

# UN DERNIER COMBAT A AIX-EN-PROVENCE

SOUTIEN AUX PILOTES PASCAL FAURET ET BRUNO ODOS

**Philippe HENEMAN**, Commandant de Bord, Ancien Pilote de Chasse Aéronavale

Chers tous,

Il y a bientôt 6 ans, le 19 mars 2013, un film montrait le jet d'Alain Afflelou, opéré par la société SN TH, pris d'assaut à Punta Cana par une DNCD (*Dirección Nacional de Control de Drogas = stupés dominicains*) dopée aux films de Martin Scorsese, et plus modestement relayée par le magazine 7 à 8 de TF1. L'affaire « Air Cocaïne » - marque médiatique juteuse - était née.

Les pilotes aux commandes du jet, Pascal Fauret et Bruno Odos, anciens pilotes de chasse dans l'aéronavale et l'armée de l'air, étaient jetés en prison avec les deux passagers de l'avion et plus de quarante dominicains (militaires pour la plupart) après que la DNCD avait affirmé avoir saisi 680 kg de cocaïne dans les valises du passager Nicolas Pisapia.

Oui mais...

Trois mois après cette « saisie historique » le chef de la DNCD – le très corrompu Général Rosado Matteo – était démis de ses fonctions, puis son bras droit – le lieutenant colonel Liriano Sanchez – était envoyé en prison pour suspicion de trafic de drogue et d'assassinat. Drôle de récompense pour de hauts fonctionnaires à l'efficacité redoutable, non ?

Le « réseau international de trafiquants » dont le démantèlement était tant vanté en mars 2013 (46 interpellations dont les 4 français) s'est dissous au fil d'une instruction dominicaine qui n'a rien appris à personne et qui a abouti le 15 août 2015 à...7 condamnations.

Les français, dont Pascal et Bruno, y ont gagné le triste lot de la plus belle injustice ultramarine : 80 ans de prison à eux 4 contre 17 ans aux 3 dominicains qui n'avaient pas réussi à se soustraire à cette pantalonnade en robe noire.

680 kg de cocaïne? c'est du sérieux, pensez : entre 20 et 40 M€ selon les estimations des spécialistes. Pour un premier coup de la part d'amateurs (aucun des protagonistes n'étant relié au trafic de drogue auparavant) c'était plutôt ambitieux, et c'était même une première dans les annales pour cette taille d'avion.

Mais surtout, comment expliquer que, bien que la drogue n'arrive pas à destination, personne ne soit inquiété ? pas même l'ombre de représailles du fait d'un « commanditaire » lésé ?

Ce seul point de bon sens suffirait à nourrir des doutes sur la réalité d'un soi-disant trafic international et inclinerait à penser que la drogue alimentait en fait **le système bien rôdé de recyclage de la DNCD : Une prise réelle effectuée des mois auparavant (sur un cargo par exemple, en janvier 2013) pouvant servir plusieurs fois avec des gains à chaque cycle pour les fonctionnaires véreux**. Et cette fois-ci, la prise était particulièrement belle : un Falcon 50 !

Cette bizarrerie s'ajoute à une longue liste d'invéraisemblances qui polluent la procédure dominicaine. Florilège non exhaustif : production d'un certificat de destruction de drogue antidaté, falsification de l'acte de flagrant délit (un des signataires, le colonel Heredia était à Saint Domingue ce soir-là et non à Punta Cana), trou d'environ 150 kg dans le décompte de la drogue (5 valises qui n'ont jamais existé) et, pire encore, la prise en compte parfaitement illégale par le tribunal dominicain du (faux) témoignage d'un co-accusé de Pascal et Bruno le dernier jour du procès, témoin très officiellement « acheté » par le procureur pour appuyer sa thèse du réseau international, mise à mal tout au long des séances...

**Le point le plus choquant juridiquement - et qui fera à nouveau bondir tous les pilotes qui lisent ces lignes - demeure l'esquive du tribunal dominicain quant au statut commercial du vol THZ 192.**

Qu'est-il arrivé aux pilotes du vol Air France Caracas-Paris CDG du 11 septembre 2013 sur lequel 1,3 T de cocaïne a été trouvée dissimulée dans un container de soute? Aux pilotes du vol Corsair qui en janvier 2014 s'est posé à Orly en arrivant de la République Dominicaine avec 97 kg de cocaïne dissimulée dans des caisses d'avocats ?

Aux pilotes du Gulfstream en provenance de Carthagène qui se pose à Biarritz en novembre 2016 et dont les passagers sont interpellés sur l'autoroute A63 en possession d'une tonne de cocaïne ?

Rien. Et c'est normal.

**Car les pilotes de vol commerciaux n'ont pas la responsabilité du contenu des bagages de leurs passagers, quelle que soit la taille de l'avion exploité. Ils doivent simplement en connaître la masse et la localisation à bord. Or le vol qu'opérait Pascal et Bruno le 19 mars 2013 était indiscutablement un vol commercial, et non pas un vol privé comme l'a cru la DNCD en montant son opération.**

Le tribunal dominicain avait obligation d'examiner ce point (cadre fixé en audience préliminaire par l'ordonnance N°573-2014-00156 du 17 juin 2014) ce qui aurait conduit à la relaxe de Pascal et Bruno, **mais on ne trouve pas une ligne sur ce sujet dans les 400 pages de verdict...**

Une enquête française avait été ouverte en décembre 2012 au retour du premier vol en République Dominicaine du Falcon de SN THS, la société qui employait Pascal et Bruno.

Cette procédure sur la compagnie SN THS n'a donné lieu à aucune saisie de drogue ou matière illégale sur le sol français, et elle n'a évidemment pas permis de relier les salariés qu'étaient Pascal et Bruno à un quelconque trafic malgré un dépiantage logique et méticuleux de l'ensemble de leur vie publique et privée.

S'appuyant largement sur la procédure dominicaine, la justice française a cependant renvoyé l'ensemble des protagonistes (dirigeants de SN THS, commanditaires du vol, passagers et pilotes) en cours d'assises spéciale, l'instance compétente pour le trafic de drogue présumé. **Ce procès s'ouvrira le 18 février à Aix en Provence et durera 7 semaines.**

Pascal et Bruno sont éreintés. Ils ne peuvent plus exercer leur métier de pilotes et travaillent pour subsister, dans l'angoisse de la suite des événements dont la meilleure issue – probable - ne pourra être qu'une simple reconnaissance de leur innocence...les six années perdues, elles, le resteront à jamais.

Seuls, ils n'ont pas les moyens de faire face aux frais liés à un procès en assises. Sept semaines de plaidoirie et d'innombrables pièces à publier représentent des dizaines de milliers d'euros qu'ils n'ont pas.

**Aidons-les financièrement**, au nom des liens familiaux, de l'amitié, de la solidarité confraternelle des pilotes, mais aussi au nom de notre exigence commune d'une justice équitable vis-à-vis de personnes qui ont exercé leur métier pendant plusieurs dizaines d'années avec passion et rigueur.

L'**APNA** (Association des Professionnels Navigants de l'Aviation) reçoit vos dons pour la défense de Pascal et Bruno.

*L'APNA est une association d'utilité publique et peut délivrer des reçus fiscaux permettant la déductibilité fiscale des dons à hauteur de 66% de leur montant dans la limite de 20% du revenu imposable.*

**Pour faire un don pour la défense de Pascal et Bruno vous avez 2 possibilités :**

1/ PAIEMENT PAR CARTE A L'**APNA** via le site [apna.asso.fr](http://apna.asso.fr)  
cliquer sur "faire un don", puis sur « ajouter une instruction » et écrire : « **défense des droits des pilotes** »

2/ VIREMENT BANCAIRE à l'**APNA** en indiquant :« **défense des droits des pilotes** »  
Identification Internationale (IBAN)  
**IBAN FR76 3000 3039 4000 0505 1618 496**  
Identification internationale de la Banque (BIC)  
SOCIETE GENERALE  
**SOGEFRPP**

Je vous remercie d'avoir pris le temps de me lire,

Bien à vous tous,

PH