



Le Web



Les vidéos

JUGE FRANCOIS GUICHARD, SYNDICAT DE LA MAGISTRATURE ET SECURITE AERIEENNE

Le 26 juin 1988 survenait le crash de l'Airbus A320 à Habsheim. Trois morts, une cinquantaine de blessés.

Les DNA 13 octobre 1992

tif. Cela évite bien des querelles d'experts ensuite.

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

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

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

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

D'abord, c'est le fait de voir sur place, de prendre dans la fi-

Marie-Christine Marchioni, juge d'instruction, a été chargée de l'enquête. Après un an d'investigations, elle a compris que les experts judiciaires lui cachait la vérité. Des vérités vraiment pas bonnes à dire. D'autres aussi ont compris... qu'elle avait compris ! La juge Marchioni a donc été dessaisie pour des motifs qui ne tiennent pas en droit. Ils sont même farfelus. Le dossier a été confié au juge François Guichard, pilier du Syndicat de la magistrature. Ce magistrat savait parfaitement à quoi s'en tenir. Des articles de presse et des documents judiciaires de cette période le montrent. On en trouve dans un [PDF - 888 Ko - 12 pages](#).

En mai 1992 une grève a eu lieu pour me soutenir. Le juge Guichard ne l'ignorait pas. On trouve les documents à ce sujet, avec les liens vers les vidéos des émissions de télévision, dans un [PDF - 1,51 Mo - 18 pages](#).

Extrait de presse ci-contre

Le juge Guichard a même été amené à s'exprimer à mon sujet comme le montre l'extrait ci-contre d'une longue interview publiée par les Dernières Nouvelles d'Alsace du 13 octobre 1992 (pour plus de détails on peut se reporter aux pages 153 et 154 de mon [livre publié en 1994](#)).

./...

Le procès Mermaz et les conclusions qui en découlent

Le juge Guichard était également parfaitement informé de l'issue du procès que le ministre Mermaz avait engagé contre moi. Mermaz a lamentablement capitulé alors que **j'ai toujours maintenu qu'il a participé aux opérations de falsifications**. Et ensuite Mermaz s'est bien « écrasé ». On trouve à ce sujet des articles de presse, la décision de justice et plusieurs lettres d'ex-ministres dans un [PDF - 670 Ko - 18 pages](#).

Le juge Guichard a lu mon [livre publié en 1994](#). Il a en effet engagé un procès en diffamation contre moi en 1994, visant des passages du livre.

Deux articles de presse... qui suffisent pour tout comprendre !

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

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

J'ai envoyé ces articles dès leur parution, l'un puis l'autre, avec quelques commentaires, au juge Guichard et à René Pech, procureur de Colmar. Ils ont regardé au plafond et fait semblant de ne rien voir.

J'ai par la suite continué à diffuser ces articles, sans effet.

Après le retour de la gauche en 1997 et la nomination de Jospin comme Premier ministre, j'ai envoyé ces articles avec quelques commentaires à Matignon et dans les ministères intéressés (Justice avec Guigou et Transports avec Gayssot). On m'a jeté en prison. Six mois de détention provisoire (quatre mois maximum plus deux mois supplémentaires) sans aucun acte d'instruction.

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

(Un état des lieux à la fin août 2015 est disponible dans un PDF récapitulatif : [PDF - 106 Ko - 2 pages](#))

DEUX PAGES SUIVANTES : DEUX ARTICLES DE PRESSE

./...

Le faux : une spécialité de l'aérien français

Voir précisions page précédente. Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. C'est moi qu'on a fini par jeter en prison pour les protéger, parce que j'envoyais ces articles dans les hautes sphères et les faisais connaître dans les rédactions (à une époque où l'Internet n'existait pas).

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

Le Scandale de l'Airbus D'Habsheim

Un nouveau mystère !

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

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



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



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

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

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

Pas claire, l'aviation civile !

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

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

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

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

./...

« Minute » du 28 février 1996

SCANDALE DE L'AIRBUS D'HABSHEIM (SUITE)

Une seconde vraie fausse licence !

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

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

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

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (Pr) : Michel
 N° de licence : 25-05-1944
 N° de permis : Permis ISC
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) :
 Date de validité :
 Délivré à Paris, le (N) 25-06-89
 Pour le Ministre
 et par délégation
 Directeur Général de l'Aviation Civile
 B. PALAYRET

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (Pr) : Michel
 N° de licence : 25-05-1944
 N° de permis : Permis ISC
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) :
 Date de validité :
 Délivré à Paris, le (N) 25-05-88
 Pour le Ministre
 et par délégation
 Directeur Général de l'Aviation Civile
 Michel Asseline

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

D'où la nécessité d'un

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

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

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

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

O.F.

Nota bene

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

- FIN -