

Daniel Balavoine - L'assassinat révélé par l'Au-delà...

"Dès que l'affaire de Daniel Balavoine et de ses amis aura explosé, la réaction en chaîne dont je t'ai déjà parlé se produira à la suite, et rien ne pourra l'interrompre. C'est comme les pétards d'une bande, liés les uns aux autres, qui éclateront tour à tour."

Olivier



Enfouie sous le sable du désormais célèbre rallye Paris/Dakar, une vérité somnole-t-elle depuis 27 ans, dans l'attente impatiente d'être exhumée ? Selon la version officielle, le mardi 14 janvier 1986, vers 19 heures, l'hélicoptère du Dakar s'est écrasé avec cinq personnes à bord, dont Daniel Balavoine et Thierry Sabine, organisateur du rallye. Les passagers sont tous morts sur le coup.

En avril 2006, TOP SECRET n° 24 publie un premier dossier sur ce fait divers tragique devenu une affaire, suite aux révélations et messages de l'Au-delà que Jean Pernin reçoit de son fils Olivier et Daniel Balavoine, à partir de janvier 2004.

Jean est rejoint dans sa quête par Marie-Madeleine Jacob qui communique avec sa fille Léa, décédée à l'âge de huit ans.

D'autres personnes sont également venues apporter tout naturellement leur pierre à la construction de cet édifice portant le nom de Vérité.

Olivier communique avec son père de façon télépathique. Léa s'exprime plutôt par la gestuelle, le dessin, la peinture et le graphisme. Si les messages de l'Au-delà peuvent sembler fantaisistes, voire ridicules pour de nombreuses personnes, il convient cependant de les prendre au sérieux dès qu'ils rencontrent un écho ici-bas, grâce à des témoignages qui viennent les confirmer. En conséquence, lorsque messages de l'au-delà et témoignages terrestres se confondent pour ne former plus qu'un, ils constituent dès lors un faisceau de preuves d'une limpidité redoutable.

Alors que Jean Pernin avait toujours cru à la thèse accidentelle, les messages ont chamboulé sa vie et l'ont plongé presque malgré lui dans une enquête extraordinaire digne d'un thriller de cinéma.

Voici donc la suite considérablement enrichie de cette étonnante enquête que nous avons abordée en 2006. Ce nouvel article est une bombe, un scénario qui pourrait relever de l'imaginaire le plus débridé. Et pourtant...

"Daniel est mon ami, mon fidèle compagnon"

Je ne comprends pas ce court message d'Olivier, reçu en novembre 1996, soit trois mois après le début de mes premiers contacts avec le monde invisible. En effet, Olivier évoque une personne qui est manifestement un ami dans sa nouvelle vie, mais dont je n'ai jamais entendu parler. Il n'avait pas d'ami portant ce prénom, ni d'ailleurs de connaissances familiales.

Au printemps 1997, le Daniel évoqué l'année précédente dévoile son identité : Daniel Balavoine.

Olivier me parle également de Coluche, François Mitterrand, Claude François, du Commandant Cousteau... Je recueille l'information, mais ne pose aucune question quant aux causes du décès des deux premiers nommés. Pour moi, il s'agit dans les deux cas d'un décès accidentel. Toutefois, il est vrai que la suspicion était de mise pour de nombreuses personnes. À l'époque, je ne la partageais pas...

Janvier 2004, tout commence

Un hommage télévisuel de début janvier 2004, consacré à Daniel Balavoine, apporte son premier lot de doutes. En effet, alors que différentes personnes s'expriment au cours de l'émission (proches et connaissances de Daniel) je reçois cette information cryptée en pleine figure :

"Il y a une intrigue autour de cette mort. On ne nous a pas dit toute la vérité. "

C'est d'ailleurs en ces termes que je m'adresse à la famille Balavoine (beau-frère de Daniel), quelques jours plus tard au téléphone, alors qu'il me faut communiquer le premier message de Daniel reçu très exactement le 13 janvier 2004, vers 20 h.

Je n'ai pour réponse que le silence gêné de ce monsieur, par ailleurs très sympathique. A-t-il cru à mon histoire ? Je l'ignore ! Pourtant, je pense que cet échange ne l'a pas laissé indifférent. Aurait-il lui aussi des doutes quant à la version officielle ?

Dans ce premier message, Daniel n'évoquait en aucun cas les circonstances de sa mort. Par contre, il nous mettait en garde contre tous les pouvoirs qu'il combattait. Il nous demandait de poursuivre le combat.

Extraits : *"Partez à l'assaut de toutes les citadelles qui gouvernent le monde. Les êtres qui vous gouvernent sont de dangereux prédateurs. J'ai provoqué ces individus suffisants qui parlent avec le mensonge à la bouche. Le pouvoir appelle le pouvoir, l'argent appelle l'argent. Plus ils en ont, plus ils en veulent. Ils ne seront jamais rassasiés. Portez des coups sévères à ces individus. Le monde est aujourd'hui malade à cause de ces gens..."*

9 février 2004, nouveau message, une autre vérité jaillit.

"La mort de Daniel Balavoine n'est pas une mort naturelle, mais provoquée... La date réelle de sa mort n'est pas le 14 janvier, mais le 13 janvier. C'est encore une magouille politique pour disperser les cartes... Un participant au rallye a joué un rôle important dans cette affaire. Il était un faux ami de Daniel. C'est lui qui est à l'origine de l'accident par le sabotage auquel il a contribué".

Puis le 11 février 2004, Daniel poursuit :

"Chers assassins... Qui sème le vent récolte la tempête... du désert ! Vous m'avez fait mourir physiquement, et avec moi bon nombre de mes amis. C'est moi qui étais visé, pas eux. Pourtant, vous n'avez pas hésité à sacrifier des innocents.

Permettez-moi maintenant de vous dire ceci : la mort, ma mort, que vous avez provoquée et précipitée, devait de toute façon se produire dans les mois suivants.

Je devais être victime d'un accident d'automobile. Il était prévu que mon rappel se produise assez rapidement. Je suis désolé de vous le dire, mais toute votre stratégie n'aura servi à rien, si ce n'est de vous retrouver bientôt (et pour certains d'entre vous, c'est déjà le cas) face au tribunal de votre âme et de votre conscience."

Olivier dresse un portrait-robot du saboteur :

"Cette personne est un homme charmant, bien sous tous rapports selon la formule consacrée. On lui donnerait le Bon Dieu sans confession. C'est le dernier de tous les suspects possibles qui pourrait être accusé.

Il trompe son monde. Il a trompé sa famille et ses propres amis. Il a trahi pour une piètre ambition, pour un petit pouvoir et pour une bien modeste somme d'argent, au regard de l'immense richesse qui l'attendait ici.

Son seul faux pas est celui d'avoir cédé à la tentation et de renoncer aux valeurs qu'il prônait. Il a été bien naïf de croire en certains prophètes du pouvoir. Il a cru qu'il serait placé sur un piédestal après cette histoire sordide. Il est vrai qu'il a bénéficié de certaines faveurs. Pourtant, le véritable piédestal sur lequel il se hissera très bientôt est celui de la vérité, qu'il ne pourra plus très longtemps dissimuler"

Il est clair que le saboteur avait un intérêt personnel dans cette affaire. Daniel Balavoine était peut-être le seul visé, mais la motivation de cet individu se trouvait ailleurs. C'est la raison pour laquelle il n'a écouté que son orgueil et sa soif de pouvoir. Le réveil a été douloureux, c'est certain. Pauvre de lui qui peut encore racheter sa dette spirituelle en avouant sa faute. Libérer sa conscience est un acte important avant le grand départ. Il allège considérablement le fardeau.



En janvier 1986, Daniel Balavoine installait des pompes à eau en Afrique

Rêves étranges

Après avoir reçu ces premiers messages, je suis entré dans un cycle de songes assez révélateurs de la nouvelle situation. Je vivais ces événements nocturnes avec une telle intensité, que j'ai rapidement compris qu'il y avait une relation directe avec les informations communiquées par mes messagers. L'opposant invisible entrainait donc en scène pour tenter de m'intimider, voire me dissuader d'aller plus loin dans ma démarche.

À cet égard, les premiers rêves me firent quelque peu transpirer, mais ils n'étaient pas cauchemardesques. Ceci dit, il en fallait bien davantage pour me décourager. Je savais par mon fils que j'étais protégé. C'est certainement ce qu'a compris celui qui tentait de me mettre des bâtons dans les roues, car les songes sont devenus soudain très différents. Je vous livre, ci-après, les plus significatifs. Nous attendons désormais avec grande impatience que le tout dernier songe se réalise :

1) Début avril 2004 : Le temps est beau. Je suis sur une place pleine de monde. Mon regard se porte au loin, au sommet d'une montagne en forme de volcan. Soudain, une énorme déflagration se produit. La cime de la montagne explose. Une pluie de lave incandescente arrose la place et provoque une panique. Aucun morceau de lave ne m'atteint. Un refuge salutaire m'accueille.

2) Fin mai : Je marche tranquillement sur un chemin de montagne limité sur ma gauche par une paroi rocheuse et caillouteuse. Quatre individus au faciès inquiétant sont en équilibre instable une dizaine de mètres plus haut. Ils attendent mon passage et font rouler quelques rochers de bonne taille pour tenter de m'écraser. Finalement, ils perdent l'équilibre et dévalent jusqu'à moi. Ils deviennent étrangement dociles et deux d'entre eux se laissent capturer. Les deux autres s'échappent.

3) Fin novembre : Je suis attablé avec Daniel Balavoine et d'autres personnes que je n'identifie pas. Daniel est souriant et blagueur, la plaisanterie est de mise. L'atmosphère est détendue et joyeuse. Je me surprends à l'interpeller comme il le fit en 1980 avec un certain futur président de la République. L'échange est théâtral et comique. Cependant, rien de nouveau n'est révélé à propos de l'affaire.

4) Fassala. C'est le nom d'un village (Mali ou Niger) qui m'est communiqué très clairement par Jean Claude Carton, que je rencontre au cours d'une réception dans un songe d'une réalité exceptionnelle. Pourquoi ce nom m'est-il communiqué ? Quelque chose est-il à trouver dans cette localité ?

5) 17 décembre : Je m'entretiens par téléphone avec un homme de média pour lui transmettre les dernières informations sur l'affaire. Soudain, la voix de cet homme se modifie. Je reconnais alors le saboteur. Au début de la conversation, il me parle avec sang-froid et condamne lui aussi fermement les auteurs du crime.

Puis, l'échange évolue. Finalement, sa voix le trahit. Il devient hésitant et ne trouve plus ses mots. Le ton est grave et caverneux. L'homme bafouille et marque de nombreux temps morts dans son intervention. Pour finir, je l'entends sangloter et le sens contraint de se libérer de cet énorme poids qu'il porte sur sa conscience.

Quand les témoignages confirment les messages

Au cours de l'émission *Plus près des étoiles* de décembre 2005, animée par Jean-Claude Carton sur l'antenne de *Radio Ici et Maintenant*, à laquelle nous avons participé pour évoquer cette affaire, c'est l'appel téléphonique de Marc Peccoux, diplomate à Nouakchott en janvier 1986, qui nous a subjugués. Il s'est manifesté à deux reprises au cours de l'émission.

Voici un extrait de son témoignage :



"Je voulais seulement vous apporter une précision. J'avais prescrit l'hôpital de Nouakchott parce que l'on m'avait dit qu'on n'arrivait pas à joindre les services de Dakar. On m'a appelé dans la nuit, je dormais, ça m'avait même mis de mauvaise humeur. On a certainement essayé de joindre plusieurs ambassades ou organismes sanitaires pour essayer de rapatrier ces blessés. On m'avait seulement dit : "On vous appelle, car on vient d'avoir un accident dans le cadre du circuit Paris/Dakar, et nous voudrions absolument évacuer ces blessés vers un hôpital.

L'accident venait d'arriver. La personne était française, comme un médecin. Une voix de quelqu'un qui était jeune. C'était un interlocuteur qui était sur place, et il m'a dit : nous sommes obligés tout de suite de transporter les blessés dans un hôpital.

Les gens n'étaient pas présents à leur bureau, tandis que moi, j'avais par souci de sécurité, relié mes bureaux qui se trouvaient en dessous de mon domicile, à ma chambre à coucher. J'avais toujours un téléphone près de moi."

M.Peccoux est très clair. Ce ne sont pas cinq morts sur le coup dont il est question, mais des blessés qu'il faut rapidement évacuer. De plus, il a été réveillé en pleine nuit. Ce qui veut dire que des passagers de l'hélicoptère étaient encore en vie tard dans la soirée. Nous l'avons rencontré après son intervention. Il évoque aussi une nuit de week-end. Quoi qu'il en soit, même si sa mémoire peut lui jouer des tours, il dément formellement la version officielle.

Il est certain de ne pas avoir été dérangé le mardi 14 janvier en fin de journée ou dans la nuit, mais dans l'une des nuits précédentes...

Samedi 29 janvier 2005, au cours de l'émission télévisée consacrée aux 25 ans de Starmania, sur France 2, la date du 13 janvier est clairement prononcée. S'agissant de l'action humanitaire de Daniel qui profita de l'infrastructure du Dakar pour installer des pompes à eau, la commentatrice annonce sans état d'âme :

"C'est là, dans la nuit du 13 janvier 1986 qu'il est victime d'un accident d'hélicoptère".

Ce document sonore est à la disposition de tous. Pourquoi une telle erreur ? Qui a informé cette personne ou lui a fait prononcer un lapsus ?

Le carnet de bord de l'hélicoptère est rempli jusqu'au 12 janvier

Au cours du journal télévisé du 20 janvier 1986 sur *Antenne 2*, le journaliste Patrick Chêne présente en ces termes le carnet de bord (ou carnet de route) retrouvé dans les débris du crash. Ce qui est étonnant pour un journaliste en principe curieux de nature, c'est qu'il semble ne pas se rendre compte de l'énormité de ce qu'il dit. Où alors ? :

"Le 12 janvier, l'hélicoptère est à Niamey, et ainsi figure la dernière inscription RAS et la signature de François-Xavier, et le P qui indique que François Xavier était le pilote de la machine ce jour-là, comme les jours précédents d'ailleurs."

C'est un nouvel élément qui plaide en faveur de l'accident survenu le 13 et non le 14 janvier. Cette journée de repos est systématiquement ignorée du programme. Or, l'hélicoptère a volé, c'est une certitude, des témoins le confirment. François-Xavier Bagnoud, commandant de bord, n'a donc pas rempli le carnet de bord le 13 et encore moins le 14. Et pour cause.

Pourtant, la réglementation est précise : le carnet de route doit être tenu à jour et convenablement rempli au plus tard en fin de journée et/ou après toute anomalie, incident ou accident. La mise à jour du carnet de route doit être faite sous la responsabilité du commandant de bord et signée par lui, notamment en ce qui concerne : la date, le nom des membres d'équipage et leur fonction à bord, l'origine et la destination du vol, l'heure de départ et l'heure d'arrivée, le temps de vol, la nature du vol, le carburant embarqué lors de l'avitaillement, les anomalies constatées pendant le vol ou une mention explicite d'absence d'anomalie.



Détail de ce qui pourrait être l'étui qui contenait le carnet de route

Lundi 13 janvier en soirée, à l'hôtel Gaweye de Niamey

Le directeur des sports d'Antenne 2 est sur place pour rencontrer les équipes de la chaîne qui couvre l'épreuve. Le soir de son arrivée, il dîne avec Daniel Balavoine, Thierry Sabine et son équipe. Il s'exprime dans l'émission. Les derniers jours d'une icône.

"On est une bonne quinzaine, toute l'équipe du Dakar autour de Thierry, Daniel, quelques journalistes qui faisaient partie du noyau dur de l'épreuve, des anciens, et l'ambiance était formidable..."

Mais que s'est-il passé après cette soirée ? Message :

"L'hélicoptère a bien redécollé assez tard, ce qui explique le réveil de Marc Peccoux, le diplomate. Il était environ minuit lorsqu'il fut réveillé. L'accident s'est produit vers 23 h."

Lors d'un appel téléphonique à l'hôtel Gaweye, je suis en contact avec des interlocuteurs qui se souviennent parfaitement de cette soirée. Ainsi, après lui avoir exposé l'objet de ma démarche, la réceptionniste me dit spontanément :

"Ce n'est pas à la suite de ça que Thierry est décédé aux biefs ?"

Cette réponse me surprend. Nous faisons quelques recherches et constatons que le Niger forme de nombreux biefs (canaux parallèles) à la sortie de Niamey.

C'est ensuite Jean-Marie Da Silva, employé de l'hôtel, qui témoigne à son tour :

"Je me souviens très bien de cette soirée. Il est venu avec son petit hélicoptère qu'il a même posé juste sur le parking. Ils étaient deux ou trois dans l'hélicoptère. Ils sont partis un peu tard, j'ai souvenir effectivement de ce départ."

À l'hôtel, on nous a annoncé son décès, son crash. Je ne sais pas qui a pris les commandes. Il y avait des journalistes à l'hôtel qui nous ont donné cette information. Je me souviens très bien parce que nous, on s'est même demandé comment il avait pu déposer l'hélicoptère devant notre hôtel."

Le lendemain matin, mardi 14 janvier, Thierry Sabine devait donner le départ de l'étape Niamey — Gourma-Rharous, à 4 h. Compte tenu de l'énorme armada mécanique, le départ a-t-il été donné en ville ou à l'extérieur ? Quoi qu'il en soit, d'après ces témoignages, il semble clair que le crash se soit produit dans cette nuit du 13 janvier. D'ailleurs, Jean-Marie Da Silva n'a pas pu confondre le 13 et le 14, car Thierry Sabine était censé être à plusieurs centaines de km le lendemain, et ne pouvait donc se trouver à l'hôtel Gaweye. Dans un message, Léa pointe précisément sur une carte le lieu du crash, au nord-ouest de Niamey, tout près du fleuve Niger.

Message du 12 juin 2008. Une charge explosive ?

"L'hélicoptère a été saboté avant le décollage. La première défaillance l'a obligé à se poser. Mais des hommes armés lui ont donné l'ordre de redécoller. C'est après qu'ils ont tiré lorsque l'appareil a pris de l'altitude. Le dégât provoqué à l'hélice s'est accentué au cours du vol pour provoquer rapidement la chute de l'appareil. Le rotor de queue a été endommagé par la première explosion... par le petit explosif placé sur l'axe du rotor. Mais il n'a pas été complètement endommagé, d'où l'atterrissage. En fait, ils n'ont pas réussi à saboter totalement l'appareil avec la première explosion. Donc, ils l'ont obligé à redécoller pour que le premier impact joue son rôle. Les balles tirées n'ont été qu'un complément pour assurer sa chute. La première explosion n'a pas fait le travail souhaité."



L'axe du rotor de queue est très accessible et facile à saboter

Message du 31 août 2008

"L'hélicoptère a bien été saboté lors de son stationnement à l'hôtel. C'est là que le saboteur "ami" du pilote et de Thierry Sabine a œuvré. En effet, il lui était très facile, étant donné qu'il faisait partie du groupe, de s'approcher de l'appareil sans attirer l'attention, et placer la charge explosive là où vous savez.

Le saboteur a toujours bénéficié d'une grande notoriété. Personne aujourd'hui ne le soupçonne, excepté quelques-uns de ses amis de l'époque qui ont compris le manège. L'hélicoptère a bien redécollé assez tard, c'est ce qui explique le réveil nocturne de Marc Peccoux."

Sur le site *Dakardantan* se trouve une page d'hommages consacrée aux victimes de l'accident. L'adresse : <http://www.dakardantan.com/forum/il-etait-une-fois-le-14-janvier-86-vt437.html>. On trouve sur cette page un témoignage particulièrement intéressant rédigé par Bibi 64 que nous appellerons Bernard puisqu'il donne son vrai nom un peu plus loin sur la page. L'homme travaillait dans l'avion PC du Dakar pour assurer la transmission de la copie des journalistes et le téléphone pour l'organisation. Son témoignage est sincère et ne peut pas être remis en question.

Bernard est formel. Il donne point par point la chronologie des événements tels qu'il les a vécus. On apprend ainsi que les avions étaient basés sur l'aéroport de Gao où avait eu lieu la veille l'arrivée de l'étape.

Après quoi Bernard raconte sa rencontre avec Balavoine, et nous apprend comment Daniel a accepté de suivre Thierry Sabine dans l'hélicoptère pour finalement se rendre à Gourma Rharous, lieu d'arrivée de l'étape du jour. Bernard agrmente son récit de nombreux détails (le chef du village qui fait un remarquable mouton aux herbes), mais curieusement il reste très évasif sur les dates. Aucune précision de date et aucune heure dans son récit. On sait seulement que la veille, l'étape se terminait à Gao. Il rencontre Daniel le lendemain.

Puis Daniel part avec Thierry Sabine vers Gourma Rharous où se terminait l'étape du jour (le 14 donc). On découvre aussi qu'à 4 heures du matin (le 15 donc), il est le premier à apprendre le drame de la bouche des militaires. Son récit est parfaitement conforme à la version officielle.

Sauf que... il y a juste un problème dans ce récit. Où est passé le jour de repos, le 13 janvier ? De fait, l'arrivée de l'étape à Gao a eu lieu le 12.

Si sa rencontre avec Daniel Balavoine a bien eu lieu le lendemain de cette étape comme il le dit, alors cette rencontre ne peut pas avoir eu lieu le 14, mais le 13.

Et donc tout le reste de son témoignage, l'arrivée de l'étape à Gourma Rharous le 14 au soir, et son réveil à 4 heures du matin le 15 devient incohérent. C'est comme si Bernard ne se souvenait pas du 13, comme si ce jour de repos avait été escamoté de sa mémoire... Un missing-time de 24 heures très étrange, comme si ce témoin capital avait subi une séance d'hypnose. Tout le monde connaît l'exemple de ces gens hypnotisés à qui on a ordonné d'oublier le chiffre 5, comme si celui-ci n'avait jamais existé. Puis on les réveille, et on leur demande de compter les doigts de leurs mains. Et là, stupéfaction, les malheureux se retrouvent avec 11 doigts au lieu de 10. Et pour cause, puisqu'ils passent directement du 4 au 6, le cinq ayant été complètement effacé de leur mémoire. Ils ne comprennent évidemment pas ce qui leur arrive, et ils restent impuissants devant ce constat impardonnable : 11 doigts. En lisant le témoignage, on ne peut s'empêcher de penser à quelque chose comme ça...



Comme par miracle, cinq corps ont été éjectés de cet amas de ferraille qui se situe à 150 mètres du point d'impact. Ils sont retrouvés pour quatre d'entre eux, disposés en arc de cercle devant l'appareil. Ils sont intacts !

Gourma-Rharous, un accident mis en scène ? L'arbre qui cache la forêt... du mensonge !

Plusieurs témoignages nous le confirment de façon implicite. Tout d'abord, c'est Gérard Jouany, seul journaliste présent arrivé le premier sur les lieux de l'accident qui témoigne :

"L'écureuil est réduit à quelques pièces encore intactes, le moteur et la poutre, tout est débris. Devant l'appareil, dans un arc de cercle, quatre corps. Ils ont été éjectés : ce sont Balavoine, Odent, Sabine et Lefur.

Il manque le pilote. Nous le trouvons à la lueur de nos lampes frontales, de l'autre côté de l'épave, à droite. Il est tout seul.

Le vent avait-il cessé ? Oui, avec la nuit, le vent tombe sur ces régions d'Afrique. Horrible question : dans quel état se trouvaient les corps ? Ils n'étaient pas méconnaissables. Balavoine repose sur le dos, il porte son diamant à l'oreille gauche. Tout près se trouve Nathaly Odent, dans la même position. Ils sont intacts. Nous hésitons cependant à les reconnaître. Il faudra le passeport de Balavoine. Balavoine Daniel, né à Alençon, dans l'Orne. Un médecin expliquera simplement que les visages gonflés sont dus à l'intensité du choc. Les trois autres sont recroquevillés. Les blessures abdominales de Thierry Sabine sont probablement dues à la ceinture de sécurité. C'est tragiquement simple. Personne n'a été découpé par le rotor comme certains l'ont dit".

(extrait de son article dans Paris-Match).

Gérard Jouany questionne :

"Les corps étaient-ils vraiment méconnaissables au point qu'on ait décidé de ne pas les montrer aux familles ?"

Comme chacun l'a lu, sa réponse est non ! Par conséquent, il est incompréhensible que les familles qui se sont rendues sur place n'aient pas pu voir leurs défunts. Quelle ignoble frustration. Les corps étaient intacts. Ils n'étaient pas méconnaissables les familles ne peuvent les voir. Pourquoi ?

Où est passée la dune de 30 m ?



Plusieurs journalistes ont évoqué cette dune de trente mètres, ou moins, ou plus ! Ensuite, cette dune s'est transformée en un terrain plat montant dont le pilote aurait mal apprécié la pente.

Ce qui est quasiment méprisant pour François-Xavier Bagnoud, pilote très expérimenté, auteur de nombreuses missions de sauvetage en haute montagne. Une chose est sûre, la dune n'existe pas et n'a jamais existé.

De l'aveu même de certains coureurs, cette dune est un mirage. Ce qui est regrettable, c'est que les mirages ne se produisent pas la nuit. Pour rester sérieux, Franck, ex-pilote militaire, ayant effectué des missions sur ces profils de terrain en Afrique francophone, met sérieusement à mal les explications plus ou moins fantaisistes entendues ici et là. Il s'est exprimé durant 20 mn dans l'émission : *Plus près des étoiles* de décembre 2005. Nous n'avons jamais entendu une telle expertise. N'en soyons pas surpris. Les menteurs, complices et autres dissimulateurs sont à l'œuvre dans cette sombre histoire (extraits de l'intervention de Frank) :

- *"Dans une nuit tombée, il n'y a pas de vent de sable. (Confirmé par Gérard Jouany).*

- *Il est facile de piloter un hélicoptère sur des théâtres de ce genre. Les profils des terrains sont neutres et doux. En l'occurrence, voler la nuit est un vrai délice, même en l'absence de lune. La clarté est telle dans le désert qu'elle nous permet de bien voler*

- *Un vent de sable ne peut pas faire heurter une dune à un hélicoptère.*

- *Compte tenu de la vitesse estimée, le pilote avait largement le temps d'éviter une dune et même une falaise. Un hélicoptère a des projecteurs puissants qui procurent une vision d'au moins 150 mètres, et sont capables de percer des cumulonimbus.*

- *La seule difficulté est la panne motrice, mais elle permet d'être en autogiration.*

Ce qui permet de se mettre (moteur coupé volontairement ou involontairement) en autogire, et de pouvoir nous poser en chute assez dure. Le matériel à mal, on peut aussi avoir mal à ses propres vertèbres, on peut avoir des blessés, mais en aucun cas quatre ou cinq morts. En aucun cas, on ne peut avoir autant de dégâts.

- Il y avait certainement plus de risque à évoluer à Arcachon autour de la dune du Pilat". Compte tenu des informations communiquées plus haut par nos messagers, l'hélicoptère est vraisemblablement tombé d'un bloc, ou alors, comme l'explique Franck, il a pu descendre en autogiration. Tout dépend en fait de l'état du pilote. François-Xavier Bagnoud avait-il toujours la maîtrise de l'appareil ? A-t-il été touché par les tirs ? Quoi qu'il en soit, aucun des passagers n'a pu survivre au choc...



Gros plan de la queue et de la partie arrière de l'épave. Un détail saute immédiatement aux yeux. Hormis la couleur de l'ensemble, la longueur de la béquille de queue et l'angle de raccordement à la base de l'empennage sont différents. Nous remarquons également trois cercles colorés (photo non retouchée) qui semblent indiquer l'endroit du 1^{er} sabotage (axe du rotor de queue). Qui les a dessinés ? Pourquoi ? Est-ce un nouvel indice ?

Avons-nous affaire à un ou à deux hélicoptères ?

Fiche technique de l'appareil en question (source : Direction Générale de l'Aviation Civile) :

Immatriculation des aéronefs	
Fiche avion	
Immatriculation: F-GEAM	
Description	
Constructeur	EUROCOPTER FRANCE
Modèle d'aéronef	AS 350 B
N° série	1689
Description	HELICOPTERE
Masse Max	
Puissance	
Construit en	1983
Retour à la liste	

L'empennage étant la seule partie exploitable de l'appareil crashé, nous avons concentré notre étude technique sur cette pièce. Cette étude nous livrera des indices inespérés. Observons tout d'abord sa forme.



Mise à la même échelle des angles d'empennage et de la taille de la béquille

Conclusion : À ce stade de l'étude, les experts consultés sont formels : Il ne s'agit pas du même appareil. Cependant, nous ne sommes pas au bout de nos surprises, le meilleur reste à venir !

Un témoin au comportement étrange

En janvier 2011, à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la mort de son fils François-Xavier, pilote de l'appareil, Albina du Boisrouvray donne cette interview au journal suisse *L'illustré* (extrait) :

"Un concurrent a assisté au crash. Il a constaté le désastre et poursuivi sa course. Vingt minutes après, il était à Gourma. Prétendument en état de choc, il a attendu trois heures avant de donner l'alerte. Peut-être que s'il avait réagi plus vite, quelqu'un aurait pu être sauvé. Je suis allée le voir et j'ai hésité à porter plainte contre lui pour non-assistance à personne en danger. Pour l'exemple. Mes proches m'en ont dissuadée."

Cette information était-elle connue du public avant janvier 2011 ? Nous l'ignorons ! Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un détail ô combien important pour un enquêteur. De toute évidence, il y a eu des fuites. Le comportement de ce témoin n'est pas passé inaperçu. Une personne du bivouac qui savait a libéré sa conscience. Le témoin en question n'avait pas que des amis, c'est clair ! Nous imaginons qu'il en est de même aujourd'hui.

Comme Albina du Boisrouvray ne donne aucun nom, il n'est pas aisé de faire la relation avec le témoin suivant. Est-ce le même ? Sont-ils différents ? Deux témoins ont-ils semblé assister au crash. Ils étaient dans le même véhicule.

Dans la version officielle, l'un des deux. Charles Belvèze nous explique... (extrait de l'émission *Un jour un destin*, présentée par Laurent Delahousse) :

- Charles Belvèze : *"C'était une étape très très dure. On arrive au niveau d'un hélicoptère, ce qui, sur le Dakar, est une chose tout à fait normale. Avec mon coéquipier, on voit cet hélicoptère décoller. L'hélicoptère décolle et il nous prend en chasse. Il se situe au-dessus de nous et on roule comme ça à peu près 25/30 km. La nuit tombe progressivement. On pense qu'en effet il nous suivait pour avoir un repère au sol. Lui avait un petit phare qu'on voyait balayer de temps en temps autour de la voiture, et puis on entendait son bruit de pales au-dessus de nous."*

- Laurent Delahousse : *"Et tout d'un coup ?"*

- CB : *"Il y a eu un bruit un peu comme quand vous jetez une allumette dans un barbecue plein d'essence. C'était un "vouf" assez important..."*

Et là, il y a eu une gerbe d'étincelles qui a tourné en quelque sorte, à tel point qu'avec mon coéquipier, on a pensé qu'il nous envoyait une balise pour nous signaler qu'on n'était pas sur la bonne piste.

Pendant deux secondes, on n'a pas pensé que c'était l'hélico, mais très rapidement quand même, on s'est dit, oui c'est l'hélico. On se rend sur place, on regarde dans nos phares, on voit que tout est pulvérisé. Nous n'avons rien dans la voiture pour venir en aide en quoi que ce soit."

- LD : *"Donc, vous faites ces derniers 8 km qui restaient et vous arrivez au bivouac. Et à ce moment-là, vous expliquez aux uns et aux autres ce que vous venez de vivre ?"*

- CB : *"Pas aux uns et aux autres. On va tout de suite à la direction de la course qui est sur la ligne d'arrivée, où on doit rendre nos cartons et noter notre arrivée et on leur dit : "Vite, il y a un hélicoptère qui est tombé". Comme ils (les passagers de l'hélicoptère de Sabine) avaient prévenu auparavant Pierre Lartigue parce qu'ils étaient censés se poser; parce que c'était l'heure de nuit, la direction de course nous dit : "Non, non, pas du tout, ils sont posés, vous êtes un peu fatigués, on comprend ça, vous avez eu une étape très difficile. On ne nous croit pas."*

- LD : *"Jusqu'au moment où quelqu'un finit par vous croire ?"*

- CB : *"Oui, c'est Bernard Giroux, pour ne pas le nommer; qui nous connaissait et qui se dit, en effet : ces deux-là, des hallucinations à deux, je n'y crois pas. Peut-être un à la rigueur; mais pas deux."*

Ce témoin nous apprend aussi que l'hélicoptère s'est crashé très près de son 4x4 (20 à 50 mètres.) Miraculeusement, l'équipage n'a reçu aucun éclat ni projectile quelconque ! Par ailleurs, un détail nous frappe en visionnant ce témoignage. C'est cette espèce de satisfaction étrange et parfois même une forme de jubilation sur le visage du témoin. Nous avons l'impression qu'il commentait autre chose qu'un terrible accident ayant fait cinq victimes.

De toute évidence, lorsqu'on prend connaissance de ces deux interviews, on se dit qu'il y a quelque chose qui cloche.

J'ai contacté à plusieurs reprises Charles Belvèze. Il n'a jamais répondu aux courriels pourtant très courtois que je lui ai adressés. S'est-il volontairement muré dans le silence ? A-t-il reçu des ordres, des menaces ?

S'est-il trouvé au mauvais endroit, au mauvais moment ? Autant de questions qui ne trouvent pas (pour l'instant) de réponse. Quoi qu'il en soit, il a décidé d'ignorer totalement notre démarche. Il n'est d'ailleurs pas le seul. Curieusement, Charles Belvèze n'a pas terminé son récit. En effet, son action ne s'arrête pas à son retour au bivouac. Je cite de nouveau Gérard Jouany (extrait de son article) :

- Gérard Jouany : *"Le doute s'installe, il faut vérifier. Je décide alors de prendre Belvèze dans ma voiture, la Mercedes 4x4 d'Europe I avec laquelle je fais la piste avec les concurrents depuis le départ de Versailles. Belvèze est précis : "tu remontes la piste pendant onze kilomètres et c'est là". Au kilomètre 11, effectivement Belvèze sur-saute. Il reconnaît : "À gauche, ce sont mes traces," dit-il. Je prends à gauche, je remonte une pente de sable, j'allume tous mes phares, des longues portées qui éclairent à un kilomètre. Cinquante mètres après, nous voyons le spectacle d'horreur..."*

Contacté début janvier 2013 par téléphone, cet important témoin semble tomber des nues lorsque j'évoque avec lui certains détails plutôt épineux de l'affaire. À l'en croire, je porte à sa connaissance des informations qu'il ignorait. Manifestement troublé, il préfère néanmoins s'en tenir à "sa version" me dit-il. C'est-à-dire à ce qu'il a vu et consigné dans son article. Je suis persuadé que cet échange l'aura conduit à une profonde réflexion !



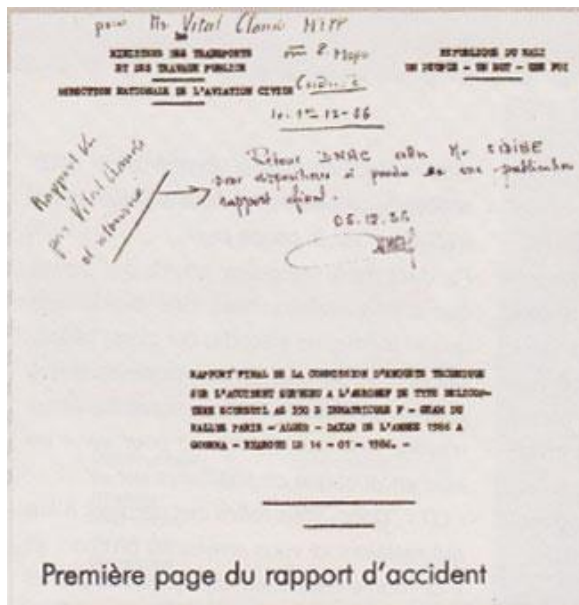
A l'arrivée au bivouac, Charles Belvèze prévient que l'hélicoptère s'est crashé, mais on ne le croit pas.

Message d'Olivier, 10 mars 2008

"Papa, le traître a reçu des consignes. Il ne doit rien laisser transparaître dans sa vie qui puisse le laisser soupçonner. Je peux toutefois vous dire qu'il est sérieusement malmené par sa conscience depuis qu'il sait que des rumeurs circulent sur ce sujet.

Assoiffé de pouvoir, orgueilleux comme il est difficile de l'être, il cherche par tous les moyens à dominer ses peurs, et le meilleur moyen pour dominer et vaincre la peur est de se convaincre que le danger n'existe pas, n'existera plus jamais. Pour lui, c'est une affaire classée et il est certain que personne ne parlera. Mais là, il se trompe lourdement parce qu'il sera réveillé par nos soins."

Le rapport d'accident



L'année 2008 est particulièrement active en recherches, compte tenu des nombreux messages reçus. Il nous manquait un élément de poids : le rapport technique d'accident. C'est en mai que je décide d'aller à sa recherche. Tout naturellement, je me tourne vers l'Aérospatiale rebaptisée aujourd'hui Eurocopter, basée à Marseille. Constructeur de l'hélicoptère Écureuil, cette entreprise était bien sûr directement concernée par l'enquête d'expertise technique à laquelle elle a participé.

Baladé d'interlocuteur en interlocuteur, de bureau en bureau pendant plusieurs semaines, j'apprends finalement que le rapport d'accident n'a pas été retrouvé. Je décide alors de frapper fort en signalant à ma dernière interlocutrice que nous n'hésiterions

pas (dans un documentaire en préparation) d'évoquer la possibilité d'une rétention d'information. Cet avertissement eut un effet immédiat. Dans le courant de l'après-midi, je recevais un message téléphonique d'une collaboratrice du BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) basé au Bourget.

Au BEA, après plusieurs semaines de recherches, j'apprends avec stupéfaction que le dossier est vide. Décidément, où est donc passé ce rapport ? Ci-après, mon courriel du 27 novembre 2008 :

"Bonjour Madame, comme suite à mon courriel du 20 juin 2008, et aux entretiens téléphoniques que nous avons eus, je vous saurai gré : De bien vouloir me faire parvenir par écrit la raison de la non-communication par le BEA du rapport d'expertise relatif à l'accident d'hélicoptère Ecureuil de l'Aérospatiale, survenu le 14 janvier 1986 au Mali, près de Gourma-Rharous.

Notre demande était relative au rapport d'expertise établi par l'expert dépêché par l'Aviation Civile Française à l'époque (et non pas relative au rapport du pays, établi par les autorités maliennes).

D'après ce que m'a dit au téléphone Monsieur X le BEA n'a pas de rapport d'expertise dans le dossier. Une demande aurait été faite par le BEA au pays (son tél du 19 sept), puis au Quai d'Orsay (son tél du 22 oct.), puis auprès de l'Ambassade de France au Mali... (Son tél du 25 nov.)

Par ailleurs, à défaut du rapport d'expertise technique, pouvez-vous me faire parvenir une copie de votre dossier du BEA auquel Monsieur X faisait référence ? Sinon, je vous serais reconnaissant de bien vouloir nous communiquer également la raison de cette non-communication. Dans cette attente et vous en remerciant par avance, recevez mes cordiales salutations. "

Jean Pernin.

Finalement, dans l'attente d'un rapport manifestement difficile à extraire, j'obtiens directement de mon interlocuteur masculin du BEA, qu'il me fournisse les coordonnées téléphoniques de son collègue malien. Ce qui fut fait. C'est ainsi, comme vous le lirez ci-après, que le rapport me fut communiqué presque instantanément par Monsieur Oumar BA, Directeur du Contrôle de la Sécurité et de la Sûreté, ANAC Mali. J'ai enfin trouvé une personne à l'écoute, serviable et dévouée s'il en est.

Son courriel du 16/12/2008

'Bonjour Jean, Juste pour vous dire qu'on m'a transmis votre appel téléphonique de ce matin. Je m'en excuse. J'étais en réunion de Direction. D'autre part, j'ai le plaisir de vous confirmer que le rapport final relatif à l'accident d'hélico de janvier 86 a été retrouvé après de grosses recherches, la Direction de l'aviation civile ayant changé de locaux beaucoup de fois. Je vous le ferai parvenir dès qu'on aura fini de le scanner. Salut !

Oumar BA, Directeur du Contrôle de la Sécurité et de la Sûreté, ANAC Mali."

En fin de journée de ce 16 décembre 2008, je recevais un nouveau courriel d'Oumar BA avec, en pièce jointe, le fameux rapport d'accident. Pour la petite histoire, j'en ai bien sûr informé ma première interlocutrice du BEA qui, quelque peu stupéfaite, surprise et dépitée, me dit :

"C'est le monde à l'envers !"

Elle m'en demanda naturellement une copie.

Néanmoins, il n'était pas question de la lui transmettre sans l'accord de mon interlocuteur malien qui, bien sûr, me le donna. Malheureusement, malgré plusieurs tentatives, cette pièce jointe n'a jamais voulu quitter mon ordinateur. Je n'ai pas insisté, j'ai rapidement compris que l'invisible s'y opposait.

Que recèle ce rapport ?

S'agissant de l'hypothèse désormais tout à fait plausible du crash de deux hélicoptères, ce rapport ne pouvait concerner que le second, soit celui du 14 janvier en fin de journée, à proximité de Gourma Rharous.

En conséquence, il convenait de rechercher des indices susceptibles de différencier les deux appareils, voire de mettre en lumière des incohérences, des situations curieuses ou aberrantes. Un crime n'étant jamais parfait, la cueillette ne pouvait qu'être fructueuse. Ainsi, nous apprenons (première partie du rapport).

- Page 2 : *"Vers 19:20, les Autorités Administratives de GOURMA RHAROUS ont été avisées par un concurrent, de l'accident du F-GEAM survenu vers 19:00 UTC sur la dune de IN DURAN à 9 km au sud-ouest de la ville et à 15 mètres environ à droite de la piste reliant GOSSI à GOURMA RHAROUS"*.

Commentaire : Quant au timing, il faut le revoir (cf témoignage d'Albina du Boisrouvray et/ou du concurrent en question).-

- Page 5 : *"Il est à noter que les enquêteurs ont trouvé que le tableau de bord avait été littéralement pillé"*.

Commentaire : Très important à noter : sur le rapport, le mot démonté est écrit à la main au-dessus de pillé. Alors, pillé ou démonté ? Pourquoi ce pillage ou ce démontage ? Un soldat malien était soi-disant sur place et montait la garde pour écarter les importuns ou les chacals.

"L'examen de la documentation de l'appareil fait ressortir un bon état d'entretien".

Commentaire : La défaillance technique est donc a priori exclue.

- Page 7 : "Le 13 janvier journée de repos à NIAMEY, l'hélicoptère immatriculé F-GEAM dépose un plan de vol IFR à 13:28 pour GAO Itinéraire NIAMEY-GOURMA RHAROUS avec escale à TERA-OUENREDA et TESSIT".

Plus loin, on lit : "GAO n'était qu'une escale Intermédiaire sur l'étape NIAMEY-GOURMA RHAROUS où le F-GEAM s'est posé à 14.53 le 14 janvier 1986. Il s'y est ravitaillé en Jet Al (470 l) et a décollé à 15:24 pour GOURMA RHAROUS. Il n'a pas déposé de plan de vol à GAO, L'aéronef n'était donc pas suivi par les Services de Contrôle de GAO à GOURMA RHAROUS. Les dernières personnes à avoir vu les occupants de l'aéronef sont M,Lartique et Giroud, compétiteurs du Rallye."

Commentaire : *"Il n'a pas déposé de plan de vol".* Si ces informations sont exactes, pourquoi le carnet de bord est-il arrêté au 12 janvier ? François-Xavier Bagnoud, pilote sérieux et méticuleux, ne peut avoir négligé cette consigne qui exige le remplissage du carnet de bord au plus tard en fin de mission. Si une autre personne pilotait, c'est une tout autre histoire ! Quant à Bernard Giroux, il est mort 1 an et demi plus tard lors d'une compétition d'offshore, avec Didier Pironi et Jean-Claude Guénard. Mais ce n'est qu'une malheureuse coïncidence...

- Page 8 : *"L'accident a eu lieu pratiquement sur la route directe reliant Kossi à GOURMA RHAROUS" [...] Les conditions étaient encore VMC pour un hélicoptère".*

Commentaire : Les conditions météorologiques de vol à vue (VMC) sont : hors des nuages et en vue de la surface, la visibilité doit être supérieure à 800 m pour les hélicoptères. Ce qui était le cas lors du départ de Gao et qui est ensuite estimé à 300 / 500 mètres, selon le rapport.

"L'habitacle est complètement détruit. En plus, l'épave a été pillée avant le schéma de répartition figuré en annexe".

- Page 9 : *"Tableau de bord : Nous avons été informés que tous les éléments du tableau de bord ont été démontés par le représentant du SNIAS (Aérospatial)".*

Commentaire : ce qui est un démontage ressemble à un pillage !

Pourquoi un tel empressement, une telle précipitation ? Fallait-il substituer à la vue ou au contrôle des éléments compromettants ? Alors qu'habituellement, les experts tentent de reconstituer entièrement les épaves afin de pouvoir déterminer les raisons du crash, ici c'est exactement le contraire qui se produit.

Tableau de bord de l'hélicoptère L'épave est très disloquée. La longueur de dispersion de l'épave est révélatrice d'une vitesse importante à l'impact. L'état de détérioration du rotor principal dénote une puissance motrice importante au moment du choc. C'est une confirmation de ce qui est consigné en page 2 :

"L'hélicoptère en régime de croisière serait rentré en contact du sol en piqué. Au premier contact, l'habitacle s'est disloqué et le reste de l'épave a rebondi et a heurté un arbre dont une branche s'est détachée avant d'être envoyé sur le dos".

Commentaire : Comment expliquer le crash dans ces conditions alors que nous avons vu qu'il n'y avait pas de véritable dune ? Manifestement, l'appareil était devenu totalement incontrôlable. Le pilote ne maîtrisait plus la machine. D'ailleurs, y avait-il à cet instant un pilote aux commandes ?

Si cette opération est une mise en scène, il est permis d'en douter. Un hélicoptère télécommandé pouvait servir à simuler un crash...

Page 10 : *"Au cours des rebonds, les portières et plusieurs autres éléments de la cabine se sont détachés".*

Commentaire : Est-il possible que le harnais de sécurité n'ait pas retenu prisonnier de l'habitacle au moins un passager ? Supposons que les passagers n'étaient pas attachés. Si les corps ont été éjectés, ils auraient dû logiquement être retrouvés tout au long du crash. Or, bizarrement, Gérard Jouany les retrouve disposés en arc de cercle devant la carlingue.

"DEVIS DE POIDS DE L'ACCIDENT Cinq personnes étaient à bord de F-GEAM. Mais il ne nous a pas été permis d'évaluer le poids du chargement récupéré sur les lieux de l'accident, les organisateurs du rallye l'ayant emporté. Il n'était donc pas possible d'établir un devis de poids".

Commentaire : De nouveau, la précipitation est de mise...

- Page 11 : *"ENREGISTREMENT : A bord, aucun enregistrement n'a été trouvé. ATS, un procès-verbal d'écoute à GAO mentionne uniquement l'arrivée et le départ de F-GEAM".*

Commentaire : Le constat parle de lui-même!

"FONCTIONNEMENT DES SERVICES DE SECOURS ET DE SAUVETAGE. PHASE D'URGENCE : un concurrent du rallye aurait donné l'alerte en arrivant à GOURMA RHAROUS. Aussitôt, les autorités ont dépêché la gendarmerie sur les lieux".

Commentaire : S'agit-il du concurrent qui a attendu trois heures ? C'est fortement probable.

"Aucun incendie ne s'est déclaré malgré l'écoulement du restant du carburant". Commentaire : Le premier témoin du crash évoque un "vouf" important, comme quand on jette une allumette dans un barbecue plein d'essence. Étrange...

- Page 12 : *"LES TEMOIGNAGES : L'enchaînement rapide des évènements n'a pas permis d'auditionner le ou les témoins oculaires".*

Commentaire : Ben voyons. Comme par hasard... Toujours selon les témoignages recueillis :

"Au sujet des conditions météorologiques, tout le monde est unanime à dire que le vent soufflait fort ce jour-là et que la visibilité était très réduite".

Commentaire : *"Le vent était tombé avec la nuit."*(Gérard Jouany). En conséquence, le vent ne pouvait donc pas être en cause. D'après lui, il restait des particules de sable en suspension qui pouvaient gêner la visibilité. Concernant la dispersion des éléments de l'hélicoptère, il est écrit en page 9 du rapport :

"L'aéronef semble être arrivé entier au sol car tous les débris longent la trajectoire du crash du premier point d'impact à l'arrêt complet de l'épave".

- Page 17, des détails nous sont donnés : *"DISPERSION DES ELEMENTS SUR LE SITE DU CRASH : 10 m habillage et portes. 20 m plancher cabinet + planche de bord. 100 m pale jaune + adaptateur de Fq + antivibreux".* Commentaire : Précisions apportées au commentaire de la page 10. À 10 mètres, soit tout près du premier point d'impact, l'appareil ne comporte plus ni habillage, ni portes. Ce qui veut dire que l'éjection des corps (si corps il y avait) a pu se produire très tôt, et non en bout de course.

Par contre, si ces corps sont restés prisonniers de l'habitacle (ce qui est peu probable), il est impossible qu'ils soient demeurés intacts. Tout pompier ou sauveteur digne de ce nom n'a jamais retrouvé de corps intacts dans un accident de ce type.

Quant à la planche de bord qui comporte l'instrumentation, a-t-elle été pillée, démontée du bloc final, ou simplement récupérée à 20 mètres du point d'impact ?

Pourquoi aurait-elle été démontée/pillée ? C'est une question qui mériterait toute notre attention. Constat final et déduction logique : L'appareil qui s'est crashé le 14 en soirée ne transportait vraisemblablement personne. Les victimes de la veille ont été amenées sur place et arrangées dans la hâte ou la précipitation. De toute évidence, le metteur en scène a manqué de temps ou d'imagination.

D'après les témoignages dont nous disposons et les éléments les plus probants du rapport d'accident, nous sommes face à une orchestration qui a joué jusqu'à présent une partition sans fausse note.

Toutefois, force est de constater que les fausses notes deviennent désormais audibles, et qu'elles donneront lieu sans tarder à une véritable cacophonie. Lorsqu'un musicien déraile et s'éloigne de sa partition, l'orchestre s'emballe !

L'empennage livre un autre secret : le numéro de série

Sur chaque appareil figure un numéro de série que l'on retrouve sur le haut de l'empennage, juste au-dessus de l'inscription "Écureuil". Ce numéro est également gravé sur une plaque signalétique fixée sur l'appareil. Malheureusement, compte tenu de l'état de l'épave, cette plaque ne nous est pas accessible. Comme nous l'avons lu plus haut, le F-GEAM porte le numéro de série : 1689. Il est d'ailleurs parfaitement lisible sur les photos de l'épave. Jusque-là, tout est cohérent et dans l'ordre des choses. Cependant, les choses se corsent grâce à un second cliché du crash (page 11 du supplément de VSD 438), très certainement la 1^{re} prise de vue, compte tenu de l'absence d'activité autour de l'épave :

Quel jour et à quelle heure la seconde photo a-t-elle été prise ? Nous l'ignorons. Questionné, le photographe reste silencieux. Nous l'avons bien sûr sollicité afin de disposer du cliché original.



Comparatif des deux clichés. En plus du doute sur les numéros de série on voit que la distance entre le dernier chiffre et la tôle déchirée est différente.

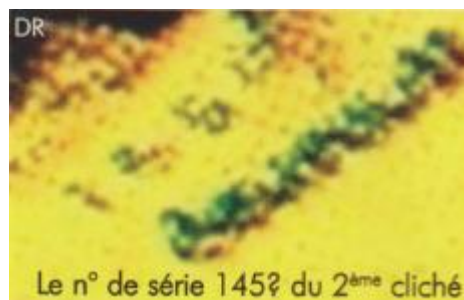


Comme par hasard, l'original n'est plus en sa possession. Idem pour VSD qui ne l'a plus dans ses archives. Curieusement, les pièces à conviction disparaissent ou se volatilisent. De fait, nous pouvons bien le dire à présent : nous sommes devant ce qui pourrait bien être une affaire d'État. Et la preuve est devant nous...



La déchirure et les numéros de série en gros plan comparés

Sur l'image ci-dessous, prise semble-t-il à l'aube par un photographe averti, le numéro de série n'est plus le même.



Comme ce cliché a été pris sous un angle très légèrement différent, nous ne pouvons lire que les trois premiers chiffres : 145?. Quoi qu'il en soit, même si le dernier chiffre n'est pas lisible et le second (4) incomplet, nous sommes loin de 1689. En conséquence, la déduction est simple, le numéro de série s'est transformé entre les deux prises de vue, et certainement pas par l'action du Saint Esprit. À cet instant du figinage de la basse besogne, ce n'est pas lui qui sévissait en ce lieu ! Cette photo étant logiquement la première, il est fort possible que les protagonistes du second crash se soient aperçus (certes un peu tardivement) de leur oubli. Il fallait donc vite réparer cette grossière erreur avant que les enquêteurs fassent leur travail. Du moins, nous pouvons le supposer. Une simple manipulation sur Photoshop a permis au conspirateur de transformer en quelques secondes un numéro de série non conforme en 1689, et faire coller les faits à la réalité.

Autre observation : La position du dernier chiffre par rapport à la déchirure. Si le numéro 1689 a été recopié, il devait être totalement lisible.

Identification des appareils

Après quelques recherches, nous trouvons deux appareils dont le numéro de série commence par 145.

1) L'Écureuil AS 350 B immatriculé F-GCTM, N° de série 1453. Il était présent sur le Dakar en cette année 1986. Cet hélicoptère a aussi été utilisé trois fois en 1981 pour l'émission : *La Chasse au Trésor*, de Philippe de Dieuleveult : autre aventurier disparu de façon mystérieuse !



2) L'Écureuil AS 350 B immatriculé F-GICG (photo ci-dessus), N° de série : 1451. S'agissant de ce second appareil, la fiche signalétique nous apprend qu'aucun propriétaire n'est identifié avant le 8 juin 1988, date du premier enregistrement en France. Or, cet hélicoptère a été construit en 1981, il a donc eu logiquement d'autres propriétaires avant. Pourquoi n'en avons-nous pas de trace ? D'après la DGAC, l'appareil était certainement immatriculé dans un pays étranger. Ceci expliquant cela.

Cet aéronef a été radié le 22 janvier 1997 pour le motif : détruit. Cependant, le premier propriétaire français (juin 1988), contacté par téléphone, nous apprend que son acquisition (F-GICG) était un hélicoptère reconstruit par l'Aérospatiale à partir de la plaque d'identité d'un appareil détruit. Une hypothèse s'impose: l'appareil crashé le 14 janvier 1986 aurait-il cédé sa plaque d'identité au F-GICG ? En effet, compte tenu des formalités administratives et techniques, un temps relativement court (14 janvier 1986 - 8 juin 1988) séparerait la "mort" de l'un et la "renaissance" de l'autre.

Dès lors que la plaque (numéro de série...) peut être réutilisée pour une reconstruction après une destruction, tout devient possible !

En conséquence, l'information est importante. L'Aérospatiale avait deux réseaux : le neuf et l'occasion. Il y avait des cellules neuves et du matériel de récupération qui était recyclé. L'entreprise reconstruisait donc des hélicoptères avec ces éléments, en partant d'une plaque d'identité existante d'appareils détruits. La seule traçabilité étant le numéro de série.

Fiche avion	
Immatriculation: F-GCTM	
Description	Données juridiques
Constructeur	AEROSPATIALE STE NATIONALE
Modèle d'aéronef	AS 350 B
N° série	1453
Description	HELICOPTERE
Masse Max	1950
Puissance	
Construit en	1981

Fiche avion	
Immatriculation: F-GICG	
Description	Données juridiques
Constructeur	EUROCOPTER FRANCE
Modèle d'aéronef	AS 350 B
N° série	1451
Description	HELICOPTERE
Masse Max	
Puissance	
Construit en	1981

Les deux fiches de la DGAC
sur les hélicoptères

Le cercueil est vide ?

Cette information publiée dans le premier article de TOP SECRET n°24 est particulièrement troublante. Tout d'abord, Daniel la communique à notre amie Christine par écriture automatique, au début de chacun des messages qu'elle reçoit dès fin 2004 : *"Le cercueil est vide, mon corps est ailleurs..."*

J'en ai ensuite confirmation dans un message de décembre 2005, lui aussi publié dans le même article. Olivier : *"Le corps de Daniel est enterré au Mali. L'Afrique a été son berceau, il est naturel qu'elle soit devenue la terre d'accueil de sa dernière demeure en ce bas monde."*

Comme nos messagers font toujours (en principe) bien les choses, c'est comme par hasard un porteur du cercueil de Daniel qui valide sans le savoir les messages de l'Au-delà. En effet, il nous confirme que le cercueil était très léger et contenait du sable. Il a très clairement entendu ce sable couler lorsque le cercueil a été incliné lors de sa descente dans le caveau.

Rappelons-nous que Gérard Jouany a retrouvé des corps intacts. Comme ce porteur est également graveur sur marbre et très souvent au cimetière, il nous apprend aussi que la tombe est entretenue principalement par des fans.

Conclusion : Où est donc passé le corps de Daniel Balavoine ? Il faudra bien un jour résoudre cette énigme !

Le mobile ?

Hormis les superbes textes qu'il écrivait et mettait en musique, Daniel Balavoine s'était fait remarquer au moins à deux reprises sur le plan politique. Sa première intervention marquante, gravée dans la mémoire de tous, s'est produite lors du journal télévisé *d'Antenne 2* midi, le 19 mars 1980 (Invités : François Mitterrand, Daniel Balavoine, le juge rouge Jacques Bidalou) :

"Daniel Balavoine prend la parole :



"(...) Ça c'est ça que je voudrais qu'on m'explique parce que moi je ne le sais pas. Ce n'est pas l'information qui me le dit. Je voudrais savoir pourquoi M.Boulin a été suicidé ou s'est suicidé ? On ne le saura jamais. Pourquoi M. Fontanay a été assassiné ? Pourquoi l'affaire De Broglie n'a jamais été éclairée ? Pourquoi le juge Renault, on ne sait ni pourquoi ni comment, il a été assassiné ? (...)"

Seconde intervention dans l'émission 7/7 du 31 octobre 1983. Le frère de Daniel est militaire au Liban lorsque l'attentat du Drakkar cause la mort de 73 soldats français.

Extraits hauts en couleur :

"Je voudrais dire devant tout le monde que j'emmerde les anciens combattants, que je n'en ai rien à foutre de tout ça... Si mon frère pouvait m'entendre, je lui dirais de revenir parce qu'on lui dit qu'il va là-bas pour la paix, et ça, ce sont des mensonges.

Il va là-bas pour les enfoirés des pouvoirs qui ont créé des guerres où qu'elles soient pour des idéologies et des religions et que tout ça, c'est de la saloperie... Il est là-bas pour utiliser des armes, pour faire le commerce et l'industrie des armes...

Tout ça, c'est de la merde et on n'en veut plus, et j'emmerde tous les pouvoirs d'où qu'ils soient, quelles que soient leurs idéologies, et j'emmerde en même temps ceux qui croient que c'est facile de le faire, parce qu'ils n'ont qu'à venir le faire à ma place". "J'emmerde tous les pouvoirs" ... Comment Daniel Balavoine pouvait-il croire que de tels propos resteraient impunis ? comment pouvait-il croire que les autorités allaient laisser vivre plus longtemps un tel électron libre refusant de se soumettre à quelque pouvoir que ce soit et refusant même la protection de contre-pouvoir ?...

Car c'est ce à quoi nous assistons aujourd'hui avec certains dissidents actuels qui sont malheureusement inféodés à d'autres mafias pour survivre. Car pour pouvoir taper fort contre une mafia dominante, il faut obligatoirement demander la protection d'une autre mafia opposée.

Il faut obligatoirement se compromettre et se fourvoyer dans l'erreur et le mensonge, sachant que toutes ces mafias sont de toute façon manipulées par les mêmes êtres au-dessus qui tirent les ficelles. Danièle Balavoine lui, était une lumière dans l'obscurité, un insoumis, inféodé à aucun contre-pouvoir, aucune mafia, totalement libre et indépendant, guidé par la seule énergie d'amour et de vérité. C'est pourquoi il était si vulnérable.



Il n'est pas nécessaire d'épiloguer longuement sur les faits et gestes de la France en Afrique durant ces années peu glorieuses. Les personnages présentés sur la couverture du livre en étaient de grands et "merveilleux" acteurs.

Daniel Balavoine avait sérieusement chauffé les oreilles de l'un d'eux avec ses interventions publiques fracassantes, lequel avait vainement tenté de le mettre dans sa poche après son célèbre coup de gueule de mars 1980. Il serait bon d'entendre à ce propos notre ami Jacques Bidalou, le fameux premier "Juge rouge" de France qui était présent lors de la rencontre Mitterrand Balavoine à la télévision puis au dîner qui s'ensuivit.

Daniel désirait avant tout garder sa liberté, il était un électron libre. Il avait compris que tous ces systèmes étaient véreux et pourris jusqu'à la moelle. Il avait tout compris de ce spectacle désolant. Investi d'une mission, il savait qu'il devait aller plus loin pour démasquer et déstabiliser cette mafia politicienne qui a toujours pignon sur rue aujourd'hui.

Message du 6 mai 2011

"Il ne faut pas chercher midi à quatorze heures. Le pouvoir a éliminé un gêneur dont il percevait la puissance grandissante. Il a bien sûr pensé qu'avec son flair et sa curiosité, Balavoine pourrait découvrir le pot aux roses du trafic d'armes africain, dans lequel ce pouvoir était mêlé. Le pouvoir de l'époque organisait le trafic d'armes avec l'Afrique.

Les fils des commanditaires qui œuvraient dans la cellule du même nom, ont été repérés par les protagonistes du rallye. Ils se sont rendu compte de ce qui se passait, mais n'en ont pas parlé de peur que le rallye s'arrête. Par contre, notre ami Daniel qui lui n'avait pas la langue dans sa poche, se préparait à le révéler. Voilà le mobile de son assassinat."

Dans sa chanson *Vendeurs de larmes*, Daniel Balavoine n'a-t-il pas fustigé les trafiquants d'armes ? Par ailleurs, nous apprenons dans le livre de François-Xavier Verschave, que la première cohabitation (1986-1988) restera dans les mémoires comme la belle époque de la Françafrique. Durant cette période, le réseau brasse à plein régime, animé en particulier par : "*Monsieur Afrique*" forcément surnommé : "*Papamadit*".

Paroles de la chanson *Vendeurs de larmes* : "Trafiquants d'armes, Tous trafiquants d'armes, Chanteurs de charme, Vendeurs de larmes..."



Conférence de Mâcon, samedi 1^{er} décembre 2012

Ce fut notre première conférence spécifique sur ce thème : l'Affaire Daniel Balavoine dévoilée par l'Au-delà. Il s'agissait d'un autre pèlerinage, à une petite distance de La Roche de Solutré !

Invités par l'association : *Soleil Levant*, devant un public nombreux et manifestement séduit par le sujet, nous avons développé la thèse de l'Au-delà grâce aux messages reçus, aux témoignages qui les confirment et à l'étrangeté des situations et autres constats dont vous avez pris connaissance.

Deux excellents médiums étaient présents dans la salle dans l'attente de leur intervention publique en seconde partie. Nous avons attiré leur attention sur toute manifestation du monde divin, susceptible de se produire durant notre prestation. Le cas échéant, elles pouvaient également apporter un complément qui pouvait leur être communiqué par Daniel Balavoine ou d'autres décédés. Ce qui fut le cas.

Après la séance, elles nous rapportèrent l'une et l'autre ce qui suit :

"Daniel confirme la date du 13 janvier, ainsi que tous les éléments de votre enquête". Il dit également : *"Nous ne sommes pas morts dans l'appareil qui a été montré aux journalistes."*

Il a rigolé lors d'une intervention lui rappelant le souvenir de l'émission 7/7 :

"J'ai toujours mon humour. Merci."

Vision d'un médium : rire, plaisanterie et bonne ambiance à bord de l'hélicoptère avant "l'accident". Les pales arrière (hélice de queue) sont bloquées et défailtantes.

L'hélico pique du nez (elle le dessine) et du coup s'écrase sur plusieurs mètres. Longueur, désintégration. Les pales ont été bloquées ou touchées par quelque chose. Enfin, l'ancien président est apparu furtivement, la mine triste...

Le grand black-out

"Un black-out radio a-t-il retardé la diffusion de la nouvelle puisque c'est douze heures plus tard que l'accident a été connu du monde entier ? Ma réponse est non."

C'est encore Gérard Jouany (témoin de la première heure) qui pose cette question et donne en même temps la réponse. Certes, le black-out radio a bien existé. Par qui ? Pour qui ? Pourquoi ? Nous ne le savons pas ! Cependant, il en est un autre beaucoup plus important dont personne n'a jamais parlé. Et pour cause !

En prenant connaissance de cet article, il est naturel que le lecteur s'interroge sur les moyens matériels et humains mis en oeuvre dans une telle mise en scène.

En effet, comment est-il possible d'obtenir le silence, voire la complicité de si nombreux témoins ? C'est une question légitime que personne ne peut ni ne doit occulter, ou balayer d'un revers de main. Aussi, toujours soucieux de comprendre les tenants et aboutissants de cette opération criminelle qui dépasse l'entendement, nous avons de nouveau questionné nos interlocuteurs invisibles.

Message du 11 décembre 2012, jour de la St Daniel

"Comme vous l'avez certainement tous compris, la soirée du 13 janvier à l'hôtel Gaweye fut copieusement arrosée. Il y avait (comme le dit le principal témoin) une bonne et même joyeuse ambiance. La fête s'est terminée assez tard et ensuite, ce fut le retour au bivouac pour le départ de la course le lendemain à 4 heures. Donc, il ne fallait pas traîner et rentrer très vite pour être en pleine forme. Certains ont bien sûr repris leur véhicule, et d'autres sont montés avec Thierry Sabine dans cet hélicoptère maudit qui n'était plus le même."

En effet, il avait reçu au cours de la soirée le poison qui allait provoquer le désastre. Le saboteur présent à cette réception profita d'une sortie momentanée de l'hôtel pour poser l'objet dont nous avons déjà parlé. Vers 22 heures, cette joyeuse équipe s'est dispersée pour rejoindre le campement. Mais, dans ce cortège un peu hétéroclite, il n'y avait pas que les participants à la fête. Il y avait également les hommes de l'ombre qui suivaient attentivement le déroulement des opérations."

Lorsque l'hélicoptère se posa, les voitures arrivèrent immédiatement sur les lieux pour parfaire la besogne. Mais les concurrents du rallye et autres journalistes présents à la fête sont arrivés aussi. S'ensuivit une grande confusion entre ceux qui savaient tout de l'opération en cours, et les autres qui l'ignoraient."

Annoncer l'accident le soir même après une soirée bien arrosée, aurait eu un effet désastreux sur l'image du rallye."

De plus, un problème financier se posait à cause de la couverture des accidents de course par les assureurs. Comment, en effet, imaginer une seule seconde qu'un assureur aurait couvert le crash après avoir relevé sur la carlingue de l'hélicoptère, de nombreux impacts de balles ?

Personne ne pouvait le concevoir. Pour le commanditaire, le maquillage de l'attentat en accident était un impératif. Il ne pouvait être question de le présenter en l'état. C'est alors que les intérêts inconciliables des uns et des autres trouvèrent par la force des choses (et surtout la raison) un compromis des plus diaboliques. En cette nuit d'horreur; le Diable épousa la Vertu !

Certes, ce ne fut pas un mariage d'amour; mais un mariage de raison et surtout d'intérêts financiers aussi éloignés l'un de l'autre que la Terre et le Ciel. Le consensus assorti de menace, d'intimidation ou

d'acceptation par la force de nouvelles règles du jeu, fut obtenu sans grande difficulté. Certains acteurs du rallye n'ayant pas de problème particulier avec leur conscience réussirent facilement à convaincre les plus réticents en leur faisant très rapidement comprendre que leur intérêt se trouvait dans cet arrangement, et non ailleurs. C'est ainsi qu'un second accident fut rapidement organisé pour le lendemain soir avec toute la mise en scène que, désormais, vous connaissez.

Les participants au rallye Paris/Dakar auraient fait n'importe quoi pour qu'il ne disparaisse pas subitement. C'est la raison pour laquelle ils ont consenti d'énormes sacrifices moraux pour les uns, et accepté pour les autres de substantiels revenus en contrepartie du rachat de leur silence. Pourtant, comme vous le constatez aujourd'hui, mais davantage demain, le gigantesque édifice du mensonge commence à se fissurer, et s'écroulera comme ce château de sable construit dans le désert, un certain 13 janvier 1986."

Ce nouveau message, digne d'un scénario Hitchcockien, en ébranlera plus d'un. Il ravira bien sûr les adeptes de la théorie du complot, mais irritera fortement tous ceux qui s'y opposent avec beaucoup de virulence. Au cours de mes échanges avec quelques acteurs du rallye, j'ai tout entendu. Certains étant particulièrement prolixes et non avares de détails (invérifiables et confortant toujours la version officielle) alors que d'autres, peu nombreux, mais dérangés par ma démarche, m'ont renvoyé sans ménagement à cette fameuse théorie du complot. Dans ce cas, l'échange fut toujours bref, je n'ai jamais insisté. Un journaliste très connu, présent sur le rallye, m'a récemment répondu : *"Les éléments dont vous faites état manquent de sérieux. Ce ne sont d'ailleurs pas des éléments et ils ne valent pas qu'on s'y attarde, à moins d'être un maniaque des théories du complot."*

Alors qu'il ignorait le but de mon appel, un manager de Daniel Balavoine m'a immédiatement tenu les mêmes propos au téléphone. Décidément, c'est une obsession. Complot ou non, il est néanmoins surprenant de lire dans *Paris-Match* du 31 janvier 1986, ce qu'écrit le journaliste Jacques-Marie Bourget : *"Chez les concurrents, le plus ouvertement inconsolable est Cyril Neveu, leader du classement moto. Ce motard sans colère, mais avec un insurmontable désespoir; porte le deuil de son rallye perdu. De son pote assassiné. "Pourquoi utilise-t-il le terme assassiné en évoquant Thierry Sabine ?*

Quoi qu'il en soit, par-delà ces péripéties, il est certain qu'au moins un membre de cette équipée sauvage s'est précipité en ville pour appeler les secours (réveil du diplomate). Comme les passagers n'étaient pas tous morts sur le coup lors de la chute de l'appareil précipitée par le mitraillage, il a certainement agi en son âme et conscience. Malheureusement, aucun survivant n'était toléré.

La suite est donc facile à deviner. Toutefois, une remarque s'impose pourquoi a-t-il eu un contact aussi lointain (Dakar et Nouakchott) pour chercher des secours, alors qu'il existe un hôpital à Niamey ? S'agit-il d'une question de moyens médicaux, compte tenu de la gravité des blessures ? C'est probable ! Cependant, un message de septembre 2008 apporte un début de réponse : *"Toutes les communications étaient bloquées, notamment pour avertir l'hôpital de Niamey."*

L'argumentaire opposé.

Comme vous l'avez constaté à la lecture de cet article, les documents, témoignages et autres messages présentés plaident fortement en faveur d'un "accident" qui se serait produit dans la nuit du 13 au 14 janvier.

Le crash du 14 ne serait qu'une incroyable mise en scène ayant pour but de créer une diversion, avec la complicité d'un certain nombre de personnes. Cependant, les contradicteurs soutiennent et soutiendront mordicus qu'ils ont vu Thierry Sabine, Daniel Balavoine et les autres victimes, le mardi 14 janvier. Ils leur ont parlé, leur ont serré la main... Bref, ils étaient bien vivants en chair et en os jusqu'au mardi soir (note : voir à ce sujet le témoignage de Bernard sur Dakardantan.com et se souvenir de ce que nous avons dit sur les pouvoirs de l'hypnose).

Ainsi, nous voilà face à deux versions qui s'opposent et se contrarient fortement. Il est vrai que les arguments des seconds qui s'appuient a priori sur du concret auraient de quoi décourager notre démarche.

En effet, pourquoi ces gens mentiraient-ils puisqu'ils auraient été les témoins directs de ces rencontres du 14 janvier ? Leur sincérité doit-elle être remise en cause ? Certains semblent pourtant confondre la journée de repos du 13 avec la journée de course du 14. Ils ne savent plus très bien. Un photographe m'a dit par exemple qu'il avait pris des photos du match de foot entre équipes africaines, dont Thierry Sabine a donné le coup d'envoi.

Lorsque je lui ai demandé si Thierry Sabine n'avait pas autre chose à faire un jour de course, il m'a répondu que le rallye était coincé entre les montagnes, et ne risquait rien ce jour-là. Étrange réponse. Il a également dit que les journalistes se livraient au farniente. Les journalistes étaient-ils au repos un jour de course ?

Conclusion

Compte tenu du message précédent évoquant la menace, l'intimidation, le sacrifice moral, l'achat du silence..., quelle crédibilité faut-il accorder à tous ces témoignages ?

L'organisation du crime qui est à l'œuvre dans cette affaire a coulé habilement la chape de plomb du silence, à l'instar des affaires précédentes que Daniel Balavoine avait par ailleurs dénoncées.

Le message ci-dessous, reçu le 6 mars 2008, donne le sens de la démarche spirituelle de nos parents, guides et amis du monde invisible. Il s'agit d'un acte d'amour qui ne juge pas, mais qui est préventif.

Les êtres de Lumière nous aiment plus que nous ne pouvons l'imaginer. Ils désirent nous préparer à cette vie future, nous faire prendre conscience de ce qui nous attend. Par-delà cette affaire prétexte, nous sommes tous concernés par les fautes, les erreurs, les manquements à la vie auxquels nous sommes confrontés. En conséquence, il nous est fortement conseillé d'assainir le passif et d'alléger autant que faire se peut le fardeau de notre âme... avant de repartir !

Notre Vérité, notre Attente, notre Pardon

"Paris-Dakar ... Pari du cœur. Cette formule trouve aujourd'hui tout son sens. En sortant le mystère de l'ombre surgira la Lumière. La rose qui pique a perdu ses épines au profit de la douceur de ses pétales.

Hors du temps de la haine, hors du temps de la division, tous les paris deviennent possibles. Mais ils ne sont pas tous gagnés.

Celui que nous vous proposons est un pari assuré du succès. C'est grâce à cette affaire aujourd'hui révélée que les cœurs des uns et des autres (coupables ou victimes) vont se réconcilier.

Notre démarche est un acte d'amour et non de dénonciation facile et inutile. Nous sommes venus rétablir

une vérité trop longtemps dissimulée. Oui, il est vrai que cette vérité en débusquera d'autres. C'est la loi de justice qui s'impose désormais justice de l'amour, justice du cœur, justice de la raison. Tout être ici-bas, toute personne vivant en ce bas monde doit comprendre qu'un jour, une nouvelle justice habitera sa vie. Fini le compromis. Fini le calcul. Finie la tromperie. Sans justice, il n'est point de salut pour l'avenir de l'homme. Les masques vont tomber Il n'est plus possible ni raisonnable de les conserver.

Par les messages que nous communiquons, nous souhaitons du plus profond de notre âme faire comprendre aux humains que la vie se poursuit. Aujourd'hui, il s'agit pour nous de provoquer en votre esprit, en votre âme et en votre conscience, l'électrochoc salutaire, le réflexe futur, l'attitude nouvelle qui devra s'imposer.

Sous peu, la vérité absolue vous sera dévoilée. Personne ne peut résister à la volonté divine. Même l'orgueilleux, le matérialiste inflexible ou le non-croyant seront dans l'obligation de s'incliner.

Parce que nous avons reçu pour mission d'aller au terme de cette révélation, nous seuls en portons l'entière responsabilité. Sachez que les coupables et leurs innocentes victimes en sont les initiateurs. Les personnes dévouées qui ont choisi de relayer cette information, ne sont que des instruments gardant leur totale liberté. La vaillance et le courage ne les ont pas abandonnés. La menace et la crainte ne les ont jamais accaparés.

Loin de nous l'idée de pointer le doigt accusateur. L'erreur est humaine, elle appartient à tous. L'erreur doit cependant être corrigée avant le grand retour. C'est tout le sens de notre mission qui trouvera au travers de ce document, l'expression attendue par la majorité des humains : le cri de la Vérité ! La parole des sages et des repentis."

Nous espérons que ce dossier rendu public via le magazine TOP SECRET permettra de relancer l'affaire du point de vue de la justice.

Nous avons en effet présenté suffisamment d'éléments nouveaux particulièrement troublants pour justifier que s'ouvre une nouvelle instruction consacrée à ce dossier. Le contraire serait incompréhensible. Y aura-t-il un gendarme parmi les lecteurs qui osera soumettre à un procureur ce dossier en mettant en avant les éléments étranges que nous avons soulevés ici : la comparaison de l'empennage de l'appareil ainsi que le problème de différence des numéros de série. Ces deux éléments imposent que soit ouverte une instruction. Les témoins de cette affaire seront-ils enfin entendus par un représentant de la loi dans le cadre d'une procédure, en lieu et place des habituels plateaux télé ? *"// est vrai que cette vérité en débusquera d'autres"* nous dit l'au-delà.

En effet, derrière l'affaire Daniel Balavoine, nous sentons poindre déjà le mystère de la mort de Coluche, lui aussi ô combien dérangeant, et l'énigme de la disparition de notre regretté ami Jean-Edern Hallier.

Une équipe de tueurs sévissait-elle à l'époque dans les coulisses au plus haut niveau de l'état ?...

Ecrit par Jean Pernin pour Top Secret magazine.
Diffusé pour La Vérité !