

n° 1156

Hebdomadaire - 18 décembre 1986 - 4,5 F

D 1156 NICARAGUA: L'AFFAIRE HASENFUS

L'opinion internationale s'intéresse de très près à l'affaire des ventes clandestines d'armes nord-américaines à l'Iran, sous la responsabilité de membres influents du Conseil de sécurité nationale des Etats-Unis, ainsi qu'au produit de cette vente reversé de façon occulte à l'opposition nicaraguayenne armée. C'est ce qu'on a appris le 25 novembre 1986.

Le 5 octobre précédent, l'armée sandiniste abattait un avion qui avait violé l'espace aérien. Trois des membres de l'équipage étaient tués sur le coup: deux nord-Américains, un Nicaraguayen de la Force démocratique nicaraguayenne (FDN), organisation militaire de l'opposition armée. Un troisième nord-américain, Eugène Hasenfus, avait réussi à sauter en parachute et à avoir la vie sauve. Il devait être localisé et arrêté le lendemain. L'avion transportait quelque sept tonnes d'armes diverses et d'équipements militaires. L'interrogatoire d'Hasenfus et son procès ont permis de révéler tous les fils du "réseau privé" d'aide aux opposants nicaraguayens armés. Traduit devant la juridiction des tribunaux populaires antisomozistes, le Nord-Américain Hasenfus était condamné à trente ans de prison le 15 novembre 1986.

Dix jours plus tard éclatait l'affaire des ventes secrètes d'armes nord-américaines à l'Iran. On lira avec un intérêt particulier le document ci-dessous qui reconstitue le réseau logistique de l'aide militaire nord-américaine à la FDN. Texte tiré de la revue nicaraguayenne "Envío" de novembre 1986.

Note DIAL

HASENFUS: LA PREUVE

(Extraits)

(...)

Hasenfus pouvait dire qu'il était aux autorités nicaraguayennes. Il avait sur lui diverses pièces d'identité, dont une carte portant le n° 4422 qui l'accréditait comme "conseiller" du "Groupe USA" et qui était valable du 28 juin 1986 au 28 janvier 1987. Le plus surprenant de cette pièce était qu'elle avait été délivrée par la Force aérienne d'El Salvador, que grâce à elle Hasenfus avait accès aux locaux les plus réservés de la base militaire d'Ilopango, et qu'elle était signée ni plus ni moins par le général Juan Rafael Bustillo, commandant en chef de la Force aérienne d'El Salvador.

Hasenfus était monté dans l'avion abattu à la base militaire d'Ilopango, près de San Salvador, avait traversé le Pacifique, était entré par le nord du Costa Rica et s'était dirigé vers le sud du Nicaragua. Durant son vol l'avion avait trois contacts à réaliser, dont un au cours du survol du territoire costaricain. Le gouvernement du Costa Rica a déclaré ne rien savoir de ce vol ni d'aucun autre semblable.

De juillet à octobre, quand sa tâche s'est terminée par un saut en parachute précipité, Hasenfus avait déjà participé à dix vols de ravitaillement pour la contre-révolution. Pour six d'entre eux il avait suivi la même route que le 5 octobre.

Les quatre autres vols étaient partis du Honduras, de la base d'El Aguacate (1). A l'aéroport d'Ilopango, Hasenfus a eu personnellement connaissance de cinq avions destinés au ravitaillement des contre-révolutionnaires: deux C-123 K - dont celui abattu le 5 octobre 1986, un Cessna 180 et deux Caribou DHC4. Des fonctionnaires nord-américains ont déclaré à ce moment-là que c'était un total de dix-neuf avions qui étaient affectés au ravitaillement de la contre-révolution à partir du Honduras et d'El Salvador (2).

Il s'agit d'avions de grande capacité, difficiles à cacher. Par exemple le C-123 K mesure cent dix pieds d'envergure et peut transporter soixante personnes. D'après des données consignées dans les records de l'avion abattu, il avait transporté et parachuté 131.335 livres d'armes aux contre-révolutionnaires. Le 5 octobre c'était "Franklin", chef de la "force expéditionnaire Jorge Salazar" actuellement installée dans le sud-est du Nicaragua, qui attendait les balles et les fusils qui lui tomberaient du ciel (3).

(...)

Eugène Hasenfus avait dit à sa femme Sally que, si il lui arrivait quoi que ce soit, elle s'adresse immédiatement au plus haut niveau du gouvernement nord-américain. Ce qu'elle a fait. Elle a appelé le Département d'Etat après l'annonce de la destruction de l'avion, et elle a déclaré: "Mon mari travaille pour la CIA".

C'est cela aussi qu'a déclaré dès le début Eugène Hasenfus quand il a rapporté aux autorités nicaraguayennes les circonstances dans lesquelles il avait été amené à prendre la responsabilité du chargement de l'avion abattu. Pendant la guerre du Vietnam, Hasenfus - qui avait été *marine* jusqu'en 1965 - avait déjà travaillé au ravitaillement en armes par parachutage d'avion. Il avait acquis une telle expérience qu'il a été considéré comme un spécialiste en chargement aérien ainsi qu'en chute libre. Il volait alors avec la compagnie *Air America*, une ligne aérienne travaillant pour la CIA. Cela a duré jusqu'en 1973. Entre 1973 et 1986, Hasenfus a déclaré avoir travaillé dans la construction.

En juin 1986, William Cooper - le pilote tué de l'avion abattu - a contacté Hasenfus à Miami pour lui proposer du travail. Hasenfus avait des problèmes financiers. Le salaire mensuel qu'on lui offrait était de 3.000 dollars, avec loyer, nourriture et voiture gratis. A chaque survol du Nicaragua il recevrait une prime de 750 dollars. En juillet Hasenfus est arrivé en El Salvador pour commencer à travailler avec Cooper. Il s'est installé à l'hôtel Ramada Inn, de la capitale salvadorienne. A son arrivée, la compagnie aérienne qui l'engageait, la *Corporate Air Services*, disposait à l'aéroport d'Ilopango d'entrepôts où étaient stockées 89.000 livres d'armes.

La *Corporate Air Services* fonctionnait dans les mêmes bureaux que la *Southern Air Transport*, compagnie aérienne qui avait été de la propriété de la CIA entre 1960 et 1973, qui a ensuite continué à lui fournir des services et qui était propriétaire de l'avion abattu. La *Corporate* était en quelque sorte une société écran de la *Southern*. Hasenfus a affirmé avoir connu en El Salvador quelque vingt-six Nord-Américains qui travaillaient en El Salvador et qui avaient quelque chose à voir avec les vols de ravitaillement de la contre-révolution. Dix-huit de ces noms correspondaient à ceux d'employés de la *Southern*. Cooper et Sawyer y apparaissent comme ses employés.

[1] Cette base aérienne a été construite par 400 militaires nord-américains du génie à l'occasion des manœuvres "Ahuas Tara II" (juin 1983-mars 1984), les plus grandes manœuvres militaires faites par les Etats-Unis en Amérique latine.

[2] La veille de la descente en flammes de l'avion C-123 K au Nicaragua, soit le 4 octobre 1986, un avion du même type s'est écrasé sur la base militaire de Kelly, près de San Antonio du Texas. Il était également chargé d'équipements militaires pour la contre-révolution, conformément à la dénonciation du représentant démocrate Henry Gonzalez.

[3] Ce groupe est responsable, le 14 octobre, d'une embuscade à un autocar de transport collectif. Au fusil et à la mitraillette ils ont ouvert le feu à l'aveuglette, en tuant ainsi deux passagers, en blessant quinze et en enlevant deux autres. Cela s'est passé à La Gateada (Chontales).

Dans l'avion abattu par la "flèche" (4) sandiniste on a trouvé des renseignements sur les équipages, les charges, les horaires, les itinéraires, etc., de tous les vols de ravitaillement de la contre-révolution effectués à partir d'El Salvador entre avril et octobre 1985.

Les scandales provoqués par le minage des ports nicaraguayens en avril 1984 - activité à laquelle la CIA reconnaît avoir participé - (5) et par la publication, également sous la responsabilité de la CIA, d'un manuel de terrorisme pour les contre-révolutionnaires le mois suivant (6), ont fait qu'en août 1984 le Congrès nord-américain a approuvé une loi interdisant à la CIA de continuer à soutenir les contre-révolutionnaires, sauf en matière d'information et de renseignement. Ce qu'a révélé le cas Hasenfus, ce qu'il a prouvé clairement, c'est que depuis cette interdiction la CIA a ouvertement violé la loi avec la collaboration des militaires salvadoriens.

(...)

Hasenfus était en El Salvador; il exerçait sa responsabilité consistant à calculer les charges aériennes d'armement pour chaque avion et la précision des largages sur les objectifs prévus; mais il n'entretenait pas de relations approfondies avec les autres Nord-américains appliqués aux mêmes tâches. Il remplissait son rôle sous la direction immédiate de William Cooper, le pilote tué. C'est celui qu'il connaissait le mieux. William Cooper, affilié à la Grande loge maçonnique de Nevada, était davantage qu'un bon pilote de la *Southern*. C'était un fonctionnaire de confiance de la CIA. D'après des informations nord-américaines, Cooper avait fait des vols sur des bases hautement secrètes de l'armée des Etats-Unis. Il avait été pilote de la marine de guerre nord-américaine pendant la Seconde guerre mondiale, en volant précisément sur des avions C-123 dans la manipulation desquels il était devenu expert. Peu de temps avant sa mort, il avait été chargé d'acheter au prix de 250.000 dollars un autre avion C-123 K pour la *Southern*.

Hasenfus a également donné d'autres noms. Parmi eux, ceux de deux individus d'origine cubaine qui exerçaient des fonctions de direction vis-à-vis du personnel responsable des vols: Ramón Medina et Max Gómez.

Max Gómez est le nom de guerre de Félix Rodríguez, cubain naturalisé nord-américain, lié à la CIA et à la contre-révolution cubaine depuis les années 60. Il avait participé à l'invasion ratée de la Baie des cochons en 1961. En 1967 et 1968, à l'époque de la guérilla de Ché Guevara en Bolivie, il avait collaboré à la guerre contre-insurrectionnelle des Etats-Unis dans ce pays.

D'après le New York Times cet homme porte à son poignet la montre qui appartenait à Ché Guevara; il avait été l'un de ses questionneurs à Higuera avant que le révolutionnaire soit tué. Gómez a été l'un des premiers agents de la CIA en lien avec la contre-révolution nicaraguayenne quand, à l'occasion de la guerre des Malouines, les conseillers militaires argentins ont abandonné ce travail que le gouvernement nord-américain leur avait confié; la responsabilité est alors passée aux mains des militaires salvadoriens. Max Gómez était, avec le colonel Bustillo, le responsable de la coordination des vols de ravitaillement pour les contre-révolutionnaires. Le gouvernement nord-américain s'efforce aujourd'hui de le présenter comme un "héros", face au FMLN salvadorien, pour avoir été le concepteur de la "guerre d'hélicoptères" comme élément de la tactique contre-insurrectionnelle des Etats-Unis dans ce pays.

[4] Un missile terre-air portatif GM2 [NdT].

[5] Cf. DIAL D 981 et 1132 [NdT].

[6] Cf. DIAL D 1115 [NdT].

Ramón Medina est également un pseudonyme. Son identité réelle est Luis Posada Carriles, un dangereux terroriste, également cubain naturalisé nord-américain.

Le 6 octobre 1976 - le dixième anniversaire de ce crime a été précisément marqué par la destruction du C-123 K - un avion de Cubana de Aviación avait explosé en vol au décollage de La Barbade à destination de La Havane. La bombe avait provoqué la mort des soixante-treize occupants, équipage et passagers, dont une équipe de jeunes escrimeurs cubains de retour d'un match de championnat au Venezuela. A La Havane il y a un musée en souvenir des victimes de cet acte de terrorisme.

Les responsables directs du dépôt de la bombe dans l'avion cubain ont été deux Vénézuéliens: Freddy Lugo et Hernán Ricardo. Les instigateurs du crime ont été deux Cubains contre-révolutionnaires: Orlando Bosch et Luis Posada Carriles. Tous quatre ont été emprisonnés au Venezuela mais le jugement n'a jamais été mené à terme ni la sentence prononcée, sur pressions de la contre-révolution cubaine. Luis Posada Carriles avait fait huit ans de prison au pénitencier de San Juan de los Morros, au Venezuela, dans des conditions très commodes, quand il s'est mystérieusement évadé de prison et a quitté le Venezuela en 1985. On sait aujourd'hui qu'il l'a fait avec un faux passeport salvadorien.

Hasenfus a reconnu les photos de Posada Carriles: il est Ramón Medina, l'homme qui était chargé des papiers des Nord-Américains arrivant en El Salvador, celui qui faisait le lien entre l'ambassade et le groupe des "conseillers". Luis Posada Carriles a subi une opération de chirurgie plastique et a changé de nom. "Je peux vous garantir que Ramón Medina n'est autre que le terroriste Posada Carriles", a affirmé à plusieurs reprises le commandant Luis Carrión, vice-ministre de l'intérieur du Nicaragua et membre de la Direction nationale du FSLN, lors d'une conférence de presse à Managua le 15 octobre.

(...)

En suivant les pistes découvertes au Nicaragua et aux Etats-Unis, on a appris que le Cubain Max Gómez avait été recommandé à l'armée salvadorienne par rien moins que Donald Gregg, conseiller privé du vice-président des Etats-Unis, George Bush, qui le connaissait certainement et faisait valoir ses capacités à l'époque où Bush était directeur de la CIA (1976-1977). D'après les journaux nord-américains, Gómez informait quotidiennement Bush lui-même sur le ravitaillement des contre-révolutionnaires à partir du territoire salvadorien. Depuis l'arrivée de Gómez en El Salvador, au commencement de 1985, il y avait trois vols par semaine.

Avec toutes ces informations on a pu reconstituer la structure du fameux "réseau privé", bien peu "privé" quand on y trouve impliqués le vice-président des Etats-Unis et son conseiller privé; ainsi que Jeb Bush, son fils, et l'ancien lieutenant-colonel Oliver North, membre du Conseil de sécurité nationale des Etats-Unis. Le "réseau privé" a fini par être ce que, de fait, tous savaient ce qu'il était: un écran pour cacher l'implication officielle des Etats-Unis, des années durant, dans une guerre de plus en plus ouverte, bien que toujours "non déclarée".

Le "réseau privé", dont Hasenfus n'est qu'un maillon, a été l'invention de William Casey, directeur de la CIA, quand en 1984 on a mis des limites à l'action de la CIA au Nicaragua. C'est alors que sont apparus aux Etats-Unis une vingtaine de groupes "privés" qui ont établi des liens avec les gouvernements du Honduras, d'El Salvador, du Guatemala et du Costa Rica, ainsi qu'avec des groupes, idéologiquement proches par leur anticommunisme, de Colombie, du Venezuela, d'Equateur, du Brésil, de Corée du Sud, de Taiwan et d'Arabie saoudite. Des enquêtes menées aux Etats-Unis ont révélé par exemple que l'argent avec lequel avait été acheté l'avion abattu était de l'argent saoudien.

Ce réseau était tellement "privé" qu'on a découvert encore une complicité officielle pas moins significative: l'avion avec lequel les hommes du commandant Tomás Borge se seraient prétendument livré au trafic de cocaïne dans un aéroport nicaraguayen, selon les preuves photographiques présentées par le département d'Etat dans une des publications antisandinistes de 1984, était précisément l'avion qui gît aujourd'hui en morceaux dans les forêts du sud du Nicaragua...

A ce point des événements, quand la grille de mots croisés était pratiquement remplie, Mauricio Salvador Hernández, porte-parole militaire salvadorien, a déclaré au New York Times que "Bush a réellement quelque chose à voir avec les livraisons d'armes aux contre-révolutionnaires nicaraguayens, mais il a voulu s'en laver les mains et nous faire endosser le problème".

(...)

(Traduction DIAL - En cas de reproduction, nous vous serions obligés d'indiquer la source DIAL)