'Asseline explique dans son livre *«Le Pilote est-il coupable ?»* : *«En prenant ces positions, je n'avais pour but que de défendre l'avenir d'Air France face à la concurrence internationale, qui ne manquerait pas de devenir féroce, à l'ouverture du grand marché européen de 1993»*. Des positions qui ne lui ont pas valu la même sympathie auprès des ingénieurs de vol, également appelés officiers mécaniciens navigants, les hommes condamnés par le pilotage à deux. Au soir de la catastrophe, certains ont regretté que *«cette charogne ne soit pas crevée»*.

En ce mois de juillet 1988, Michel Asseline est donc un homme seul, mais qui devait savoir pas mal de choses. C'est pourquoi je me permets de prendre contact avec lui. Sa réponse est connue : *«C'est un très bon avion. Il doit voler. Il ne faut pas y toucher»*.

En septembre, je persiste et signe, j'appelle un de ses avocats, Maître Denis Garreau. Même son de cloche : *«Avant tout, l'A 320 doit voler...»*. J'ose alors demander : *«Vous ne pensez pas que votre silence est dangereux face à la raison d'État ?»* Réponse : *«Non»*. Je n'aurai plus aucun contact avec Asseline jusqu'en décembre 1988. Il était aux Etats-Unis. Et je préférerais d'ailleurs ne pas en avoir : son comportement me laissait sceptique... Je me demandais si son silence n'avait pas donné lieu à quelques contreparties...

Début décembre, j'apprends cependant qu'il est rentré à Paris. C'est pour moi le moment de le relancer. Je mets un peu la pression, en lui faisant comprendre à demi-mots que je m'interroge sur son attitude. Je le rappelle quelques jours plus tard. Je lui dis que pour se taire comme il le fait, il doit avoir des assurances. Il sort alors de sa réserve. Il me dit que nous devons coopérer et qu'il me remettra des documents, discrètement, dans ma boîte aux lettres. Ce qu'il fera. Des documents peu intéressants...

Après une nouvelle escapade aux Etats-Unis, il revient en France en février 1989. Nous nous verrons alors pour la première fois. Il me remet d'autres documents. Cette fois plus intéressants. Des listings de paramètres issus de l'enregistreur du DFDR. Ce qui m'étonne alors, c'est la lecture et l'analyse qu'en tire Asseline... Une analyse erronée et tronquée... à côté de la plaque ! Et je sais de quoi je parle. Ces documents «exclusifs», je les avais déjà en ma possession. J'en avais tiré des conclusions bien plus pertinentes que celles avancées par Asseline.

Je prendrai le temps de bien contrôler mes analyses, avec le concours de pilotes d'A 320. Puis je remettrai l'enveloppe surprise à quelques journalistes, fin mars 1989. C'est ce dossier qui a servi de support à la dépêche AFP dont j'ai parlé précédemment, dépêche AFP qui a relancé la polémique.

Quelle a été l'attitude d'Asseline à ce moment ? Durant l'été 1988 -c'est moi qui avait donné son numéro de téléphone à l'AFP- il avait déclaré, au moment de l'intervention publique du SPLAF, qu'il voulait «*rester digne face aux attaques de la presse*». Il avait «*refusé de commenter le rapport préliminaire de la commission d'enquête*». Il se déclarait «*un pilote responsable et compétent*» et il avait «*confiance dans le ministre et dans la justice*». Et en ce mois d'avril 1989, malgré les révélations publiées dans la presse, il reste de marbre, comme en témoigne l'article de **L'Alsace** daté du 5 avril : «*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*».

Pas bavard Asseline. Surtout lorsque l'on apprend, à la lecture de son livre, paru en octobre 1992, qu'il disposait de tous les éléments techniques pour confirmer, et l'anomalie des commandes de vol, et les falsifications.

Interviewé par l'hebdomadaire **VSD**, voici sa déclaration sur l'aspect technique (**VSD** du 13 avril 1989) :

«Un pilote d'Air France qui vous soutient, Norbert Jacquet, affirme que certaines informations enregistrées par l'une des boîtes noires, celle qui mémorise les paramètres de vol, sont aberrantes et que de toute façon il existe un «blanc» dans l'enregistrement. Que les boîtes noires en question ont mystérieusement cessé de fonctionner au moment où l'avion a touché les arbres. Un choc peu violent qui n'aurait dû, en aucun cas, provoquer cette panne. Que pensez-vous de ces nouveaux éléments qui remettent en cause la validité d'une partie des investigations ?

- Norbert Jacquet ne fait que révéler des documents qui sont en possession de la commission d'enquête officielle, de la commission d'enquête d'Air France, des syndicats, des parties civiles et de moi-même. Ces pièces, établies par le CEV (Centre d'essai en vol de Brétigny), mettent effectivement en lumière le fait que pendant 1520 secondes au total les enregistreurs de vol tournent sans problème, mais que, quelques secondes avant le crash, les paramètres deviennent effectivement aberrants. Quelques secondes cruciales».

Eh oui... Je «ne fais que révéler des documents qui sont en possession»... de tout le monde, y compris Asseline, mais tout le monde garde le silence !

La polémique prendra de l'ampleur. Le directeur général de l'aviation civile envisage publiquement de me poursuivre en justice. Mais un procès engagé contre celui qu'on a présenté comme un fou halluciné, cela ne faisait pas très sérieux...

Le 2 mai 1989, je participe, sur **TF1**, à l'émission «Ciel, mon mardi», animée par Christophe Dechavanne. Cette émission a lieu en direct, ce qui évite toute suspicion de manipulation ou de censure. Je vais y faire un malheur ! Invitées à cette émission explosive, la direction d'Air France et la direction générale de l'aviation civile ont prudemment déclaré forfait. Claude Béchet, président de la commission d'enquête officielle a également décliné l'invitation. Courage, fuyons. Seuls présents sur le

plateau, Xavier Barral, vice-président national du SNPL et une famille de rescapés d'un accident d'avion. Barral a confirmé à l'antenne qu'il représentait également... la direction d'Air France, à la demande de cette dernière !

Au cours de l'émission, Xavier Barral n'a pu que me féliciter. L'exposé de ma situation médico-professionnelle ne souffrait aucune contestation. Et lorsque j'ai mis en cause la fiabilité de l'Airbus et mis en doute l'honnêteté des enquêteurs officiels, il n'a pu qu'approuver : *«Norbert a raison sur l'accident de Habsheim et sur l'A 320. Norbert a fouillé beaucoup de choses. Il a trouvé pas mal de choses intéressantes»*. Et il conclura sans sourciller que *«j'avais réussi beaucoup plus brillamment que nous, c'est sûr»* (le SNPL, en particulier).

Un festival de compliments qui s'explique. Juste avant de pénétrer sur le plateau, quelques dizaines de secondes avant le direct, j'avais dit à Barral que j'avais en poche tous les documents qui montraient que certains dirigeants de son syndicat n'étaient pas très clairs dans cette affaire. Sachant que j'avais de quoi prouver ce que j'avançais, il était forcément dans ses petits souliers. Tous les échos de cette émission furent unanimes. Ma prestation avait été de qualité. Et c'est un euphémisme.

A l'issue du conseil des ministres qui a suivi, le 10 mai, Michel Delebarre annonçait des mesures de sécurité dans le transport aérien. J'avais conclu l'émission 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»*.

Asseline était reparti aux Etats-Unis depuis la mi-avril. Toujours sans laisser d'adresse. Après l'émission de Christophe Dechavanne, j'ai appelé sa famille et son avocat, Me Denis Garreau. Je leur ai dit : *«Maintenant il doit parler. Sinon, il*

accepte sa responsabilité dans l'accident». Le message va être transmis et le coup va porter. En effet, quelques jours plus tard Asseline m'appelle des Etats-Unis. Je serai clair avec lui : *«J'ai parlé avec des journalistes. Ils ne comprennent pas ton attitude. Certains laissent clairement entendre qu'il y a une entente entre toi et les pouvoirs publics. Ces journalistes veulent te parler. Ils ne savent même pas où te joindre. Tout cela est en train de se retourner contre toi, alors que nous avons tout ce qu'il faut contre les faussaires*». Et Asseline, qui ne peut plus se défilier, me donne son numéro de téléphone aux Etats-Unis et m'autorise à le communiquer à quelques journalistes. Mais uniquement des journalistes alsaciens. Ce que je ferai.

Je commençais enfin à voir le bout du tunnel. L'affaire évoluait publiquement, elle faisait également des vagues dans la profession. Au SNPL l'évolution était nette. Ceux qui m'avaient enfoncé perdaient du terrain. Et ceux qui s'interrogeaient commençaient à comprendre et à agir.

Et fin mai, après onze mois de silence, Asseline passe à la vitesse supérieure. Il déclare à quelques journalistes que *«les bandes ont été trafiquées. C'est une forgerie [anglicisme qui signifie falsification] complète qui a eu lieu*». Sans ambiguïté, il met en cause Daniel Tenenbaum, directeur général de l'aviation civile, qu'il accuse d'avoir couvert les manipulations.

Mais j'entendais rester prudent. Les techniques de «récupération», je connais. Récupération : prendre la tête d'un mouvement qu'on ne maîtrise pas, gagner la confiance de ceux qui sont à l'origine de ce mouvement, puis organiser le virage à son profit. Ou le demi-tour. Aussi, je continuais à mettre la pression sur Asseline : *«Cela commence à être jouable. Les media suivent. La profession aussi. A nous d'enfoncer les faussaires, il ne faut plus lâcher*».

Cependant, ce que je craignais devait malheureusement arriver. Début juin 1989 le ministre Delebarre annonce qu'il dépose une plainte contre Michel Asseline et moi, pour diffamation de son administration. Les déclarations publiques d'Asseline

permettaient au ministre de ne pas poursuivre uniquement le «fou» que j'étais.

Et que fait alors Asseline ? Demi-tour. Tentant vainement de m'entraîner avec lui. Le 14 juin Asseline se rend à Mulhouse en vue d'être inculpé. En sortant du cabinet du juge d'instruction, Mme Marchioni, il déclare : *«A propos de mes précédentes déclarations, je tiens à préciser que j'ai rencontré le commandant Béchet, président de la commission d'enquête ministérielle. Il m'a apporté des assurances quant à l'intégrité des personnels de l'aviation civile chargés de cette enquête. Il a répondu à certaines questions que je me posais. Il reste des points à vérifier. Nous y travaillerons ensemble»*. Et voilà le demi-tour. Alors qu'à ce moment Asseline disposait déjà de tous les éléments sur les falsifications et l'anomalie de fonctionnement des commandes de vol¹. Il conclut ainsi son communiqué : *«La poursuite de l'instruction exige maintenant du calme et de la sérénité»*. En un mot comme en cent : Silence dans les rangs !

Je m'attendais à un coup tordu de la part d'Asseline et à la vérité je n'ai pas été surpris. J'ai eu immédiatement connaissance de ces déclarations. L'après-midi même, je passais un communiqué précisant que personnellement je maintenais mes accusations de falsification. J'appelais la famille d'Asseline pour lui faire part de mon mécontentement. Le soir, il me laissait un message sur mon répondeur. Je devais le laisser agir. Il s'occupait de tout. Maintenant, c'était lui le chef : *«I'm the leader !»*

La presse du lendemain reflétait bien ce virage. Par exemple **Libération** du 15 juin 1989 : *«Si les propos d'Asseline apparaissent comme un véritable recul par rapport à ce qu'il avait affirmé sur le truquage des bandes, Norbert Jacquet, pilote d'Air France récemment licencié, maintient, lui, ses affirmations»*.

Mais la manœuvre d'Asseline m'avait une nouvelle fois isolé dans mon combat. Les jours suivants, les journalistes avec qui j'étais en relation m'ont déclaré qu'Asseline étant revenu sur ses

¹ Livre de Michel ASSELINE, pages 167 et suivantes, 210 et suivantes, 229 et suivantes, 313 et 314, 333, 345 et 346, 434 et 435.

déclarations, il était difficile de me suivre sur ce terrain miné, d'autant plus qu'il y avait un procès en diffamation.

Ce demi-tour aura également un effet désastreux au sein de la profession. J'ai donc décidé de prendre mon mal en patience et de jouer le jeu avec Asseline. Je n'avais pas d'autre solution. Je n'avais plus aucun doute sur l'entente conclue entre les autorités et lui, d'autant plus que JFG me raccrochera au nez pour la première fois, me déclarant : *«Maintenant tu es tout seul»*. Et clac !

Par la suite, mes relations avec Asseline seront placées sous le signe de la prudence.

Durant le procès en diffamation intenté par Delebarre, je n'ai jamais compris son système de défense, dans la mesure où il ne s'est pas défendu. Il n'a par exemple jamais évoqué l'anomalie de fonctionnement des commandes de vol. Un sabotage complet de la part d'Asseline et de son avocat, Me Agron. Ils n'avanceront, timidement, que sous la pression. En fait, ils préféreraient calmer le jeu. Et à chaque fois je leur disais : *«Mais, ce n'est pas possible, je vais finir par croire qu'il y a des accords secrets pour que vous vous défendiez aussi mollement avec tout ce que nous avons !»*

Le livre de Michel Asseline est intitulé : *«Le pilote est-il coupable ?»*. La réponse est oui. Coupable de s'être prêté à un jeu où il n'a finalement été qu'un jouet. Dans les pages de son livre, il s'interroge sur les énigmes qui jalonnent l'enquête de Habsheim, mais il ne tient pas à y répondre : *«Pour le bien de l'aéronautique française, je ne souhaite pas donner la réponse à ces questions. Les différents enquêteurs chargés d'étudier la catastrophe de Habsheim, ont, jusqu'à aujourd'hui, failli à leur mission première, qui est la prévention des accidents. La commission d'enquête officielle n'a cherché qu'à mettre l'avion hors de cause. »*

Le bien de l'aéronautique française ? Asseline a-t-il été abusé par ceux-là même en qui il avait confiance ?

Récemment, le 26 juin 1994, lors du funeste anniversaire de la catastrophe de Habsheim, les avocats d'Asseline ont remis au juge d'instruction leurs commentaires et remarques sur le rapport final des experts judiciaires Belloti et Venet. Un mémoire intéressant. On peut lire que *«Le Commandant Petit savait très bien ce qu'il faisait en envoyant le Commandant Asseline à Habsheim. En cas de succès spectaculaire de cette présentation, il en tirerait tout le bénéfice au sein de la compagnie, améliorant son image personnelle. En cas d'échec, il se défausserait entièrement sur l'équipage et en particulier sur le Commandant Asseline»*.

Et dans la foulée Asseline amène une nouvelle pièce au dossier. Une analyse du CVR, la boîte noire qui enregistre les sons à l'intérieur du cockpit, analyse confiée au début 1994 à un expert indépendant, Marc Neubert. Ses conclusions sont édifiantes : *«La copie de l'enregistrement du CVR qui m'a été remise semble avoir fait l'objet d'au moins deux coupures. [...] Sur ce même enregistrement, l'annonce «c'est bon» terminant l'enregistrement ne provient d'aucun des deux membres de l'équipage de l'Airbus accidenté»*.

Pourquoi Asseline a-t-il attendu six ans pour produire ce rapport accablant ? Parce que selon lui il n'aurait pu récupérer la bande qu'au début de l'année. Et il dénonce la dimension politique de l'affaire : *«Mermaz a été le premier à blanchir l'avion. Delebarre et Quilès lui ont emboîté le pas. Et il aura fallu attendre le retour de la droite pour que Henri Petit soit mis en examen !»*

Henri Petit, proche de la famille Fabius, dont le frère était un conseiller de Rocard... Henri Petit, à l'époque directeur des opérations aériennes à Air France, aujourd'hui dans un placard doré, toujours directeur à Air France...

Dans le rapport qu'ils ont remis au juge Guichard, les avocats d'Asseline reviennent également sur... les commandes de vol : *«Le problème ne provient pas d'une déféctuosité de ce système mais de sa conception même»*. Ce que je dénonce depuis juillet 1988 ! Une conception abracadabrante des commandes de vol.

Qu'Asseline change aujourd'hui son fusil d'épaule et vienne combattre à mes côtés, cela me fait plaisir, mais cela m'étonne... Il faudra qu'il m'explique pourquoi il a tergiversé durant six ans. Certaines rumeurs laissaient entendre qu'il avait négocié son silence... au prix fort ! Lui-même a reconnu dans son livre qu'il y avait eu des tractations, tractations qui n'avaient pas abouti. Une qualification sur Boeing 747 ne lui suffisait pas. J'espère que ce n'est pas dans l'attente d'un chèque qui ne serait jamais venu qu'il a laissé traîner les choses pendant six ans !

Les syndicats

Le conseil Air France du SNPL, le 6 juillet 1988, onze jours après l'accident, fut fort instructif. Alors que ce conseil s'achève habituellement vers 13 heures, 14 heures au plus tard, le président de la section Air France, Christian Roger, et quelques membres de son bureau, en particulier Jean-Yves Boiffier président de séance, feront traîner les débats. A ceux qui veulent évoquer l'accident, qui n'est pas prévu au programme, il est répondu que l'ordre du jour doit être respecté et que ce dossier sera abordé après épuisement des sujets prévus. Vers 15 heures, trois membres du conseil ont proposé un vote pour une modification de l'ordre du jour afin d'en venir à l'accident. Querelles, conflits, consultation des statuts, on tourne autour du pot...

Le sujet ne sera abordé qu'à 18 heures 15. Les débats seront significatifs, au point qu'un membre du conseil, Jean-Jacques Schowing, lancera à trois reprises à Christian Roger : «*Mais qu'est ce que tu caches ?!*» Finalement ce dernier s'est levé et a déclaré qu'il était fatigué, qu'il avait sa visite médicale de renouvellement de licence le lendemain matin et il a quitté la salle. Le président de séance a immédiatement tenté de mettre fin au conseil sous le prétexte que les débats manquaient de sérénité. Ces débats se poursuivront durant quelques minutes supplémentaires et l'affaire en restera là. Le tout aura duré moins de vingt minutes. Alors que des discussions sur des points secondaires, voire totalement anecdotiques, peuvent durer des

heures... Le SPLAF fera un compte rendu détaillé de ce conseil dans un tract du 11 juillet.

Et comme si tout cela ne suffisait pas, Christian Roger, président de la section Air France du SNPL, va engager un procès en diffamation contre moi, en septembre 1988. Pas au pénal, au civil, devant le tribunal d'instance du 6ème arrondissement. Il faut avouer que j'avais fini par dénoncer sèchement sa politique de collusion dans un tract du SPLAF. La procédure durera trois mois. Elle s'est retournée contre son initiateur.

Les débats devant le tribunal ont été «chauds». J'y déclarais, et cela figure dans la procédure, qu'*«il ne me manquait que le chèque d'Airbus Industrie pour comprendre l'attitude de Christian Roger»*. Plus tard, ayant compris que mon dossier était solide et que je l'exploitais avec efficacité, sans avocat, ce qui est permis devant les tribunaux d'instance, Christian Roger s'est tout simplement désisté de sa demande. Il a motivé par écrit ce désistement par le fait que j'étais *«déséquilibré»* et *«irresponsable»* et qu'*«il ne lui apparaissait pas nécessaire de tirer sur une ambulance»*. Un mauvais prétexte pour battre en retraite... Je me suis bien entendu opposé à ce désistement, au risque de déplaire au tribunal. Christian Roger a finalement été débouté de toutes ses demandes et il a été condamné aux dépens. Il n'a pas fait appel. La leçon en première instance avait été suffisante. Le président du tribunal, au moment de mettre l'affaire en délibéré, a demandé à l'avocat de Roger de lui confirmer que ce dernier était bien pilote et non directeur d'Air France ! Eclat de rires général dans le prétoire.

Quelques mois plus tard, Jean Pierson, administrateur-gérant d'Airbus Industrie -en fait le patron d'Airbus Industrie- a cru bon d'interroger l'opinion publique, se demandant si certains pilotes français n'étaient pas payés par des concurrents américains, ce qui aurait expliqué leur méfiance à l'égard de l'A 320. Tiens, tiens... on pense à l'arroseur arrosé... De tels propos laissent à penser en effet qu'Airbus a recours à de telles pratiques. Quand je dis qu'il ne me manque que le chèque d'Airbus pour comprendre l'attitude de certains dirigeants du SNPL !

En 1988 et 1989, alors que je disais tout haut ce que beaucoup pensaient tout bas, ces mêmes dirigeants ont tenté par tous les moyens d'étouffer l'affaire, même si, au sein de la profession, et en raison de la contestation de cette politique lors des conseils syndicaux mensuels, il leur fallait donner le change et faire semblant de défendre la profession pour garder une crédibilité que les événements effilochaient chaque jour un peu plus.

Dans de nombreux tracts et à chaque livraison de son mensuel d'information **La Ligne**, le SNPL conduira une politique d'intoxication et de manipulation de la profession, entretenant systématiquement les fausses rumeurs se rapportant à mes prétendus troubles mentaux. J'avais pourtant remis au syndicat l'attestation du Pr Allilaire, une preuve irréfutable de ma bonne santé mentale. Mais le président national du SNPL, Alain Duclos, n'a jamais jugé bon de m'accorder le moindre droit de réponse. Dans sa grande bonté, il m'en a toutefois précisé les raisons, dans une lettre du 14 décembre 1988. Par la polémique que j'entretenais, je *«ternissais l'image du syndicalisme»* ! Mais la vérité est plus simple et Alain Duclos ne me cachera pas les raisons de son attitude. L'administration lui avait retiré sa licence de pilote pour motif médical, il lui fallait la récupérer, à tout prix... Il me l'a d'ailleurs avoué, quelques jours après m'avoir adressé la lettre que je viens d'évoquer : *«Habsheim, je m'en moque. Ce qui m'intéresse c'est de récupérer ma licence»*. Je lui ai alors rétorqué : *«Tu veux dire qu'il y a un échange. Tu lâches Habsheim et on te rend ta licence ?»* Réponse surprenante bien qu'évidente : *«Tu as tout compris»*.

Toutefois, ces polémiques ne sont pas restées stériles. Elles ont permis de faire un peu de ménage au sein du SNPL, pour le moins au sein de la section Air France. Cela a été long, mais petit à petit, les «taupes» de la direction ont été démasquées et écartées des instances dirigeantes.

Mais on en trouve encore. J'aurai l'occasion d'en reparler.

CHAPITRE 4

LES POLITIQUES

Cette affaire était devenue absurde, ridicule, caricaturale. Ceux-là mêmes qui l'avaient montée en épingle se piquaient à leur propre jeu. Même dans les pays où l'usage de la psychiatrie d'Etat relève de la routine quotidienne, on n'avait jamais vu un ministre engager un procès contre celui qu'on voulait faire passer pour fou. Voyant que mes adversaires étaient pris dans le piège de leurs contradictions, j'étais d'autant plus déterminé à ne pas céder. Je savais que les décisions étaient prises à l'Elysée, mais, par principe, je ne voulais pas en faire une affaire politique. Toutefois, la coupe était pleine. Et que Michel Delebarre soit allé jusqu'au procès, sur ordre tombé de haut, de très haut, me décida à ne pas me contenter de mettre en cause de simples «fusibles», par essence sacrifiés.

Durant l'été 1989, j'écrivais ainsi au Premier ministre et au président de la République. Des lettres courtes, simples et neutres. Quelques faits, quelques pierres dans le jardin du gouvernement. Je signalais principalement que le ministre des

Transports avait engagé un procès contre moi. Pour appuyer ma démarche, je joignais une vingtaine d'extraits de presse où j'étais cité, notamment ceux faisant état de la plainte de Delebarre.

En septembre, n'ayant pas obtenu la moindre réponse, j'envoie des lettres de relance. Le 14, je me décide finalement à écrire aussi au ministre des Transports. C'était la première lettre. J'y précisais qu'on avait institutionnalisé l'usage de la psychiatrie à des fins répressives dans l'aéronautique française. J'ajoutais : *«Je suis convaincu que ces pratiques, qui sont l'aboutissement de plusieurs années de comportements agressifs à l'égard des pilotes, comportements qui trouvent leur fondement dans la jalousie, et même la haine pour certains, et non dans la recherche d'une bonne gestion, sont un facteur d'insécurité du transport aérien français»*. Je précisais, dans ce courrier adressé en recommandé, que, la veille de l'accident de Habsheim, j'avais déclaré à Jean-François Gueullette, collaborateur de Louis Mermaz, qu'on allait avoir des accidents en France, en particulier avec l'A 320, en rappelant que l'accident de Habsheim avait tragiquement confirmé le bien fondé de ces propos.

En écrivant cette lettre, je pensais à la compagnie UTA. René Lapautre, son directeur général, avait déjà eu l'occasion de s'illustrer à Air Inter (la grève «jus d'orange» qui avait ridiculisé la direction, c'était lui). En arrivant à UTA, il avait déclaré la guerre à tous les navigants. Résultat des courses : au cours de l'année suivante, cette compagnie a connu un total de 64 jours de grève de la part de ses pilotes.

Terrible coup du sort, le mardi 19 septembre, cinq jours après l'envoi de cette lettre où je mettais implicitement en cause la direction d'UTA, un DC 10 de cette compagnie explose en vol au dessus du Niger. Une bombe. 170 morts. J'y laisse également un ami, Jean-Pierre Hennequin, avec qui j'avais dîné peu de temps auparavant, chez Yves Stephan. Un bon copain de promotion. Et également un ami de Dominique Ruffieux-Gueullette, soit dit en passant. Et bien figurez-vous, aussi

incroyable que cela puisse paraître, qu'on va me soupçonner d'être l'auteur de cet attentat ! Et ce n'est pas une blague... J'avais en effet adressé à JFG la copie de la lettre dont je viens de faire état. Le jeudi 21 au matin, je l'appelle tôt à son domicile. Il était bredouillant «*Mais..., Norbert..., c'est toi qui a mis la bombe dans l'avion ?*»

Quelques jours après ce lamentable épisode, le 22 septembre, l'Elysée daigne enfin donner suite à mes lettres. Mais «donner suite» est une expression inadaptée en l'occurrence : ce que j'y expose n'est pas son problème. Réponse expéditive signée par un conseiller du président, Didier Oury.

Le 25, comme il en faut plus pour me décourager, j'écris à nouveau au ministre des Transports

«Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous rappeler les termes de ma lettre du 14 septembre, en particulier le troisième paragraphe de la page deux.

Monsieur Lapautre était, bien entendu, un des premiers visés par ma remarque sur la jalousie et la haine.

Il est certain qu'à la Direction d'UTA on se préoccupait beaucoup plus d'entretenir un conflit totalement irrationnel avec les navigants techniques que de se souvenir qu'il y a quelques années une bombe avait déjà explosé à N'Djamena dans un avion de la compagnie, sur la même ligne, au sol heureusement.

Plus généralement, il est navrant de constater que certaines directions de compagnies et, surtout, les pouvoirs publics dépensent leur énergie dans de vaines querelles (et mon affaire en est une illustration qui frise la caricature) pendant qu'on continue à accumuler les morts.

Je vous prie etc.».

Et je transmettrai tout cela à Matignon et à l'Elysée.

Il serait un peu fastidieux de reprendre par le détail la teneur des lettres échangées avec l'exécutif. Surtout que le ministre des Transports et Matignon ne m'ont jamais répondu. Quant aux réponses de Didier Oury, à l'Élysée, elles ont toujours entonné le même refrain. Il n'appartient pas à la présidence de la République d'intervenir, ni de juger au fond.

En fait, je ne me faisais aucune illusion sur l'attitude de l'exécutif. Il m'avait été confirmé que Mitterrand maintenait sa position. Mais je tenais à mettre les politiques devant leurs responsabilités. Je n'ose pas écrire devant leur conscience.

Le premier février 1990, j'étais victime d'une nouvelle tentative à caractère psychiatrique de la part de la police. L'opération avait été préparée de longue date. Le commissaire Bernard -celui qui m'avait conduit en psychiatrie le 6 août 1988 et avait prévenu Air France de mes «troubles psychiques»- avait établi un nouveau rapport sur ma petite personne, décidément très intéressante... Tout cela parce que je lui avais demandé par écrit ce qui avait réellement motivé, en août 1988, son rapport d'expert en psychiatrie.

Dans ce nouveau rapport, daté du 3 juillet 1989, le commissaire Bernard met à nouveau en cause ma santé mentale. Et il en adresse une copie «*au Directeur de la Police Judiciaire*» [!] et également «*au commissariat du quartier Odéon* [celui dont dépend mon domicile] *pour information et saisine éventuelle de la Direction de la Prévention et de la Protection Civile*». Les socialistes n'ont vraiment pas peur du ridicule. Un ministre me fait un procès et, dans le même temps, la basse police tente, par tous les moyens, de me faire passer pour fou.

Le premier février 1990, donc, en raison de ma situation financière devenue précaire -deux ans que j'étais sans travail !- mes meubles sont saisis et enlevés à la demande d'un créancier. Le commissaire du quartier Odéon surveille l'opération. Il s'agit du commissaire Bodineau. Ce dernier me provoque de façon surprenante et grossière. Mais je savais parfaitement ce qui

aiguissait son sens de la provocation : j'étais déjà en possession du rapport que lui avait transmis son collègue Bernard ! Je me suis abstenu d'entrer dans son jeu. Un brin dépité le commissaire Bodineau...

Toutefois, alors que j'étais en communication téléphonique pendant l'enlèvement de mes meubles, il interviendra à plusieurs reprises. A un moment, je lui dis : « *Vous n'allez pas faire un sac de nœuds pour une simple saisie. Contentez-vous de surveiller le bon déroulement de l'enlèvement et laissez-moi tranquille* ». Le commissaire prétend alors que je l'ai traité de « *tête de nœuds* » et que je l'ai injurié. Il déclare très officiellement que je suis en état d'arrestation. Les bracelets aux mains, les mains dans le dos. Il appelle une voiture pour me faire conduire au commissariat. Je lui demande de bien fermer la porte lorsqu'il en aura fini avec l'enlèvement et je lui désigne de la tête, forcément j'avais les mains dans le dos, les clés posées sur un meuble.

Dans les locaux de la Police, il n'a pas été question de psychiatrie. J'avais pris la précaution, en attendant le retour du commissaire, resté à mon domicile, de rendre impossible une opération psychiatrique. Les policiers sont, dans leur grande majorité, des gens honnêtes, qui œuvrent pour le bien public. Et j'avais pu me rendre compte que Bodineau n'était pas très aimé dans son commissariat. Après son retour, ce commissaire transmettra le dossier au parquet pour outrage à agent de la force publique.

Mais je n'étais pas au bout de mes surprises. En rentrant chez moi, quelques heures plus tard, je trouvais la porte ouverte. Elle n'avait pas été forcée. Les lieux avaient été fouillés et des documents avaient disparu.

Pour ce qui est des prétendus outrages, je serai finalement relaxé par la Cour d'appel de Paris. Dans la procédure qui a conduit à ma relaxe figurent les documents relatifs au cambriolage organisé avec la complicité du commissaire Bodineau.

Ces événements font suite à d'autres, intervenus quelques mois auparavant. J'avais mes habitudes au café «*Le Luxembourg*». J'allais y prendre un café au bar, ou manger un sandwich. Le patron et sa famille sont sympathiques. Le fils est pilote privé, nous avons de quoi parler. Vers la fin octobre 1989, je suis abordé par un nouvel habitué. Je l'avais vu plusieurs fois au bar, au cours des semaines précédentes. Sous un prétexte quelconque. Il me raconte un peu sa vie. Nous avons pris l'habitude d'échanger quelques mots. Il me demande ce que je fais. Je serais très évasif, sans pour autant cacher ma situation que je lui résume en trois phrases, parlant d'*«un accident d'avion»*, sans plus. Lui, il me dit être journaliste et travailler en relation avec **FR 3**, devenue depuis **France 3**. Il ajoute que mon histoire l'intéresse. Mais quelque chose ne passait pas, quelque chose clochait. J'étais intrigué.

Il finit par me demander quelques documents. Comme au poker, je décide de payer pour voir. J'accepte de lui donner quelques extraits de presse, avec quelques documents pouvant l'amener sur des pistes très intéressantes. Je lui laisse également mon numéro de téléphone. Je le revois une ou deux fois. Il me dit suivre ce dossier. Mais au début du mois de décembre, soudain, le journaliste joue les filles de l'air, il disparaît de la circulation.

Jusqu'au 24 décembre. Après quelques achats pour le réveillon que je dois passer chez des amis, je rentre chez moi vers 20 heures. Déjà, plus personne dans les rues. Quelques minutes plus tard, appel téléphonique du «journaliste». Il est dans une cabine à côté de chez moi. Il me joue Boudu sauvé des eaux. Il vient de perdre son portefeuille dans un taxi. Est-ce que je peux lui prêter de l'argent ? Il a tout perdu, portefeuille, papiers, carte bleue... Un mauvais coup du Père Noël.

Il me dit qu'il est très pressé. Me demande où j'habite et le numéro du code d'entrée pour passer chez moi tout de suite. Prudence. Je commence par lui dire que je suis dans mon bain. Il insiste. Il veut absolument passer chez moi.

Tout cela n'a peut-être rien à voir avec mes affaires. Mais le

travail d'approche, depuis octobre, sentait le professionnel, non pas de la presse, mais de l'information spécialisée, genre renseignements généraux. J'avais été informé que des gens bien intentionnés avaient proposé au Premier ministre, Michel Rocard, de m'éliminer. Ce qui avait été catégoriquement rejeté. Il faut dire que j'avais pris certaines précautions, dont j'avais informé JFG, dans le cas où il m'arriverait malheur. Et cette affaire était trop publique. Me supprimer aurait constitué une erreur. Je n'étais donc pas inquiet, ce soir de réveillon, mais plutôt curieux.

J'aurais pu envoyer promener gentiment l'importun. Mais j'ai préféré en savoir plus. Et j'ai l'habitude de crever les abcès quand ils sont mûrs. Ce que je n'écartais pas, c'était une manœuvre pour m'amener à appeler la police. Donc le commissariat de mon quartier. Celui du «célèbre» commissaire Bodineau, qui allait, un mois plus tard, s'illustrer dans l'épisode de la saisie de mon mobilier.

Je déclare alors à mon «journaliste», qui insistait lourdement, que j'irai dans quelques minutes, après mon bain, le rejoindre dans la rue. Rue Monsieur le Prince, «*un peu en dessous du café Le Luxembourg*». Quelques minutes plus tard, je trouve mon inconnu devant la porte. Je lui dis que tout cela me surprend beaucoup. Je lui pose quelques questions. Il me montre un carton dans sa main et le remet immédiatement en poche «*vous voyez bien que je suis journaliste*». En fait je n'ai rien vu. Et il me montrait cette carte alors qu'il était censé avoir perdu son portefeuille, qui contenait argent, cartes, papiers... sauf apparemment sa vraie fausse carte de presse. Je préférerais ne pas trop insister. La rue était déserte. Je lui ai donné une cinquantaine de Francs. Il est parti. Je ne l'ai plus jamais revu. Mon histoire avait apparemment fini de l'intéresser.

Alors ? Série de coïncidences ? «Tapeur» professionnel ? Mais alors, quelle rentabilité ! Plus de deux mois de travail d'approche -avec le prix des consommations au café-, pour espérer obtenir, dans le meilleur des cas, 100 ou 200 Francs.

Ce correspondant de **France 3** n'était-il pas tout simplement un «honorabile correspondant» dont la mission était de me faire

imaginer brutalement que j'allais être agressé pour m'amener à appeler la police et m'attribuer un délire de persécution, avec l'aide du commissaire Bodineau prévenu par le rapport de son collègue Bernard ?

En attendant Airbus continuait à tuer.

Le 14 février 1990, un Airbus A 320 d'Indian Airlines s'écrase à Bangalore. 92 morts. Très beau temps. Pas de vent. Pas de trafic. Comme à Habsheim. Et le copilote, qui était aux commandes, avait le manche en butée. Et les manettes de gaz à fond depuis six secondes. Ses dernières paroles ont été pour dire au commandant que l'avion ne répondait plus.

Les autorités indiennes suspendront les vols d'A 320 durant plus de huit mois. A leur remise en ligne, le ministre indien des Transports déclarera que les avions ont été modifiés.

Cet accident a toutefois donné l'occasion à Xavier Barral, vice-président national du SNPL, de se distinguer. Lors d'une interview télévisée, il a mis l'avion hors de cause en déclarant que confier un A 320 à un pilote indien revenait à donner une Rolls à un chamelier. Pauvre Barral.

Du côté des politiques, toujours le grand silence, alors que mes moyens matériels pour vivre et me défendre commençaient à être très réduits. Seul Didier Oury, le conseiller de Mitterrand, continuait à me répondre : ces dossiers *«ne sont pas de la compétence du Secrétariat Général de la Présidence de la République»* (lettre du 17 juillet 1990).

Mais, signe qui ne trompe pas, lors du conseil des ministres du 25 juillet 1990, le directeur général de l'aviation civile, Daniel Tenenbaum, est remplacé par Pierre Gourgeon, conseiller de Delebarre. Comme par hasard, le lendemain, Matignon me répond pour la première fois. Ils ont fini par trouver un stylo. Un an après ma première lettre. C'est Yves Colmou, chef de cabinet du Premier ministre, qui m'écrit : *«Par courriers successifs, le dernier en date du 11 juillet 1990, vous avez appelé»* etc. La formulation tend à montrer que mes précédentes lettres avaient

été lues et que le chef de cabinet du Premier ministre connaissait leur existence. Bien sûr, on me répond qu'en raison des procédures judiciaires en cours, il n'appartient pas à Matignon de se prononcer. Airbus, ce n'est pas le problème du gouvernement. Les accidents et les morts, ce n'est pas le problème de l'exécutif. Et qu'un ministre fasse un procès en diffamation à un fou, bientôt un clochard, parce que telle est la volonté des pouvoirs publics, cela n'intéresse absolument pas les chantres des droits de l'homme.

Le 18 octobre 1990, un reportage de **France 2** (à l'époque **Antenne 2**), diffusé dans le cadre de l'émission «*Envoyé Spécial*», fait grand bruit, l'effet d'une bombe. Il serait long d'en exposer le contenu. Je me contente de reproduire quelques extraits d'un article du quotidien **Le Parisien** du même jour :

«**AIRBUS A 320, CONTRE-ENQUETE A REBONDISSEMENTS.**

[...]

«*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, 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 Sengelien (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 le

chômage. Ses meubles ont été vendus. Cet homme ne savait que voler. Pire il a fait l'objet de mesures d'intimidation. Avec l'aide d'un commissaire venu de la DST, on a essayé de le faire passer pour fou. Un document confidentiel, produit à l'antenne, l'établit formellement.

[...]

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».

Le lendemain de cette émission, le ministre Delebarre se fend d'un communiqué tonitruant. Je croyais pourtant que ces affaires n'intéressaient pas le gouvernement ! Un demi-tour dont voici les grandes lignes : *«Un large écho a été donné à un ensemble de ragots et d'énonciations calomnieuses colportés depuis deux ans au mépris de tout examen sérieux des faits et de données techniques indiscutables. [...] Dans l'émission de télévision évoquée plus haut, ont été notamment reprises de vieilles calomnies sur la manière dont les enregistrements des boîtes noires de l'appareil accidenté ont été décryptés et restitués. [...] Laisser entendre que, pour sauvegarder des intérêts commerciaux, des fonctionnaires n'ayant aucun lien avec les entreprises fabricantes de l'appareil et de ses moteurs aient pu truquer, couper ou falsifier des boîtes noires, après un accident ayant fait trois morts, couvrir ainsi d'éventuels défauts de construction et donc mettre en danger la vie des centaines de milliers de passagers appelés à voler sur A 320, est ignominieux. [...] Campagne de calomnies orchestrée de longue date, pour des motifs évidents, par quelques individus»...*

Mais pas un mot sur mon affaire psychiatrique, pourtant largement évoquée dans l'émission. Il est vrai que cette affaire, par son aspect caricatural, est claire et limpide et qu'il aurait été pour le moins dangereux, pour Delebarre, de s'aventurer sur ce terrain.

Je transmettrai à Matignon et à l'Élysée quelques extraits de presse sur cette émission, ainsi que le communiqué de Delebarre. En leur rappelant que l'exécutif ne pouvait plus prétendre ignorer ces affaires, économiquement importantes, alors que, de plus, un ministre y participait activement et que tout cela était public.

Au SNPL, les effets du demi-tour d'Asseline du printemps 1989 s'étaient totalement estompés. La balance commençait à pencher à nouveau en ma faveur.

En novembre 1990, le SNPL publiera une étude technique sur Habsheim. Claire, complète et précise. Intitulée «*L'Affaire*», elle sera traduite en anglais et diffusée à l'étranger (médias et compagnies aériennes). Cette étude récapitule tous les faits disponibles qui permettaient de conclure aux mensonges de l'enquête publique et aux falsifications. Quelques jours avant sa publication, le SNPL était invité à Airbus Industrie, à Toulouse, pour un débat technique. Je faisais partie de cette délégation. Messieurs Benoist et Destarac tentèrent en vain de contester nos arguments. Non seulement ils n'y parvinrent pas, mais, de plus, ils nous ouvrirent des pistes nouvelles.

De nombreux media étrangers se sont fait l'écho de «*L'Affaire*». Parallèlement, Airbus Industrie, qui jusqu'à cette période, n'était pas avare de déclarations, souvent d'une grande finesse à l'égard des pilotes -en gros, des idiots- décidera de ne plus contester publiquement. Dans une lettre du 27 novembre 1990, Jean Pierson, patron du consortium européen, refusera de répondre par écrit à ce document. Il précise qu'Airbus a décidé de se constituer partie civile pour «*apporter au Juge d'instruction toutes clarifications relatives aux conditions de l'accident de Habsheim, dans le cadre de la procédure judiciaire*». Il ajoute que «*ces éléments seront alors protégés par le secret de l'instruction*». Et encore : «*Dans la mesure où le SNPL est déjà partie civile, vous aurez donc accès à ces éléments mais dans le cadre de la confidentialité absolue qui est liée à toutes instances pénales. Nous regrettons, à cet égard, que certaines*

déclarations récentes aient pu donner l'impression que ce secret n'avait pas été pleinement observé jusqu'à présent». Airbus aura compris que malgré le caractère technique de ces affaires, qui joue en sa faveur, il était plus prudent de se taire. La visite à Toulouse n'aura pas été inutile.

Mais, au début décembre -et j'ai pris soin d'en informer les politiques par recommandé-, je recevais à nouveau plusieurs appels téléphoniques anonymes : je devais *«laisser tomber les commandes de vol, même devant la justice, pour avoir une chance de récupérer ma licence»*. Tiens... il est question de récupérer ma licence. J'avais transmis, peu auparavant, à ces mêmes destinataires, le document *«L'Affaire»* du SNPL.

Le 19 décembre, Michel Delebarre quitte le ministère des Transports. Il est remplacé par Louis Besson.

Le même jour, la Chambre d'accusation de la Cour d'appel de Paris rendait un arrêt me concernant. A la suite de ma plainte pour subornation de témoin, Mme Marchioni, chargée de l'enquête sur le crash de Habsheim, avait jugé constitué le délit mais s'était déclarée incompétente territorialement, tous les actes ayant eu lieu en région parisienne. J'avais donc déposé à Paris une nouvelle plainte, cette fois pour établissement de faux certificats médicaux, usage, et complicité. Le juge d'instruction, Mme De Talancé, rendra un non-lieu. Ce 19 décembre 1990, la Chambre d'accusation l'annule en se chargeant de la poursuite de l'enquête.

Au cours de ce même mois de décembre, par lettre du 17, l'administration américaine (FAA), interrogée par le SNPL, faisait savoir qu'elle n'avait pas participé aux investigations à Habsheim, ni le Bureau de Sécurité des Transports (NTSB). Transmis à Matignon et à l'Élysée avec le commentaire suivant : *«Les autorités américaines démentent les assertions de la Direction Générale de l'Aviation Civile, et celles de Monsieur Michel Delebarre qui affirmait dans son communiqué de presse du 19 octobre 1990 que «les administrations américaines (National Transportation Safety Board et Federal Aviation*

Administration) ont été associées pleinement à l'enquête administrative».

Michel Delebarre est un vilain menteur.

Fin janvier et début février 1991, j'avais confirmation par des amis politiques que l'Elysée avait décidé de me rendre ma licence. Les raisons en étaient multiples.

J'avais informé des organismes de défense des droits de l'homme, qui avaient pris langue avec des politiques, en menaçant d'intervenir publiquement. Dans les rangs socialistes on n'appréciait pas du tout les méthodes employées à mon encontre par le gouvernement... socialiste. Enfin, ces affaires commençaient à porter tort à Airbus, à l'étranger. Les Allemands ont ainsi fait part de leur mécontentement. Bref, on estimait désormais préférable de me rendre ma licence pour calmer le jeu. En outre, la décision de la Chambre d'accusation avait inquiété les politiques.

Mais j'apprenais par ailleurs, une bonne nouvelle pouvant en cacher une mauvaise, qu'il avait été décidé de continuer à m'empêcher de travailler en France, de façon à m'obliger à m'expatrier. M'interdire de travail en France ? Rien de plus facile. Les milieux aéronautiques français forment un microcosme. Les compagnies aériennes sont sous une implacable tutelle de l'administration (droits de trafic et contrôles techniques). En outre, toutes les compagnies françaises -j'exclus les petites sociétés exploitant quelques avions légers- sont sous la coupe d'Air France et d'Air Inter -et Air Inter c'est Air France- par le biais des affrètements. La seule exception est TAT, sur décision de Bruxelles. Elle est récente. Et TAT licence.

Comme en écho à cette interdiction de travailler en France, je recevais un nouvel appel anonyme, le 29 janvier 1991. Je devais *«tout laisser tomber si je voulais récupérer ma licence»*. Par principe et par habitude, j'en informai Didier Oury, à l'Elysée, par lettre du même jour.

La DGAC et la direction d'Air France s'étaient opposées en

vain à cette restitution de licence, mais elles furent obligées de s'incliner. Elles demanderont à leurs taupes du SNPL de procéder à un simulacre d'intervention qui aura lieu à la fin février. Une réunion est donc organisée le 20 mars 1991 entre le président national du SNPL et le Conseil médical. Ce jour là, le président de ce Conseil fait savoir au SNPL qu'il admet que la procédure engagée contre moi n'est pas fondée. Le Conseil médical retire sa demande d'expertise psychiatrique supplémentaire (au Centre médical de psychologie des armées). Il se dessaisit de mon dossier qu'il retournera au Dr Casano. Je pourrai demander le transfert de ce dossier dans un autre centre de mon choix pour y passer une visite de renouvellement de licence.

Ce qui fut fait. Avec quelques difficultés, le Dr Casano prétendant ne pas avoir le dossier. Finalement celui-ci sera transmis dans une autre unité. Compte tenu de la saturation des centres médicaux, il me faudra attendre pour passer ma visite. Une expertise psychiatrique sera effectuée à la demande du médecin chef de ce nouveau centre. Et le 3 juin 1991, j'étais déclaré apte, sans aucune restriction.

Belle victoire de principe, mais sans aucune retombée pratique. Une licence sans compagnie pour voler, cela ne sert pas à grand-chose. Toutefois, la restitution de ma licence m'évitait les pénibles explications sur ma bonne santé mentale : *«Voilà mon certificat délivré par l'Etat le 3 juin 1991. Je suis apte pilote de ligne, alors la psychiatrie, c'est fini»*. Et l'affaire était close.

La restitution de ma licence et les conditions de cette restitution renforçaient encore ma position au sein du SNPL. La section Air France décidait une grève pour ma réintégration. Grève prévue pour les 19 et 20 juillet 1991. Le préavis est déposé le 27 juin.

Début juillet, le conseil national du SNPL vote une grève nationale. Pour ma réintégration et pour une réforme des procédures médicales. Ce qui amènera Bernard Attali, président d'Air France, à écrire au ministre pour *«s'associer aux organisations professionnelles»* dans leur demande d'une réforme ! (lettre du 10 juillet 1991). En annexe, une liste des

points à réformer. Tous ceux que j'avais dénoncés avant mon licenciement, le premier étant même l'arrêté du 2 décembre 1988. Bel aveu ! Et le ministre, à ce moment Paul Quilès, après le remplacement de Michel Rocard par Edith Cresson, sous préavis de grève nationale, préavis reposant exclusivement sur mon dossier, écrira le 15 juillet au SNPL pour faire savoir qu'il demandait au directeur de l'aviation civile d'étudier les modalités d'une réforme avec le SNPL.

Malheureusement, Pierre Gille, successeur de Christian Roger à la tête de la section Air France, qui était en stage aux Etats-Unis depuis deux mois, reviendra en France et, à l'insu de tous, il lèvera le préavis de grève avant que ma situation ne soit réglée. Il aurait, paraît-il, signé des accords secrets me concernant, le 13 juillet. C'est ce qu'il affirmera dans un tract à la profession. Mais ces accords étaient tellement secrets que personne n'en a connu la teneur. Même pas moi.

Lors du conseil syndical suivant, Pierre Gille sautera. Mais le mal était fait.

J'avais déclaré devant le tribunal d'instance qu'il ne me manquait que le chèque d'Airbus Industrie pour comprendre l'attitude de Christian Roger.

S'agissant de Pierre Gille, les choses sont peut-être plus simples. Deux documents qui sont en ma possession, et dont un émane de Pierre Gille lui-même, montrent qu'il existe un circuit occulte de financement, via l'Association de prévoyance du personnel navigant (APPN, organisme d'assurances professionnelles géré par des pilotes). Le 30 juillet 1991, dans l'après-midi, une réunion a eu lieu à l'APPN, me concernant. Et dans une lettre ultérieure, du 4 juin 1992, Pierre Gille précise, s'agissant des accords relatifs à mon cas, que *«la compagnie nationale s'est engagée à verser une somme déterminée sur le fonds social de notre assurance professionnelle»* (voir annexe 5). Questions. A quel titre ces sommes doivent-elles être versées ? Air France a-t-elle réellement versé de l'argent ? Si oui, qu'est-il devenu ?

Cette filière semble parfaitement rodée. On ne cherche même pas à la cacher. Ce qui amène d'autres questions. Qui en a déjà

bénéficié ? Et, finalement, ce circuit ne servirait-il pas à financer quelques dirigeants syndicaux véreux ?

Tout n'a pas toujours été propre au SNPL. Un précédent existe. C'est l'affaire de la SOGESTA. Jacques Languillaume, président du SNPL en 1960 et 1961, avait monté en cette qualité une vaste opération immobilière. De nombreux navigants avaient investi de fortes sommes. Et Languillaume, qui était en fin de carrière, est parti à l'étranger avec la caisse.

CHAPITRE 5

LES COMMANDES DE VOL

Je parle, je parle, mais sais-je vraiment de quoi je parle ? Pour dissiper ce doute, un peu de publicité personnelle n'est peut-être pas inutile. Les exemples sont nombreux, qui prouvent mes compétences. Pour ne pas être trop lassant, je n'en retiens que deux.

Premier exemple. Une lettre que m'a adressée mon chef de secteur à Air France, après un vol postal un peu particulier (lettre CEP PN 21 968/MV LC du 29 août 1983) :

«Vous avez eu à faire face à un incident important, fuite hydraulique des circuits principaux et secours en approche, non verrouillage du train avant.

Votre compétence, une très bonne analyse de la situation, la stricte application des procédures urgence et secours, une bonne répartition des tâches ont permis de traiter, au mieux, cet événement et d'en minimiser autant que possible les conséquen-

ces techniques et opérationnelles, le manuel de vol ne prévoyant pas, actuellement, l'atterrissage avec train avant non verrouillé bas.

Monsieur le Chef du Centre d'Exploitation Postale m'a demandé de vous transmettre l'expression de son contentement pour cette démonstration de votre compétence. En me joignant à cette démarche, je suis heureux de vous adresser toutes mes félicitations».

Deuxième exemple. Un échange de correspondances relatif au fonctionnement d'un système essentiel de navigation sur Boeing 747, les centrales à inertie (les «INS»), seul moyen de navigation utilisable en zones maritime, désertique ou polaire (70% du temps de vol sur cette machine).

Je demande au lecteur de me pardonner ces quelques lignes qui peuvent paraître rebutantes, mais qui en réalité sont très significatives. Il s'agit d'une lettre que j'ai adressée au chef de la division Boeing 747 à Air France :

«Je me permets d'attirer votre attention sur le manque d'information du Manuel d'utilisation concernant le principe de fonctionnement des centrales INS DELCO.

En effet, les pages 66 51 21 et suivantes sont peu claires et le rédacteur n'a pas terminé ce chapitre : page 66 51 23, il manque le troisième cas, «après recalage DME».

Par ailleurs, il semblerait que l'appellation «recalage inter-système» soit impropre.

Cet état de fait entraîne des interrogations dans les cockpits dès lors que l'on ne souhaite pas restituer une procédure, de mémoire ou à la lecture d'un document, sans comprendre.

Je vous fais part de ce qui ressort d'une synthèse des documents consultés et de suppositions sur les choix des concepteurs, confirmées par des essais en vol».

Je joins mes observations dans une note de trois pages.

Réponse de M. Gilbert Demonceaux, chef de la division Boeing 747, commandant de bord sur cette machine :

«Bien reçu votre communication, transmise aux services techniques pour étude et avis. Vous tiendrai informé si explications nécessaires. Merci de votre attention à lire de près ces textes parfois touffus.

Cordialement».

Réponse des services techniques (Jean Boyé, instructeur pilote de ligne) :

«Chargé, pour ce qui concerne TI, du travail de refonte de la doc TU, j'ai pris connaissance de ta lettre du 12 septembre adressée au Chef de Division et concernant les INS.

Je suis tout à fait d'accord avec ton analyse de la situation actuelle doc et de tes remarques concernant le fonctionnement des recalages, également de ton désaccord sur le terme recalage intermix qui est impropre. Effectivement, il risque d'induire en erreur. Nous attaquons ce chapitre sous peu et je défendrai ce point de vue. Le chapitre INS sera complètement refondu. Merci de ta lettre, je te communiquerai les résultats de nos cogitations.

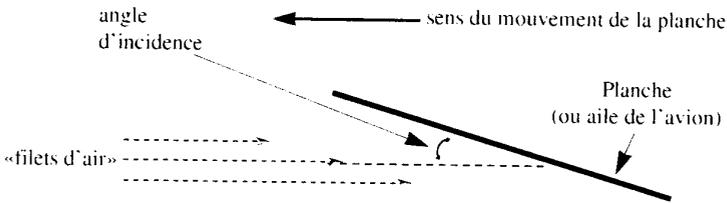
Amicalement».

Tous ces documents attestent que je ne suis pas un pilote à la manque. Avant qu'on me fasse passer pour fou, Air France avait entière confiance en moi. La preuve en est que, suite aux échanges de courrier précédemment cités, la documentation d'Air France a été modifiée, en tenant compte de mes observations. Dans les faits, ces erreurs peuvent avoir des conséquences dramatiques. L'exemple du Boeing 747 de Korean Airlines est là pour l'attester : cet avion a été abattu par la chasse soviétique parce qu'il s'était écarté de sa route. Cette erreur de navigation, qui a été fatale aux passagers et à l'équipage, a officiellement été identifiée : elle avait pour origine une mauvaise utilisation des centrales à inerties (INS) !

Après cette page de publicité, qui n'est pas gratuite, venons-en aux commandes de vol de l'Airbus A 320, qui sont la cause principale de la catastrophe de Habsheim. C'est très simple.

Vous êtes passager d'une voiture. Vous sortez votre bras à l'extérieur, avant-bras tendu vers l'avant, à l'horizontale. Vous tenez une petite planchette. Horizontalement. Vous levez légèrement la partie avant de la planche. L'air frappe le dessous de cette planche et va avoir tendance à la soulever, à la «porter». Vous levez un peu plus l'avant de la planche... Celle-ci monte et elle entraîne votre bras. Et bien la planche que vous tenez au bout de votre bras, c'est l'aile de l'avion. Et plus vous augmentez l'angle (l'angle entre les «filets d'air» et la planche), plus votre planche monte vite.

Cet angle, en aéronautique, est un paramètre essentiel. On l'appelle «angle d'incidence» et, par abréviation, on dit tout simplement l'«incidence».



En augmentant l'angle d'incidence, l'avion monte. En maintenant l'incidence à une valeur telle que la force de l'air sous l'aile équilibre le poids de l'avion, le vol est horizontal (de la même manière qu'avec votre planche vous pouvez, en jouant sur l'incidence, faire en sorte de trouver un équilibre). Si vous diminuez l'incidence, l'avion descend. Voilà. C'est tout simple. Vous avez compris comment vole un avion.

Pour piloter un avion, il faut donc maîtriser l'incidence. Vous tenez toujours votre planche ? Pour modifier son incidence, vous exécutez un simple mouvement du poignet. Sur un avion, pour faire varier l'incidence de l'aile, on va jouer sur des petites parties mobiles à la queue de l'avion : les gouvernes. Le déplacement de ces parties mobiles aura tendance à faire baisser ou lever la queue de l'avion. Si l'arrière de l'avion s'abaisse, cela augmente l'incidence de l'aile. Et inversement. C'est le pilote qui manœuvre les gouvernes, depuis le poste de pilotage, en agissant sur le manche. Tout cela est standardisé : quand le pilote tire sur le manche, l'avion monte. Et vice-versa.

L'enregistreur de paramètres (DFDR) enregistre les mouvements du manche et ceux des gouvernes. Or que constate-t-on à Habsheim ? Sur tous les dépouillements existants -sur tous !-, on voit que Michel Asseline tire le manche pour monter. Il le tire rapidement. Il tire jusqu'en butée arrière. Et que font les gouvernes ? Elles ne suivent pas, et elles partent à l'inverse de ce qui aurait dû être ! (on dit qu'elles partent «à piquer»).

Conséquence logique l'avion ne monte pas. Les moteurs sont à cet instant à 91 % de la puissance maximale, une puissance supérieure à la puissance de décollage qui était de 88% ce jour là ! L'avion accélère. Il accélère vers les arbres au lieu de monter. C'est la catastrophe.

Après des années passées à refuser ce constat, les experts officiels ont fini par admettre l'évidence et reconnaître la vérité. C'était tellement énorme.

Mais ce n'est pas pour cela qu'Airbus et les officiels se démontent et acceptent de mettre l'avion en cause. Non. Ils prétendent à ce moment que cette inversion de la réponse des gouvernes est parfaitement... normale ! Selon eux, les ordinateurs ont refusé les ordres du pilote, parce que l'incidence maximum a été atteinte.

Explications. Au delà d'une certaine valeur d'incidence, l'écou-

lement de l'air autour de l'aile se modifie brutalement. L'aile perd brutalement sa portance. L'avion «décroche». C'est dangereux à basse altitude.

En aéronautique, il ne faut donc pas dépasser une incidence maximum. Ce que font tous les pilotes du monde, depuis qu'on a compris les phénomènes aérodynamiques jouant sur une aile, c'est-à-dire depuis 1925.

Sur l'A 320, et c'est une nouveauté, cette incidence est automatiquement limitée par les ordinateurs. Quand l'incidence limite est atteinte, les ordinateurs vont agir sur les gouvernes sans tenir compte des actions du pilote. Les valeurs sont les suivantes. Le décrochage intervient à plus de 23° d'incidence. Les ordinateurs limitent donc cette incidence à une valeur comprise entre $17,5^\circ$ et 20° (20° si le pilote amène rapidement le manche en arrière, ce qui a été le cas à Habsheim).

Or, l'angle d'incidence est enregistré par le DFDR. Donc pour savoir si le mouvement inverse des gouvernes est normal et dû à cette limitation automatique, il suffit de vérifier que l'incidence maximum autorisée a bien été atteinte. Ce qui n'est pas le cas à Habsheim ! Le listing officiel, publié au **Journal Officiel**, montre que dans les cinq dernières secondes l'incidence n'a jamais dépassé 15° (valeurs pour les cinq dernières secondes : 14° , 15° , 14° , 14° , 15°).

De plus il est possible de calculer la valeur de l'incidence à partir d'autres paramètres (la hauteur sonde et l'«assiette»). Un calcul très intéressant. En effet, sur les différents listings, les valeurs de l'incidence ont varié. En revanche, les valeurs des deux paramètres (la hauteur sonde et l'«assiette»), qui permettent de recalculer l'incidence, sont identiques sur tous les dépouillements. Ils sont donc beaucoup plus sûrs. Un calcul à partir de ces deux nouvelles données montre que l'incidence était en fait de 10° (avec une marge d'erreur de 2°).

Qu'on retienne 10° ou $14^\circ/15^\circ$, valeur officielle, il est clair que les ordinateurs se sont anormalement opposés à l'action du pilote. Et cela pouvait se voir dès le lendemain de l'accident !

Que se serait-il passé sans cette aberration informatique ? Le phénomène débute cinq secondes avant que l'avion touche les arbres, ce qui représente une distance de 300 mètres.

Avec trois mètres de hauteur supplémentaires à la lisière des arbres, l'avion passait. Nul besoin de calculs. Sans l'anomalie, l'avion passait.

Ce sont bien les ordinateurs des commandes de vol qui ont provoqué l'accident de l'Airbus de Habsheim.

Les raisons de cette anomalie sont connues. Peu après l'accident des compagnies étrangères qui étaient en instance de recevoir des A 320 prévenaient leurs pilotes. Le 29 juin 1988, par exemple, trois jours seulement après la catastrophe, M. A.A. Boomsma, chef pilote de la compagnie australienne Ansett, précisait, dans une note aux équipages, que sur l'Airbus, en dessous d'une hauteur de 100 pieds (30 mètres), les programmes informatiques des commandes de vol changent. Un effet secondaire de ces changements de lois de pilotage engendre ainsi un ordre à piquer dans les gouvernes, étalé sur huit secondes. Dans certaines circonstances, le pilote ne peut s'y opposer, même avec le manche en butée. C'est ce qui s'est produit à Habsheim. Et à Bangalore. (Ces changements, en dessous de 100 pieds, résultent du passage en «loi d'arrondi», ou «loi de dérotation»).

Tous ceux qui, sauf les enquêteurs officiels français, ont analysé le fonctionnement des commandes de vol sont arrivés à la même conclusion. Dans un rapport remis au juge Guichard (qui est en charge de l'enquête depuis le dessaisissement de Mme Marchioni pour des raisons juridiquement discutables), les avocats de Michel Asseline n'oublient pas de le souligner :

«La Défense considère qu'il y a un point commun dans la plupart des accidents ou incidents graves qu'a connus cet avion dans les phases de courte finale, d'atterrissage, ou de remise de gaz.

A savoir l'incapacité montrée par cet avion à reprendre rapidement de l'altitude et éviter le contact avec le sol, lorsque la remise de gaz est initialisée à basse altitude ou au sol. Cette caractéristique est particulière à l'A 320 et ne se retrouve pas dans les accidents aériens concernant d'autres types d'appareils. Qu'elle ait été certifiée implique la responsabilité de l'autorité de certification.

Ceci est vraisemblablement dû aux interactions informatiques entre les ordres transmis aux moteurs et ceux transmis aux commandes de profondeur lorsque que la LOI D ARRONDI a été activée».

M. Paul Turner, expert aéronautique désigné par le juge Guichard, ne dit pas autre chose dans son rapport du 8 février 1991 (voir annexe 6) (Nota : on utilise indistinctement les termes *DFDR* et *DFR* pour désigner un enregistreur de paramètres) :

«Le DFR montrant des signaux de commande inhabituels en ce qui concerne le système de commande de vol et de contrôle de la poussée des moteurs, j'en conclus que des problèmes se sont posés, au cours de ce vol, au niveau de l'ensemble «logiciel/matériel informatique/utilisateur» ou des problèmes d'interface homme/machine. Ces problèmes devraient faire l'objet d'un examen approfondi».

Ce rapport est très court (7 pages). Le juge n'avait demandé que quelques informations à cet expert et ne lui avait pas remis tous les éléments du dossier. Le peu qu'il avait entre les mains a toutefois permis à Paul Turner de se forger une opinion et de discerner la vérité. Ce rapport a été reçu le 15 février 1991 par le juge Guichard.

Dans le procès en diffamation que m'a intenté le ministre Delebarre, tous les témoignages sont concordants. La plupart émanent de pilotes d'A 320. Tous confirment que l'incidence a

été anormalement limitée par l'ordinateur. Même Christian Roger, l'ex-président de la section Air France du SNPL, qui voulait me faire passer pour fou en 1988 !

Il me paraît toutefois plus intéressant de retenir les témoignages des faussaires, membres de la commission administrative française. Messieurs Bechet, De Villeneuve et Gourguechon resteront confus, tant sur les faits... que sur leurs propres travaux. En page 14 du rapport publié au **Journal Officiel**, ils avaient catégoriquement mis hors de cause les commandes de vol, affirmant qu'une action à cabrer du pilote n'apparaissait pas sur les enregistrements. Tout simplement. Messieurs Bechet et Gourguechon, signataires du rapport, surpris en flagrant délit de mensonge, ont alors déclaré que *«ce n'est pas idéalement clair»*. Un euphémisme. Quant à M. De Villeneuve, ingénieur du bureau enquêtes-accidents et également signataire du rapport, amené à expliquer pourquoi en dépit du bon sens il avait blanchi les commandes de vol, il a tenté de dégager sa responsabilité, chargeant le vice-président de la commission en ces termes : *«Je n'ai pas rédigé cette phrase. C'est M. Gonin»*.

Ce n'est pas joli, M. De Villeneuve, de dénoncer ses petits camarades !

Comparons avec une voiture. La route fait un virage à gauche. Au lieu de prendre le virage, la voiture percute un platane sur le bord droit de la chaussée. Il existe un enregistreur. Qui montre que le conducteur avait le volant braqué à fond à gauche, mais que les roues n'ont pas suivi. Elles sont même parties à droite. Que penserait-on de l'enquêteur officiel qui écrirait qu'un mouvement du conducteur sur le volant, vers la gauche, n'apparaît pas ? La commission d'enquête a pourtant écrit, page 14 du rapport publié au **Journal Officiel**, dans le chapitre traitant du fonctionnement des commandes de vol que *«lors du survol de la piste»*... *«une action à cabrer sur la commande de profondeur n'apparaît pas sur les enregistrements»*.

Le témoignage de Pierre Baud, directeur des essais en vol de l'A 320 à Airbus Industrie, est également très instructif :

«Dans les cinq dernières secondes, l'avion était en protection d'incidence en vol stabilisé. L'incidence maximale aurait dû être de 17,5°, à condition que la vitesse et l'avion soient stabilisés. Le terme correctif vient en déduction de cette incidence maximale. L'incidence maximale est de 15°».

Monsieur Baud a reconnu que l'avion n'avait pas atteint la valeur d'incidence prévue. Ce même Pierre Baud qui déclarait pourtant, lors d'une conférence publique enregistrée en vidéo : *«Ce n'est pas en croisière, à 10 000 mètres, que les commandes de vol électriques vont vous servir, mais quand vous êtes dans le pétrin, pour éviter un obstacle par exemple».* Pierre Baud fait cet exposé avec un tableau au mur sur lequel sont précisées les valeurs d'incidence et il montre ces valeurs en déclarant : *«Vous mettez alors le manche dans le coin, en butée, et, même avec une décélération de 8 nœuds par secondes [la vitesse diminue de 15 km/h par seconde], l'avion prend immédiatement une incidence de 17°/18° après un dépassement par les 20°, l'avantage de l'électronique étant la rapidité de la réaction».*



A Habsheim, ce n'est malheureusement pas ce qui s'est passé !

Et, lors de ce procès Delebarre, je bénéficierai également d'un aveu inattendu. J'avais fait citer M. Marcel Lejeune. Rebelle à deux citations en première instance, il n'était pas venu. En appel, malgré une nouvelle citation, il ne se présente pas le premier jour. J'envisage alors d'avoir recours à la force publique. Mais M. Lejeune se décidera enfin à venir témoigner, sans qu'il soit nécessaire d'en arriver à cette extrémité.

M. Lejeune est polytechnicien et ingénieur navigant. Il fut le responsable des opérations de dépouillement du DFDR (paramètres de vol). Je l'avais fait citer, non pour parler des commandes de vol -devant la justice le temps est compté et il faut faire des choix- mais pour l'entendre sur les falsifications de

la bande DFDR et des dépouillements (sur ce dernier point, je peux déjà dire qu'il a déclaré à deux reprises que la bande sous main de justice n'était pas celle qu'il avait décryptée après l'accident).

Nous sommes donc en audience d'appel, en novembre 1991. M. Arslanian, un des faussaires, est interrogé par mes soins sur les tripatouillages du DFDR. A force de questions pertinentes, mais impertinentes pour l'association de malfaiteurs qui s'est livrée à ce trucage des bandes magnétiques, il se trouve coincé. Il ne sait plus quoi répondre. La question portait sur les corrections apportées à la valeur de l'incidence. Il faut dire qu'une énorme bourde avait été commise. Dans l'édition originale du rapport administratif final, figurait un tableau en annexe 7. Avec différentes informations. Et l'incidence y apparaît, mais avec des valeurs autres que les valeurs officielles ! Il s'agit des valeurs correspondant à la bande DFDR actuellement sous scellés. Quand ce rapport administratif sera publié au **Journal Officiel**, cette annexe 7 disparaîtra mystérieusement ! Et pour masquer cette disparition et combler le vide ainsi créé, l'annexe 8 sera scindée en deux parties, la première devenant une fausse annexe 7 ! Digne de gamins de dix ans pris au pied de l'armoire, le pot de confiture dans la poche.

Je n'avais jamais rien dit de cette substitution aussi malhonnête que maladroite. C'était le moment. Lors de cette audience en appel, je mets donc ces deux versions du rapport officiel sous le nez d'Arslanian. Panique générale. M. Lejeune, qui avait déjà témoigné et qui était resté dans le prétoire, fait signe qu'il souhaite intervenir. Maître Soulez-Larivière, avocat du directeur général de l'aviation civile, s'accroche à cette bouée et demande que Lejeune puisse apporter une précision. Et ce dernier, qui croit bien faire, mais ne maîtrise pas tout le dossier, s'avance et déclare, pour tenter de justifier l'existence de différences dans les valeurs de l'incidence : *«Mais c'est très simple. Il s'agit d'incidences de secteur. L'incidence réelle est de 10°»*.

Je me lève. Rayonnant, il faut bien le dire et je déclare à la Cour : *«Merci pour cet aveu. Le ministre avait déjà perdu son procès avant cette intervention de M. Lejeune. Mais maintenant*

les choses sont parfaitement claires. L'incidence, durant les dernières secondes du vol, était bien de 10°». Grand silence ! Et j'ajoute : «Et vous pouvez constater que les menteurs sont livides et se taisent. Ils savent qu'ils ont perdu».

Lors de ces audiences d'appel, j'évoquerai également un document de mars 1991 d'Airbus Industrie. Rédigé en anglais et diffusé mondialement (médias, compagnies aériennes, associations de pilotes etc.), il est intitulé : *«L'accident de l'A 320 à Habsheim. La réponse d'Airbus Industrie aux déclarations faites dans des programmes télévisés et dans d'autres médias».*

Finalement, Airbus Industrie intervient à nouveau publiquement, contrairement à ce qu'avait annoncé M. Pierson en novembre 1990. Les vingt premières pages de ce document contiennent des généralités et constatations diverses. Enfin, en page 22, Airbus annonce la couleur : *«Des déclarations ont été faites par différents media et/ou des particuliers, dans divers pays [...] Ces déclarations, et d'autres, sont traitées point par point dans les pages suivantes».* Suit un sommaire des sujets qui vont être traités *«point par point».* Le quatrième point est intitulé *«les gouvernes n'ont pas suivi les ordres du commandant»* (voir annexe 7).

Enfin une réponse d'Airbus Industrie sur les commandes de vol. En mars 1991. Alors que la polémique fait rage depuis juillet 1988. En page 23, Airbus rappelle, en gros caractères, que le ministre Delebarre a engagé un procès en diffamation contre Asseline et moi (voir annexe 7). J'attendais la réponse d'Airbus, sur les commandes de vol, avec d'autant plus d'intérêt.

Rien. Rien du tout. Pas un mot. Airbus ne revient pas sur les commandes de vol. Ce chapitre est escamoté. J'apprendrai rapidement que cet «oubli» était volontaire et que, à Airbus, on avait préféré ne pas répondre sur ce point, plus que brûlant, concernant les commandes de vol. Parce que la bataille était perdue d'avance. Airbus ne pouvait apporter aucune réponse technique sans se ridiculiser dans les milieux aéronautiques internationaux.

CHAPITRE 6

L'ASSASSIN HABITE A L'ELYSEE

Mai 1991, le gouvernement est remanié. Exit le Premier ministre Michel Rocard. Débute le règne de Mme Edith Cresson. Au ministère des Transports, Louis Besson, qui en décembre 1990 avait succédé à Michel Delebarre, cède sa place à Paul Quilès. Didier Oury, le conseiller de Mitterrand, est remplacé par Patrick Buffet. Et «mon ami» JFG est nommé conseiller de Cresson.

Ce jeu de chaises musicales ne va pas changer la partition. Les nouveaux arrivants adoptent la même musique que l'équipe précédente : la fuite. Durant l'été 1991, je transmets à des conseillers du président de la République et du Premier ministre mon certificat d'aptitude du 3 juin : je suis sain d'esprit, j'attends une réponse. Je joins des extraits de presse relatifs à la restitution de ma licence et au préavis de grève. J'adresse également les lettres de Bernard Attali et de Paul Quilès, datées des 10 et 15 juillet, dans lesquelles ces messieurs se préoccupaient soudain de la

dictature médicale dont étaient victimes les pilotes, méthodes totalitaires qui avaient été révélées par mon licenciement abusif... Bien évidemment, et je ne m'étais fait aucune illusion, je n'aurai aucune réponse.

Plus intéressant, je récupère des documents sur la note d'honoraires de l'avocat qui avait participé, pour le compte du SNPL, à la levée du préavis sans que ma situation ne soit réglée. Cet avocat, maître Olivier Schnerb, a touché 122 006,20 F. pour «*l'affaire SNPL/Jacquet/Air France*». Pour quelques heures de travail ! Mais la surprise, c'est que cette somme a été réglée par Air France, en transitant par le compte CARPA, la caisse professionnelle des avocats. Aussi incroyable que cela puisse paraître, Air France a payé l'avocat de son «adversaire», le SNPL, plus de 12 millions de centimes et cela pour quelques petites heures de travail ! Faut-il alors s'étonner que le préavis ait été levé sans que ma situation n'évolue ?

A la mi-septembre 1991, je prends connaissance d'une lettre me concernant. Elle est signée de Mme Anne Lauvergeon, secrétaire général adjoint de la présidence de la République. Cette lettre est adressée à Jean-Claude Poirier, pilote à Air France :

«Vous avez bien voulu attirer l'attention du Président de la République sur le cas de M. Norbert Jacquet.

Le Chef de l'Etat a pris connaissance de votre courrier avec beaucoup d'attention et m'a chargée de le transmettre au Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, en lui recommandant un examen particulièrement attentif.

Monsieur P. Quilès ne manquera pas de vous tenir informé de la suite qui pourra être réservée à votre démarche».

C'est Jean-Claude Poirier lui-même qui a transmis cette lettre au SNPL (voir annexe 8). C'est la preuve irréfutable qu'en haut

lieu mon affaire était suivie de très près. Et si mes courriers restaient inlassablement sans réponse, il suffisait qu'un Jean-Claude Poirier se manifeste pour qu'une Anne Lauvergeon retrouve son porte-plume. Pas vraiment étonnant. Je savais depuis longtemps -mais je n'en avais jamais rien dit à personne- que Poirier était un politique. Il était chargé du renseignement, par les socialistes, sur les affaires syndicales des pilotes. Je restais donc très prudent. J'ai rencontré plusieurs fois Poirier au SNPL. Je ne lui ai rien dit de cette lettre. Et lui, de son côté, alors qu'il avait voulu attirer l'attention du président de la République sur ma situation, n'a pas estimé utile de m'en parler !

J'ai fait publier, dans le journal **Le Monde** daté du 8 octobre 1991, un droit de réponse dans lequel je dénonçais les drôles de manoeuvres que suscitait mon affaire. Après un bref rappel des faits marquants, en particulier le procès en diffamation intenté par Delebarre et deux de ses fonctionnaires, ces derniers ayant perdu en première instance, je dénonçais l'attitude -je devrais dire la stratégie- de Paul Quilès :

[...]

*«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».*

En page «économie», dans **Le Monde**. Voilà qui n'a pas dû et qui n'a pas pu passer inaperçu en haut lieu. La preuve en est qu'Airbus s'est rapidement manifesté auprès du gouvernement. L'article paru dans **Le Monde** avait fait des petits. Notamment à

l'étranger. On en retrouvait la traduction dans les revues de presse de compagnies aériennes et les bulletins d'information d'associations de pilotes. Pour l'image de la France, d'Airbus et du gouvernement socialiste, ce n'était pas la publicité rêvée.

Quelques semaines plus tard, je finis par remercier Poirier pour son intervention. Gêné aux entournaures, il a préféré changer de sujet de conversation ! Ce qui me confirmait les informations que j'avais recueillies par ailleurs et que j'avais transmises à JFG, dont je connaissais le rôle de «petit télégraphiste». La comédie qu'on me jouait avec cette lettre de Lauvergeon avait deux objectifs : d'une part, protéger Mitterrand, et, d'autre part, m'amener à me placer sous la bienveillante protection de Poirier. On espérait ainsi que j'allais m'en remettre à lui -il avait obtenu une intervention au plus haut niveau !- et que je me laisserais manipuler. Mais Poirier avait été prévenu que la manoeuvre avait échoué et qu'il était inutile de me prendre... pour une pomme.

J'adressai ensuite à Matignon et à l'Elysée une copie de la lettre d'Anne Lauvergeon. Avec les copies du bulletin d'adhésion au SPLAF de Jean-Claude Poirier et du chèque correspondant. En effet, ce dernier avait adhéré au syndicat que nous avons créé en juillet 1988. Si un simple adhérent pouvait obtenir une réponse intelligente de l'Elysée, et même l'intervention du président de la République, il aurait été logique que, en tant que président de ce même syndicat, j'aie droit à la même considération. Une simple réponse m'aurait même suffi. Logique mais utopique. Pour seule réponse, je n'obtiendrai jamais que le silence. Patrick Buffet, qui avait succédé à Didier Oury à l'Elysée en mai 1991, avait lui aussi adopté la politique des trois singes chinois : aveugle, sourd, muet.

Alors, je finirai par «lâcher le morceau». Ce que j'avais signalé à JFG sur le compte de Poirier, je décidais de ne plus en faire mystère. Le 13 janvier 1992, sept jours avant l'accident du mont Sainte-Odile, j'adressais à plusieurs conseillers du Premier

ministre (MM. Joinet, Baudrillart et Lorenzi) et du président de la République (MM. Buffet, Hennezo et Lavergne) la lettre suivante (les documents dont je fais état avaient tous été transmis, auparavant, à ces messieurs) :

«Monsieur,

Au vu de la lettre de Madame Anne Lauvergeon du 12 août 1991, je constate qu'il a été répondu à Monsieur Jean-Claude Poirier, simple adhérent du syndicat que j'avais fondé en juillet 1988.

Je suis le président de ce syndicat.

Votre silence est de ce fait inexplicable alors que, de plus, les lettres des 10 et 15 juillet 1991 de Messieurs Attali et Quilès constituent un aveu du montage organisé pour tenter de m'amener à la déchéance par la mise en cause de mon intégrité mentale et l'interdiction de travailler que je subis depuis le mois d'août 1988.

Je vous rappelle en outre que Monsieur Michel Delebarre a déposé une plainte en diffamation contre moi, nommément, entraînant ainsi d'office ma comparution devant la juridiction de jugement, dans un procès où la preuve de l'innocence, particulièrement difficile à faire valoir, est à la charge du prévenu.

J'avais par ailleurs informé l'Elysée de ma situation en août 1989, en rappelant la plainte de Monsieur Delebarre déposée en juin 1989, et, compte tenu des éléments de cette affaire, il serait surprenant que le Président de la République n'ait pas été informé.

Dois-je conclure qu'il a été décidé de poursuivre l'exercice de pressions contre moi et que l'échange de correspondances entre Monsieur Poirier et Madame Lauvergeon a pour seul objet de protéger le Chef de l'Etat, ce qui constituerait un nouvel aveu, s'il en était besoin, de la falsification de l'enquête sur l'accident de Habsheim ?

Je vous rappelle l'aspect économique de cette affaire».

Le samedi 18 janvier, je transmettais la copie de ces lettres à quelques journalistes, avec le commentaire suivant :

*«Copie de mes lettres du 13 janvier à l'Elysée et à Matignon.
[...]*

Sauf à supposer que nos dirigeants politiques, y compris le président de la République, soient les derniers des idiots, un tel blocage, maintenu de manière aussi flagrante, confirme qu'il ne s'agit pas de protéger quelques ingénieurs ou fonctionnaires responsables de l'accident de Habsheim. C'est bien un défaut majeur de conception, touchant la technologie des A 320, A 330 et A 340, qu'on tente de masquer.

[...]

La polémique internationale dans les milieux de l'aéronautique (administrations, compagnies aériennes, syndicats et associations de pilotes, informés par le SNPL et par moi-même) a déjà coûté des dizaines de ventes au consortium européen.

*On peut craindre pire dans l'avenir. Et au vu des choix américains sur la philosophie de l'exploitation des avions futurs (pilotage, navigation, compétence et responsabilités de l'équipage), on peut se demander si le maintien à tout prix de la technologie Airbus du tout informatique -«**l'A 320, ma concierge pourrait le piloter**»- ne va pas conduire au désastre...»*

Cette information, avec copie à JFG, parviendra à ses destinataires le lundi 20 janvier. Ce même jour, à 19 heures 20, l'Airbus A 320 F-GGED d'Air Inter, en provenance de Lyon et à destination de Strasbourg, s'écrasait en Alsace, sur le sommet «La Bloss», près du Mont Sainte-Odile.

87 morts.

CHAPITRE 7

MONT SAINTE-ODILE

L'avion a percuté le sommet du dernier ballon des Vosges avant la plaine d'Alsace, en approche finale de la piste 05, orientée du sud-ouest vers le nord-est. Le taux de descente était élevé. Les premières constatations montrent que l'avion, au moins jusque dans les dernières secondes du vol, était sous le contrôle des pilotes. C'est un accident «classique», avec des hypothèses assez simples sur ses causes.

Premier groupe : anomalie sur la hauteur au dessus du sol. L'avion est bien, géographiquement, là où l'équipage pensait être. Mais il était trop bas. Cet écart peut avoir pour origine une défaillance technique (fausse information d'altitude ou de taux de descente) ou une défaillance humaine (mauvaise interprétation des informations d'altitude ou de taux de chute).

Second groupe : anomalie sur la position géographique. L'équipage se croit ailleurs qu'il n'est réellement. En approche

d'un aéroport, s'il se croit au dessus de la plaine alors qu'il survole du relief, c'est l'accident. Là encore, la cause peut-être technique (fausse position donnée par les instruments) ou humaine (mauvaise interprétation des instruments de position géographique).

C'est l'analyse de tous les faits disponibles qui permet de conclure. Au Mont Sainte-Odile, qu'en est-il ?

Deux minutes avant la catastrophe, l'équipage sort les «volets» au «premier cran». Les volets sont des surfaces métalliques qui se déploient à l'arrière des ailes pour permettre de voler plus lentement. A ce déploiement est associée la sortie des «becs». Même principe que les volets, mais à l'avant des ailes. On sort cette «ferraille» en crans successifs, progressivement. L'inconvénient de ces modifications du profil de l'aile est que la «traînée» de celle-ci augmente. Le profil a moins de finesse aérodynamique. Il faut compenser en augmentant la poussée des moteurs.

Deux minutes avant l'accident, l'avion est à 5 000 pieds d'altitude (1 500m), en virage à gauche pour rejoindre l'axe de piste (voir croquis page 92). L'appareil s'était écarté des trajectoires habituelles, à la demande du contrôle aérien (les «aiguilleurs du ciel»), en raison du trafic dans la zone (autres appareils en approche et au décollage). Tout cela est parfaitement normal. A ce moment, l'avion n'est toujours pas autorisé à descendre en dessous de 5 000 pieds, toujours à cause du trafic.

Une minute avant l'accident le contrôle autorise l'avion à l'approche finale. C'est-à-dire que l'équipage doit rejoindre, par ses propres moyens, l'axe de piste et le plan de descente normale.

A cet effet, l'équipage sort le train d'atterrissage et les volets au cran 2. Il se met en descente. Dans la foulée, les moteurs sont réduits à la poussée minimum et l'équipage sort les «spoilers». Ces spoilers sont des destructeurs de portance. Ce sont des

parties mobiles qui sortent sur le dessus des ailes. On sort les spoilers pour augmenter le taux de descente. Ainsi, toutes les trainées aérodynamiques sont sorties. Les moteurs sont au minimum. L'avion est devenu un «pavé». Sur certaines machines, l'utilisation des spoilers, une fois les volets sortis, est interdite. Le taux de chute serait trop élevé.

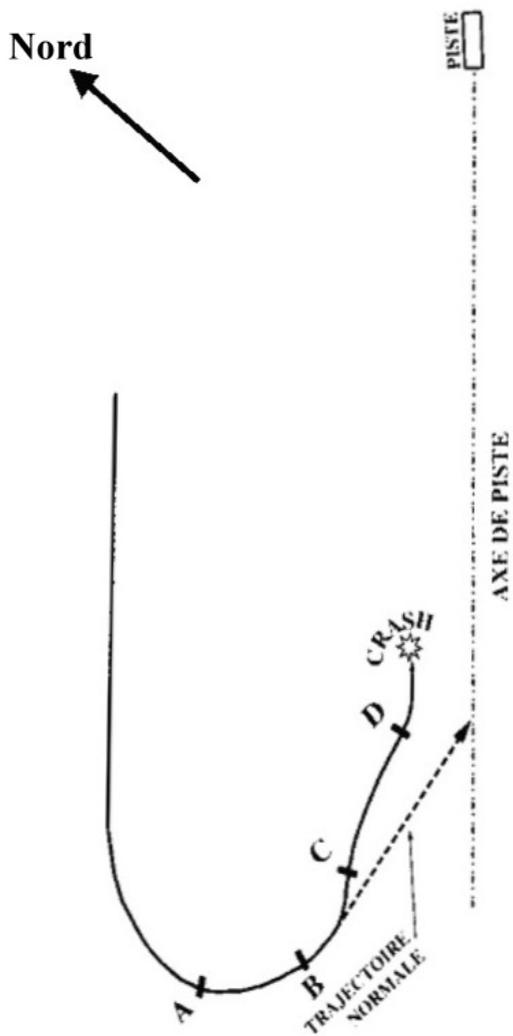
Toutes les opérations décrites résultent d'actes volontaires des pilotes. Il est impossible que ceux-ci se soient mis dans cette configuration sans s'en rendre compte. Si le conducteur d'une voiture coupe le contact, se met debout sur les freins et tire le frein à main... c'est parce qu'il a envie de freiner ! Et il ne fait pas ces manoeuvres sans s'en rendre compte, ou sans se rendre compte de leur effet !

En outre, 16 secondes avant l'impact, le commandant a déclaré : «*Faut faire attention qu'il descende pas...*», ce qui confirme que l'équipage surveillait sa trajectoire en descente. Et quelques minutes plus tôt, l'équipage s'était rappelé les hauteurs minimales à respecter, en raison du relief. L'erreur de l'équipage sur la hauteur (erreur dans le plan vertical) est fort improbable.

Par ailleurs, rien ne permet de suspecter une défaillance des systèmes d'information dans ce plan vertical. L'avion a maintenu normalement l'altitude de 5 000 pieds demandée par le contrôle. Une défaillance brutale, entraînant l'équipage à prendre un taux de descente élevé aurait été détectée comme telle. La cause de l'accident ne semble pas provenir d'une anomalie dans le plan vertical. Ni technique, ni humaine.

Venons-en au second groupe. L'équipage se croyait-il ailleurs qu'il n'était ? L'avion n'a pas suivi les trajectoires habituelles à cause du trafic. Pour cette raison, pendant quelques minutes, dans la phase intermédiaire de l'approche, l'équipage a suivi les demandes du contrôle au sol. Classique. A la suite d'une telle procédure l'équipage rejoint la trajectoire normale en se référant à ses instruments de navigation.

Vue en plan



Au point marqué «A», le contrôle «lâche» l'avion. Le pilote poursuit le virage à gauche pour rejoindre l'axe de piste. Entre B et C, le commandant sélectionne son écran de navigation sur le mode «carte» afin de mieux visualiser la trajectoire normale pour rejoindre l'axe de piste (trajectoire en pointillé). Sur cette carte de navigation synthétique, affichée sur un écran de même type que les tubes cathodiques de télévision ou les écrans d'ordinateurs, apparaissent l'aéroport, avec sa piste et son environnement, ainsi que les trajectoires standard de vol, en particulier l'axe final d'approche, dans l'alignement de la piste. La position de l'avion et son orientation y sont représentées. Tout cela en temps réel. Le pilote voit son avion se déplacer sur la carte.

Or, au lieu de rejoindre l'axe (trajectoire en pointillé), l'avion poursuit son virage à gauche et prend un cap parallèle à l'axe. Pourquoi cette déviation par rapport à la normale ? Le commandant aurait-il mal lu sa carte, ce qui constituerait une erreur grossière ? Rien n'est venu le perturber à ce moment. Pas d'appel radio. Pas d'intervention du copilote ou de quiconque, pas d'alarme ou de gong ou sonnerie divers. Le copilote interviendra plus tard. Il a une autre source d'information que le commandant. En outre, et ce point est essentiel, c'est le pilote automatique qui contrôle l'avion à ce moment. Puis, l'avion repart à droite. Mais en D, il repart à gauche, comme pour s'aligner, mais il est une nouvelle fois décalé. Et en D, le copilote annonce, en lisant son indicateur d'axe (le VOR) «*Sur l'axe*». Cet indicateur est facile à lire. L'aiguille est au milieu du cadran quand l'avion est sur l'axe. Difficile de se tromper (nota : ce cadran est représenté par une image synthétique sur un écran de navigation). Compte tenu de la position réelle de l'avion qu'on connaît avec précision puisque la trajectoire finale est «calée» sur le lieu du crash, parfaitement connu géographiquement, au point D l'aiguille de l'indicateur du copilote aurait dû être aux 3/4 de sa déviation maximale. L'erreur de lecture est impossible. Comparons avec une voiture, avec un compteur de vitesse qui va de 0 à 200 km/h. Faire une erreur entre 110 et 130 peut se concevoir. Mais pas entre 0 et 150. Ces constatations interviennent après la première anomalie,

en sortie de virage. Il y a donc une forte suspicion de défaillance matérielle dans la position donnée par les instruments à l'équipage. Voilà pour le sens latéral (écart latéral par rapport à l'axe de piste).

Qu'en est-il dans le sens longitudinal ? A quelle distance de l'aéroport l'équipage se situe-t-il dans la dernière minute avant l'accident ?

Ce point est le plus intéressant. C'est même le plus important. En effet, si l'équipage se croyait plus près de l'aéroport qu'il n'était en réalité, cela expliquerait immédiatement sa faible altitude à cet endroit des Vosges. En l'absence de commentaire de l'équipage, il faut rechercher la position de certains sélecteurs. C'est un travail d'enquête classique. En particulier avec les «sélecteurs d'échelle». Leurs positions permettent de savoir dans quelle fourchette de distance, par rapport à l'aéroport, les instruments situaient l'avion. En place d'une explication délicate, je ferai une comparaison. Vous allez de Paris au centre de Marseille en voiture. Sur l'autoroute vous utilisez une carte de France. Dans la banlieue de Marseille, une carte de la région. Une fois en ville, un plan de Marseille.

Au Mont Sainte-Odile, les deux sélecteurs de distance, celui du commandant et celui du copilote, ont été retrouvés sur la position 10 NM (Nautile Mile ; 1 NM = 1 852 mètres). Ce qui signifie que, dans la dernière partie du vol les instruments indiquaient que l'avion était à moins de 10 NM de la piste. Or le crash a lieu à 10,5 NM de la piste. Il y a donc un écart anormal entre la position réelle de l'avion, dans le sens longitudinal, et la position indiquée par les instruments.

Cet écart dans le sens longitudinal est associé à un écart dans le sens latéral. Une défaillance des systèmes de navigation est la cause la plus probable de l'accident.

On objectera que ces sélecteurs d'échelle auraient pu être déplacés par le choc de l'accident. Mais ces sélecteurs peuvent prendre six positions. Il est donc hautement improbable qu'ils aient été tous les deux positionnés sur 10 NM par le choc. D'autant plus qu'ils ont été retrouvés intacts (voir annexes 9 et

10). Et il existe un moyen très simple d'en savoir plus. La position du sélecteur coté commandant est enregistrée par le DFDR (voir annexe 11). On peut donc connaître avec certitude la position de ce sélecteur au moment de l'accident. Et on peut même déterminer les moments où il a été manœuvré, ce qui donne des informations très précises sur ce qu'indiquaient les instruments dans la dernière partie du vol (distance entre l'avion et l'aéroport).

Deux ans et demi après la catastrophe, les listings de paramètres restent toujours confidentiels. Ils ne sont pas annexés au rapport administratif final. Ils ne figurent pas dans le dossier judiciaire. Cacherait-on la vérité aux familles des victimes du Mont Sainte-Odile ?

Les menteurs

Ainsi, l'hypothèse la plus probable est une fausse position donnée par l'informatique de bord. Il est donc intéressant, et cela fait partie des recherches normales dans une enquête, de faire un inventaire des incidents antérieurs ayant conduit à une fausse position.

Les recherches seront rapides, pour ne pas dire inutiles. Les approches du type de celle qui a vu l'accident du Mont Sainte-Odile avaient déjà donné lieu à de nombreux incidents, au point que toutes les compagnies exploitant l'A 320 avaient pris des mesures diverses, certaines ayant même purement et simplement interdit ce type d'approche. Tel était le cas, par exemple, de nos voisins de Lufthansa.

Consigne aux équipages de M. Burkhardt Sons, chef pilote A 320 de cette compagnie, en date du 18 septembre 1991 : *«Au cours de ces trois derniers jours, deux cas circonstanciés de fausses indications sur les deux récepteurs VOR sont apparus sur A 320. Les approches à l'aide des VOR ne sont plus autorisées, avec effet immédiat, jusqu'à éclaircissement du problème».*

Consigne aux équipage de M. Probst, responsable technique à Lufthansa, en date du 14 janvier 1992, après modifications et essais sur un prototype (six jours avant l'accident du Mont Sainte-Odile) : *«Les deux modifications sur les VOR apportent des améliorations. Toutefois, nous n'avons pas les informations stables et correctes attendues, sur toutes les stations. Airbus Industrie travaille sur une meilleure solution».*

Mais en France, en particulier à Air Inter, les consignes étaient différentes. Ces défauts ont tout simplement été cachés aux équipages.

Toutefois, après l'accident du Mont Sainte-Odile, il a bien fallu prendre des mesures. Le 7 février 1992, les approches du type de celle du Mont Sainte-Odile furent interdites en France. C'est un incident survenu à Bordeaux le 5 février qui servira de prétexte. L'administration et les directions d'Air Inter et d'Air France déclareront que cet incident était le premier en France. Menteurs ! Ces incidents étaient connus, mais on a préféré «étouffer». Les compagnies françaises devaient être la vitrine de l'A 320.

Ces incidents avaient donné lieu à des rapports. Par exemple celui du commandant Pirou, d'Air Inter, en date du 14 mars 1991 (voir annexe 12). Voilà ce que dit ce rapport, en langage moins hermétique :

Circonstances, constatations et paramètres concernant l'incident.

En longue finale, guidage radio en piste 18 à Porto, en bonne condition météo. Les cartes présentées sur les deux écrans de navigation montrent la piste décalée de 2 NM vers l'ouest de sa position. *«Haute précision»* est présent sur les deux écrans de contrôle multifonctions. Pas d'alarme indiquant une dégradation de la navigation. Après 30 secondes, établis sur l'axe radio de la piste 18, les cartes se recalent.

Actions correctives entreprises par l'équipage.

- Surveillance à vue et aux écarts bruts de différents moyens radio.
- Qui croire en conditions de vol sans visibilité alors que «*haute précision*» est présent aux écrans de contrôle et garanti en principe une précision de 0,5 NM dans cette phase de vol ?

Inutile de commenter. Et il y eut d'autres rapports du même type.

A Air France aussi des équipages avaient signalé ce type d'incidents, avant l'accident du Mont Sainte-Odile. A Air France aussi ils ont été étouffés. Tous ces rapports sont en ma possession.

Il aura fallu les 87 morts du Mont Sainte-Odile pour prendre les mesures élémentaires de sécurité qui avaient été prises par toutes les compagnies exploitant l'A 320. Et pourtant, en France, il y avait déjà eu Habsheim !

Quelles que soient les causes réelles de l'accident du Mont Sainte-Odile, cette catastrophe confirmait, après celle de Habsheim, le bien fondé de mes analyses. Toutefois, après le Mont Sainte-Odile, j'ai choisi, pour diverses raisons, de ne pas monter violemment au créneau. On m'aurait taxé d'opportunisme et de publicité de mauvais goût, et cela aurait finalement desservi l'action que je menais. Je préférerais me taire, attendre et voir venir. Prudence, toujours. Je me suis contenté de remettre des documents à quelques journalistes qui les exploitèrent.

J'apprenais toutefois qu'un vent de panique avait balayé les hautes sphères politiques, dès qu'elles avaient eu connaissance de l'accident. Tout a ensuite été contrôlé et supervisé, par le truchement de Matignon, depuis l'Elysée. Un commandement politique qui a considérablement retardé l'arrivée des secours. Et c'est finalement un journaliste, Jean-Pierre Stucki, qui finira par repérer l'épave ! Stucki et son confrère Francis Guthleben, dans un livre intitulé «*La nuit du mensonge*», expliquent, après une

enquête minutieuse, pourquoi les secours se sont fait attendre si longtemps.

C'est à 19 h 20 mn 33 s très précisément que l'Airbus A 320 d'Air Inter s'est écrasé sur les pentes du Mont Sainte-Odile, à quelques kilomètres seulement de l'aéroport de Strasbourg. L'épave ne sera pourtant officiellement localisée qu'à 23 h 51. Plus de quatre heures et demie après le crash !

Pourtant, à 50 km au nord de Strasbourg, à la base aérienne de Drachenbronn, le lieu de la catastrophe a rapidement été connu. Ainsi qu'au centre de contrôle de Strasbourg. L'enregistrement des communications téléphoniques montre qu'à 19 heures 31, les militaires transmettaient la position du crash, à moins d'un kilomètre près. Malgré cela, l'épave a été découverte par un journaliste. On peut s'interroger sur le délai supplémentaire que les survivants auraient du subir si Jean-Pierre Stucki n'avait découvert l'épave, en communiquant immédiatement la localisation par radiotéléphone.

Les ordres venaient apparemment du Coda, le Centre opérationnel de la défense aérienne, implanté à Taverny, dans le Val d'Oise. Ce que confirme le colonel Trasléglise, du corps des sapeurs pompiers, présent au PC de la gendarmerie de Barr, à seulement quelques petits kilomètres de la catastrophe : *« On peut s'interroger sur les conditions dans lesquelles ont été effectuées les premières recherches. Mais c'est, entre autres, parce qu'il ne nous a jamais été possible d'obtenir la moindre information quant à l'altitude de l'avion et à sa trajectoire ».*

Et une fois l'épave découverte, les médecins en ont été tenus éloignés.

Pour comble, la préfecture du Bas-Rhin, sous prétexte que les journalistes pouvaient intercepter les messages, avait, elle aussi, ordonné de couper la fréquence d'interconnexion radio qui permettait de coordonner les secours. Lorsque ceux-ci arriveront enfin, ils trouveront 87 morts et 9 blessés.

Des blessés sont morts des conséquences de ces errements criminels.

L'armée a joué la Grande Muette, mais elle n'a pas été la seule. Il y a eu plusieurs violations de sépultures en Alsace. A chaque fois, François Mitterrand est intervenu publiquement pour faire part de son «*émotion*». Le chef de l'Etat s'est également rendu à Bastia, au stade de Furiani, lorsque avant le match Bastia-Olympique de Marseille une tribune s'est écroulée, faisant 15 morts. Lors des inondations meurtrières de Vaison-la-Romaine, le président s'est également déplacé. Pour le Mont Sainte-Odile, avec 87 morts, la catastrophe la plus meurtrière en France depuis plusieurs décennies, Mitterrand est resté très discret. Pas d'«*émotion*». Rien. Le silence. Mitterrand se saurait-il responsable de cette tragédie ?

Pour ces raisons, les familles de victimes et les survivants risquent d'attendre longtemps la vérité. Sans parler des indemnisations. Tout a été diligenté pour enterrer l'affaire.

Deux ans plus tard, le 6 avril 1993, je me suis rendu à Strasbourg, convoqué par un juge d'instruction à la suite d'une plainte que Mermaz avait déposée contre moi. Cela me donnera l'occasion de rencontrer deux dirigeants de l'association ECHO de soutien aux victimes et familles de victimes de l'accident du Mont Sainte-Odile (son président Tomi Ungerer et Mme Kress). Durant les deux heures de cette rencontre, M. Ungerer me fera part de ses convictions : la cause de l'accident était un effet magnétique du «*mur païen*» (un vestige historique situé près du lieu du crash). Et, pour le reste, lui et Mme Kress chargeront la presse et les journalistes. Des «*charognards*» etc. Je leur ferai remarquer que les médias étaient leur seul atout dans la mesure où il ne fallait pas trop compter sur la justice. Rien n'y fit. Ils s'en prendront également aux auteurs du livre «*La nuit du mensonge*» qui sortait le jour même. Alors que ce livre révélait quantité de faits intéressants et profitables aux familles de victimes.

Curieuse association. Il est vrai qu'elle a pour origine des proches d'Air France. Aurait-elle été montée de toutes pièces pour manipuler et canaliser les familles de victimes ? Son seul objet

serait-il de faire accepter à ces familles de ne jamais connaître la vérité et d'attendre des années quelques maigres indemnités ? Dans ces affaires où l'argent le dispute à la politique, tout est possible.

CHAPITRE 8

LA DIAGONALE DU FOU

En mars 1992, le gouvernement change une nouvelle fois. Edith Cresson est renvoyée à ses études. Elle est remplacée par Pierre Bérégovoy. Aux transports, Paul Quilès cède sa place à Jean-Louis Bianco. Et JFG sera nommé conseiller du président de la République. Une belle promotion pour l'ami Jean-François. Peut-être rendue nécessaire par l'évolution de l'affaire.

Au SNPL, quel que soit le gouvernement, la direction nationale continue à jouer le jeu des pouvoirs publics. En revanche, au sein de la section Air France de ce même SNPL, les choses ont radicalement changé. Remise de l'affaire du retrait du préavis de juillet 91, elle dépose un nouveau préavis, dans les mains du ministre des Transports, le 18 mai 1992. 48 heures de grève prévues pour les 27 et 28 mai. Motif, la réintégration de Norbert Jacquet !

Le ministre fait la sourde oreille et se tait. La grève est inévitable, elle aura cette fois bien lieu. Pour sauver la face et assurer un service minimum, Air France loue les services de quatre compagnies étrangères (Monarch, Luxair, Air Belgium et Danair). Malgré cela, elle est contrainte d'annuler de nombreux vols. Sans parler des retards de plusieurs heures. Bilan des courses : 30 à 40 MF gaspillés. Ce n'est rien, c'est le contribuable qui paye...

Et quelle contre-publicité pour Airbus ! Juste un exemple. Au moment du dépôt de ce préavis, deux journalistes qui menaient une enquête sur l'aéronautique étaient partis pour le Canada et les Etats-Unis. Ils y rencontrent alors le chef pilote d'une compagnie américaine avec qui ils doivent s'entretenir de l'A 320. Chef pilote qui les accueille avec un sourire amusé : Il a en main les dépêches d'agence qui annoncent la grève déclenchée pour ma réintégration et les raisons de ma situation, licencié que j'ai été pour avoir déclaré la vérité et dénoncé les mensonges officiels destinés à dissimuler les causes réelles des accidents de Habsheim et du Mont Sainte-Odile.

Difficile de trouver plus idiots que les socialistes. A tel point qu'à Airbus Industrie, certains commencent alors à se plaindre, «off the record», de l'attitude de François Mitterrand.

Cette grève, qui a coûté cher à Air France et à Airbus -et à mes collègues qui se sont mobilisés pour moi-, n'a en rien modifié ma situation. Toujours jugé indésirable. Je n'ai même plus besoin de prouver que mes arguments techniques sont irréfutables. Le coûteux acharnement dont je suis victime est mon meilleur argument.

Une précision sur la grève. Pour exploiter un avion à temps plein, ce qui nécessite que les équipages se relaient aux commandes, six à sept équipages sont nécessaires. La grève ne touche pas les rotations commencées. Pour qu'une grève de 48 heures ait des conséquences sur l'exploitation, il faut donc que la mobilisation atteigne environ 65%, compte tenu de différentes données, comme les congés, les stages, les temps de repos (sur 48 heures, la flotte complète vole avec 25% de l'effectif). Les affrètements auprès de compagnies étrangères et les annulations montrent qu'on a largement dépassé ces chiffres les 27 et 28 mai. Cette

grève a donc été bien suivie. Pourtant Air France avait sorti le grand jeu pour contrer le mouvement. Désinformation et intoxication à tous les étages de l'auguste maison. Et le SPAC, le syndicat des défenseurs de l'équipage à trois, avait tenté de saboter cette grève. Certains de ses représentants ont même volé plus que la normale durant ces 48 heures. Ils ont dû croire qu'il s'agissait d'une grève du zèle !

J'apprendrai qu'après ce conflit, où le pouvoir politique s'est une nouvelle fois ridiculisé, certains membres de l'entourage de Mitterrand commençaient à dire que «le vieux» déraillait complètement.

Au SNPL, la direction nationale n'a rien fait pour soutenir la section Air France dans ce conflit. Pire, elle a laissé quelques «sous-marins», par exemple Jean-Yves Boiffier, passé de la section Air France au bureau national où il fut quelque temps vice-président national, user de tous les moyens pour tenter de la faire capoter.

Et je dois révéler que ce contexte particulier a engendré quelques situations savoureuses et cocasses. Ainsi le cas de Gilbert Rovetto, conseiller du ministre des Transports (conseiller de Quilès lors du préavis de juillet 91 puis conseiller de Bianco lors de la grève de mai 92). Parallèlement à ses activités de conseiller, Gilbert Rovetto était pilote à Air France ! Mais ce n'est pas tout. Egalement adhérent du SNPL, section Air France, il a donc été appelé par son syndicat à faire grève pour ma réintégration !! Alors qu'il était le conseiller du ministre qui avait reçu le préavis...

Non, vous ne rêvez pas. C'est cela la France socialiste. Et c'est aussi cela, malheureusement, la France de l'Airbus. C'est Guignol et ses marionnettes, le rire en moins, la tragédie en plus.

En juillet 1992, la section Air France a porté mon affaire à l'ordre du jour du conseil national. Le président national, Hugues Gendre, s'est alors opposé à ce que je sois présent. Ce qui n'a pas empêché la séance d'être houleuse. Mais ceux qui me soutenaient ne connaissaient peut-être pas suffisamment le dossier. Et

face à des syndicalistes félons, la partie n'était pas gagnée d'avance. Un vote a pourtant eu lieu. Hugues Gendre était alors mandaté, un mandat impératif selon les statuts du syndicat, pour intervenir auprès du président d'Air France. Et bien, que fit Gendre malgré cet impératif ? Absolument rien. Il s'est tout simplement assis sur ce mandat.

Ma carrière professionnelle toujours en suspens, ma vie prenait une tournure dramatique. A cette même époque, une procédure d'expulsion de mon domicile était engagée. Réduit au chômage forcé, je n'avais plus payé mes loyers depuis bien longtemps.

Que la bête meure... Tel était le mot d'ordre. Certains interlocuteurs anonymes me lançaient des menaces au téléphone. La raison en était simple. Le 25 juin 1992, j'avais été interviewé par **France 3 Alsace** au sujet du Mont Sainte-Odile. Et j'avais naturellement dit le fond de ma pensée. Le soir même, une voix mystérieuse me déclarait : *«Tu vas bientôt être clochard et tu vas être suicidé parce que tu seras devenu clochard, et tu risques même de te faire descendre avant, si tu ne fermes pas ta gueule...»*

Le reportage a été diffusé le 2 juillet suivant, aux informations régionales du 19/20. Paul Amar, au journal national, en a dit quelques mots. Et comme en écho à ces révélations télévisées, de nouvelles menaces anonymes. Ce qui ne m'empêcha pas de dormir.

Quelques semaines plus tard, je poussais mes adversaires à la faute, en les prenant à leur propre jeu. J'écrivais au ministère des Transports, à Matignon et à l'Elysée. Une lettre très courte. Avec un titre en gros caractères : **«MENACE D'ATTENTAT»**. En précisant que j'avais alerté la presse. Une dizaine de jours auparavant, j'avais adressé le projet de cette lettre à JFG, afin de savoir, par mes informateurs, quelle serait la réaction des politiques. J'avais rapidement su. Certains pensaient qu'il était néces-

saire de «*m'envoyer au trou pour quelques mois*». D'autres estimaient en revanche que cela constituerait une erreur. Mais ces derniers étaient persuadés qu'en m'enfermant chez les fous, je n'en sortirai pas.

J'avais donc pris toutes mes précautions. J'avais averti des amis, très discrètement. Avec des consignes. Et il arriva ce qui devait arriver... La police, dans des circonstances risibles, me fait enfermer en psychiatrie. Internement administratif. En chambre d'isolement capitonnée. En pyjama, avec des sacs en plastique aux pieds. Vol au dessus d'un nid de coucou. C'est le commissaire Cerf, du commissariat du 13ème -encore- qui fut chargé des opérations. Je passe les détails. Le commissaire Cerf n'était pas compétent, ni territorialement, ni administrativement. Et tout ce joli monde sera obligé de me relâcher après 24 heures. Les psychiatres ne m'avaient toujours rien trouvé d'anormal et dans ces locaux spécialisés de l'infirmerie de la préfecture de police, le téléphone avait sonné plusieurs fois... avec des journalistes au bout du fil.

Ces événements rocambolesques donneront lieu à une dépêche AFP, datée du 31 juillet. Elle précise par deux fois que je mets en cause le gouvernement et le président de la République. Cette dépêche sera reprise par plusieurs quotidiens. C'est avec un plaisir à peine dissimulé que j'adresserai ces extraits de presse aux politiques. Notamment à Mme Lauvergeon et à quelques conseillers de Mitterrand. Mouillé jusqu'au cou, l'assassin du Mont Sainte-Odile.

Ma lettre me vaudra toutefois d'être inculpé pour menace de voies de fait. Mais, le jour même de mon inculpation, j'ai remis tous les documents prouvant que Mitterrand était directement impliqué et que ma démarche avait eu pour seul objet de piéger mes adversaires. Qu'avais-je fait, sinon écrire une lettre, dont le seul but était de prouver que mon affaire était suivie en haut lieu et que mes courriers restés sans réponse étaient pourtant lus avec la plus grande attention ? La plume est plus efficace que le poignard ! Du coup, l'instruction judiciaire relative à ma «menace» n'a jamais commencé. Le dossier dort depuis l'été 1992 dans le

cabinet de Mme Maurier. Depuis cette date l'instruction en est toujours au point zéro. J'ai demandé à être renvoyé devant le tribunal correctionnel pour être jugé. Avec le dossier complet sur Mitterrand ! Si un lecteur passe dans le couloir des juges d'instruction au tribunal de Paris, et s'il a quelques minutes à perdre, il peut toujours frapper à la porte de Madame Arlette Maurier pour lui rappeler cette affaire. Merci d'avance.

Fin septembre 1992, je suis expulsé de mon domicile. Dans les mois qui suivent, je vis «à la cloche de bois», aidé par quelques amis fidèles. Je fais du camping chez les uns et les autres. Il m'arrive même de dormir dans une fourgonnette Renault Express que j'avais louée pour 24 heures lors de l'expulsion de mon domicile, mais que je conserverai six mois. Encore un créancier !

Mon ami Gueulette et les politiques savaient parfaitement quelle était ma situation. Mais je tenais à me rappeler à leur bon souvenir. J'ai ainsi «fait la manche» à Colmar, devant le Palais de justice, où se déroulent les deux enquêtes judiciaires sur les accidents de Habsheim et du Mont Sainte-Odile. En uniforme d'Air France. En tendant ma casquette d'officier navigant. Avec, sur une pancarte, les motifs de ma situation et quelques documents. Les officiels n'ont alors pas été longs à réagir. Après une heure de «mendicité» improvisée, le procureur de la République me recevait.

Un entretien d'une heure au bout duquel je lui remettais quelques documents essentiels. Pièces essentielles qui sont depuis passées à la trappe.

Dans ma débâcle, j'avais pourtant sauvé le principal : de quoi continuer à me défendre. Je n'avais effectivement pas dit mon dernier mot.

Et le 14 octobre 1992, j'adressai au juge Guichard, chargé du dossier judiciaire des deux accidents d'Airbus A 320 survenus en Alsace, une lettre qu'il convient de reprendre largement :

«*Monsieur le Juge,*

[Quelques commentaires sur l'absence de GPWS, avertisseur de proximité du sol, sur l'A 320 accidenté au Mont Sainte-Odile, avec une note jointe]

Il apparaît ainsi que Monsieur MONNIER, Président de la Commission administrative d'enquête, a menti le 20 février 1992 en déclarant que le GPWS n'aurait retenti que pendant une dizaine de secondes. J'aurai l'occasion de revenir sur la composition et l'honnêteté de cette commission.

Avant de poursuivre, je crois utile de rappeler les conditions de l'enquête sur l'accident de Habsheim. Les falsifications, tant intellectuelles que matérielles, des premières enquêtes relatives à cet accident sont maintenant clairement établies. Je souligne que j'ai été le premier à contester la version officielle, à dénoncer ces falsifications, et j'ai maintenu ces accusations malgré les pressions, ce que Michel ASSELINE rappelle dans son livre qui vient de paraître. J'avais par ailleurs dénoncé l'attitude de certains dirigeants félons du SNPL, en particulier celle du Président, Alain DUCLOS, et du Vice-Président, Xavier BARRAL.

S'agissant de l'accident du Mont Sainte-Odile, le scénario semble identique. Je constate que plusieurs intervenants dans les falsifications relatives à l'accident de Habsheim sont membres de la Commission d'enquête sur l'accident du Mont Sainte-Odile (en particulier son Président et son Vice-Président !) et il semble que Messieurs GENDRE et BOUVET, successeurs de Messieurs DUCLOS et BARRAL, adoptent la même attitude complice que leurs prédécesseurs.

Je remarque par ailleurs que Messieurs VENET et BELOTTI, Experts, sont susceptibles à plusieurs titres de subir des pressions. La remise de leur rapport définitif dans le cadre de l'accident de Habsheim se fait anormalement attendre, alors que la contestation de la version officielle repose uniquement sur Michel ASSELINE et moi-même depuis quatre ans et alors que

nous sommes tous les deux «interdits de travail» en France, subissant ainsi un chantage à la déchéance, voire pire (cf. mes lettres à vous des 14 et 19 septembre 1992).

Il apparaît par ailleurs que la cause la plus probable de l'accident du Mont Sainte-Odile -le GPWS restant un équipement salvateur uniquement- est une fausse information de position donnée par l'informatique de bord, associée au manque d'information et de consigne aux équipages.

[Suit, en quelques phrases, un résumé des faits qui militent de façon convergente et cohérente pour la défaillance des systèmes de navigation]

Comme pour l'accident de Habsheim, les pouvoirs publics mentent de façon grossière.

Air Inter se vantait, par de pleines pages de publicité couleur, d'avoir «les A 320 les plus performants du monde». On comprend mieux les raisons de ces performances quand on sait que toutes les compagnies étrangères avaient donné des consignes spéciales pour les approches VOR et VOR-DME sur A 320, certaines ayant même purement et simplement interdit les approches de ce type.

La Direction d'Air Inter exploitait et, surtout, la Direction Générale de l'Aviation Civile laissait exploiter l'Airbus A 320 en France dans des conditions inacceptables, alors que différents événements devaient conduire à prendre certaines précautions et alors que, de plus, les A 320 d'Air Inter n'étaient même pas équipés d'un système aussi essentiel que l'avertisseur de proximité du sol (sauf désintégration ou perte de contrôle en vol, rares, tous les accidents sont, par définition, la rencontre de l'avion avec le sol !).

Les responsabilités dans l'accident du Mont Sainte-Odile se situent à la Direction d'Air Inter et à la Direction Générale de l'Aviation Civile, ainsi qu'à la Direction du Groupe Air France. Je note sur ce point que Messieurs SPINETTA, GOURGEON et ATTALI sont parfaitement informés de mon affaire et de ses raisons.

Messieurs GOURGEON et SPINETTA étaient Conseiller du Ministre en 1988/1989/1990 et étaient chargés du dossier Habsheim. Monsieur GOURGEON a confirmé sous serment (noté par Greffier) qu'il était en relation, à mon sujet, avec Jean-François GUEULLETTE, actuellement Conseiller du Président de la République.

Je tiens à votre disposition un ensemble de documents relatifs non seulement à l'accident d'Habsheim mais également à la perte du DC 10 d'UTA et à l'accident de Bangalore, et à d'autres événements, qui montrent que les 87 victimes du Mont Sainte-Odile ont été sacrifiées pour cause de raison d'Etat.

Il est intéressant de constater que Monsieur SPINETTA a bénéficié d'une promotion dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur après l'accident du Mont Sainte-Odile, ce qui n'est pas sans rappeler la distinction dans cet Ordre de Monsieur GARETTA en 1989, dans l'affaire dite du sang contaminé !

Je tiens également à votre disposition les éléments qui permettent de penser que des responsabilités doivent être recherchées à des niveaux supérieurs.

Je vous prie etc.»

Une précision sur Jean Spinetta. C'était le président d'Air Inter au moment de l'accident du Mont Sainte-Odile. Il est maintenant, depuis avril 1994,... conseiller du Président de la République. La légion d'honneur n'était pas suffisante !

En janvier 1993, quelques jours avant le premier anniversaire de la catastrophe du Mont Sainte-Odile, le juge Guichard inculpera Jacques Rantet, chef pilote à Air Inter. Le motif était l'absence de GPWS sur les A 320 de cette compagnie. Il fallait bien lâcher du lest au moment de cet anniversaire. Si la justice avait fait correctement son travail, cette inculpation aurait dû intervenir beaucoup plus rapidement, au plus tard un mois après l'accident. Toutes les informations étaient disponibles à ce moment. Peu après la publication du rapport préliminaire, en février 1992, j'avais rédigé une note -celle que j'ai transmise le 14

octobre 1992 au juge Guichard-. On y trouvait déjà tous les éléments qui entraîneront l'inculpation de Jacques Rantet. La plupart des médias avaient d'ailleurs diffusé des informations concordantes sur ce point dans le mois suivant l'accident. Et malgré l'évidence, il aura fallu un an et toute la persévérance de Maître Alain Behr, avocat de plusieurs familles de victimes, pour qu'enfin cette inculpation soit prononcée.

En décembre 1993, la Commission administrative d'enquête rendait son rapport final sur l'accident du Mont Sainte-Odile. Elle envisage plusieurs causes possibles qui, toutes, font partie du groupe des anomalies dans le plan vertical. Interrogé par des journalistes, son président répondra que les hypothèses du groupe des erreurs dans les positions géographiques «*avaient été écartées a priori*». Tout simplement.

Ces travaux tronqués amènent à se remémorer l'incident de Bordeaux du 5 février 1992. Quelques jours seulement après le Mont Sainte-Odile. Incident qui a entraîné, officiellement, l'interdiction des approches du type de celle qui a conduit au crash. Dans une note du 12 février 1992 d'Air Inter, référence DENY-92265-XDH/rm signée de Xavier D'Hebrail, chef du secteur A 320 de cette compagnie, on apprend que deux jours après l'incident de Bordeaux, le dépouillement de l'enregistreur de paramètre était disponible. Il s'agit du QAR, qui enregistre les mêmes paramètres que le DFDR sur une cassette destinée aux services de maintenance, qu'il suffit de retirer sans aucun démontage. Cet enregistreur avait permis de constater l'existence d'un glissement de cartes (fausse position donnée par l'informatique de bord). Deux jours plus tard...

Deux ans et demi après l'accident du Mont Sainte-Odile, où ce même QAR a été récupéré intact, avec des données immédiatement exploitables, on ignore toujours ce qu'il en est. Certains paramètres concernant le fonctionnement des systèmes de navigation n'ont jamais été divulgués, par exemple ceux qui concernent la position du sélecteur d'échelle. Et il y en a d'autres,

tout aussi intéressants, qui sont restés confidentiels. Sur l'Airbus A 320, le glissement de cartes relevé à Bordeaux et passé sous silence au Mont Sainte-Odile ne constitue ni une nouveauté, ni une exception.

En décembre 1989, au décollage d'Amsterdam d'un A 320 d'Air France, les cartes représentées sur les écrans de navigation se mettent à glisser vers la droite, provoquant en quelques secondes une erreur de vol de près de 2,8 kilomètres.

L'incident se renouvellera sur le même appareil lors d'un vol Paris-Amsterdam.

Un document d'Air Inter, daté d'octobre 1991, mentionne d'autres types d'anomalies du système de navigation automatique (le FMGS pour Flight Management and Guidance System). Ces défauts ont notamment entraîné des erreurs de position au départ de Mulhouse et à l'approche de Strasbourg. D'après ce document, trois cas d'erreur de «position FMGS» avaient été constatés peu avant l'accident du Mont Sainte-Odile, dans ce triangle des Bermudes alsacien :

- Lors du vol Air Inter IT 812 Mulhouse-Paris du 19 octobre 1991,
- du vol Air Inter IT 207 Paris-Strasbourg du 22 octobre,
- et du vol Air Inter IT 022 Mulhouse-Paris du 24 octobre.

Des écarts de 15 à 18 km entre les positions indiquées aux pilotes par les ordinateurs de bord et les positions réelles des appareils avaient été constatés. Pourquoi ? Parce que les ordinateurs, qui calculent la position grâce à des balises radio-électriques au sol, avaient confondu le signal émis par une balise civile avec celui provenant de l'aérodrome militaire de Sollingen ! Les systèmes de surveillances continuant à afficher «*haute précision*» ! Vive l'électronique.

Sous peine de poursuivre l'hécatombe, certaines méthodes d'exploitation de l'A 320 étaient donc inévitablement à revoir. Conscient du problème, le nouveau ministre des Transports, Bernard Bosson, finira par prendre diverses mesures en décembre 1993, notamment :

«- Les programmes de formation et de contrôle [des équipages] seront révisés pour inclure des scénarios d'anomalies de situations, spécifiques à l'utilisation des logiciels embarqués et des EFIS [systèmes d'instruments de vol électroniques], et tirés du retour d'expérience ;

- les autorités concernées par l'agrément des simulateurs procéderont à une révision des catalogues de pannes proposés pour tenir compte de pannes spécifiques associées aux logiciels embarqués et aux EFIS ;

- il sera procédé à l'étude des méthodes par lesquelles les constructeurs pourraient, le plus en amont possible dans le processus industriel, obtenir les meilleures informations sur les comportements probables des utilisateurs face aux novations susceptibles d'entraîner des conséquences importantes au plan ergonomique ;

- les autorités de certification entreprendront une révision du règlement de certification des avions de transports».

Le demi-tour est ainsi officiel, rédigé noir sur blanc, estampillé par le ministère des Transports. Finie la politique de l'A 320 que «*ma concierge pourrait piloter*». Le fou avait raison. Dommage qu'il ait fallu accumuler les accidents et les morts pour se rendre à l'évidence.

Ces mesures sont aussi un désaveu particulièrement grave pour Airbus Industrie. Ceux qui voulaient remplacer les pilotes par des ordinateurs ont fait fausse route. Ceux qui prétendaient que les ordinateurs corrigeaient les erreurs des pilotes se sont trompés. L'A 320 reste un avion comme les autres. C'est l'équipage qui en dernier ressort conserve la maîtrise des décisions. Mais l'A 320, par sa complexité et ses erreurs de conception, devient vite un casse-tête chinois pour ses pilotes. Ces observations valent pour l'A 330 et l'A 340, fruits de la même technologie. L'accident de l'A 330 à Toulouse, le 30 juin 1994, le confirmera.

Cette volte-face, si elle améliore un peu la sécurité, s'avère inquiétante par ses implications commerciales. La nouvelle technologie Airbus a perdu tout son attrait. Cette technologie

n'apporte rien, si ce n'est une complexité inutile. Et coûteuse, à la construction comme à l'exploitation.

Le principal concurrent d'Airbus, Boeing, n'est pas tombé dans le piège informatique. Son nouveau 777, même s'il est, dans certains domaines, plus développé électroniquement que les Airbus A 320, A 330 et A 340, reste un avion simple dans les systèmes de base, les commandes de vol et les commandes des moteurs.

L'accident de Varsovie illustre bien les limites de la nouvelle technologie Airbus. Le 15 septembre 1993, un Airbus de Luft-hansa «efface» toute la piste à l'atterrissage. Il en sort à l'autre bout, à grande vitesse. Appareil totalement détruit, deux morts. Airbus parlera d'un phénomène d'aquaplaning. Soyons sérieux. La piste fait 2,8 km. Et lorsque l'avion est arrivé en bout de piste, il n'avait perdu qu'un tiers de sa vitesse ! Alors qu'en aéronautique on se pose sur des pistes enneigées.

Les enquêteurs polonais ont rendu leurs premières conclusions trois semaines plus tard. Défaillance technique du système de freinage et mauvaise maîtrise de la situation par l'équipage. Cet équipage, comme tous les équipages d'A 320, avait dû ingurgiter au cours des mois précédents 900 pages de modifications techniques et de procédures.

Une note technique diffusée aux équipages, du 23 novembre, deux mois après l'accident, apporte quelques éclaircissements. On peut y lire, et ce passage est encadré (c'est le seul) :

«Le reset du BSCU, avion en mouvement, n'est pas recommandé. Cependant, en cas de perte des deux voies du BSCU pendant le roulage consécutif à l'atterrissage, et dans le cas où l'équipage ne peut maintenir l'avion sur la piste au moyen des commandes de vol et du système de freinage de secours, un reset du BSCU au moyen du sélecteur A/SKID et NWS peut être tenté.

Pendant le reset :

- l'orientation des roues avant doit être au neutre,*
- le palonnier doit être au neutre,*
- les pédales de frein doivent être relâchées».*

Traduction et explications. Dans cette phase, l'atterrissage, on dirige l'avion par deux moyens. Les commandes de vol aérodynamiques, au moyen des pédales (le palonnier). Et également avec l'orientation des roues avant à partir d'un petit volant, ou d'un levier, latéral. On freine avec la pointe des pieds en enfonçant le sommet des pédales. Les circuits gauche et droit sont indépendants et on peut exercer un freinage dissymétrique. Sur l'A 320, les manoeuvres des pilotes passent par des logiciels, dont certains sont liés.

Dans la note, le BSCU est le système de contrôle des freins. Le «reset» du BSCU consiste à passer sur arrêt puis sur marche l'interrupteur du système de direction des roues avant (NWS). Cette manipulation permet de «remettre à zéro» certains programmes informatiques et de les réinitialiser.

Voilà ce que signifie la première partie de la note, en clair :

Le reset (mouvement de l'interrupteur du système d'orientation des roues avant) avion en mouvement n'est pas recommandé. Cependant, en cas de perte du freinage pendant le roulage consécutif à l'atterrissage, et dans le cas où l'équipage ne peut maintenir l'avion sur la piste au moyen des commandes de vol et du système de freinage de secours, un reset du système de freins au moyen de l'interrupteur de la roue avant peut être tenté.

Belle gymnastique. Mais ce n'est pas tout. Pour se livrer à ce reset, et c'est la seconde partie de l'encadré de la note, il faut tout ramener au neutre, commandes aérodynamiques et commande de roue avant. Et en plus, il ne faut pas freiner ! A 250 km/h, et alors que vous n'arrivez déjà plus à maintenir l'avion sur la piste. Et quand vous en êtes là, il faut allez manipuler un interrupteur parmi d'autres. Ohé Alain Prost ! Au secours !

Plus de simplicité dans la conception et plus d'indépendance entre les systèmes, éviteraient ce genre de situation difficilement

maîtrisable par un équipage, surtout quand les procédures d'utilisation changent d'une semaine à l'autre.

Un autre incident grave mérite d'être évoqué. Il s'agit du «*vol miraculé*» Orly-Lourdes du 22 octobre 1993. Airbus et Air Inter ont prétendu que les pilotes se seraient trompés à plusieurs reprises entre les commandes du train d'atterrissage et des moteurs.

Là encore, soyons sérieux. Pour le train, il y a une manette, sur la planche de bord, face aux pilotes, vers la droite. En revanche, l'arrêt des moteurs par coupure du carburant se fait à partir de deux interrupteurs à palette, deux petits leviers, situés sur le «*pylône*» (la partie qui est située entre les pilotes), en arrière des manettes de gaz. Ces interrupteurs sont protégés. Et il faut les tirer pour les manœuvrer (de la même manière qu'on tire vers le haut le levier de vitesses d'une voiture pour passer la marche arrière sur certains modèles).

Puisque je parle de voiture, continuons la comparaison. Ce que soutient Airbus, c'est comme si un conducteur se trompait entre **une** manette de chauffage sur le tableau de bord et **deux** interrupteurs situés à la base du frein à main, au niveau du dossier des sièges (voir annexe 10). Avec des manipulations complètement différentes. En outre, il faut se «*tordre les mains*» pour atteindre les interrupteurs des moteurs. Et l'erreur aurait été commise deux fois de suite et par deux pilotes ! Sur tous les avions, depuis des décennies, ces commandes sont situées aux mêmes endroits.

Le scénario avancé par Airbus est grotesque. Il serait temps que ce constructeur comprenne qu'on ne vend pas des avions comme un bonimenteur de foire vend ses savonnettes.

Cet appareil a été victime de problèmes informatiques. Là encore plus de simplicité et plus d'indépendance dans les systèmes éviteraient ce genre d'incident. Dans le pire des cas, un seul moteur aurait eu des ennuis, ce qui est toujours maîtrisable (on prévoit la panne d'un moteur à tout moment d'un vol, y compris en plein décollage).

Le point faible de la nouvelle technologie Airbus est le lien qui existe entre les systèmes, et certains liens sont surprenants. La sécurité en aéronautique a toujours consisté à rendre certains systèmes aussi indépendants que possible, de façon à éviter les pannes simultanées ou en cascade.

Boeing l'a bien compris avec son nouveau 777. Cette machine reste simple. Pas de gadgets inutiles, complexes, coûteux et dangereux.

On l'a vu, en France le demi-tour est amorcé. Un peu tard. Fini le tout automatique (ou qui se voulait tel). Début octobre 1992, la revue **Air et Cosmos/Aviation Magazine** titrait en couverture : *«Retour à l'atterrissage manuel»*. Avec un article de six pages. Le chapeau de l'article est clair : *«Les technologies militaires, infrarouge, radar millimétrique et viseur tête haute, sont aujourd'hui capables de percer la plus épaisse des purées de pois et pourraient reléguer au rang des mauvais souvenirs les déroutements pour cause de mauvaise météo. A condition d'en revenir aux atterrissages manuels»*.

N'en déplaise à certains dirigeants d'Air France qui continuent à ramer à contre-courant.

Et puisque je parle d'Air France...

Les socialistes ont réussi un beau doublé. Mais ce n'est pas un couplé gagnant. En décembre 1989, j'avais ainsi adressé aux politiques un exposé sur la situation sociale de la compagnie. J'avais pris des exemples précis. J'avais établi des comparaisons, notamment avec notre concurrent numéro un en Europe, British Airways. Un parallèle qui tournait à notre confusion. J'avais alerté «mes amis socialistes» sur le fait qu'Air France courait au désastre économique. Nul besoin d'être sorcier pour comprendre que dans une compagnie où tout le monde est en conflit ouvert, on est immédiatement dépassé par la concurrence. Pour étayer mes dires, j'avais cité les propos d'un ancien président : *«Quand je suis arrivé à Air France, deux choses m'ont choqué. L'ambiance*

déplorable qui régnait dans cette compagnie et le fait que ses barons m'ont clairement fait comprendre que mon rôle consistait à demander de l'argent à l'Etat, et qu'eux s'occupaient du reste. Mais je ne l'ai pas entendu de cette oreille».

A la différence de ce président, Bernard Attali, avec l'aval du gouvernement socialiste, a encouragé et couvert cette politique de conflit permanent avec les salariés, notamment le personnel navigant. Le résultat est connu : des pertes colossales. Six milliards de francs en 1992, huit milliards en 1993. Qui a fini par payer cette ardoise globale de vingt milliards ? Le contribuable bien entendu.

Un petit calcul est édifiant. Ces vingt milliards représentent près de 500 000 F par salarié de l'entreprise ! Non, ce n'est pas une erreur typographique. Cinq cent mille francs. Je connais des patrons de PME que ce chiffre va laisser rêveurs...

A la fin des années 80, Air Afrique (une dizaine d'avions) était en pleine déconfiture. La direction veut faire porter le chapeau aux navigants techniques et baisse les salaires de manière brutale. Ces navigants dénoncent la mauvaise gestion et la gabegie qui règnent à la direction, avec un personnel pléthorique. Air Afrique appartient à onze états et chaque gouvernement plaçait les copains pour profiter du fromage.

Les navigants se mettent en grève. Rien n'y fit. Le président ivoirien Houphouët-Boigny déclare publiquement qu'il en fait une affaire personnelle. Les navigants français sont licenciés sans indemnité. Pour fait de grève.

Pour faire valider ces licenciements, la compagnie saisit les tribunaux ivoiriens, qui entérinent la décision. Les navigants français saisissent la justice française. Leurs contrats de travail ont été passés à Paris et leur base de travail est Paris, ce qui figure dans ces contrats. La Cour de cassation, réunie en chambre plénière sous la présidence de Mme Simone Rozès, une protégée de Mitterrand, ne pouvait contester la validité de ces dispositions. Alors elle décide que c'est le pays d'immatriculation des avions qui détermine la compétence de juridiction.

Les tribunaux français ne sont pas compétents. Curieuse décision quand on sait que compagnies françaises, y compris Air France et Air Inter, exploitent des avions immatriculés à l'étranger (appareils en location-vente ou en location à durée déterminée, affrètements...). Ainsi, si un incident survient sur un vol Paris-Marseille à bord d'un de ces avions, ce sont les tribunaux -et donc la législation- du pays d'immatriculation qui permettront de trancher les litiges, qu'il s'agisse d'un accident du travail pour les équipages ou d'un quelconque litige pour les passagers ! Bref, les navigateurs français ont été virés d'Air Afrique comme des malpropres.

Ce dossier avait été suivi par l'Elysée, qui ne pouvait refuser ce petit plaisir à un ami africain.

Le SNPL -il y existait une section Air Afrique- a laissé faire.

Mais tout cela ne changera rien à la situation de la compagnie qui continuait à perdre de plus en plus d'argent. Deux ans plus tard la France a dû voler au secours d'Air Afrique. Un directeur général français (M. Roland-Billecart) est mis en place... qui prendra les mesures qu'avaient préconisées les navigateurs avant leur licenciement. Mais la France devra verser à Air Afrique une aide non remboursable -il s'agit bien d'un cadeau- de 700 MF. Merci au contribuable français.

A la fin 1989, j'ai rappelé cette aventure africaine aux dirigeants socialistes. Par écrit. En précisant qu'à Air France on suivait un scénario identique, dans ses grandes lignes, mais que l'addition serait beaucoup plus lourde en raison de la taille de l'entreprise. J'ai même confirmé par recommandé quelques mois plus tard.

Après le désastre d'Air France, Bernard Attali, remercié à la suite de la grève qui avait secoué la compagnie en octobre 1993, trouvera le moyen de se plaindre du fait que le gouvernement Balladur ne lui avait pas laissé le temps de mener à son terme la politique qu'il conduisait. Vingt milliards, ce n'était pas suffisant ?

Le porte monnaie du contribuable viendra également alimenter les caisses d'Airbus. En février 1994, deux milliards de Francs ont été attribués à l'Aérospatiale (co-constructeur de l'Airbus) pour «*aider au développement de l'A 330 et de l'A 340*» comme l'a déclaré le Premier ministre. Pourtant, quinze jours plus tôt, dans les pages du **Figaro économique** du 17 janvier, Airbus se vantait d'être financièrement autonome et de développer ses programmes sur ses fonds propres. Quand on ment sur les causes d'accidents ayant fait des dizaines de morts, mentir sur les chiffres paraît bien innocent. Il est vrai qu'en 1993, Airbus a bénéficié de 38 commandes mais a subi 69 annulations. Le consortium européen est resté discret sur ces chiffres. Et l'avenir ne semble pas plus rose.

Pour en finir avec ce chapitre et avec l'argent public gaspillé, il conviendrait également de parler de la déconfiture du Crédit Lyonnais. Cette banque a été contrainte de participer à des montages financiers suicidaires pour permettre de vendre des Airbus à l'étranger. Elle est en faillite. C'est l'Etat qui va la renflouer.

Airbus et Air France... L'aéronautique ne restera pas comme une page de gloire des deux septennats de François Mitterrand.

CHAPITRE 9

MERMAZ LA RAISON D'ETAT

On lit dans le journal **Libération** du 27 juin 1994 :

**«DES COUPURES DANS LA BOITE NOIRE
DE L'AIRBUS D'HABSHEIM.**

***En 1988, l'avion s'écrase. Le pilote et un expert affirment que
les enregistrements ont été trafiqués.***

[...] Michel Asseline a déclaré ne disposer de l'enregistrement des conversations du cockpit (CVR), pris durant l'accident, que depuis janvier dernier. Il a demandé à Marc Neubert, expert près la cour d'appel de Colmar, de l'analyser.

Ce dernier a indiqué devant des journalistes qu'il avait travaillé sur une bande à deux pistes d'enregistrement et qu'à trois reprises des désynchronisations d'une durée d'un dixième de seconde correspondaient à des «**coupures irréfutables**». L'expert relève également l'annonce faite par une voix masculine qui déclare

«c'est bon» peu avant que l'avion ne heurte les arbres. Analysée au spectrographe, elle ne correspondrait à aucune des voix des personnes alors présentes dans la cabine, le pilote, le copilote ou les deux hôtesses, toujours selon l'expert. «C'est probablement la voix de la personne qui a trafiqué la bande, une fois son travail achevé» a déclaré Michel Asseline...».

Après les mensonges sur les commandes de vol, il se confirme ainsi que les boîtes noires ont été trafiquées.

Les boîtes noires ? Lesquelles ?

Le DFDR (paramètres) a été dépouillé au Centre d'Essais en Vol de Brétigny, au sud de Paris, dans la nuit qui a suivi l'accident. Mais ce DFDR n'a pas été identifié. En effet, le *«Compte rendu de récupération et d'exploitation d'enregistrement magnétique suite à un accident aérien»*, établi par le Centre d'essais en vol de Brétigny (CEV), indique (voir annexe 13) :

1 - IDENTIFICATION

AERONEF :	AIRBUS A 320 F-GFKC
DATE DE L'ACCIDENT :	26 juin 1988 – 15 heures
LIEU :	MULHOUSE HABSHEIM
ENREGISTREUR :	FAIRCHILD MODEL F 800 17 M 800 - 251
N° D'ESSAI C.E.V. :	A 6293

En fait, il manque le plus important : le numéro d'identification du DFDR (N°3237, installé sur l'avion accidenté) ! Exactement comme si, dans un rapport de police concernant une voiture, tout était noté, la marque, le modèle, le jour, l'heure, le lieu... mais pas le numéro d'immatriculation.

Ce rapport du CEV a été signé par *«Le rédacteur Guy CHALES»* qui n'a pas participé aux travaux de dépouillement et qui, cité

comme témoin dans le procès en diffamation intenté par Delebarre en 1989, ne s'est pas présenté devant la justice. Ce rapport a également été signé par Alain Cheminal, qui précise «*Vu, le Chef du Service des méthodes et moyens d'essais de Brétigny*». On a été prudent au CEV. Personne n'a voulu endosser la responsabilité des opérations de dépouillement d'un DFDR non identifié. On en verra la raison au chapitre suivant : c'est à ce moment qu'apparaissent une fausse bande DFDR et un faux listing de paramètres.

En 1989, j'avais su par un ami politique que «*Mermaz avait fait une belle connerie le soir de Habsheim*». A l'époque je manquais d'informations et je n'imaginai pas que le ministre puisse être personnellement impliqué, même si j'avais des doutes. J'avais donc décidé d'attendre. Il était de toute façon hors de question de faire quelque déclaration que ce soit dans ce domaine, sans preuve.

Par la suite, j'aurai d'autres informations. Verbales. Je me renseignerai, par l'intermédiaire de tiers. Je récupérerai également différents documents. A la fin 1992, le dossier était suffisant. En outre, Michel Asseline avait publié son livre. Des précisions sur la circulation des boîtes noires entre Habsheim et Paris, le soir de l'accident, y sont apportées. Mon affaire y est très brièvement résumée.

Le 10 novembre 1992, j'écris à Mermaz, à ce moment ministre des relations avec le Parlement et porte-parole du gouvernement Bérégovoy :

«Michel Asseline a publié, le 7 octobre 1992, un livre relatif à l'accident de Habsheim, intitulé «Le pilote est-il coupable ?».

Je joins un extrait me concernant. Vous y êtes gravement mis en cause, ainsi que Jean-François Gueullette, votre ancien collaborateur (falsification de l'enquête sur l'accident de Habsheim, méthodes utilisées contre moi).

Je souligne que l'éditeur n'aurait pas publié un tel exposé s'il n'était en possession des éléments de preuve des faits évoqués. Par ailleurs cet éditeur ne peut être suspecté d'activisme politique partisan.

Je vous prie etc.».

Le 26 novembre, nouvelle lettre à Mermaz :

«Je remarque votre silence après la publication du livre de Michel Asseline et ma lettre du 10 novembre 1992, et ce malgré les graves accusations portées contre vous.

*Outre les mensonges -faux intellectuel- sur le fonctionnement des commandes de vol, plus personne ne conteste l'existence de deux bandes originales de l'enregistreur de paramètres (DFDR), dont une est donc fausse, dès la nuit qui a suivi l'accident (cf. dépêche AFP du 17 février 1992, journaux télévisés de **La Cinq** du 18 février 1992 et livre de Michel Asseline).*

Je joins des procès-verbaux du dossier d'instruction, dont le Parquet avait demandé l'annulation, en vain. Tout porte à croire que vous avez personnellement participé à une substitution d'enregistreurs dans les heures qui ont suivi l'accident. En effet :

- il apparaît que ces enregistreurs seraient partis de Mulhouse, avec vous, dans le Mystère 20 du GLAM vers 23 heures 25 (Commissaire Gontier) et seraient arrivés à Villacoublay, toujours en Mystère 20, à 1 heure (M. Davidson),*
- mais on constate qu'ils seraient également partis de Mulhouse à 23 heures 15 en King Air du SFACT (M. Tenenbaum) pour arriver à Villacoublay, toujours en King Air, à 0 heures 30 (Messieurs Tenenbaum, Bruyère et Pastor).*

Je rends publique la présente et ses annexes.

Je vous prie etc.».

(Les documents cités, concernant Mermaz, figurent en annexe 14 et 15)

Les **Dernières Nouvelles d'Alsace** du 29 novembre feront état de cette lettre sous le titre :

«Crash de Habsheim : QUESTIONS A LOUIS MERMAZ».

«[...] 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 etc.»

[Les DNA reprennent ma lettre].

Le vendredi 4 décembre, je transmettais par recommandé cet article à Mermaz en lui précisant qu'il lui aura déjà été remis par tel ou tel service de presse ou par les renseignements généraux.

Le dimanche 6 décembre, Roland Dumas et Louis Mermaz organisent une réunion politique, *«Les rencontres pour Demain»*, avec la participation de Thierry De Beaucé, Jean-Louis Bianco, François Colcombet, Elisabeth Guigou, François Loncle, Louis Mexandeau, Dominique Robert, René Teulade, Kofi Yamgnane, Emile Zuccarelli. C'est le carré mitterrandiste qui prépare les législatives de mars 1993. Je m'y rends.

Voici la note que j'adresse le lendemain au juge Guichard en précisant que je sais qu'une fausse déclaration entraîne des sanctions pénales :

«[...] A la fin des débats du matin, vers 12 heures 30, j'ai posé une question d'ordre général sur les polémiques liées aux accidents d'Airbus A 320 et leurs conséquences pour Airbus Industrie en rappelant quelques événements récents (grève des 27 et 28 mai 1992, livre de Asseline, interrogations publiques sur les enregistreurs et les enregistrements). La réponse de Monsieur Mermaz a été laconique. Il y a eu des enquêtes, l'administration a fait son travail, l'Airbus se vend bien.

Lors du déjeuner, plusieurs participants m'ont fait remarquer que Monsieur Mermaz n'avait en rien répondu à la question.

En fin d'après-midi, vers 17 heures, la réunion étant terminée, je me suis rendu sur la tribune, comme plusieurs autres participants et j'ai pu engager un dialogue avec Monsieur Mermaz à qui j'ai déclaré que j'étais resté très modéré mais que les faits étaient beaucoup plus graves. Monsieur Mermaz a feint d'ignorer cette affaire (cet échange se déroulait en présence de plusieurs témoins, collaborateurs de Monsieur Mermaz, et même d'autres ministres).

J'ai rappelé à Monsieur Mermaz qu'il connaissait parfaitement cette affaire et qu'il connaissait ma situation et ses raisons.

Je transcris la suite de cette conversation :

- L. Mermaz : **«Et bien, écrivez moi»**
- N. Jacquet : **«C'est fait, je vous remets d'ailleurs la copie des lettres [je tends le double de mes lettres], en particulier, regardez, celle qui contient des PV de l'instruction qui montrent que vous avez participé à un trafic de faux enregistreurs entre Mulhouse et Paris»**
- L. M. : **«Non, non, je ne prends pas de lettres»**
- N. J. : **«Répondez, Monsieur le Ministre. Dans cette affaire d'Etat, je vous accuse de faits particulièrement graves, preuves en main. Ces PV que vous refusez de voir et dont le Parquet avait demandé en vain l'annulation»**
- L. M. : **«Ecrivez-moi»**
- N. J. : **«Mais le plus intéressant n'est pas ce que je dis. C'est dans la presse en Alsace. Regardez, des journalistes écrivent «Questions à Louis Mermaz» [je lui montre l'article des Dernières Nouvelles d'Alsace du 29 novembre]. Vous devez répondre Monsieur le Ministre»**
- L. M. : **«Ecrivez-moi»**
- N. J. : **«J'ai l'habitude. Je sais que vous ne répondrez jamais. Tenez, prenez les doubles, y compris mon recommandé de vendredi que vous aurez demain sur votre bureau»**

- L. M. : *«Non, non, je ne prends pas ces lettres. Au revoir»*
[Monsieur Mermaz s'éloigne]

- N. J. : *«Vous fuyez Monsieur Mermaz, c'est un aveu»*

Et Monsieur Mermaz a poursuivi son chemin».

Et comme Mermaz m'avait demandé de lui écrire, je lui adresserai cette note en lui précisant que je la transmettais au juge Guichard.

Le 10 décembre, les **Dernières Nouvelles d'Alsace** reviennent sur l'affaire en précisant que je mets en cause directement le ministre dans la lettre que je lui ai adressée : *«Dans cette affaire d'Etat, votre silence confirme que vous avez personnellement participé à une substitution d'enregistreurs peu après l'accident».*

Le 27 janvier 1993, alors que je suis «à la rue», ce qui était parfaitement connu de Mermaz, ce dernier dépose une plainte en diffamation contre moi nominativement (par lettre adressée au Garde des Sceaux). Le parquet décidera de poursuivre le directeur de la rédaction des **Dernières Nouvelles d'Alsace**, Jacques Puymartin, comme auteur principal, et le rédacteur de l'article, Jo Laengy, comme complice. Je suis poursuivi comme complice par fourniture de moyens aux **Dernières Nouvelles d'Alsace**.

Les lois sur la diffamation sont assez spéciales. C'est celui qui est poursuivi qui doit prouver son innocence, à ses frais. Je n'en avais bien évidemment plus les moyens. En outre, je n'avais même pas été informé de la date de l'audience, l'huissier ayant commis une erreur de procédure pour me signifier celle-ci. J'ai été jugé sans être entendu. Mais Jo Laengy et Jacques Puymartin avaient suffisamment d'éléments, même si beaucoup leur manquaient, pour se défendre. Nous sommes tous relaxés en première instance par le tribunal correctionnel de Strasbourg qui juge que les **Dernières Nouvelles d'Alsace** ont fait preuve d'honnêteté et d'impartialité (*«Il apparaît en l'espèce que le journaliste a pris vis-à-vis des propos qu'il rapportait les distances qu'imposait son devoir d'objectivité...»*). Le tribunal juge également que je ne

suis pas complice, puisqu'il s'agissait d'une lettre adressée à Mermaz, dont j'avais transmis copie à des tiers sans en demander spécialement la publication. Les juges laissent entendre que si Mermaz s'estimait diffamé, il aurait dû m'attaquer pour lui avoir adressé la lettre ou pour en avoir transmis copie à des tiers, mais pas pour la seule publication dans les **Dernières Nouvelles d'Alsace**. Mermaz a fait appel.

Pour ma part, je m'en tiens aux faits :

- Les procès-verbaux de l'instruction montrent que deux jeux d'enregistreurs ont été acheminés de Mulhouse à Paris après l'accident. Des fausses boîtes existent donc.
- Pendant ces opérations, Mermaz était sur place à Mulhouse avec Daniel Tenenbaum, directeur général de l'aviation civile.
- Le ministre est parti en Mystère 20 du GLAM avec un jeu d'enregistreurs vers 23 heures 25.
- Son avion est arrivé à 1 heure à Villacoublay, avec un jeu d'enregistreurs.
- Le DFDR est acheminé de Villacoublay à Brétigny. A son arrivée à Brétigny, ce DFDR n'est pas identifié.
- Au petit matin apparaissent une fausse bande DFDR et un faux listing de paramètres (objet du chapitre suivant).
- Les fonctionnaires du CEV, témoins et complices des falsifications, tentent maladroitement de dégager leurs responsabilités.

CHAPITRE 10

LES PETITS TRAFIQUANTS

La première erreur de Mermaz, celle qui annonçait déjà la suite, est d'avoir mis hors de cause l'avion dès le lendemain du crash, alors que l'enquête était censée commencer. Le ministre n'avait déjà plus aucun doute sur les conclusions définitives qu'on tirerait de la lecture des deux boîtes noires.

On l'a vu, le pilote conduit sa trajectoire en montée ou en descente en agissant sur le manche, ce qui entraîne le déplacement des gouvernes, les parties mobiles qui, à la queue de l'appareil, dirigent l'avion dans le plan vertical. Et il régule sa vitesse en agissant sur les moteurs grâce aux manettes de gaz. Après un crash tel que celui de Habsheim, il y a donc quatre paramètres essentiels à vérifier :

- pour les commandes de vol, les mouvements du manche (pour voir si le pilote a agi dans les règles de l'art) et le mouvement des gouvernes (pour voir si elles ont bien répondu),

- pour les moteurs, le mouvement des manettes (pour voir si le pilote a agi selon les règles de l'art) et leur régime, appelé «N 1» (pour voir s'ils ont bien répondu à l'ordre du pilote).

Nous avons déjà vu que sur l'A 320, un avion décidément pas comme les autres, un cinquième paramètre est nécessaire. Pour voler, un avion doit obligatoirement avoir une vitesse minimum, vitesse qui correspond à une «incidence» maximum. Pour l'A 320, cette incidence est mesurée par capteur et les ordinateurs interviennent automatiquement pour limiter celle-ci à $17,5^\circ$, ce qui correspond à une vitesse minimum variable en fonction du poids de l'avion (dans le cas de Habsheim, 98 nœuds, soit 180 km/h). Cette limitation a pour effet d'empêcher l'avion de «décrocher». A Habsheim, le pilote avait le manche en butée dans les dernières secondes du vol. Les gouvernes de profondeur n'ont pas suivi. Elles sont parties à piquer. Il a été démontré que ce mouvement inverse des gouvernes n'était pas dû à la limitation normale imposée par les ordinateurs.

Comme on vient de le voir, l'analyse de quelques paramètres essentiels concernant les moteurs et les commandes de vol est aisée. A ce stade, on en arrive à deux conclusions possibles. Ces quelques paramètres (cinq au total, deux pour les moteurs, trois pour les commandes de vol) montrent un dysfonctionnement. On sait immédiatement que l'avion est en cause. Mais si ces paramètres ne montrent rien, on ne peut en tirer aucune conclusion immédiate sur l'avion. Il faut à ce moment analyser toutes les données et tous les facteurs possibles avant de mettre la machine hors de cause. Qu'en fut-il à Habsheim le lendemain de l'accident ? De quels éléments disposaient le ministre et les enquêteurs pour blanchir l'avion ?

En premier lieu, les commandes de vol. Sur le premier listing fourni par ces messieurs du Centre d'essai en vol de Brétigny, le lundi 27 juin 1988 à 6 heures du matin, cette donnée est aberrante et «malheureusement» inexploitable. Elle indique une incidence de l'ordre de 30° , ce qui est tout bonnement impossible... à moins que l'ordinateur de bord ait perdu le nord, puisqu'il aurait dépassé

la frontière des 17,5°... (voir annexe 16). Ce listing était le seul disponible durant toute la journée du lundi 27 juin. A ce stade de l'analyse, les commandes de vol ne pouvaient être mises hors de cause.

Le paramètre «incidence» étant inexploitable, il convenait alors de vérifier la vitesse : on s'aperçoit alors que, non seulement la vitesse n'est jamais tombée à son seuil critique (les 98 nœuds qui correspondent à l'incidence limite de 17,5°), mais qu'au contraire elle augmentait, c'est-à-dire que l'avion disposait d'un excédent d'énergie. Cet excédent d'énergie devait entraîner une montée (le pilote avait le manche en butée), et non une accélération vers les arbres. A ce stade de l'analyse, on peut déjà conclure que l'avion est en cause.

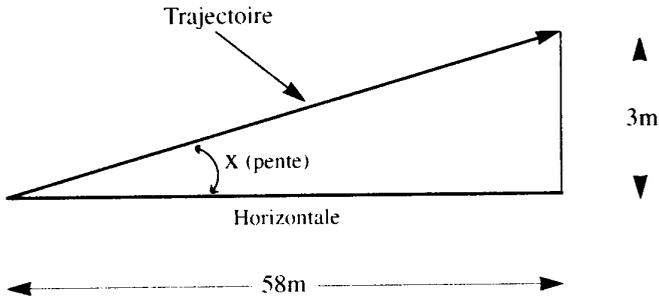
Mais ce n'est pas tout. Il était même possible, si on l'avait voulu, de retrouver la valeur réelle de l'incidence, grâce aux paramètres de l'«assiette» et de la «hauteur sonde». Si on l'avait voulu, grâce à ces deux données, on aurait trouvé que l'incidence était de l'ordre de 10°. Bien en dessous de la limite des 17,5°, limite qu'Airbus Industrie, et les enquêteurs, ont utilisée comme alibi quand le mouvement inverse des gouvernes ne pouvait plus être nié.

Pour information technique complémentaire, voici le calcul.

Les deux dernières valeurs de hauteur sonde (paramètre enregistré toutes les secondes, en fin de seconde, donc quelques mètres avant le toucher des arbres pour la dernière valeur) sont 24 pieds et 34 pieds, soit 10 pieds de différence, ou 3 mètres.

La vitesse moyenne dans la dernière seconde est 113 nœuds, soit 209 km/h ou 58 m/s.

Dernière seconde de vol :
(les proportions ne sont pas respectées pour la lisibilité)



La pente X, angle entre la trajectoire et l'horizontale, s'obtient à partir de la formule trigonométrique

$$\text{tangente } X = 3/58$$

ce qui donne $X = 2,96^\circ$, arrondis à 3° .

Les listings montrent que l'assiette est de 13° à 14° . On en déduit, par soustraction, l'incidence (calage de l'aile = 0°), ce qui donne 10° à 11° .

La précision des éléments de calcul permet d'affirmer que l'incidence était comprise entre 9° et 12° .

Et je rappelle que Marcel Lejeune a reconnu devant la justice que l'incidence au toucher des arbres était de 10° .

Ceux qui ont mis les commandes de vol hors de cause le lendemain de l'accident ont menti et le listing qui a servi à mettre l'avion hors de cause est un faux. Des noms ? Pas tout de suite. Il y a aussi les moteurs.

Au cours du procès en diffamation intenté par Delebarre, en première instance en novembre 1990, Daniel Tenenbaum, direc-

teur général de l'aviation civile, estimant que le ridicule ne tue pas, n'a pas hésité à déclarer : *«Le jour de l'accident, un journaliste nous a dit «Asseline a déclaré avoir remis les gaz et que ça n'était pas venu». J'en ai aussitôt parlé au procureur de la République afin que les boîtes noires soient dépouillées le plus rapidement possible».*

Et c'est ainsi, sous le fallacieux prétexte de savoir si les moteurs avaient bien répondu, que Tenenbaum a pu rapatrier illico presto les boîtes noires au CEV, le Centre d'essai en vol de Brétigny.

Sur le listing du lundi, celui qui montre une incidence falsifiée, on constate une reprise des moteurs qui commence cinq secondes avant le toucher des arbres. Mais, si défaut de reprise il y a eu, comme le soutient Michel Asseline (et c'est ce pourquoi Tenenbaum a demandé un dépouillement d'urgence, hors contrôle de la justice), c'est avant ces cinq dernières secondes. Or, comme par hasard, à ce moment crucial, l'enregistrement ne montre que des paramètres incohérents, avec des astérisques en marge. Astérisques qui signifient «perte de synchronisation à la lecture». Aucun paramètre n'est exploitable. Il y a quatre lignes d'astérisques, mais la base de temps montre qu'en fait il manque huit secondes. Une perte de synchronisation bien utile pour masquer la vérité (voir annexes 16 et 17, cette dernière montrant les paramètres moteurs).

En toute logique, ce passage essentiel étant illisible, une nouvelle lecture s'imposait, après, éventuellement, vérification de l'état de la bande magnétique.

Il n'en sera rien, ce qui est incompréhensible. Inconcevable. Aberrant.

Soyons précis. Les officiels ont déclaré que, puisqu'on voit les moteurs monter en puissance dans les cinq dernières secondes, ce qui se passe avant est inintéressant. C'est stupide. Si vous avez du mal à mettre en route votre voiture, la preuve de vos difficultés ne viendra pas du dernier coup de démarreur, celui qui a fini par lancer le moteur, mais bien de tous les essais infructueux qui ont précédé.

Mieux, durant trois heures ce lundi matin, de six heures à neuf heures, ce listing inexploitable dans la période où l'avion survole la piste, au moment où le pilote a affirmé avoir remis les gaz, ce listing sera jugé satisfaisant. Jugé satisfaisant par tous les membres du CEV qui ont effectué les opérations de dépouillement :

- Monsieur Lejeune, polytechnicien, responsable du dépouillement, coordonnateur général, ingénieur navigant d'essai,
- Monsieur Cheminal, chef du service des méthodes et moyens d'essais,
- Monsieur Lefievre, responsable des services méthodes,
- Monsieur Colin, spécialiste de la station d'exploitation RESEDA (REStitution des ENregistrements D'Accidents),
- Monsieur Morlot, spécialiste des enregistrements magnétiques,
- et Monsieur Claude, opérateur IBM.

Bref, une belle brochette de professionnels satisfaits d'un travail d'amateurs marron.

Monsieur Renaudie, responsable de la navigabilité des A 320 au Service technique des programmes aéronautiques, a pris connaissance du listing ce lundi 27 juin à 9 heures, sans émettre la moindre remarque. Il l'a ensuite transmis à Robert Davidson, chef du BEA (bureau enquêtes-accidents), et à Daniel Tenenbaum, tout aussi satisfaits de ce listing, pourtant inexploitable durant les secondes les plus cruciales, et avec des valeurs d'incidence aberrantes.

Et Daniel Tenenbaum (polytechnicien, ingénieur de l'armement, ingénieur de l'aéronautique... ce ne sont pas les diplômés qui lui manquent), celui-là même qui avait demandé un dépouillement express pour savoir si les moteurs avaient oui ou non répondu, a eu ce listing entre les mains pendant plus d'une demi-journée. Que des astérisques aient remplacé les informations les plus importantes ne lui a pas paru suspect. Il ne lui viendra même pas à l'idée de demander une nouvelle lecture de la bande, avec une synchronisation retrouvée.

L'autre jour, j'ai rencontré la concierge de Bernard Ziegler, celle qui pilote les A 320 à Toulouse. Elle m'a raconté qu'elle venait de tirer de l'argent avec sa carte bleue. Elle l'a introduite une première fois. La machine lui répond «*carte illisible*». Comment a-t-elle réagi ? Elle a regardé la bande magnétique de sa carte qu'elle a ensuite frottée légèrement sur sa manche. Puis elle a fait un nouvel essai. Couronné de succès.

Les plus éminents spécialistes de l'aéronautique ont eu en main un listing avec des astérisques. Qui ne signifient pas «bande illisible», mais «désynchronisation à la lecture». Un gamin de dix ans comprend qu'il faut à ce moment procéder à une nouvelle lecture, après avoir éventuellement vérifié l'état de la bande.

Sauf à supposer que tous les techniciens du CEV de Brétigny, spécialistes il faut le rappeler des dépouillements, et que Messieurs Renaudie, Davidson et Tenenbaum, soient des incapables, des simples d'esprit, on ne peut que conclure que cette unanimité dans l'aveuglement cachait autre chose : on a fait apparaître sur le listing une prétendue désynchronisation pour masquer la non reprise des moteurs.

Tous ces fonctionnaires ne sont pas des imbéciles. Ils savaient parfaitement que ce listing tronqué était un faux, tant pour masquer la non reprise des moteurs que l'anomalie de fonctionnement des commandes de vol.

Personne n'a voulu relire la bande du DFDR. Une nouvelle lecture n'est pourtant pas compliquée. Selon la documentation du constructeur du DFDR, le matériel comprend une platine, similaire au magnétophone de monsieur tout-le-monde (la documentation du constructeur montre même un telle platine, de marque UHER). Le signal lu est transformé par un transcodeur, le RDU (équivalent au décodeur qui permet de recevoir **Canal Plus** sans brouillage), et ce nouveau signal peut ensuite être exploité avec n'importe quel micro-ordinateur en vente sur le marché.

Le listing du lundi a été obtenu après quatre heures de traitement, temps nécessaire pour effectuer les opérations suivantes : ouverture du boîtier, extraction de la bande, collage des bandes amorces, mise en place sur la platine, programmation de l'ordinateur de lecture, recherche du vol, lecture. Une nouvelle lecture -la dernière partie du vol suffisait- ne nécessitait que quelques minutes. Il suffit de rembobiner la bande sur un mètre, de la faire défiler à nouveau et d'appuyer sur la touche «*impression*» de l'ordinateur !

Lors du procès intenté par Delebarre, les techniciens du CEV de Brétigny se sont empêtrés dans leurs mensonges. Il serait fastidieux de reprendre par le détail leurs déclarations. Mais le ton est donné par l'anecdote suivante. Le listing montrait également un arrêt prématuré et incompréhensible des enregistreurs (j'y reviendrai). Claude Béchet, président de la commission d'enquête administrative, se verra poser la question suivante devant le tribunal lors du procès intenté par Delebarre : «*Quand les enregistreurs se sont-ils arrêtés ?*» Réponse : «*Comme prévu*» ! Il a fallu attendre que les éclats de rire cessent dans le prétoire pour poursuivre.

Robert Davidson, chef du bureau enquêtes-accidents, a prétendu que le compte rendu d'exploitation du DFDR (voir annexe 13) était un document comptable et que les informations techniques qu'il contenait ne devaient pas être prises en compte. Curieux document comptable !

Quant à Claude Frantzen, polytechnicien, ingénieur général de l'armement, directeur du service de la formation aéronautique et du contrôle technique, il a déclaré qu'il n'avait pas eu besoin de regarder le listing de paramètres pour mettre l'avion hors de cause ! Mieux vaut passer pour un demeuré que prendre le risque d'être poursuivi pour usage de faux.

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler qu'aucun listing n'avait été annexé au rapport administratif préliminaire remis au ministre le 25 juillet 1988. Pourtant, au vu du compte rendu du CEV de Brétigny, *«les résultats définitifs sont donnés le 07.07.1988»*.

Outre un ingénieur de la météorologie nationale et un médecin (le médecin général Auffret, lourdement impliqué dans mon affaire psychiatrique), la Commission d'enquête administrative était composée de :

- Claude Béchet, pilote inspecteur de l'OCV (Organisme du Contrôle en Vol, sous tutelle de l'Etat, qui a pour mission de contrôler tous les pilotes français) et président de l'Association des professionnels navigants de l'aviation,
- Philippe Gourguechon, également pilote inspecteur de l'OCV,
- François Gonin, ingénieur général de l'Armement,
- Paul Arslanian, ingénieur en chef de l'aviation civile (il est depuis devenu chef du bureau enquêtes-accidents),
- et Jean-Paul De Villeneuve, ingénieur du BEA (bureau enquêtes-accidents).

Tous ces messieurs ne sont pas des farfelus. Ce sont des faussaires. Les faits sont là pour le prouver.

Les preuves des falsifications

Défauts de synchronisation entre le DFDR et le CVR.

Certains événements sont pris en compte par les deux enregistreurs. Ils doivent donc apparaître au même moment sur les deux enregistrements. Il n'en est rien.

Par exemple les annonces de la radiosonde vocale (ou radio-altimètre). Pour trois annonces successives (40, 50 et 40 pieds, quand l'appareil passe un bosquet), la page 35 du rapport publié au **Journal Officiel**, indique que ces événements ont été enregistrés sur le CVR respectivement à 12 heures 45 minutes 19 secondes et 1/10^{ème}, 12 h 45 mn 23 s 6/10 et 12 h 45 mn 27 s 5/10. Le rapport précise en page 9 que la chronologie du CVR a été établie «avec une erreur inférieure à un dixième de seconde, en utilisant des événements aux signatures temporelles et fréquentielles précises (voix synthétique du radio-altimètre, bruits caractéristiques, voix)».

Si on calcule les moments de déclenchement de la radiosonde à partir des paramètres du DFDR publiés au même **Journal Officiel**, page 37, on obtient, pour ces mêmes événements, 12 h 45 mn 18 s 00, 12 h 45 mn 21 s 8/10 et 12 h 45 mn 25 s 6/10, soit un écart entre le CVR et le DFDR, pour ces trois annonces, de 1,1 seconde, 1,8 seconde et 1,9 seconde.

On pourra toujours dire que mes calculs à partir du DFDR sont faux. Mais les premiers experts judiciaires, Messieurs Raymond Auffray et Michel Bourgeois, dans leur rapport du 7 avril 1989, page 33, donnent les valeurs suivantes, tirées du CVR en leur possession : respectivement 12 h 45 mn 18 s 1/10, 12 h 45 mn 21 s 8/10 et 12 h 45 mn 25 s 6/10, c'est-à-dire exactement les valeurs que j'ai calculées (1/10^{ème} d'écart pour la première).

Voici ce qui précède sous forme de tableau :

Annonce vocale radiosonde	CVR publié au J.O.	Calcul à partir du DFDR publié au J.O.	CVR des experts Auffray et Bourgeois
	12 h 45 mn...		
40 (pieds)	... 19s 1/10	... 18s 00	... 18s 1/10
50 (pieds)	... 23s 6/10	... 21s 8/10	... 21s 8/10
40 (pieds)	... 27s 5/10	... 25s 6/10	... 25s 6/10

Il faudra que les enquêteurs officiels expliquent pourquoi ils ont un enregistrement CVR qui diffère de près de deux secondes, par moments, avec, d'une part, leur enregistrement DFDR et, d'autre part, l'enregistrement CVR des experts Auffray et Bourgeois ! Alors qu'ils affirment avoir procédé à une corrélation au 1/10e de seconde, à partir des mêmes éléments.

On constate les mêmes anomalies, mais avec des écarts différents, en prenant les émissions radio (le CVR enregistre les paroles, le DFDR enregistre les moments où la radio de bord est en «émission»). Egalement pour la sortie des volets : le DFDR montre que les volets sortent avant que la demande en ce sens d'Asseline (enregistrée sur le CVR) ne soit faite à son copilote. On prétendait l'A 320 intelligent... mais pas au point de lire dans les pensées du commandant de bord !

Le DFDR et le CVR ont été trafiqués. L'expertise de Marc Neubert dont j'ai parlé au début du chapitre précédent est claire. Les travaux de falsification étaient assez grossiers, ce qui explique les défauts de synchronisation entre le DFDR et le CVR.

Le DFDR qui louche

A partir des centrales à inerties, qui mesurent la valeur et l'orientation des accélérations, on obtient tous les paramètres liés à la trajectoire (accélérations, orientation, vitesse instantanée, positions géographiques successives). Ces paramètres sont enregistrés par le DFDR. Or, le DFDR de Habsheim montre, dans les 25 dernières secondes du vol, une incohérence entre les caps et les positions successives de l'avion. Les caps montrent que l'avion vire à droite pour s'aligner sur la piste de Habsheim (confirmé par la vidéo). Alors que la succession des positions est parfaitement rectiligne. Les officiels prétendront que cela est du à une «dérive» des centrales à inerties. L'argument ne tient pas. Si une telle dérive se produit, tous les paramètres tirés des cen-

trales, même s'ils présentent un écart par rapport à la réalité, doivent rester cohérents entre eux.

Comparons avec une montre à quartz. La précision d'une telle montre est plus ou moins bonne, selon le modèle. Ainsi, la mesure du temps s'écartera plus ou moins de la réalité, et ce en fonction de la précision de la montre. Mais l'écart affectera tous les paramètres tirés de la mesure du temps. S'il y a un écart par rapport à la réalité, cet écart affectera dans les mêmes proportions les indications des secondes, des minutes, des heures et des jours. Et la montre indiquera toujours 60 secondes par minute, 60 minutes par heure et 24 heures par jour, même si tout cela se décale petit à petit. Mais s'il y a un décalage d'un de ces paramètres par rapport aux deux autres, par exemple si la montre change d'heure quand elle indique 57 minutes, cela ne vient pas de l'erreur de mesure du temps. Il y a autre chose. Il en est de même avec l'enregistrement des paramètres de Habsheim. L'incohérence entre les caps et les positions a une autre origine que la dérive instrumentale. Notons simplement que si on falsifie certains paramètres enregistrés, mais pas tous par faute de temps, on obtient exactement ce résultat.

Deux bandes originales du DFDR.

Messieurs Lejeune et Lallet (ce dernier est celui qui a ouvert le DFDR dans la nuit qui a suivi l'accident) ont confirmé, sous serment, une différence essentielle entre la bande DFDR actuellement sous scellés, qui leur a été présentée par le juge, et celle qu'ils ont dépouillée dans la nuit qui a suivi l'accident. La bande sous scellés présente des froissures en toute dernière partie de bande, sur les 12 derniers centimètres (pour être précis, il y a un pli à 13 cm de la fin de bande, et les 11 derniers centimètres sont froissés). Selon les mêmes Lejeune et Lallet, la bande DFDR dépouillée après l'accident présentait des pliures avant la fin de bande et il existait 20 à 25 centimètres de «bonne bande» entre ces froissures et la fin de bande. Lejeune a lourdement insisté

sur ce point lors de l'audience d'appel du procès en diffamation intenté par Delebarre. Il fera même un croquis. Il existe bien deux bandes originales du DFDR.

Par ailleurs, le collage des bandes amorce de la bande DFDR sous scellés ne correspond pas à ce qui avait été fait lors de l'extraction de la bande et du conditionnement de celle-ci pour lecture, dans la nuit qui a suivi l'accident. Le technicien qui a procédé à ces opérations (Lallet, qui l'a confirmé sous serment) a collé l'amorce comme on le faisait avec les bandes de magnétophones du commerce avant l'apparition des cassettes, sans recouvrement, avec du ruban adhésif au «dos» de la bande, c'est-à-dire sur la face qui ne supporte pas le dépôt magnétique qui permet l'enregistrement. Mais les amorces de la bande sous main de justice ont été collées avec un recouvrement de un centimètre, avec de la colle, et ce du côté magnétique !

Actuellement, et les contre-experts judiciaires Belotti et Venet l'on confirmé, on ne connaît pas l'identité de celui qui a collé les amorces de la bande DFDR sous scellés.

Des falsifications interrompues par le juge Sengelin.

Des analyses détaillées de la bande DFDR, avec un historique de tous les vols enregistrés, ont été effectuées à la demande du juge par Messieurs Lemoine, Jacquelin, Desserre, Robbe et Touizer. Cette analyse figure en pages 34 à 41 de leur rapport du 15 décembre 1992. Elle est intéressante.

Le DFDR enregistre en boucle sans fin de 24 heures (en fait 25 heures pour avoir une marge de sécurité par rapport à l'exigence réglementaire de 24 heures). Mais une bande d'une telle durée serait trop longue, ou bien défilerait trop lentement. Aussi, on utilise six pistes parallèles avec une bande correspondant à 4 heures (en fait 4 heures 10 pour les raisons déjà exposées). On enregistre la piste N° 1 pendant 4 heures, puis la N° 2 etc., et après

les 4 heures de piste N° 6 on revient à la piste N° 1. On doit donc trouver les dernières 24 heures de vol de l'avion sur la bande DFDR, avec tous les vols qui se suivent, chronologiquement, avec un changement de piste toutes les 4 heures.

Et bien, ce n'est pas du tout ce qu'on a trouvé. La chronologie est anarchique. Des sauts de piste se produisent un peu n'importe quand. Il n'y a pas continuité d'un vol au suivant, même sur la même piste. Et la majeure partie de la bande ne contient aucune information.

Or le fonctionnement du DFDR avait déjà été vérifié par l'expert Dave Harmas, requis par la justice française dans les mêmes conditions que Paul Turner dont j'ai déjà parlé.

Voici ce qu'on trouve dans son rapport du 4 février 1991 (voir annexe 18) : *«Toutes les fonctions du DFR [celui de Habsheim] continuent à opérer normalement»*. Et encore : *«Le DFR examiné a satisfait à toutes les exigences applicables aux DFR neufs expédiés à nos clients américains»*. (Harmas est employé de Fairchild, constructeur du DFDR). Il ajoute plus loin, dans la conclusion : *«Sur la bande DFR, l'historique des données-avion n'a pas été enregistré correctement. J'ai attiré l'attention de Messieurs Belotti et Venet sur ce problème»*.

Après quelques précisions techniques sur ce point, et c'est la dernière phrase du rapport, il conclut : *«J'espère que ce constat ne constitue pas un problème, mais j'ai cru de mon devoir de faire rapport à ce sujet»*.

Comparons avec un magnétophone multipistes. Sur une bande, enregistrée avec ce magnétophone, on trouve des anomalies (décalages de pistes, sauts de pistes, etc.). On essaie le magnétophone : il marche très bien (comme du matériel neuf précise Harmas).

Question : comment a-t-on pu retrouver de telles anomalies sur une bande enregistrée avec ce magnétophone qui marche très bien ? Réponse (en l'absence d'autres éléments de confirmation) : la bande a certainement été trafiquée.

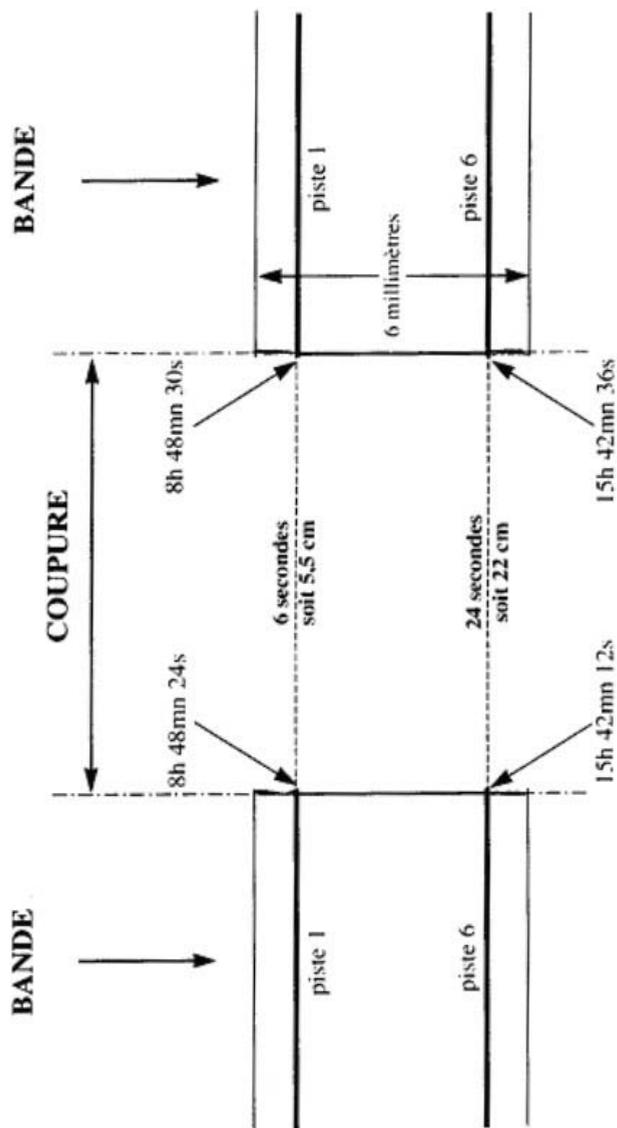
La justice française s'empressera d'oublier ces constatations de Dave Harmas, sans chercher à savoir pour quelles raisons techniques on a pu obtenir une telle bande avec un DFDR qui marchait parfaitement, même après l'accident.

Mais le rapport de Messieurs Lemoine, Jacquemin, Desserre, Robbe et Touizer est bien plus intéressant sur un autre point : la continuité des informations de la bande DFDR de part et d'autre de la coupure opérée pour l'extraire (cette coupure a eu lieu à la fin de l'enregistrement du vol de Habsheim).

En «épluchant» cette partie du rapport on retrouve les valeurs de temps enregistrées sur les différentes pistes (en fait uniquement la N° 1, la N° 2 et la N° 6, les autres pistes ne contenant rien en raison des anomalies d'historique déjà décrite). On trouve notamment les valeurs des temps enregistrés aux extrémités de bande.

Voir schéma page suivante

(Pour la lisibilité, les proportions ne sont pas respectées)



La coupure correspond à 6 secondes pour la piste N° 1. Ces 6 secondes représentent 5,5 centimètres de bande. Cela est excessif, mais, compte tenu des collages des amorces, on ne peut en tirer aucune conclusion péremptoire. (Une analyse magnéto-optique, qui n'a jamais été effectuée, permettrait de conclure de manière certaine). Mais il apparaît que, pour la piste N° 6, le trou est de 24 secondes, soit 22 centimètres de bande. C'est non seulement excessif, mais surtout incompatible avec la piste N° 1. En effet, la différence correspond à 16,5 centimètres... avec une bande qui fait 6 millimètres de large !

Il est plus facile de se représenter une bande de papier de 6 millimètres de large avec deux lignes graduées dans le sens de la longueur. Vous coupez la bande avec des ciseaux. Quoi que vous fassiez, même si vous supprimez une partie de bande, il est évident que vous devez trouver le même «trou» sur les deux lignes graduées. Si vous ne retrouvez pas le même trou, c'est parce qu'une ligne a été décalée sur le papier, après que vous ayez coupé la bande. C'est la seule explication possible. Et c'est la seule explication possible s'agissant de la bande DFDR de Habsheim ! Et si une piste est décalée, c'est donc qu'il y a eu falsification.

Ce n'est pas tout. On apprend à la lecture du rapport Lemoine, Jacquemin, Desserre, Robbe et Touizer, page 43, et on retrouve cela dans d'autres documents, que le 5 juillet 1988, l'Aérospatiale (co-constructeur de l'Airbus), à Toulouse, travaillait sur un enregistrement magnétique contenant des vols figurant dans le DFDR de l'appareil accidenté à Habsheim.

Tiens... C'est justement le jour où les gendarmes dépêchés par le juge Sengelin pour saisir les pièces à conviction que l'administration ne voulait pas restituer se sont rendus à la DGAC à Paris pour récupérer le CVR et au CEV à Brétigny pour le DFDR. En ces deux lieux, on leur a donné la même réponse : le matériel est dans un coffre et personne n'a la clé. Ils devront revenir le lendemain.

Un DFDR qui brûle les doigts

Quand ils ont remis leur rapport du 7 avril 1989, les premiers experts judiciaires Auffray et Bourgeois n'avaient jamais lu la bande saisie par la justice le 6 juillet 1988. Leur rapport précise en page 4 que cette bande leur a pourtant été remise le lendemain de cette saisie, le 7 juillet. Elle restera en leur possession jusqu'à la remise de leur rapport. En page 27 de ce même rapport, on trouve la confirmation du fait que ces experts se sont contentés des listings de paramètres qui leur ont été fournis par l'administration. Et ils ajoutent qu'ils n'ont pas analysé eux-mêmes ces listings, mais qu'ils s'en sont remis aux analyses de l'administration, du constructeur et d'Air France. Tout cela devait leur brûler les doigts.

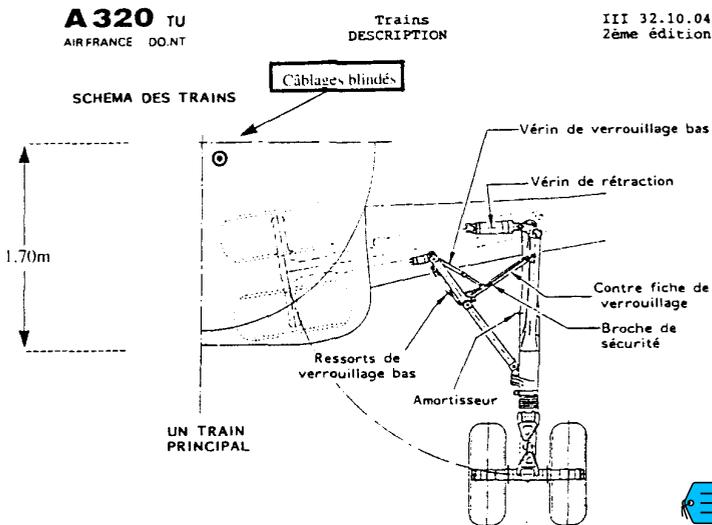
La première lecture un tant soit peu sérieuse de la bande «judiciaire» aura lieu le 6 juin 1989 (expert Bourgeois, à la demande du juge Marchioni). Pour le paramètre «incidence», et on a vu l'importance de ce paramètre, la bande judiciaire a donné, pour les dernières secondes du vol, des valeurs variant autour de 30°. Toutes les autres lectures de cette bande ont donné les mêmes valeurs, en particulier la lecture effectuée par Paul Turner (voir annexe 19). Le listing publié au **Journal Officiel** donne des valeurs de l'ordre de 14° à 15°. La falsification est flagrante. Et, on l'a déjà vu, l'incidence réelle est de 10° (voir en annexe 16 la comparaison entre les paramètres de la bande sous scellés et **Le Journal Officiel**).

L'arrêt des enregistreurs.

Sur tous les listings existants, on constate que les paramètres deviennent incohérents avant même que l'avion ne commence à décélérer (analyse du paramètre «accélération longitudinale» enregistré quatre fois par seconde). Du jamais vu. Le contact avec les arbres a été très doux. L'avion a volé près de deux cents mètres en touchant la cime des arbres avant de s'enfoncer. La plupart des passagers interrogés ont déclaré n'avoir rien senti

pendant ce survol. Certains n'ont même pas remarqué que l'avion volait en touchant les arbres (dépositions judiciaires). Le contact avec les arbres ne peut en aucune manière expliquer une perte aussi prématurée des enregistrements. Il suffit de comparer avec l'accident de Bangalore. Lors de cet accident, un premier choc avec le sol a eu lieu. Très dur. Le DFDR l'a mesuré à 6 g, c'est-à-dire que les passagers ont pesé six fois leur poids lors de ce choc. L'avion rebondit, retombe, heurte un remblai, un réacteur s'arrache. L'avion finit sa course un peu plus loin. Le DFDR a tout enregistré, sans aucun problème.

Revenons à Habsheim. Le DFDR, après avoir «perdu les pédales» sans raison, se serait arrêté deux à trois secondes plus tard (selon les versions) après le toucher des arbres. La commission d'enquête a justifié cet arrêt par l'arrachage des circuits d'alimentation dans les puits de trains (les logements des trains d'atterrissage quand celui-ci est rentré). C'est risible. Ces câblages passent sous le plancher cabine, à 1 mètre 70 du dessous du fuselage.



A cet endroit, ces câblages sont blindés, comme l'impose la réglementation, pour résister à l'éclatement d'un pneumatique. Les trappes de trains sont fermées. Des trappes qui sont prévues pour être manœuvrées à 460 km/h en utilisation normale, par des vérins hydrauliques. On imagine la solidité. Les premiers débris de l'avion sont trouvés à 230 mètres de la lisière. Et il ne s'agit que de parties externes, saillantes et exposées à l'arrachage. Les photos aériennes et les relevés judiciaires demandés par le juge Sengelín montrent que le fuselage n'a laissé aucune trace dans les arbres, jusqu'aux derniers moments. Il est impossible que les câblages aient pu être arrachés pendant cette période. Au toucher des arbres, l'avion volait à 58 m/s. Ces 230 mètres représentent 5 à 6 secondes. Il apparaît ainsi que les enregistreurs ne pouvaient en aucune manière s'arrêter avant ce délai (la comparaison avec Bangalore montre même qu'ils ont dû tourner beaucoup plus longtemps). La fin de l'enregistrement du vol de Habsheim a été supprimée par les faussaires.

Je pourrais poursuivre longtemps l'énumération des faits et méfaits de ces messieurs. Mais ce livre n'est pas une encyclopédie sur les méthodes des criminels de l'aviation civile française.

CHAPITRE 11

LA BLANCHE HERMINE

La France est un état de droit. C'est même le pays des droits de l'Homme. 1989, l'année du bicentenaire...

Habsheim, Sainte-Odile, procès en diffamation... La justice est saisie. Et la justice, c'est d'abord un juge d'instruction. Pour les accidents de Habsheim et du Mont Sainte-Odile, les deux juges ne portent qu'un seul nom : François Guichard. Un juge qui n'a toujours vu que ce qu'on lui disait de voir. J'ai fini par lui faire part de mon sentiment à son égard :

«Monsieur le Juge,

J'ai l'intention d'écrire un livre sur les «affaires» relatives à l'Airbus A 320 et je tiens à ce que les faits soient clairs : vous acceptez d'être publiquement qualifié de magistrat véreux, vendu, aux ordres.

Il est vrai que les arguments qui soutiennent mes accusations sont difficilement contestables...».

Telle est la lettre reçue par le juge Guichard, le 8 décembre 1993. Six mois plus tôt, le 22 juin 1993, il en avait reçu une autre :

«J'ai repris tout le dossier. Vous êtes un magistrat véreux. J'expose en annexe les faits qui me permettent de l'affirmer. Je rends publique la présente.

Vous constaterez, à la lecture de la note jointe, qu'une réponse publique de votre part s'impose et qu'il est inutile de mettre en cause mon intégrité mentale».

Je ne vais pas détailler la note jointe à ma lettre du 22 juin. Il s'agit d'un rappel des points essentiels de ce livre.

Cette mise en cause de Guichard, qui pourrait paraître excessive, est parfaitement justifiée. Et je ne suis pas le seul à mettre en doute la probité de ce magistrat. Dans leur dernier mémoire, les avocats de Michel Asseline ont dénoncé le comportement des experts et contre-experts auxquels le juge s'en remet exclusivement :

«Messieurs les contre-experts ont passé plus de quatre années à étudier l'accident de Habsheim, ayant reçu la mission d'en déterminer scientifiquement et indiscutablement les causes.

Ceci n'était possible dans leur esprit, qu'à partir d'enregistrements démontrés fiables et authentiques du fait de la non mise sous scellés de ces pièces à conviction.

Ils ont alors travaillé en étroite collaboration avec ceux-là même qui avaient tout intérêt à ne pas chercher à aller au-delà des affirmations du ministre des Transports de l'époque, Monsieur Louis Mermaz, à savoir que l'avion n'était pas en cause.

Ils ont confié les analyses et études dépassant leurs compétences de pilotes de ligne [Les avocats rappellent que les experts ne disposent pas de certains moyens techniques de laboratoire] à des organismes liés au complexe militaro-industriel français (Bureau enquêtes accidents, DGAC, CFM, Airbus Industrie,

Direction générale de l'armement, Schlumberger), à l'exception de deux experts américains ayant travaillé sur le CVR et le DFDR (les premiers à avoir identifié, entre autres, les bruits de pompage réacteur et le filtrage de la fréquence 400 Hz)».

Ces deux experts américains s'appellent Paul Turner et Dave Harmas. Leurs analyses ont levé quelques lièvres, on l'a déjà vu, que le juge Guichard n'a jamais voulu suivre. Paul Turner avait également précisé, s'agissant du trucage de la bande DFDR *«Tout au long de la piste N° 5 j'ai trouvé des impulsions de 100 milli-secondes enregistrées sur la bande DFR. J'ai constaté ce problème sur la totalité des six voies de la bande DFR mais les autres pistes n'étaient pas aussi sévèrement affectées que la piste N° 5».*

Mais de quoi se mêlent ces Américains ? Pourquoi Turner et Harmas se sont-ils penchés sur l'accident de Habsheim ? Tout simplement parce que c'est François Guichard en personne qui le leur a demandé. Mais ce même Guichard s'est assis sur leurs rapports dont personne n'a jamais entendu parler.

Coupable d'une condamnable négligence pour Habsheim, Guichard a récidivé avec la catastrophe du Mont Sainte-Odile. Dans leur livre *«La nuit du mensonge»* publié en avril 1993, Jean-Pierre Stucki (correspondant de **TF1** à Strasbourg depuis 1988) et Francis Guthleben (journaliste au quotidien régional **L'Alsace**, chargé des dossiers judiciaires) ont dénoncé son comportement, notamment en ce qui concerne l'arrivée très, voire trop, tardive des secours : *«D'après nos informations, le juge d'instruction n'a jamais enquêté de manière approfondie sur ce point, ni sur l'organisation des secours. Les responsables des opérations n'ont pas été entendus, les médecins non plus. Les seules investigations qu'il a confiées aux gendarmes ont consisté à saisir les cassettes des journalistes».*

Négligent le juge Guichard ? En conclusion, Stucki et Guthleben enfoncent le clou :

«François Guichard a-t-il été suffisamment retors dans le dossier du Mont Sainte-Odile ? C'est à l'issue de son enquête qu'une réponse pourra être apportée à cette interrogation. Mais

à l'heure qu'il est, beaucoup de questions restent en suspens. Les familles et parents des victimes, les rescapés, les sauveteurs, mais aussi tous ceux qui risquent un jour d'avoir besoin de secours dans une catastrophe ou dans d'autres circonstances réclament des explications.

- *Pourquoi aucune enquête judiciaire approfondie n'a-t-elle été menée sur l'organisation des recherches et des secours ?*
- *Pourquoi l'information capitale dont disposait la tour de contrôle dès 19 h 31 sur la localisation de l'avion à moins d'un kilomètre près n'a-t-elle pas été exploitée ? Pourquoi le juge d'instruction n'a-t-il pas mené d'investigations à ce sujet ?*
- *Quel rôle exact a joué le Centre opérationnel de défense aérienne ? Pourquoi le Coda a-t-il d'emblée affirmé que c'était une «**affaire importante**» ? Pourquoi le général Regniot du Coda n'a-t-il pas été interrogé ?*
- *Pourquoi les hélicoptères ont-ils cherché partout sauf là où ils savaient que l'avion avait eu le plus de chances de tomber ?*
- *Quel a été le rôle exact de l'armée et des cabinets ministériels ?»*

Pourquoi... ? Pourquoi... ? Le juge Guichard n'a jamais voulu répondre à ces «pourquoi».

Face à ces mises en cause publiques, que fait-il ? Rien. Interrogé par quelques journalistes, il a confirmé qu'il entendait ne pas réagir.

Des copies de mes lettres ont été adressées au procureur de la République à Colmar. Silence sur toute la ligne. Quand on sait que des inculpés (ou mis en examen) ont été poursuivis pour outrage à magistrat parce qu'ils n'avaient pas donné suite à une convocation d'un juge d'instruction...

Pourtant, quand il le veut, le juge parle. Tel est, au pluriel, le titre d'un livre dans lequel le juge Guichard s'est largement exprimé. «*Les juges parlent*». A l'entendre, il serait «*aussi à l'aise*

qu'un polytechnicien» pour instruire ces dossiers. Il déclare y consacrer une grande partie de son temps. En réalité, il donne vraiment l'impression de ne rien comprendre, ou de ne rien vouloir comprendre, six ans après Habsheim et deux ans et demi après Sainte-Odile.

Dans une interview aux **Dernières Nouvelles d'Alsace** (13 octobre 1992), il déclare : *«Dans le dossier du Mont Sainte-Odile, je pense anticiper sur la réforme dont débat le Parlement : si je pense devoir inculper, je ne le ferai pas tout de suite. J'expliquerai ce que je peux reprocher aux personnes concernées en leur disant : «Voilà, je vous laisse une chance encore de me convaincre qu'il n'y a pas de culpabilité à retenir»».*

Quelle gentillesse à l'égard de ceux qui sont toujours en fonction à Air Inter ou dans l'administration et qui bénéficient de la solidarité du «système». Le juge justifie cette sollicitude par la nécessité de *«préserver leur vie privée»* et de *«ne pas les jeter en pâture à l'opinion publique»*. Mais dans le même temps, il enfonce les pilotes décédés dans cette catastrophe : *«Au Mont Sainte-Odile, le pilote ne s'est pas rendu compte qu'il avait affiché un mode de descente erroné. Il croyait avoir programmé...* [Le juge accuse les pilotes de s'être trompés dans un choix de mode de descente]. *Evidemment, c'est une responsabilité écrasante»* (*«Les juges parlent»*, page 189). Et on se demande de quoi dispose ce magistrat pour charger ainsi l'équipage, qui ne peut se défendre. Brave juge Guichard. La calomnie pour les morts et le tapis rouge pour les officiels. Sans se soucier du fait que ces pilotes avaient une famille, déjà traumatisée par la perte d'un des siens.

Dans le dossier Habsheim, ce magistrat se livrera même à une manœuvre d'intimidation d'une partie civile qui entendait contester la version officielle. Ces faits ont eu lieu verbalement et par écrit en avril 1993.

Des avocats américains s'étaient proposés pour défendre des familles de victimes du crash du Mont Sainte-Odile. Guichard est intervenu publiquement pour dénoncer *«un vrai vol de charognards au dessus du Mont Sainte-Odile»*. Bien placé Guichard,

pour parler de charognards. S'il avait fait honnêtement son travail, les accidents de Varsovie et du Mont Sainte-Odile auraient pu être évités.

Bavard pour débiter des âneries... mais plus discret pour s'expliquer sur son attitude. Il avait pourtant déclaré aux **Dernières Nouvelles d'Alsace**, dans l'interview dont je viens de parler, qu'«*il serait inconcevable que la justice se taise*» et que «*les media étaient pour le juge d'instruction un relais nécessaire vers les familles de victimes*». Auparavant, en octobre 1992, bien avant que je ne le mette en cause, ce magistrat avait déjà été interrogé et il savait que ses enquêtes étaient contestées :

Les **Dernières Nouvelles d'Alsace** : «*Certains, et notamment l'ancien pilote Norbert Jacquet, ne sont pas convaincus de votre indépendance ?*»

Le juge Guichard : «*Libre à lui de penser cela. Quand on dit qu'un juge n'est pas indépendant, de fait on dit qu'il est malhonnête...*».

Et bien oui. Je l'affirme. Ce juge est un militant socialiste. Il fut vice-président du Syndicat de la magistrature en 1985 et il connaît bien Louis Joinet, ancien président de ce même syndicat, conseiller de Rocard et de Cresson, maintenant conseiller du président de la République pour la justice et les droits de l'homme.

Et le juge poursuit dans la même interview : «*... 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». Belles paroles. Mais les actes sont à l'opposé du discours.

Finalement, la réponse publique du juge interviendra en juin 1994 (les **Dernières Nouvelles d'Alsace** du 3 juin) : *«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 ?»*

Comme Guichard semble apprécier les références animalières, on ne peut que conclure : Aux pieds, Guichard ! Couché, pas bouger !

Le procès en diffamation sur plainte du ministre Delebarre

Je ne commenterai pas la décision de première instance. J'ai été condamné. Mon avocat était Maître Charrière-Bournazel. Un excellent ami de Roland Dumas, ministre et intime de Mitterrand. Maître Charrière-Bournazel n'a remis aucun mémoire au tribunal. J'ai fait appel.

Quelque peu échaudé, j'ai «verrouillé» ma défense. J'ai repris tous les faits intéressants, dans deux mémoires remis à la cour d'appel (mémoires des 14 et 28 novembre 1991). Ma défense reposait également sur un dossier d'offre de preuves complet et précis.

Tout a été exposé devant la cour. J'avais pris soin de préciser, en première partie de l'introduction de mon premier mémoire :

«Il sera démontré, à partir des documents de l'offre de preuve et des dépositions des témoins cités à ce titre :

- *qu'une anomalie de fonctionnement des commandes de vol est une des causes de l'accident,*
- *que les enquêteurs, et en particulier monsieur Claude Bechet, en avaient parfaitement conscience dès les jours qui ont suivi l'accident,*

- qu'ainsi, le rapport préliminaire de la Commission Administrative d'Enquête et la lettre d'accompagnement du 25 juillet 1988, rendus publics par Monsieur le Ministre le 29 juillet, ainsi que, ultérieurement, les conclusions définitives de la Commission, constituent des faux au sens pénal.

Cette seule démonstration doit conduire à ma relaxe.

Il sera toutefois démontré que les listings de paramètres ayant conduit à mettre l'avion hors de cause sont des faux.

Il sera également démontré que certaines annexes au rapport final sont des faux grossiers».

Dans mes deux mémoires et lors des débats, j'ai rappelé que le point principal de ma défense reposait sur les commandes de vol. Et je concluais ainsi le second et dernier mémoire :

«Les actes des différents intervenants dans l'enquête ne peuvent relever de la bonne foi. Ils résultent de la volonté délibérée de mettre l'avion hors de cause, mensongèrement.

En particulier, l'inversion du mouvement de la gouverne a été totalement occultée. Ce mouvement inverse n'est relevé dans aucun rapport.

Prétendre que cette inversion serait normale est mensonger, quelles que soient les valeurs d'incidence retenues, même les valeurs du listing officiel qui montrent une stabilisation avant la limite normale (14°, 15°, 14°, 14°, 15°).

La simple constatation d'une accélération en palier alors que le pilote a le manche en butée est suffisante pour conclure à une anomalie des commandes de vol.

Le rapport administratif préliminaire et la lettre de présentation du Président de la Commission d'Enquête constituent des faux».

En conclusion générale, j'ai donc bien confirmé que ma défense reposait essentiellement sur les commandes de vol. En

outre, la plupart des pièces de mon offre de preuves se rapportaient aux commandes de vol : (pièces numéro 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 21, 22 et 25, sur un total de 30). Ces pièces sont constituées de documents et d'analyses techniques. La Cour d'appel a ignoré le point principal de ma défense. Dans sa décision, de 35 pages, elle consacre moins d'une page à ce sujet. Quelques banalités. Elle reprend la décision de première instance, qui avait également consacré moins d'une page, sur 38, aux commandes de vol. Un superbe déni de justice. Une forfaiture. Et il y a pire. En seconde et dernière partie de l'introduction de mon premier mémoire, j'exposai :

«Toutefois, avant d'aborder l'exposé technique, il apparaît essentiel d'informer la Cour de mon affaire psychiatrique qui montre :

- *la malhonnêteté de l'administration et la responsabilité du Docteur Auffret, membre de la Commission d'enquête mais aussi Président du Conseil Médical de l'Aéronautique Civile, rouage essentiel de cette affaire de psychiatrie «de type soviétique»,*
- *et, surtout, la malhonnêteté de l'Exécutif.*

Il apparaît également, et les documents remis à la Cour à l'audience du 10 octobre 1991 le confirment avec éclat, qu'on m'a volontairement retiré les moyens matériels de me défendre dans ce procès. En particulier, il ne m'est plus possible de faire procéder à une expertise technique de mon offre de preuves et des témoins cités à ce titre».

Et j'expose, en neuf pages, mon affaire psychiatrique sous le titre *«la psychiatrie d'Etat»*. Tous les documents nécessaires sont joints. Qu'en pense la Cour ? Qu'*«il n'est pas utile d'en entreprendre l'examen»* ! (page 19 de l'Arrêt). Et la Cour n'hésite pas à mentir sur les faits. Par exemple, en prétendant que mes premières interventions dont la presse a rendu compte sont celles d'avril 1989, alors qu'elle avait en main des extraits de presse de l'été et de l'automne 1988 me concernant. La Cour permet ainsi aux

pouvoirs publics de prétendre que j'aurais pris position sur l'accident de Habsheim par réaction à mon licenciement. Elle inverse l'effet et la cause. Et, en conclusion, la Cour estime normal qu'Asseline ait «*pu être porté à certaines outrances verbales*» parce qu'il «*se trouvait inculpé*». Alors qu'Asseline ne se trouvait pas inculpé à ce moment. Elle réduit donc la condamnation d'Asseline qui passe de 10 000 à 8 000 F, et maintient la mienne à 10 000 F.

Cette condamnation a été lue en audience publique comme le veut la loi. Elle a été lue un quart d'heure après le début de l'audience. Qui a été immédiatement suspendue. Et les magistrats (MM. Desjardins et Chanut, Mme Trebucq) se sont retirés en attendant notre départ du prétoire pour reprendre l'audience. Pas fiers de leur décision.

Ma plainte pour faux certificats médicaux, usage et complicité.

En septembre 1989 j'ai déposé plainte pour faux certificats médicaux, usage et complicité de ces délits. Cette plainte faisait suite au non-lieu de Mme Marchioni, qui avait jugé constitué le délit de subornation de témoin, mais s'était déclarée territorialement incompétente. Elle vise, bien sûr les mêmes actes.

L'instruction de cette plainte aura été longue. Le Juge d'Instruction, Mme De Talancé, rendra un non-lieu surprenant, qui sera annulé par la Chambre d'accusation de la Cour d'appel de Paris. Cette chambre était présidée par M. Guy Joly. Un de ces magistrats qui ignorent la raison d'Etat et les pressions. L'instruction devant la chambre sera longue en raison des blocages du parquet et de l'attitude de mon avocat (le copain de Roland Dumas) qui me mènera en bateau jusqu'au jour où, parce que je lui demandais d'accélérer les choses et de mettre en cause ceux qui devaient l'être, il m'écrira pour me faire savoir qu'il «*ne souhaitait pas être chargé plus longtemps de la défense de mes intérêts*», bien que je lui aie réglé tous les honoraires réclamés.

Mon avocat m'a lâché au moment où j'étais sous le coup de la procédure d'expulsion de mon domicile, sans revenu, jeté à la rue comme un clochard. Merci Maître.

Ce que je craignais arriva. Le président Joly a été appelé à d'autres fonctions, de manière tout à fait normale. Les conseillers avaient déjà changé. La Chambre d'accusation, nouvellement composée de Mme Garnier, président, et Mme Betch et M. Pelletier, conseillers, estimera, sans motiver sa décision et en ne retenant que quelques faits inexacts, que tous ceux qui avaient participé à mon affaire psychiatrique étaient de bonne foi. Les médecins qui ont certifié mon inaptitude, contre l'avis des spécialistes et alors qu'il était évident que j'étais victime d'une opération organisée ? De bonne foi. Les dirigeants d'Air France qui ont provoqué l'élaboration de ces faux certificats ? De bonne foi. Les dirigeants d'Air France -les mêmes- qui ont utilisé ces certificats pour me licencier sans indemnité ? De bonne foi. Les commissaires de police impliqués ? Les fonctionnaires et assimilés, en particulier le Docteur Auffret, membre de la commission d'enquête et président du Conseil médical ? Et les politiques ? Tous de bonne foi !

Les brillants magistrats qui ont rendu cette décision, eux, ne devaient pas se sentir de bonne foi. Ils ont préféré rester discrets et silencieux après la lettre que je leur ai adressée le 19 mars 1994 :

«Je prépare un livre sur les affaires liées à l'Airbus A 320. Je mettrai en cause certaines décisions judiciaires et je tiens à ce que les faits soient clairs : vous êtes des magistrats véreux, aux ordres.

Votre Arrêt, cité en référence, est ridicule. Vous déniez toute qualification pénale aux faux certificats visés par ma plainte en raison de leur caractère temporaire. Cette nouvelle jurisprudence est intéressante. Les délits temporaires ne tombent plus sous le coup des lois pénales.

Vous avez mensongèrement prétendu que le Docteur Casano ne connaissait pas l'avis du Professeur Allilaire, alors qu'il est établi que ce médecin avait reçu l'attestation du Professeur

Allilaire, par recommandé, avant d'établir son faux certificat d'inaptitude. Enfin, vous estimez, malgré les faits rappelés dans mon mémoire du 9 juin 1993, que tous les autres intervenants ont agi de bonne foi. C'est risible.

Peut-être pensez-vous servir les intérêts d'Airbus Industrie, en participant à une opération visant à cacher certains défauts de l'Airbus A 320, au lieu d'y porter remède. C'est une erreur. Dans les milieux internationaux de l'aéronautique personne n'est dupe. L'année dernière, le constructeur européen a enregistré 38 commandes pour 69 annulations. Ainsi, il apparaît que vous êtes également des idiots».

Je confirmerai ultérieurement à ces magistrats mon opinion sur eux : *«Des guignols de république bananière»* (lettre recommandée du 6 juin 1994). Tout cela a été transmis par mes soins au Garde des Sceaux. Aucune réaction. Qu'en sera-t-il après la publication de ce livre qui sera traduit et diffusé à l'étranger ?

Mes dossiers sont solides.

CHAPITRE 12

LE MONDE DU SILENCE

Les déboires de l'A 320 et de la nouvelle technologie Airbus ne sont pas une nouveauté dans le monde aéronautique. Les Anglais ont déjà donné.

En 1943, alors que la recherche technologique semble être la clé de la guerre, quelques visionnaires se réunissent en Angleterre. Mais ces messieurs voyaient plus loin que la fin de la guerre, ils envisageaient déjà l'après-guerre. Leur but réel : concurrencer et dépasser l'industrie américaine. Pour ce projet ambitieux, on fait alors appel au célèbre ingénieur Geoffroy De Havilland, de la société du même nom. Avec son concours, il est décidé de miser sur le développement d'un avion moyen-long courrier équipé de quatre réacteurs. Un avion baptisé Comet. Une vraie révolution ! Finies les hélices, vivent les réacteurs ! Avec un fuselage à la sauce allégée. Trop allégée. Grâce à ce bond surprenant, les Anglais devaient forcément devenir le numéro un mondial de l'aéronautique.

Malheureusement, comme pour l'Airbus, ils ont confondu vitesse et précipitation, et ont persisté dans l'erreur. Ce projet trop vite mûri a rapidement tourné au désastre...

Le 26 octobre 1952, premier crash d'un Comet, peu après la mise en service commercial de cette machine. Pas de victime.

Six mois plus tard, le 2 mai 1953, un Comet s'écrasait après son décollage de Calcutta. Aucun survivant.

La série noire se poursuit, les enquêtes mettant systématiquement l'avion hors de cause. Comme pour les Airbus de Habsheim et du Mont Sainte-Odile, et les autres, les enquêteurs se précipitèrent pour blanchir l'avion et sauver l'orgueil de l'Angleterre.

Mais les catastrophes se sont succédées. Le gouvernement britannique finira par reconnaître que le Comet était un appareil trop expérimental pour être vraiment fiable et que les mensonges officiels visant à blanchir l'avion s'étaient avérés catastrophiques. Les Américains, plus prudents, avaient préféré attendre... et tirer profit des erreurs britanniques. Quelques mois plus tard, ils lancèrent le Boeing 707 : une grande réussite de l'aviation. Quant à la société De Havilland, pourtant un mastodonte, elle périclita.

Commettrait-on aujourd'hui en France, avec l'Airbus A 320 et ses successeurs, les mêmes erreurs que les Anglais ?

C'est un dossier qu'un gouvernement digne de ce nom ne peut ignorer. Dans sa lettre du 10 mars 1993, M. Pierre Méhaignerie me faisait savoir qu'il espérait de tout cœur que justice me serait rendue, tout en dénonçant les méthodes socialistes. Voici ce que je lui avais écrit

«J'ai l'honneur de porter à votre connaissance un extrait me concernant du livre de Michel Asseline et les quatre lettres que j'ai adressées au Chef de l'Etat.

L'histoire de l'aéronautique montre que les polémiques de cet ordre ont entraîné, systématiquement, des conséquences négatives, parfois même désastreuses, pour les constructeurs impliqués. On

n'avait pourtant jamais vu la caricature poussée à ce point, avec usage de la psychiatrie d'Etat contre un pilote non impliqué dans un accident, grève de 48 heures pour la réintégration de celui-ci, plainte en diffamation d'un ministre, mise en cause publique du Chef de l'Etat, publication d'un livre [Il s'agit du livre de Michel Asseline], etc.

La Fédération Internationale des Associations de Pilotes de Ligne (IFALPA) a demandé des modifications importantes des A 320 (et, du même coup, des A 330 et A 340) sur des points essentiels de conception (congrès de Rome, avril 1992). Les compagnies exploitant l'A 320 ont formulé les mêmes demandes (Cancun, mai 1992).

Après l'accident de Bangalore, les Airbus A 320 indiens ont été suspendus de vol durant plus de huit mois. L'enquête sur l'accident du Mont Sainte-Odile pose également quelques «problèmes» et des familles de victimes souhaitent m'entendre.

Les polémiques sur les accidents de Habsheim et du Mont Sainte-Odile sont appelées à rebondir.

Compte tenu de l'état du marché, de l'opinion des utilisateurs d'A 320 et des récentes prises de position du Président des Etats-Unis, on peut craindre le pire pour Airbus Industrie et la construction aéronautique civile française.

Les dirigeants socialistes, et en premier lieu le Président Mitterrand, parfaitement informés, portent une lourde responsabilité dans ces affaires et dans leurs conséquences économiques.

Je vous prie, etc.».

J'ai transmis les mêmes informations au Premier ministre, Edouard Balladur. Sa réponse a été laconique (voir annexe 20) :

«Vous avez bien voulu m'écrire pour me faire part de vos réflexions concernant votre situation personnelle et je tenais à vous en remercier.

C'est avec le plus grand intérêt que j'en ai pris connaissance et j'é mets le souhait que dans cette affaire, particulièrement

douloureuse, toute la lumière soit faite afin de déterminer les responsabilités de chacun.

Le travail des représentants de la justice doit, à cet égard, être emprunt de la plus grande sérénité.

Je vous prie, etc.».

Bernard Bosson, ministre des Transports depuis le changement de majorité de mars 1993, n'a jamais répondu à mes courriers.

En février et mars 1994, j'ai adressé deux lettres au Premier ministre «avec copie à Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme et à Monsieur le Député-Maire de Toulouse» (Dominique Baudis). Toulouse, la Mecque d'Airbus Industrie. Dominique Baudis qui sera élu peu après député européen en tant que tête de la liste unique de la majorité. Seul, Dominique Baudis me répondra, le 5 avril 1994 (voir annexe 21) :

«J'ai bien reçu la copie de vos deux derniers courriers adressés à Monsieur le Premier Ministre et vous remercie d'avoir tenu à m'en informer.

Par ailleurs, je vous indique que j'ai appelé l'attention de Monsieur Bernard Bosson, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, sur vos démarches.

Je vous prie, etc.».

Il semblerait que Bernard Bosson ait décidé de mener la même politique que les socialistes, commettant ainsi les mêmes erreurs, avec les mêmes conséquences humaines et économiques.

Un nouvel accident confirmera les défauts de conception des ordinateurs des commandes de vol. Le 30 juin 1994, lors d'un vol de présentation à des pilotes d'Air Inter et d'Alitalia, un Airbus A 330 s'écrase près de Toulouse. Aucun survivant.

Quelques heures après la catastrophe (journal télévisé et journal **Le Monde** du lendemain), Jean Pierson, patron d'Airbus

Industrie, déclarait : *«L'avion a subi une perte brutale de contrôle latéral. Il semble avoir été repris en main par le pilote mais à une altitude insuffisante pour éviter l'impact avec le sol et ce, compte tenu des conditions extrêmes de ce vol»*. On apprendra rapidement que l'avion a bel et bien «décroché». Ce qui amène deux observations, sur la conception et sur la place du pilote dans l'avion.

Les commandes de vol sont en cause. En effet, sur l'A 330, comme sur l'A 320 et l'A 340, les ordinateurs de commandes de vol doivent éviter toute perte de contrôle de l'appareil. Ils doivent notamment éviter le «décrochage». C'est leur seul intérêt, que ne compensent pas leurs inconvénients. L'accident de Toulouse montre que ces systèmes ne remplissent même pas leur fonction.

Si l'A 330 accidenté est sorti de son domaine de vol, c'est obligatoirement parce que les ordinateurs de ses commandes ont présenté des défaillances. Ils n'ont pas rempli leur rôle de sécurité. Le rapport préliminaire établi un mois plus tard par la Direction générale de l'armement -les passagers des Airbus seraient-ils de la chair à canon ?- sera particulièrement flou. Et une nouvelle polémique naîtra. Une fois de plus.

Seconde observation. Par sa remarque sur l'intervention du pilote, M. Pierson reconnaît que ce ne sont pas les ordinateurs qui corrigent les erreurs des «concierges» qui devaient remplacer les équipages. C'est toujours le pilote qui devra intervenir en dernier recours pour sauver la situation, autant que faire se peut, en cas de pépin. Mais la technologie Airbus, conçue à l'origine dans un esprit inverse, ne lui facilite pas la tâche. Il suffit de lire la transcription du CVR de l'accident. Nick Warner, le chef pilote d'essai de l'A 330, constate, au moment de la perte de contrôle de l'appareil : *«Eh... Je ne sais pas ce qui s'est passé (...) Ce n'est pas bon, je reprends les commandes»*. Et il répétera, quelques secondes plus tard : *«Je reprends les commandes»*. Ce qui n'empêchera pas la catastrophe. Comme dirait cette publicité pour un jeu vidéo : Airbus, c'est plus fort que toi.

Et plus fort que toi, plus fort que nous, plus fort que tous, on trouve Henri Petit, directeur à Air France. Le 23 septembre

1988, trois mois après la catastrophe de Habsheim, il osait écrire que tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes (lyrisme et ponctuation garantis) :

«Que de bruit, que de bruits, que de faux bruits, de calomnies, de diffamation, sur tout, ou n'importe quoi, pour rien, ou pas grand-chose, pour faire croire que l'on sait, être intéressant à ses propres yeux, même si les informations sont diffusées, présentes.

Mais la réalité est plate, elle manque de ce parfum de scandale sans lequel une information manque d'attraits, n'est pas écoutée ou n'est pas tenue pour vraie.

Tailler les autres en pièces par incontinence verbale ou onanisme de la plume, que ce soit un ami, un collègue, un délégué qui ampute une grande partie de ses loisirs pour s'occuper des problèmes qui ne lui sont pas nécessairement personnels, ou un cadre qui, ayant les mêmes contraintes, a donc de ce fait droit à la même estime, est sans doute grisant pour que cela se pratique avec autant de persistance.

Tout ceci ne fait qu'entretenir la dissension au sein des différentes familles du PN [le personnel navigant], tout ceci ne fait que l'affaiblir et le dégrader.

Changer tel ou tel responsable quel que soit son niveau ne changera ni les objectifs de l'entreprise, ni l'esprit du personnel chargé de les atteindre.

Il est donc absolument nécessaire de changer cette relation collective au sein de l'entreprise, faute de quoi l'affaiblissement sans doute voulu du PN ne fera que s'aggraver. Sommes-nous bien sûrs de l'avoir voulu ?

En toute considération».

Pour Henri Petit, tout cela n'est ainsi que faux bruits et calomnies. Et le silence officiel n'en finit pas de planer. Les victimes de l'Airbus A 320 peuvent reposer en paix.

Paris, été 1994.

Page blanche

Page blanche

CHRONOLOGIE

Fin avril 1988.

Premier vol en ligne de l'Airbus A 320 (à Air France, compagnie de lancement).

Mai et juin 1988.

François Mitterrand est réélu, l'Assemblée nationale est dissoute, les élections législatives donnent la majorité aux socialistes, un gouvernement provisoire est mis en place avec Louis Mermaz comme ministre des Transports.

22 et 23 juin 1988.

Grève de 48 heures à Air Inter (composition d'équipage sur A 320).

26 juin 1988.

Crash de Habsheim.

27 juin 1988.

Louis Mermaz blanchit l'avion.

1er juillet 1988.

Création du SPLAF.

Mi-juillet 1988.

Mise en place d'un nouveau gouvernement : Louis Mermaz est remplacé par Michel Delebarre.

29 juillet 1988.

Le rapport administratif préliminaire sur l'accident de Habsheim est rendu public par Michel Delebarre.

31 juillet 1988.

Dépêche AFP (reprise dans la presse les 1er et 2 août) : contestation publique de la part du SPLAF.

1er août 1988.

Début des filatures.

12 août 1988.

Je suis suspendu de vol par Air France pour raison psychiatrique (médecine du travail, Dr Bellanger, généraliste).

2 et 3 septembre 1988.

Je suis informé que l'Etat met en cause mon aptitude médicale (visite médicale exceptionnelle).

22 septembre 1988.

L'Etat me retire ma licence sous un faux motif psychiatrique.

15 novembre 1988.

Plainte de ma part pour subornation de témoin.

2 décembre 1988.

Arrêté ministériel sur les procédures médicales : plus de recours possible.

31 janvier 1989.

Mme Marchioni estime constitué le délit de subornation de témoin mais se déclare territorialement incompétente.

21 mars 1989.

Air France déclenche une procédure de licenciement contre moi.

3 avril 1989.

Air France me licencie sans indemnités (lettre reçue le 10).

4 avril 1989.

Dépêche AFP sur les bidouillages des «boîtes noires» (la polémique s'amplifiera dans les mois suivants).

30 mai 1989.

Première intervention publique de Michel Asseline sur les mensonges de l'enquête officielle.

11 et 12 juin 1989.

La presse annonce que Michel Delebarre dépose une plainte en diffamation contre moi (et contre Michel Asseline).

14 février 1990.

Crash de Bangalore.

25 juillet 1990.

Daniel Tenenbaum est remplacé par Pierre Gourgeon en conseil des ministres.

18 octobre 1990.

Emission «*Envoyé Spécial*» sur Antenne 2 et réaction publique de Michel Delebarre.

19 décembre 1990.

Michel Delebarre est remplacé par Louis Besson.

Mai 1991.

Changement de gouvernement, Edith Cresson succède à Michel Rocard, Paul Quilès remplace Louis Besson, Jean-François Gueullette devient conseiller d'Edith Cresson.

3 juin 1991.

Restitution de ma licence de pilote.

Juin et juillet 1991.

Dépôt puis retrait d'un préavis de grève pour ma réintégration.

20 janvier 1992.

Crash du Mont Sainte-Odile.

Mars 1992.

Changement de gouvernement, Pierre Bérégovoy remplace Edith Cresson, Jean-Louis Bianco remplace Paul Quilès et Jean-François Gueullette devient conseiller de François Mitterrand.

27 et 28 mai 1992.

Grève de 48 heures à Air France pour ma réintégration.

Juin 1992.

Début de la procédure d'expulsion de mon domicile.

23 septembre 1992.

Expulsion de mon domicile.

7 octobre 1992.

Publication du livre de Michel Asseline.

10 décembre 1992.

Mise en cause publique de Louis Mermaz dans les falsifications.

27 janvier 1993.

Louis Mermaz porte plainte en diffamation contre moi.

15 septembre 1993.

Crash de Varsovie.

30 juin 1994.

Crash de Toulouse (Airbus A 330, type d'avion mis en ligne en janvier 1994, de même technologie que l'Airbus A 320).

Page blanche

INDEX DES NOMS PROPRES

(Les noms qui n'apparaissent qu'une fois dans le récit, avec les précisions qui s'y rapportent, ne sont en général pas repris dans le présent index.)

AGRON Jean-Michel :
un des avocats d'Asseline.

AIRBUS INDUSTRIE :
consortium européen (GIE) ; Aerospatiale (France) 37,9 %, Deutsche Airbus (Allemagne) 37,9%, British Aerospace (Grande Bretagne) 20 %, CASA (Espagne) 4,2 %.

ALLILAIRE Pr :
psychiatre à la Pitié-Salpêtrière consulté à la demande de mon médecin et qui m'a trouvé sain d'esprit.

APPN :
Association de prévoyance du personnel navigant. Organisme d'assurance professionnelle (statut privé), géré par des navigants proches du SNPL.

ARONDEL Guy :

commandant de bord à Air France, cadre navigant.

ARSLANIAN Paul :

ingénieur en chef de l'aviation civile, puis directeur du Bureau enquêtes-accidents (administration), membre de la commission d'enquête sur l'accident de Habsheim, vice-président de la commission d'enquête sur l'accident du Mont Sainte-Odile.

ASSELIN Michel :

commandant de bord à Air France, cadre navigant, commandant de l'Airbus accidenté à Habsheim.

ATTALI Bernard :

président d'Air France d'octobre 1988 à octobre 1993, frère jumeau de Jacques, conseiller spécial de Mitterrand.

AUFFRAY Raymond :

expert judiciaire durant la première année de l'enquête sur l'accident de Habsheim.

AUFFRET Robert :

médecin général (militaire), président du Conseil médical de l'aéronautique civile, membre de la commission administrative d'enquête sur l'accident de Habsheim.

BALLADUR Edouard :

Premier ministre depuis mars 1993.

BARRAL Xavier :

commandant de bord à Air France, cadre navigant (instructeur), syndicaliste, vice-président du SNPL de février 1988 à février 1990.

BAUD Pierre :

directeur des essais en vol de l'A 320 à Airbus Industrie.

BECHET Claude :

commandant de bord à Air France, cadre navigant (instructeur), directeur de l'Organisme du contrôle en vol (OCV, administration) jusqu'en 1990, président de la commission administrative d'enquête sur l'accident de Habsheim.

BELLANGER Dr

médecin du travail à Air France (généraliste).

BELOTTI Jean :

commandant de bord (maintenant à la retraite) à Air France, cadre navigant, ancien président du SNPL, contre-expert judiciaire dans l'enquête sur Habsheim, également désigné dans l'enquête judiciaire sur l'accident du Mont Sainte-Odile.

BENOIST Yves :

ingénieur à Airbus Industrie, chef du service sécurité-analyse des vols.

BEREGOVOY Pierre :

Premier ministre de mars 1992 à mars 1993.

BERNARD commissaire de police :

fonctionnaire de police qui m'a conduit aux urgences de la Pitié-Salpêtrière le 6 août 1988.

BESSON Louis :

ministre des Transports de décembre 1990 à mai 1991.

BIANCO Jean-Louis :

ministre des Transports de mars 1992 à mars 1993.

BODINEAU commissaire de police :

fonctionnaire de police qui m'a arrêté lors de l'enlèvement de mes meubles en m'accusant faussement de l'avoir injurié, permettant ainsi le cambriolage de mon domicile.

BOIFFIER Jean-Yves :

pilote à Air France, syndicaliste, secrétaire général du SNPL Air France de février 1988 à octobre 1989, vice-président national de février 1990 à février 1992, membre du bureau national de février 1992 à février 1994, revenu au bureau Air France depuis février 1994.

BOSSON Bernard :

ministre des Transports depuis mars 1993.

BOURGEOIS Michel :

expert judiciaire durant la première année de l'enquête sur l'accident de Habsheim.

BOUVET Geoffroy :

commandant de bord à Air France, vice-président du SNPL de février 1992 à février 1994, actuellement porte-parole du SNPL.

BRION Pr :

psychiatre à l'hôpital Richaud (Versailles) consulté à la demande de mon médecin et qui m'a trouvé sain d'esprit.

BUFFET Patrick :

conseiller (industrie, aéronautique) de Mitterrand de mai 1991 à avril 1994.

CASANO Dr :

médecin (généraliste), chef du Centre d'expertise médicale du personnel navigant d'Air France (agissant pour le compte de l'Etat en matière de renouvellement de licence).

CEMPN :

Centre d'expertise médicale du personnel navigant. Au nombre de quatre en 1988 (cinq actuellement) ; chargés, pour le compte de l'Etat, du renouvellement d'aptitude des navigants français.

CEV :

Centre d'essai en vol de Brétigny, au sud de Paris. On y trouve un laboratoire technique pour le dépouillement et l'analyse des enregistreurs de paramètres de vol (DFDR).

CHARRIERE-BOURNAZEL Christian :

mon avocat de juin 1989 à juillet 1992.

CMAC :

Conseil médical de l'aéronautique civile. Organisme administratif chargé de tout ce qui concerne la médecine aéronautique.

CRESSON Edith :

Premier ministre de mai 1991 à mars 1992.

DELEBARRE Michel :

ministre des Transports de mi-juillet 1988 au 19 décembre 1990.

DESTARAC :

Ingénieur d'Airbus Industrie où il est le collaborateur d'Yves Benoist au service sécurité-analyse des vols.

DE TALANCE Dominique :

juge d'instruction à Paris, chargée de ma plainte pour faux certificats médicaux et usage avant le transfert du dossier à la Chambre d'accusation.

DE VILLENEUVE Jean-Paul :

ingénieur du Bureau enquêtes-accidents (administration), membre de la commission administrative d'enquête sur l'accident de Habsheim.

DGAC :

Direction générale de l'aviation civile : administration de l'aviation civile, sous la tutelle du ministre des Transports.

DUCLOS Alain :
commandant de bord UTA (maintenant à la retraite), président du SNPL de février 1988 à février 1990.

DUMAS Roland :
ministre, intime de Mitterrand.

EELSEN Pierre :
président d'Air Inter de juillet 1984 à novembre 1990.

FAA :
Federal Aviation Administration. Administration de l'aviation civile des Etats-Unis.

FONTAINE Dr :
psychiatre à la Pitié-Salpêtrière devant qui j'ai été conduit par le commissaire Bernard le 6 août 1988 et qui m'a trouvé sain d'esprit.

GALLE-TESSONEAU Pr :
psychiatre consulté à la demande du centre d'expertise qui m'a rendu ma licence ; il m'a trouvé sain d'esprit.

GARREAU Denis :
un des avocats de Michel Asseline.

GENDRE Hugues :
commandant de bord à Air Inter, président du SNPL depuis février 1990.

GILLE Pierre :
commandant de bord à Air France, président de la section Air France du SNPL d'octobre 1989 à septembre 1991 (démission de ses fonctions par un vote), actuellement cadre navigant.

GONIN François :

ingénieur de l'aviation civile, vice-président de la commission administrative d'enquête sur l'accident de Habsheim.

GOURGEON Pierre :

conseiller de Delebarre (ministre des Transports) de juillet 1988 à juillet 1990, directeur général de l'aviation civile de cette date à mars 1993.

GOURGUECHON Philippe :

commandant de bord à Air France, cadre navigant (instructeur), membre de l'Organisme du contrôle en vol (administration), membre de la commission administrative d'enquête sur l'accident de Habsheim et de la commission administrative d'enquête sur celui du Mont Sainte-Odile.

GUEULLETTE Jean-François :

le plus proche collaborateur de Mermaz dans sa carrière politique (présidence de l'Assemblée nationale, présidence du groupe socialiste), il est nommé conseiller de Cresson en mai 1991, puis préfet hors cadre, conseiller de Mitterrand (relation avec le Parlement et les élus) en mars 1992 ; nommé préfet de l'Ariège en juillet 1994.

GUICHARD François :

juge d'instruction à Colmar, en charge du dossier Habsheim depuis juin 1990 et de celui du Mont Sainte-Odile depuis cet accident (20 janvier 1992).

HARMAS Dave :

expert américain requis par la justice française.

JOINET Louis :

ancien président du Syndicat de la magistrature, conseiller (justice et droits de l'homme) du Premier ministre (Rocard, Cresson, Bérégovoy) de juin 1988 à mars 1993, conseiller (justice et droits de l'homme) de Mitterrand depuis mars 1993.

JOLY Guy :

président de section à la Chambre d'accusation de la Cour d'appel de Paris jusqu'en novembre 1993 (saisie dans le cadre de ma plainte pour faux certificats médicaux).

LAUVERGEON Anne :

secrétaire général adjoint de la présidence de la République.

LEJEUNE Marcel :

ingénieur navigant d'essai au Centre d'essais en vol de Brétigny (CEV), responsable du dépouillement de l'enregistreur de paramètres (DFDR) de l'A 320 de Habsheim dans les jours qui ont suivi l'accident.

LOO Pr :

psychiatre qui m'a été imposé par le médecin du travail et qui m'a trouvé sain d'esprit.

MARCEL Dr :

psychiatre consulté à mon initiative et qui m'a trouvé sain d'esprit.

MARCHIONI Marie-Christine :

juge d'instruction à Mulhouse, chargée du dossier Habsheim de juin 1988 à juin 1990.

MAZIERES Pierre :

commandant de bord à Air France, cadre navigant, en fonction copilote dans l'Airbus accidenté à Habsheim, suspendu durant deux mois après l'accident, actuellement commandant de Boeing 747 à Air France.

MEHAIGNERIE Pierre :

président du CDS (Centre des démocrates sociaux), Garde des Sceaux depuis mars 1993.

MERCADIER Dr :

psychiatre qui m'a examiné lors de mes 24 heures d'internement administratif en juillet 1992 et qui m'a trouvé sain d'esprit.

MERMAZ Louis :

ministre des Transports dans le gouvernement «provisoire» qui a fait suite au changement de majorité parlementaire de juin 1988, président du groupe socialiste de l'Assemblée nationale à partir de mi juillet 1988, nommé ensuite ministre de l'Agriculture, puis ministre des Relations avec le Parlement, porte-parole du gouvernement, jusqu'en mars 1993.

MONNIER Alain :

directeur adjoint de la DGAC au moment de l'accident de Habsheim, président de la commission administrative d'enquête sur l'accident du Mont Sainte-Odile.

NTSB :

National Transportation Safety Board. «Bureau national de la sécurité des transports», organisme administratif des Etats-Unis.

OCV :

Organisme du contrôle en vol. Organisme administratif chargé de vérifier le niveau de sécurité dans l'aviation civile.

OURY Didier :

conseiller de Mitterrand (industrie, aéronautique) jusqu'en mai 1991.

PETIT Henri :

directeur des opérations aériennes à Air France au moment de l'accident de Habsheim, promu directeur adjoint affaires techniques en septembre 1988.

PIERSON Jean :

Administrateur gérant d'Airbus Industrie, c'est-à-dire le «patron» du consortium européen.

POIRIER Jean-Claude :

commandant de bord à Air France, syndicaliste (adhérent à tous les syndicats).

QUILES Paul :

ministre des Transports de mai 1991 à mars 1992, ministre de l'Intérieur de cette date à mars 1993.

REUTER Dr :

mon médecin habituel depuis 1980.

ROCARD Michel :

Premier ministre de juin 1988 à mai 1991.

ROGER Christian :

commandant de bord Air France (maintenant à la retraite), président de la section Air France du SNPL de février 1988 à octobre 1989 (démis de ses fonctions par un vote).

ROVETTO Gilbert :

ancien mécanicien navigant (ingénieur de vol), converti pilote, salarié comme tel d'Air France, conseiller pour l'aéronautique des ministres des Transports Quiles (mai 1991 à mars 1992) et Bianco (mars 1992 à mars 1993).

RUFFIEUX Dominique :

épouse de Jean-François Gueullette.

SABATINI Dr :

psychiatre, expert judiciaire à Lyon, consulté avec le Dr Settelen dans le cadre de ma plainte pour faux certificats médicaux, à la demande de la Chambre d'accusation présidée par Guy Joly ; conclusion de leur rapport :

«Il résulte de ces éléments que Monsieur Jacquet ne paraît pas avoir été affecté de troubles mentaux à l'époque où les certificats des Docteurs Bellanger et Casano furent établis.

Par voie de conséquence, il en résulte également que son état de santé ne justifiait pas les interdictions de vol, puis l'inaptitude temporaire à exercer les fonctions de pilote de ligne. Du reste, les dossiers médicaux concernant l'intéressé ne contiennent pas des éléments cliniques propres à fonder ces décisions».

SENGELIN Germain :

juge d'instruction à Mulhouse ; a fait procéder à des actes urgents en l'absence pour congés de Mme Marchioni en juillet 1988 (conservation des preuves).

SETTELEN Dr :

psychiatre (cf. SABATINI).

SOULEZ-LARIVIERE Daniel :

avocat de certains fonctionnaires de la Direction générale de l'aviation civile (il est souvent l'avocat de ceux qui ont commis des actes illégaux aux profit du gouvernement français : faux époux Turenge dans l'affaire Greenpeace, Bob Denard le mercenaire, etc.).

SNOMAC :

Syndicat national des officiers mécaniciens navigants. Syndicat des ingénieurs de vol, défenseur de la composition d'équipage à trois.

SNPL :

Syndicat national des pilotes de ligne. Comme son nom l'indique. Selon les compagnies, 30 à 70 % des pilotes sont adhérents au SNPL (65 % à Air France).

SPAC :

Syndicat des pilotes de l'aviation civile. Minoritaire. Associé au SNOMAC au sein de l'USPNT.

SPINETTA Jean :

directeur du cabinet de Delebarre (ministre des Transports) de juillet 1988 jusqu'à novembre 1990, puis président d'Air Inter jusqu'en octobre 1993, conseiller de Mitterrand (industrie, aéronautique) depuis mars 1994.

SPLAF :

Syndicat des pilotes d'Air France. Syndicat que j'ai créé le 1er juillet 1988 avec des «contestataires», dissidents du SNPL.

STEPHAN Yves :

délégué du personnel (SNPL) en 1988, co-fondateur du SPLAF, membre du bureau Air France du SNPL à partir d'octobre 1989, secrétaire général de ce bureau à partir de février 1990, président de la section Air France du SNPL à partir de septembre 1991, réélu à la même fonction en février 1992, il démissionne en octobre 1993, écœuré par les magouilles de certains au sein du SNPL et par la pusillanimité des autres.

TENENBAUM Daniel :

directeur général de l'aviation civile au moment de l'accident de Habsheim, il préside les autoroutes du Nord et de l'Est de la France depuis le 25 juillet 1990.

TURNER Paul :

expert américain requis par la justice française.

USPNT :

Union syndicale du personnel navigant technique. Regroupe le SPAC et le SNOMAC.

VENET Max :

commandant de bord à Air France, cadre navigant, ancien président du SNPL, contre-expert judiciaire dans l'enquête sur l'accident de Habsheim, également désigné dans l'enquête judiciaire sur l'accident du Mont Sainte-Odile.

VION Dr :

psychiatre consulté à la demande de mon médecin et qui m'a trouvé sain d'esprit.

ZIEGLER Bernard :

vice-président d'Airbus Industrie, directeur du programme A 320.

Page blanche

ANNEXES

Page blanche

Annexe N° 1

5575

HABSHEIM**RAPPORT FINAL DE CONTRE-EXPERTISE**

page: 850

AVIS RELATIF AU FONCTIONNEMENT DES SYSTEMES **Avis relatif au fonctionnement des systèmes**

* En ce qui concerne les commandes de vol:

* Le fonctionnement des commandes de vol apparaît normal et conforme aux données de certification du système.

* Toutefois, le fonctionnement des commandes de vol, lors de cet accident, fait apparaître une particularité, non connue de l'équipage, et non mentionnée dans le Manuel FCOM d'Airbus Industrie et dans le Manuel TU A-320 d'Air France: la butée arrière du manche peut être atteinte avant une incidence de 17° ("Alpha-max") lorsque la poussée est faible.

* En ce qui concerne les altimètres:

* Nos constats et nos calculs d'altimétrie ne font pas apparaître d'erreur significative des altimètres, ni de "saute altimétrique". Il existe toutefois une incertitude de l'ordre de 1 Hectopascal (27,9 pieds) quant à la valeur de la pression de référence QFE transmise à l'avion par la Tour de contrôle d'Habsheim.

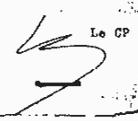
* En ce qui concerne la radiosonde:

* Le fonctionnement de la radiosonde a été, en tous points, correct.

* En ce qui concerne les moteurs:

* Le fonctionnement des moteurs a été normal, et l'examen des caractéristiques d'accélération, lors de la remise de gaz, entreprise tardivement, travers Tour de contrôle, à partir du ralenti vol, montre que celles-ci sont conformes aux données de certification.

Annexe N° 2

EXPOSÉ	
et suite <i>l'histoire à remettre par la à la suite de par la suite de</i>	<i>elle de cette dernière afin qu'elle puisse chercher de savoir qui n'est pas à Paris Jean Paul</i>
REPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DE POLICE DIRECTION de la POLICE JUDICIAIRE SERVICE 2139 PROCES-VERBAL Rep. N°	L'an mil neuf cent quatre-vingt huit le six août à seize heures. heure Nous, Didier BERNARD Commissaire de Police Officier de Police Judiciaire, Assisté de l'inspecteur de Police Isabelle LEROY du Ser- vice de Relations que ce jour à l'heure figurant en tête du présent s'est présenté au Service un individu déclarant verbalement se nommer : JACQUET Norbert né le 25/1/1950 à PARIS 14 et 48 Rue Monsieur le Prince à PARIS 6 Pilote de ligne à AIR FRANCE L'intéressé a souhaité m'informer les services de police des problèmes qu'il était susceptible de rencontrer à la suite de la création par lui d'un syndicat de pilotes de ligne d'air France ayant dénoncé les malfaçons techniques des AIRBUS ". L'intéressé a fait état de filatures éventuel- les sur lui il a semblé rencontrer actuellement des problèmes psychol- giques ; Il a été conduit à l'hôpital de la Pitié par la Sécurité Publique (état ne nécessitant pas un envoi, IEP) En raison de la profession du sus nommé, son employeur a été informé au 48642030 ".
	Le CP 

Annexe N° 3

Assistance  Publique

Hôpitaux de Paris

ORDONNANCE

M. le Professeur ALLILAIRE
 Service de M. le Pr WOLOCHER
 Tél. : 85 70 29 44
 G.H. PITIE SALPÊTRIÈRE
 47, Bd de l'Hôpital
 75351 PARIS CEDEX 13

Le 6.9.88

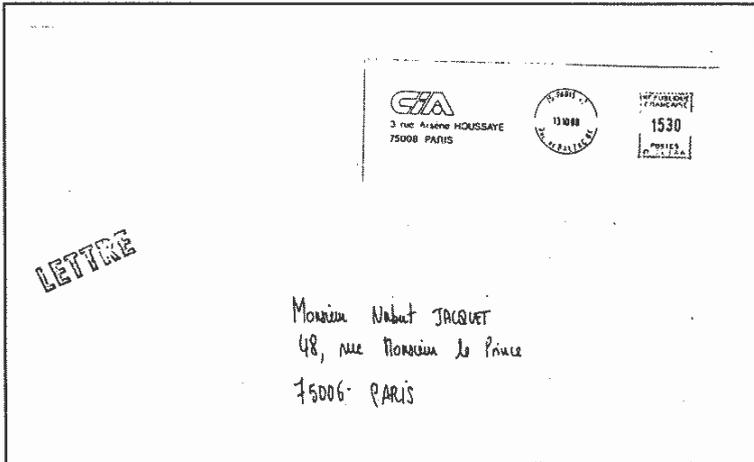
Je vous prie certifier avoir examiné
 son demandeur et ses deux pr routes
 Monsieur JACQUET Norbert 38 ans
 et n'ai constaté aucun signe de
 trouble mental d'acabé ce jour.



Certificat fait à la demande de l'intéressé
 et remis en main propre pour faire valoir ce
 que de droit.

Médecin scripteur : Nom et Signature

Annexe N° 4



Avec les compliments de Dominique

Voilà enfin ton dessin. J.F. en a une copie.

Nous "galeins" comme des fous au sujet de notre [redacted] et avons failli passer [redacted]. La dévotion dans ses yeux m'a dans l'acte m'est pas prise. Tout cela est très compliqué!

Je t'embrasse

S. rue Sainte Anne
75002 Paris - Tel. 65.65.52.55

Annexe N° 5

SNPL "ARRIVEE"
 - 9. JUIN 1992
 N° 92060909
 Destinataire PC

Pierre GILLE
 1 Av. de la LIBERATION
 91450 SOISY s/SEINE

SOISY le 4 JUIN 1992.

TEL: 89 69 04 22

Monsieur Yves STEPHAN
 Président de la section Air France
 SNPL
 14 - 16 Rue de Scandicci
 93500 PANTIN

Monsieur le Président,

Au terme d'un accord signé le 13 Juillet 1991, par le SNPL, Air France et l'APPN, vous savez que la compagnie nationale s'est engagée à verser une somme déterminée sur le fonds social de notre assurance professionnelle.

J'ai donc sollicité notre avocat pour que cet accord soit honoré par l'ensemble des parties.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Pierre GILLE .



B AF.	VISA
Y. STEPHAN
J CH REYNAUD
G BORDES PAGES
L HERSEN
A MONTAMAT
P VIAU
P VIVIER

Lettre de Pierre Gille du 4 juin 1992, relative aux accords qu'il a passés avec Air France le 13 juillet 1991, ayant entraîné la levée du préavis de grève pour ma réintégration.
 (Cf. page 69).

Annexe N° 6

3150

par le DFR. Il apparaît que les moteurs atteignirent la puissance réduite de décollage à peu près au moment où ils heurtaient les arbres. La puissance réduite de décollage (88,3 %) apparaît pour une vitesse de rotation de N1 de +88 % et une vitesse de rotation de N2 de +96 %. A peu près au moment où l'on entend les décrochage des compresseurs, la valeur lue pour la vitesse de rotation de N1 est de +84 % et celle de N2 est de +92,5 % sur le DFR. Le CVR montre une valeur pour N2 de +96 %, ce qui paraît élevé au vu de la vitesse de rotation du rotor N1.

Les caractéristiques d'accélération des moteurs sont correctes.

Observations finales :

Pendant un examen de routine de l'enregistreur DFR j'ai constaté qu'il contenait 8 lignes de données toutes les secondes impaires alors qu'il ne contenait que 4 lignes de données toutes les secondes paires. L'erreur paraît être liée à l'avion. Elle devrait en tout cas être explorée.

Le DFR montrant des signaux de commande inhabituels en ce qui concerne le système de commandes de vol et de contrôle de la poussée des moteurs, j'en conclus que des problèmes se sont posés, au cours de ce vol, au niveau de l'ensemble "logiciel/matériel informatique/utilisateur" ou des problèmes d'interface homme-machine. Ces problèmes devraient faire l'objet d'un examen approfondi.

/Signature/

Paul C. Turner

Consultant en aviation



matériel graphique sur lequel est basé le présent rapport.

7

Annexe N° 7**The A320 Habsheim accident****An Airbus Industrie response to allegations
made in television programmes
and other media****March 1991**

Dossier diffusé mondialement par Airbus Industrie (compagnies aériennes, media, associations et syndicats de pilotes...). Ci-dessus : couverture.
Pages suivantes : page 22 et 23 du document.

Page 22 : Airbus annonce qu'il veut répondre point par point à certaines déclarations. Avec la liste des sujets.

Page 23 : Airbus rappelle le procès du ministre contre Michel Asseline et moi.
(Cf. page 82).

Criticisms of the Final Report

Statements have been made by various media in several countries and/or by individuals. The individuals include Mr Michel Asseline, the captain of the accident aircraft; Mr Christian Roger, Pilot with Air France and member of the SNPL; and Mr Ray Davis, a freelance aircraft accident consultant. These statements, and others, are dealt with individually in the following pages:

- The DFDR and CVR have been tampered with
- To get the results on the DFDR the laws of physics needed to be changed
- The barometric altimeter was reading incorrectly
-  The flight controls did not follow the captain's orders
- The engines did not respond to the captain's demand for full power
- The tree height, at impact differs, indicating an engine failure



Annexe N° 7 (suite)



Has the DFDR been tampered with ?

The claims reviewed on the following pages are occasionally combined to create an accusation that the DFDR trace has been manipulated ...

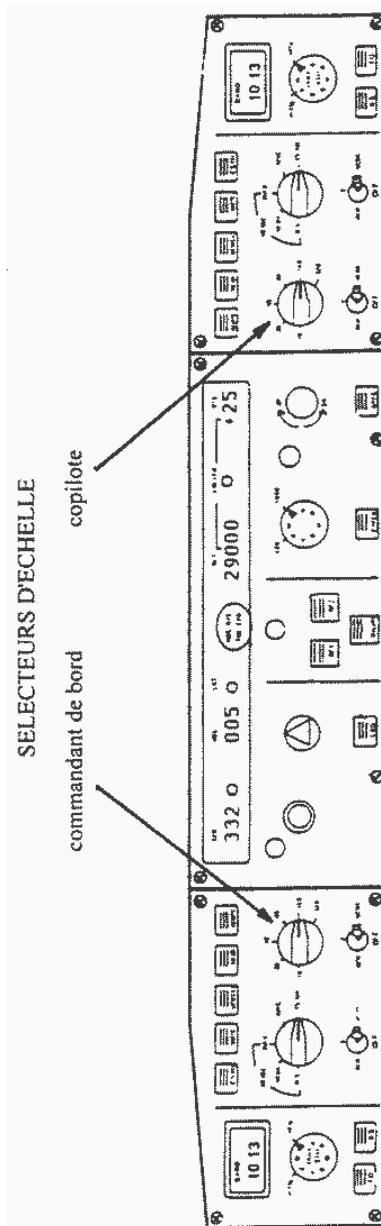
- Taken in the context in which it has been inferred and with the knowledge that the final print-out has no gaps or areas of incoherent data, tampering with the DFDR must mean that some of the data has been changed.

The allegation that the DFDR had been tampered with was considered sufficiently serious to have caused the Government Minister responsible for the Investigating Authorities to have sued Mr Asseline and Mr Norbert Jacquet, also a former Air France pilot, for public defamation.

The court pronounced its decision on Monday 29th January 1991. Mr Asseline and Mr Jacquet were both found guilty of defamation, were fined, ordered to pay costs of the proceedings and are required to publish the judgement in five national French newspapers. Both defendants have appealed the decision.



Annexe N° 9



Panneau supérieur central montrant les deux sélecteurs d'échelle pour les cartes de navigation. Pour sa situation, voir annexe suivante.
(Cf. page 94).

Annexe N° 10

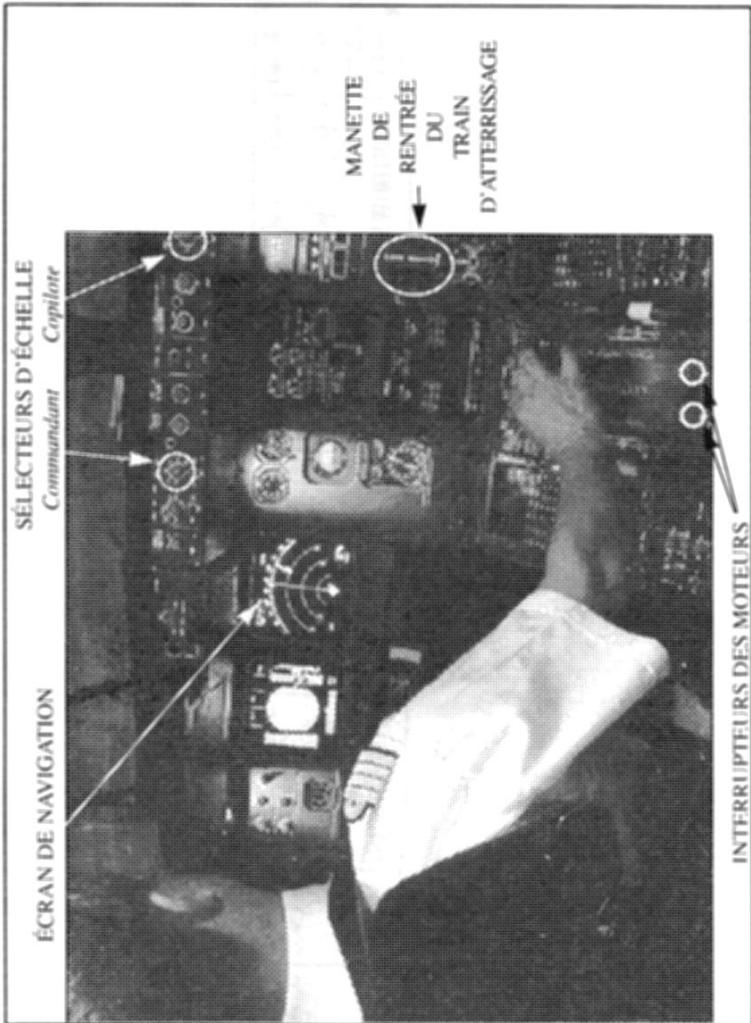


Photo DR



Photo du cockpit de l'A 320.
(Cf. pages 95 et 115).

Annexe N° 11

Technical Note: TN-TE 63/48/86
Issue: 3

A330 DFDR PARAMETER LIST		INPUT PARAMETER CHARACTERISTICS			DFDR OUTPUT CHARACTERISTICS FOR OFDR AND QAE					
Para. No.	Parameter Name	Source	Signal Category	Word Length/Operational Range	Resolution Accuracy	Signif. Digit	Data Word Disambig. Code	Version 1 (Word)	Version 2 (Frame)	Bits per Frame
140	MAC MODE	DMC 1	371 01	35 bit status 1			013 606	50 0010 56	0010 121	121
141	FLAP MODE	DMC 1	371 01	35 bit status 1			011 640	50 0004 56	0004 113	113
142	NOSE LLS	DMC 1	371 01	35 bit status 1			015 640	50 0004 56	0004 121	121
143	NOSE HW	DMC 1	371 01	35 bit status 1			013 606	60 1000 60	1000 121	121
144	NOSE VOR	DMC 1	371 01	35 bit status 1			014 606	60 0200 60	0200 113	113
145	LO 1st RANGE	DMC 1	371 01	33 bit status 1			016 606	60 0030 60	0030 121	121
146	LO 1st RANGE	DMC 1	371 01	35 bit status 1			017 606	60 0004 60	0004 121	121
147	LO 1st RANGE	DMC 1	371 01	35 bit status 1			014 606	19 1000 16	1000 131	131
148	LO 1st RANGE	DMC 1	371 01	35 bit status 1			019 606	19 1000 16	1000 121	121
149	LO 1st RANGE	DMC 1	371 01	35 bit status 1			020 606	19 0200 16	0200 121	121
150	LLS RAW DATA ON	DMC 1	371 01	35 bit status 1			015 160	19 0200 16	0200 121	121
151	Spvce									
152										

UPD = Update

EFFECTIVITY
ST1 + 20011

A4.2 - 20
JUN 20/86

Documentation d'Airbus Industrie sur les caractéristiques des paramètres enregistrés par le DFDR. On voit que la position du sélecteur d'échelle est enregistrée. (Cf. page 95).



Annexe N° 12

AIR INTER
 Direction de l'Exploitation Aérienne
 Centre de Vol PNT

COMPTE RENDU D'INCIDENT

DATE : 14-03-91 HEURE (UTC) : 11 12 TYPE/IMMATRICULATION : EAS2 F4JVB

NATURE DU VOL : REGULIER ~~OUT~~ ~~CHARTER~~ ~~GENERAL~~ ~~ENTRAINEMENT~~ ~~TECHNIQUE~~
(ATER LES MENTIONS INUTILES)

N° DE LIGNE : AFR 520 AERODROME DE DEPART : LFPO D'ARRIVEE : LPPR

EQUIPAGE (PRECISER NF NO NLO)

COMMANDEMENT DE BORD M^{re} PIROU CHEF DE CABINE M^{re} THIEFFRY
 PILOTE M^{re} PATTUS HOTESSE OU STM :
 OFFICIER MECANICIEN :
 INSTRUCTEUR :
 NOMBRE DE PASSAGERS : 120
 PHASE DE VOL : FINALE
 LOCALISATION : ROUTE FINALE ILS 18

CIRCONSTANCES CONSTATATIONS ET PARAMETRES CONCERNANT L'INCIDENT

EN LONGUE FINALE ILS 18 A PORTO EN BONNE
 CONDITION METEO. LES CARTES PRESENTÉES SUR
 LES 2 ND MONTRONT LA PISTE DECALÉE DE
 2 NM VERS L'OUEST DE SA POSITION. HIGHT
 ACCURACY EST PRESENT SUR LES 2 MCDU
 PAS D'ALARME INDICANT UNE DEGRADATION DE NAV
 APRES 30 SECONDES ETABLI SUR LE LOC 18 LES CARTES SE
 RECALLENT

ACTIONS CORRECTIVES ENTREPRISES PAR LE PNT

- SURVEILLANCE A VUE ET AUX ECARTS BRUT
 DE LOCALIZER RWY 18, VOR/DME.PRT, ADF. POIR.
- QUI CROIRE EN CONDITIONS IMC ALORS QUE
 HIGHT ACCURACY EST PRESENT AUX MCDU ET GARANTI
 EN PRINCIPLE UNE PRECISION DE 0,5NM DANS CETTE
 PHASE DE VOL ?

Annexe N° 12 (suite)

CONSEQUENCES SUR LE VOL

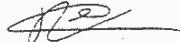
NEANT

DOMMAGES CONSTATES

NEANT

DIVERS

LE COMMANDANT DE BORD



CE COMPTE-RENDU DOIT ETRE ETABLI AUSSITOT APRES L'INCIDENT ET DEPOSE
DANS LE DOSSIER DE VOL

Liste des types d'incident nécessitant un compte rendu Incident (liste non limitative)

- Rupture d'organe important entraînant ou non l'arrêt du voyage en cours,
- Givrage important forte turbulence ou autre phénomène météorologique ayant mis l'avion en difficulté,
- Foudroiement (si dégâts à l'appareil) Givrage, grêle ou autres phénomènes ayant mis l'avion en difficulté,
- ✓ - Défaillance de la radio et de moyens de radionavigation,
- Accélération Arrêt - phénomènes vibratoires - facteurs de charge anormal (rafales ou manoeuvres),
- Desi-tour en vol pour raisons autres que METEO,
- Sortie de piste non suivi de dommages ou atterrissage en campagne,
- Retour parking (avion autonome) pour cause technique,
- Panne dorsante ou dommage structural interdisant la remise en vol, détectée en prevol,
- Prise d'une mesure d'urgence en vol consécutive à un problème intéressant la navigabilité,
- Début d'incendie (vol ou sol),
- panne GTR ou groupe moto-propulseur,
- Défaut de contrôle d'une hélice,
- Baisse importante de débit carburant ou fuite,
- Fausse alarme incendie non vérifiée comme fausse en vol,
- Fuite importante de liquide inflammable,
- Accumulation de fumée, gaz ou vapeurs toxiques,
- Rupture d'organe important n'ayant pas entraîné l'arrêt du vol mais l'un des phénomènes suivants :
 - . grave difficulté de manoeuvre de train d'atterrissage, des hypersustentateurs.
 - . dégradation importante des qualités de vol ou du contrôle de l'aéronef,
 - . perte importante des forces de freinage,
 - . éclatement des pneumatiques.
- Perte d'un système ou d'une indication vitale pour la navigabilité : commandes de vol, pressurisation et climatisation - systèmes indicateurs d'assiette et de cap, de mesure de vitesse et d'altitude,
- Fonctionnement défectueux des toboggans d'évacuation et leurs accessoires.
- Systèmes de prélèvement et de stockage de l'énergie (électrique, hydraulique, air comprimé).

Annexe N° 13 (suite)

- 2 -

3 - OPERATIONS DE RECUPERATION DES INFORMATIONS ENREGISTREES SUR LA BANDE MAGNETIQUE

La bande magnétique reconditionnée est montée sur la platine de lecture FAIRCHILD de la station RESEDA.

Une première lecture permet de retrouver facilement le vol de l'accident avec la date et l'heure (27 juin 1988, 12h45 GMT). Ce vol est retrouvé sur la piste 1.

Le transfert sur bande magnétique compatible ordinateur est effectué avec les matériels FAIRCHILD pour la lecture du message et les matériels standards de la station RESEDA. Cette acquisition est faite à la vitesse K = 8 (8 fois la vitesse d'enregistrement pour un meilleur rapport signal/bruit) en mode "TRONCATEUR", lequel permet de rechercher par logiciel le format d'enregistrement.

4 - EXPLOITATION

L'exploitation de la bande obtenue sur la station RESEDA est faite sur l'ordinateur IMB 30-31 du C.E.V. à partir du logiciel "ACCIDENT" et du fichier avion (grille de paramètres et étalonnages). Le premier résultat obtenu est un listage de la totalité des paramètres, ce premier résultat est obtenu le 27 juin à 6 heures du matin. Jugé satisfaisant, le lancement des graphes (paramètres avion et moteurs) est effectué et ceux-ci sont remis dès 9 heures du matin à M. RENAUDIE (responsable de la navigabilité de l'A 320 au Service Technique des Programmes Aéronautiques) pour remise au Directeur Général de l'Aviation Civile et au Bureau Enquêtes Accidents.

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 synchronisation du message). Des essais de lecture à des vitesses différentes sont effectués afin d'essayer de combler ces pertes d'information, la vitesse de lecture avec le rapport 2 permet de restituer la totalité des informations. Ceux-ci ne remettent pas en cause les premiers résultats fournis. Des listages et graphes complétés sont fournis à la commission d'enquête le 30 juin 1988. Les résultats définitifs sont donnés le 07.07.1988.

5 - CONCLUSION

La récupération et l'exploitation de l'enregistreur d'accident FAIRCHILD se sont faites sans problème particulier. Le bon état de l'enregistreur et du support magnétique ainsi que l'établissement préalable du fichier de l'A 320 ont largement contribué aux faibles délais mis par le C.E.V. pour fournir les premiers résultats.

Annexe N° 13 (suite)

- 3 -

Des anomalies sur le fonctionnement des enregistreurs FAIRCHILD ayant été constatées sur d'autres installations (cf note C.E.V. 4720 du 19 avril 1988), un examen plus approfondi de l'enregistreur de l'A 320 montre un enchaînement aléatoire et inexplicable des enregistrements et si son fonctionnement s'est révélé satisfaisant dans le cadre de cet accident, il n'en reste pas moins que les actions préconisées par le C.E.V. dans la note précitée restent plus que jamais d'actualité.

Vu, le Chef du Service des METHODES
et MOYENS d'ESSAIS de BRETAGNE

A. CHEMINAL



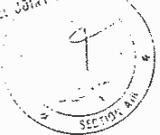
Le Rédacteur

G. CHALES



419033

Annexe N° 14

<p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>	<p>REPUBLIQUE FRANÇAISE</p>
<p>DIRECTION GÉNÉRALE DE LA POLICE NATIONALE</p>	<p>SAINT-LOUIS, le 11 Juillet 1988</p>
<p>LE COMMISSAIRE DE POLICE CHIEF DE SERVICE DU COMMISSARIAT DE LA POLICE DE L'AIR ET DES FRONTIÈRES - AÉROPORT DE BALE-MULHOUSE ADJOINT AU CHEF DE LA CIRCONSCRIPTION DÉPARTEMENTALE DE LA POLICE DE L'AIR ET DES FRONTIÈRES DU HAUT-RHIN À SAINT-LOUIS</p>	<p>Le Commissaire de Police Chef de Service du Commissariat de la Police de l'Air et des Frontières - Aéroport de BALE-MULHOUSE Adjoint au Chef de la Circonscription Départementale de la Police de l'Air et des Frontières du Haut-Rhin à <u>SAINT-LOUIS</u></p>
<p>RC N° 1275/CE</p>	<p>à</p>
<p>Cl. : 5.9</p>	<p>Monsieur le Chef du Service Central de la Police de l'Air et des Frontières à <u>P A R I S</u></p>
<p>VU LE DOUAIÉ P.V. n° 2/6</p> 	<p>S/C. de la voie hiérarchique.</p>
<p><u>O B J E T</u> : Accident aérien du 26 Juin 1988.</p>	
<p>Sur les lieux, le Ministre a pu voir l'épave avant de se rendre dans la Chapelle Ardente puis auprès du PC Mobile (installé dans le restaurant de l'Aéro-Club).</p>	
<p>Une foule de curieux et de "visiteurs" est arrivée sur l'aérodrome dès 20 H pour assister à l'arrivée et au séjour du Ministre ainsi que pour approcher le lieu de l'accident.</p>	
<p>Le service de la P.A.F. s'est maintenu jusqu'à 22 H 30, les Gendarmes semblant désormais maîtres de la situation.</p>	
<p>Le Ministre des Transports a quitté BALE-MULHOUSE vers 23 H 25 après s'être entretenu avec Monsieur J. FRIEDMANN, PDG d'AIR FRANCE, dans le salon VIP de l'Aéroport.</p>	
<p>L'avion du CLAM a emporté également M. TENENBAUM DGAC qui, dès 20 H 30, avait pris possession des deux enregistreurs de vol (boîtes noires).</p>	

Rapport du commissaire Gontier.
(Cf. page 124).

Annexe N° 15

RAPPORT A MONSIEUR LE PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE

DU TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE MULHOUSE

SUITE AUX REQUISITIONS AUX FINS D'EXPERTISE EN DATE DU 26 JUIN 1988

Les enregistreurs de vol de l'avion Airbus A320 F.GFKC

- enregistreurs de conversations (CVR)
- enregistreurs de paramètres (DFDR)

ont été reçus le 27 juin 1988 à 01H00 par moi-même sur l'aérodrome de Villacoublay. Ils y avaient été transportés dans l'avion de Monsieur MERMAZ, Ministre des Transports.

Son bon état constaté, les travaux de dépouillement ont immédiatement débuté.

Ils ont permis la production d'un listing ci-joint en 6 volumes.

Ce listing fournit les valeurs physiques des différents paramètres enregistrés durant le vol.

Compte tenu du délai imparti, il n'est pas possible, à ce stade, de fournir une analyse détaillée de ce document.

On y constate, en particulier, une remise de gaz, l'appareil se trouvant à une hauteur d'environ 30 pieds (10 mètres) au-dessus du sol, les moteurs étaient au ralenti.

La montée en régime des moteurs se fait dès la demande de puissance.

Cette première lecture ne permet pas d'identifier d'anomalie au niveau de l'avion ou de ses composants.

A Paris le 5 juillet 1988

R. Davidson

Annexe N° 16**PARAMETRES CONCERNANT
LES COMMANDES DE VOL****Double page suivante (212 et 213) :**

En légère réduction, un feuillet intégral d'un listing résultant d'un dépouillement d'un DFDR (enregistreur de paramètres). Chaque ligne correspond à une seconde de vol, du haut vers le bas.

Dans celui-ci, on trouve les 40 dernières secondes du vol de Habsheim avec les paramètres concernant la trajectoire et le fonctionnement des commandes de vol. C'est le listing qui a permis de blanchir l'A 320 le lendemain de l'accident. On y constate pourtant des incohérences.

Page 214 :

Détail du même listing montrant des «incidences» comprises entre 29° et 32°, ce qui est impossible. Les commandes de vol ne pouvaient être mises hors de cause. Les autres paramètres relatifs aux commandes de vol (cf. pages 212 et 213) montrent une défaillance ou un défaut de conception de celles-ci.

Page 215 :

Listing du **Journal Officiel** concernant les mêmes paramètres que ceux de la page 214. La comparaison montre qu'on a trafiqué au moins un paramètre concernant les commandes de vol (l'incidence).

Annexe N° 16 (suite)

GMT		TGEN		---ALTIMETRE---			---VE---		---VITESSE---			CAP	TAT	---CORR		
M	MM	S	FL	FINE	HRA	FT	FT	FT	FT/MN	KT	SGL	MACH	DEG	DEG	GAUCHE	CAP F/0
1245	1488.0		+011	+1133	0252	-0878				164	156	1.08	332		L00	00
1245	1489.0			+1119	0240	-1218				163	156	1.08	332	+23	R02	00
1245	1490.0			+1108	0216	-1218				162	154	0.118	333		00	00
1245	1491.0			+1076	0204	-1154				161	154	0.23	333	+23	L00	00
1245	1492.0		+010	+1063	0218	-0770				154	154	1.11	333		L03	00
1245	1493.0			+1056	0206	-0770				155	152	1.11	333	+23	00	00
1245	1494.0			+1038	0194	-0898				159	152	0.13	333		R01	00
1245	1495.0			+1025	0190	-0834				157	150	0.24	333	+23	R03	00
1245	1496.0		+010	+1015	0200	-0705				155	150	1.32	334		00	00
1245	1497.0			+0994	0186	-0362				152	150	1.30	334	+23	L00	00
1245	1498.0			+0981	0172	-0577				150	148	0.13	334		L01	00
1245	1499.0			+0973	0158	-0834				151	148	0.23	334	+23	L05	00
1245	1500.0		+010	+0956	0114	-1218				151	146	1.44	334		R02	00
1245	1501.0			+0945	0100	-0834				151	146	1.42	334	+23	R02	00
1245	1502.0			+0934	0090	-0257				149	144	0.13	335		R03	00
1245	1503.0			+0923	0084	-0834				148	144	0.23	336	+23	R03	00
1245	1504.0		+049	+0919	0078	-0321				144	142	1.57	338		R03	00
1245	1505.0			+0913	0032	-0192				145	140	1.62	339	+23	R01	00
1245	1506.0			+0909	0024	-0257				140	138	0.13	340		R04	00
1245	1507.0			+0897	0060	-0770				142	138	0.22	342	+23	L05	00
1245	1508.0		+008	+0893	0056	-0385				141	136	1.70	343		R00	00
1245	1509.0			+0883	0048	-0321				141	134	1.66	343	+23	L06	00
1245	1510.0			+0878	0046	-0385				141	134	0.13	344		L02	00
1245	1511.0			+0877	0056	-0449				140	132	0.22	344	+23	L03	00
0246	1512.0		-000	+0895	0070	-0064				027	046	2.05	360		R00	R00
0246	1513.0			+0895	0000	-0064				027	046	2.05	360	-01	R01	R00
0246	1514.0			+0512	0542	0000				022	548	1.97	076		00	R08
0246	1515.0			+0864	0032	0000				123	120	0.19	346	+23	R01	00
1245	1516.0		+008	+0861	0052	-0257				122	118	0.00	346		R00	00
1245	1517.0			+0855	0032	-0385				122	116	0.00	346	+23	L00	00
1245	1518.0			+0860	0832	+0192				119	114	0.14	346		L00	00
1245	1519.0			+0863	0030	-0385				116	112	0.00	346	+23	R01	00
1245	1520.0		+008	+0864	0030	-0449				116	112	0.15	346		R01	00
1245	1521.0			+0868	0024	-0896				112	112	0.21	346	+23	R01	00
1245	1522.0			+0864	0034	-0513				114	114	0.14	346		R01	00
1245	1523.0			0000	0032	+1792				258	024	0.00	327	00	L01	R22
1046	1524.0		-000	+0995	0010	-0064				024	046	2.05	360		R01	R00
1046	1525.0			+2177	0000	0032				290	438	1.66	316	-19	L00	00
1046	1526.0			+2189	0010	0832				290	438	0.52	316		L00	00
1046	1527.0			+2204	0000	0704				289	438	0.78	316	-19	L03	00
0848	1528.0		+009	+2225	0000	0896				289	438	1.81	316		L00	00
0848	1529.0			+2236	0000	0576				001	438	1.79	317	-19	L00	00
0848	1530.0			+2245	0030	0640				289	438	0.52	317		L00	00
0848	1531.0			0000	0000	0000				783	438	0.00	000	00	L00	08
0446	1532.0		-000	+0895	0000	-0064				024	046	2.05	360		R00	R00
0446	1533.0			+0895	0000	-0064				024	046	2.05	360	-01	R00	R00
0446	1534.0			+0895	0000	-0064				024	046	2.05	360		R00	R00
0446	1535.0			+0895	0000	-0064				024	046	2.05	360	-01	R00	R00

Annexe N° 16 (suite)

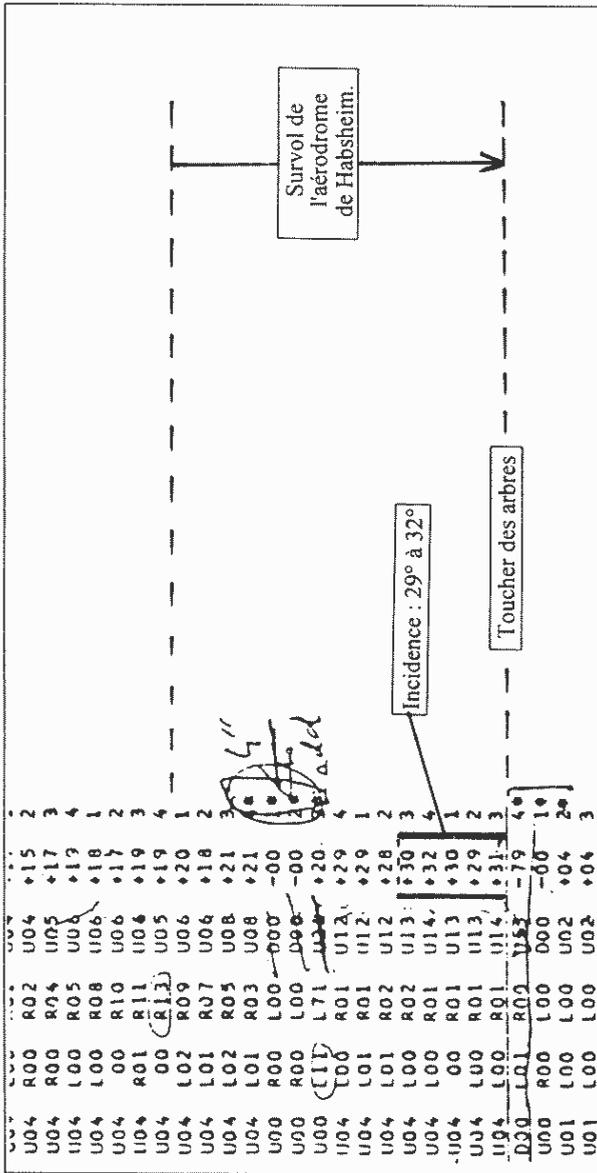
REV LE 31/05/88

CONFIDENTIEL
PLC

BANDES DE VOL CF	PROFON CAP F/0	DIR	GOUVERNES				ASSIETTE			INC
			AILEPHN TVG TVO	PROFONDEUR G U TRIM	DIR	LAT	LONG	DEGRES	DEG	
00 004 00	L02	U06 U03	001 001 U03	L00	R01	U01	+12	1		
00 003 00	L02	U09 U04	001 00 U03	L01	R01	U0	+09	2		
00 005 00	L02	U06 U04	001 001 U03	L01	R01	00	+10	3		
00 004 00	L02	U06 U14	001 00 U03	L01	R02	U01	+12	4		
00 001 00	L02	008 U05	000 000 U03	L02	R02	U02	+17	1		
00 005 00	L02	U03 001	000 003 U03	L01	00	U02	+15	2		
00 001 00	L02	U06 U01	000 001 U03	00	L00	U02	+12	3		
00 002 00	L02	U15 U04	000 000 U03	L00	R00	U02	+13	4		
00 000 00	L02	U06 U04	000 001 U03	L01	R01	U02	+13	1		
00 004 00	L02	U04 U05	000 003 U03	L01	R02	U02	+14	2		
00 001 00	L02	U05 U05	L01 001 U04	L01	R01	U03	+15	3		
00 004 00	L02	001 U04	001 001 U04	L00	R02	U04	+17	4		
00 001 00	L02	U12 U04	L02 U02 U04	L00	R01	U04	+17	1		
00 001 00	L02	U10 U06	L01 U02 U04	R00	R02	U04	+15	2		
00 005 00	L02	U11 001	L01 U02 U04	R00	R04	U05	+17	3		
00 001 00	L02	U07 U01	L00 000 U04	L00	R05	U04	+17	4		
00 00 00	L02	U06 U04	L01 001 U04	L00	R08	U06	+18	1		
00 00 00	L02	U01 005	L01 001 U04	00	R10	U06	+17	2		
00 001 00	L01	U12 001	00 001 U04	R01	R11	U04	+19	3		
00 003 00	L01	U04 U18	L02 U02 U04	00	R13	U05	+19	4		
00 001 00	L02	U00 U04	L00 U02 U04	L02	R09	U06	+20	1		
00 003 00	L02	003 U17	L04 U02 U04	L01	R07	U04	+18	2		
00 002 00	L02	001 U05	L00 000 U04	L02	R05	U08	+21	3		
00 000 00	L02	001 U08	L01 001 U04	L01	R03	U08	+21	4		
00 000 000	R00	000 000	L00 000 000	R00	L00	000	-00	1		
00 000 000	R00	000 000	L00 000 000	R00	L00	000	-00	2		
00 00 00	00	003 004	L01 005 000	L17	U04	U04	+20	3		
00 006 00	L02	U12 U02	L04 U04 U04	L00	R01	U12	+29	4		
00 007 00	L02	U04 U12	U05 U06 U04	L01	R01	U12	+29	1		
00 007 00	L02	004 U08	U07 U07 U04	L01	R02	U12	+28	2		
00 007 00	L02	U05 U01	U07 U05 U04	L00	R02	U13	+30	3		
00 008 00	L02	U08 U03	U04 U04 U04	L00	R01	U14	+32	4		
00 003 00	L02	U07 U01	U05 U07 U04	00	R01	U13	+30	1		
00 004 00	L02	U09 002	U06 U01 U04	L00	R01	U13	+29	2		
00 004 00	L03	U05 U02	001 U02 U04	L00	R01	U14	+31	3		
01 002 006	L03	014 039	060 00 000	L01	R09	U07	-79	4		
11 000 000	R00	000 000	000 000 000	R00	L00	000	-00	1		
11 001 000	L01	001 001	000 000 001	L00	L00	U02	+04	2		
00 000 000	L01	001 001	000 000 001	L00	L00	U02	+04	3		
00 000 000	L01	001 001	000 000 001	L00	L00	U02	+04	4		
00 000 000	L01	001 001	000 000 001	L00	L00	U02	+04	1		
00 000 000	L01	001 001	000 000 001	L00	L72	U02	+04	2		
00 000 000	L01	001 001	000 000 001	L00	L00	U02	+04	3		
00 000 000	L01	001 001	000 000 001	L00	L00	U02	+04	4		
11 000 000	R00	000 000	000 000 000	R00	L00	000	-00	1		
11 000 000	R00	000 000	000 000 000	R00	L00	000	-00	2		
11 000 000	R00	000 000	000 000 000	R00	L00	000	-00	3		
11 000 000	R00	000 000	000 000 000	R00	L00	000	-00	4		

Handwritten notes: "L.R.", "C. L. R.", "add", "P.S.", "11 000 000" circled.

Annexe N° 16 (suite)



Listing des commandes de vol (vue partielle).



Ce document a permis de mettre les commandes de vol hors de cause le lendemain de l'accident.

(Cf. pages 131, 133 et 146).

Annexe N° 16 (suite)

TRAFICS 137

U04	R01	R11	U06	+08	3
U04	00	R13	U05	+08	4
U04	L02	R09	U06	+08	1
U04	L01	R07	U06	+08	2
U04	L02	R05	U08	+09	3
U04	L01	R03	U08	+09	4
U04	L01	R02	U08	+08	1
U04	L01	R01	U08	+09	2
U04	L01	R00	U09	+11	3
U04	L01	00	U10	+12	4
U04	L01	L00	U10	+11	1
U04	L01	R01	U10	+10	2
U04	L01	R01	U11	+12	3
U04	L00	R01	U12	+14	4
U04	L01	R01	U12	+14	1
U04	L01	R02	U12	+13	2
U04	L00	R02	U13	+14	3
U04	L00	R01	U14	+15	4
U04	00	R01	U13	+14	1
U04	L00	R01	U13	+14	2
U04	L00	R01	U14	+15	3
U17	L00	R01	U14	+15	4*

Listing publié au Journal Officiel du 24 avril 1990 (vue partielle).

Ce listing est différent de celui de la page 214 pour le paramètre «incidence». Il diffère également de ce qu'on obtient avec la bande actuellement sous main de justice.
(Cf. pages 131, 133 et 146).



Annexe N° 17

0 00 000 0 01	2
0 00 000 0 01	3
0 00 000 0 01	4
0 00 000 0 01	1
0 00 000 0 01	2
0 00 000 0 01	3
0 00 000 0 01	4
0 00 000 0 01	1
0 00 000 0 01	2
0 00 000 0 01	3
0 00 000 0 01	4
0 00 000 0 01	1
0 00 000 0 01	2
0 00 000 0 01	3
0 00 000 0 01	4
0 00 000 0 01	1
0 00 000 0 01	2
0 00 000 0 01	3
0 00 000 0 01	4
0 00 000 0 01	1
0 00 000 0 01	2
0 00 000 0 01	3
0 00 000 0 01	4
0 00 000 0 01	1
0 00 000 0 01	2
0 00 000 0 01	3
0 00 000 0 01	4
1 11 111 1 11	1*
1 11 111 1 11	2*
0 00 001 0 01	3*
0 00 000 0 01	4
0 00 000 0 01	1
0 00 000 0 01	2
0 00 000 0 10	3
0 00 000 0 10	4
0 00 000 0 10	1
0 00 000 0 10	2
0 00 000 0 10	3
0 00 100 1 11	4*
1 11 111 1 11	1*
0 00 000 0 01	2*
0 00 100 0 01	3
0 00 000 0 01	4
0 00 000 0 01	1

Diagram annotations:

- A dashed horizontal line is drawn across the middle of the listing.
- An arrow points from the text box "La bande a été mal lue pendant 8 secondes" to the two lines marked with asterisks (1* and 2*).
- An arrow points from the text box "Toucher des arbres" to the line marked with an asterisk (4*).
- An arrow points from the text box "Survol de l'aérodrome de Habsheim." to the dashed line.

Listing des paramètres moteurs (vue partielle).

Les moteurs ont été mis hors de cause le lendemain de l'accident à partir de ce document inexploitable dans les secondes les plus cruciales («désynchronisation» à la lecture de la bande, signalée par des astérisques en marge du listing, durant 8 secondes).
(Cf. page 133).

Annexe N° 18

I. Pour évaluer les performances de l'enregistreur DFR, une nouvelle bande y a été mise en place. L'évaluation des performances du CVR a abouti aux résultats suivants:

1. Toutes les fonctions du DFR continuent à opérer normalement.
2. Le DFR examiné a satisfait à toutes les exigences applicables aux DFR neufs expédiés à nos clients américains.
3. Voir en Annexe 4 le recueil des données relatives à l'évaluation des performances du DFR.



Tout au long de la piste n° 5 j'ai trouvé des impulsions de 100 ms enregistrées sur la bande DFR. J'ai constaté ce problème sur la TOTALITE des six voies de la bande DFR mais les autres pistes n'étaient pas aussi sévèrement affectées que la piste n° 5. Mon seul souci ici est celui de la sécurité des vols. Le DFR est destiné à conserver les données-avion des dernières 25 heures de vol et sur cette bande DFR l'historique des données-avion n'a pas été enregistré correctement. J'ai attiré l'attention de Messieurs Belotti et Venet sur ce problème. L'enregistreur DFR original a été utilisé pour démontrer le fonctionnement du système d'auto-test interne BITE. Monsieur Venet a filmé l'enregistreur DFR original pour montrer comment le signal d'alarme "FAULT" et le voyant "OFF" (hors service) dans le cockpit devraient normalement fonctionner. J'espère que ce constat ne constitue pas un problème, mais j'ai cru de mon devoir de faire rapport à ce sujet.

Pour conclure ce rapport, je voudrais dire que ma seule préoccupation dans cette enquête a été d'apporter mon aide à la recherche de faits. La providence aidant, ces faits meneront à la vérité et à l'amélioration de la sécurité des vols.

Veuillez agréer mes sincères salutations

LORAL DATA SYSTEMS

/Signature: Dave Harmas/

Dave Harmas
Senior Product Support Engineer

Extraits du rapport de Dave Harmas du 4 février 1991.

Il s'agit de la traduction française.

(Cf. page 142).

Annexe N° 19

3152

de l'alimentation électrique. On peut voir que la vitesse de rotation de l'un des moteurs décroît à la suite des premiers décrochages. Je crois que les réacteurs décrochaient par "ingestion" d'arbres.

D'autres bruits étaient associés à la coupure et au démarrage de l'enregistreur CVR et aux bruits et activités habituels rencontrés dans le poste de pilotage.

D. N'ayant jamais volé dans un poste de pilotage d'Airbus, je n'ai pas pu identifier les bruits de "Clac, Clac" qui se situent approximativement à 400 secondes avant la fin de bande. Nous avons examiné l'hypothèse que ces bruits puissent provenir du mouvement des manettes des gaz. Ceux-ci ne coïncident pas avec les données des deux enregistreurs DFR et CVR. Les bruits d'accélération des moteurs et les données du DFR correspondent mais ne semblent pas être en relation avec les "Clacs". Les "Clacs" se sont produits avant la montée en puissance des moteurs.

E. Les données du DFR concernant la position des commandes des gaz et ceux concernant l'accélération de l'avion semblent bizarres lorsqu'on les compare avec le mouvement lent et volontaire des commandes des gaz au moment du décollage. C'est comme si tout d'un coup l'ordinateur avait découvert que les manettes des gaz demandaient la pleine puissance et qu'il avait déclenché un saut passant directement du ralenti à 88,4 % de la puissance des moteurs. Je crois que cette zone devrait être étudiée plus en détails. Il pourrait s'agir d'un problème de logiciel.

F. Une autre zone qui me préoccupe se situe également vers la fin de la bande. L'enregistreur des données de vol (DFR) indique, à la trame 272:3, qu'une position du minimanche d'environ 7 degrés commande un angle d'attaque d'environ 29 à 30 degrés. Dans la trame 272:1 nous pouvons observer qu'une position du minimanche de 12,6 degrés - c'est-à-dire le double - résulte en un angle d'attaque de 30 degrés seulement. Je crois que cette zone de réponse des commandes nécessite des recherches plus approfondies. Si ces données sont lues et interprétées par des algorithmes (dans l'ordinateur de bord), il est possible qu'elles puissent provoquer des signaux de commandes erronées.



Annexe N° 20

Edouard Balladur
Président
 5, Rue Jean Fremoy
 75015 Paris
 Tél. 45.32.09.00

Paris, le 8 JUIL. 1993

HTP/GD

Monsieur,

Vous avez bien voulu m'écrire pour me faire part de vos réflexions concernant votre situation personnelle et je tenais à vous en remercier.

C'est avec le plus grand intérêt que j'en ai pris connaissance et j'émets le souhait que dans cette affaire, particulièrement douloureuse, toute la lumière soit faite afin de déterminer les responsabilités de chacun.

Le travail des représentants de la justice, doit à cet égard, être emprunt de la plus grande sérénité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes pensées les meilleures.

EBalladur

Edouard BALLADUR

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

Lettre du Premier ministre du 8 juillet 1993. Réponse provenant de la permanence du 15^e arrondissement d'un courrier adressé à «Monsieur le Premier ministre» à l'Hôtel Matignon.

(Cf. page 163).

Annexe N° 21



Toulouse, le 5 avril 1994

Dominique BAUDIS
Maire de ToulouseMonsieur Norbert JACQUET
Poste Restante
Bureau 15
19, rue d'Allerey
75015 PARIS

Références à rappeler : DB/MHP/59205-mej

Monsieur,

J'ai bien reçu la copie de vos deux derniers courriers adressés à Monsieur le Premier Ministre et vous remercie d'avoir tenu à m'en informer.

Par ailleurs, je vous indique que j'ai appelé l'attention de Monsieur Bernard BOSSON, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, sur vos démarches.

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

Dominique BAUDIS

Fin de l'épisode

Dix ans. Cela fait déjà dix ans que ce livre est sorti. L'heure d'un bilan, peut-être...

Au cœur de l'histoire, l'accident de Habsheim, en 1988.

Que sait-on de plus en 2004 ? Officiellement, pas grand chose. On sait que l'avion volait trop bas. On sait que la radiosonde fonctionnait bien. On sait que l'avion a refusé la ressource demandée par le pilote. Que conclure ? A l'évidence, que le même pilote s'en serait sorti avec une autre machine, et que la même machine n'aurait posé aucun problème à un spécialiste des vols de démonstration ou à un pilote prudent. Que remonter une piste à 30 pieds/sol avec une cabine pleine de passagers n'est pas une expérience à reproduire (même si chaque jour des milliers de pilotes font, dans le cadre de leur activité normale, un travail plus précis à chaque atterrissage, avec des machines plus lourdes, parfois de nuit, avec peu de visibilité, du vent de travers, la fatigue...). Qu'un vol de démonstration doit être confié à un pilote d'expérience. Rien de nouveau, on savait tout cela depuis longtemps.

Que peut-on en déduire aujourd'hui ? Que le mauvais pilote se trouvait dans le mauvais avion au mauvais moment ? Que si ce bon pilote avait reçu une formation adéquate lui permettant d'exploiter convenablement le matériel, rien ne serait arrivé (je persiste à penser qu'il est peu probable qu'il ait fait exprès de jeter l'avion dans la forêt !) ?

A qui la faute ? Au pilote, coupable d'un excès de confiance ? A sa hiérarchie, qui a confié un vol de démonstration à un non-spécialiste (cabine pleine, une hérésie...) ? A une formation incomplète ou hâtive, conséquence d'une mise en ligne prématurée ? Effectivement, on peut croire que si le pilote avait su que la remise de gaz était impossible dans cette configuration, rien ne serait arrivé.

Seules certitudes, le zèle avec lequel l'avion a été mis hors de cause, le jour même, avant exploitation des enregistreurs. L'importance des moyens mis en œuvre. La qualité des intervenants. Impressionnant d'efficacité.

Peut-on reprocher à un gouvernement de soutenir ses industriels ? Certainement pas. Au contraire. Il est même un peu là pour ça.

Peut-on reprocher à un constructeur de défendre sa production, et par conséquent l'emploi de ses salariés ? Non, évidemment. Un autre constructeur aurait-il agi autrement ? Probablement pas.

On peut en revanche considérer inadmissible le black-out total et systématique imposé sur tout ce qui aurait pu apporter un semblant d'explication sur les causes exactes de l'accident. La sécurité aérienne dépend en grande partie du retour d'expérience. Ce retour d'expérience aurait-il permis d'éviter d'autres accidents ? On peut faire plus que se poser la question. En tout état de cause la situation actuelle est inacceptable.

Encore plus intolérable et plus indigne, la confirmation aujourd'hui acquise du trucage de boîtes noires. Il ne s'agit plus de cacher la vérité, mais de la transformer. Une nouvelle étape a été franchie. Pas par des voyous mais par les autorités de tutelle. La confiance a disparu, la référence n'existe plus. Qui croire ?

Certains auront des regrets, d'autres des remords....

Mon histoire n'en est pas une, ce n'est que le énième épisode d'un feuilleton qui ne semble pas prêt de se terminer : Habsheim, le Mont Sainte-Odile, Charm el-Cheikh...

C'est devenu systématique, à chaque fois la sincérité de l'enquête officielle est prise en défaut. Chaque fois les causes réelles de l'accident sont détectées par certains mais officiellement cachées au public. Chaque fois le retour d'expérience, pourtant indispensable à la profession, est sacrifié.

Autrefois, dans les pays dits civilisés, la licence des pilotes représentait une véritable garantie. La maintenance des machines était irréprochable. Aujourd'hui il devient impossible de savoir à qui appartient l'avion dans lequel on embarquera la semaine prochaine, qui l'exploite, qui le pilote, qui en assure l'entretien et quel est le partage des responsabilités dans la chaîne de la sécurité. Mais aux grands maux les grands remèdes : on nous sort le label bleu magique... qui permettra de continuer comme avant, mais la conscience tranquille.

La sécurité n'est plus la priorité. C'est gravissime.

Le vieux clivage reste le même. D'un côté, des professionnels, passionnés et compétents, obsédés par la sécurité, conscients que leur mission première n'est pas d'amener une machine de A à B au moindre coût et au mépris de la sécurité, mais bien d'assurer en premier lieu cette dernière, au plus grand bénéfice de leurs passagers (et même si le prix du billet s'en ressent de quelques euros, ce qui est insignifiant au regard d'une vie humaine).

De l'autre, les maquignons du transport aérien, pour qui la perte d'une cargaison de bétail reste un aléa commercial parfaitement acceptable. Un paramètre de gestion.

Alors que faire ? Comment attirer l'attention sur ce problème, qui inquiète la communauté des pilotes si on en juge à la teneur des forums spécialisés, mais reste totalement ignoré du grand public, principal intéressé et qui a le droit de savoir ?

Pour Habsheim, Sainte-Odile et d'autres accidents, la presse n'est pas concernée, c'est de l'histoire ancienne et, si le cadavre fait vendre, c'est à la condition qu'il soit encore chaud. De plus, ces questions dérangent et certains journalistes ne souhaitent pas être en première ligne. Mais les limites ne sont-elles pas atteintes, et même dépassées ?

En ce qui concerne ma vie, le bilan n'est pas rose.

J'ai dit des choses qui fâchent. On me déclare parfois excessif. Je suis pilote, c'est-à-dire le contraire d'un bonimenteur de foire. Je dénonce des faits, simplement et sans fioritures. Je suis de la France du bas et ne cherche pas à voler plus haut. Les baratins enjôleurs, ce n'est pas ma tasse de thé. C'est peut-être dommage, mais je n'y puis rien. Et quand « trop, c'est trop », je le dis. Cela a permis aux tenants de la raison d'Etat de propager l'idée que je serais fou, même s'il suffit de lire les rapports d'expertise psychiatrique pour constater le contraire. Et, au vu de ce que je subis, ce n'est pas à moi qu'il faut donner des leçons. J'en connais qui auraient réagi bien différemment et nombreux sont ceux qui me félicitent d'avoir su faire face. Alors oublions les attaques sur la personnalité et tenons-nous en à la réalité des faits.

C'est ce que je demande à tous ceux qui ont, et qui auront, à en connaître.

S'agissant des faits, mes dossiers sont toujours aussi solides. La cause de plus en plus défendable. Mon site entraîne des prises de contact. Notamment depuis l'étranger et sans prospection de ma part. Des soutiens se manifestent, de plus en plus nombreux.

La fin de ce livre n'est que la fin d'un épisode.....

à suivre...