

## Bulletin du 9 juillet 2010

Les Verts iraniens et l'Occident : une liaison dangereuse

[http://www.planetenonviolence.org/Les-Verts-Iraniens-Et-L-Occident-Une-Liaison-Dangereuse\\_a2126.html](http://www.planetenonviolence.org/Les-Verts-Iraniens-Et-L-Occident-Une-Liaison-Dangereuse_a2126.html)

Un «Genevagate» menace Mme Bettencourt et les Woerth

<http://www.tdg.ch/actu/economie/genevagate-menace-bettencourt-woerth-2010-07-01>

Propagande de guerre USA – John Rendon Mr Propagande, manipulateur, faiseur de guerre de Bush et profiteur

[http://www.planetenonviolence.org/Propagande-de-guerre-USA-John-Rendon-Mr-Propagande-manipulateur-faiseur-de-guerre-de-Bush-et-profiteur\\_a327.html](http://www.planetenonviolence.org/Propagande-de-guerre-USA-John-Rendon-Mr-Propagande-manipulateur-faiseur-de-guerre-de-Bush-et-profiteur_a327.html)

Tuerie en Irak: un soldat américain inculpé après la divulgation d'une vidéo

<http://www.almanar.com.lb/NewsSite/NewsDetails.aspx?id=145299&language=fr>

## Santé & Environnement

BP Syndrome de toxicité de la côte du Golfe: "Tous pour Un, Un pour Tous"

[http://www.alterinfo.net/BP-Syndrome-de-toxicite-de-la-cote-du-Golfe-Tous-pour-Un-Un-pour-Tous\\_a47825.html?preaction=nl&id=12303473&idnl=71218&](http://www.alterinfo.net/BP-Syndrome-de-toxicite-de-la-cote-du-Golfe-Tous-pour-Un-Un-pour-Tous_a47825.html?preaction=nl&id=12303473&idnl=71218&)

Des mystérieuses déjections qui tombent du ciel landais

<http://www.ladepeche.fr/article/2010/07/01/866230-Des-mysterieuses-dejections-qui-tombent-du-ciel-landais.html>

L'explication est peut-être dans une enquête que vous avez reçue il y a quelque semaines :

Ce témoignage est peut-être une explication de qui tombe du ciel dans les Landes :

**Chemtrails : Témoignage d'un mécanicien d'avion**

***Toute la vérité est dite par un mécanicien de ligne aérienne, le 4 avril 2004***

« Pour des raisons que vous comprendrez en lisant, je ne puis divulguer mon identité. Je suis mécanicien d'aviation pour une importante compagnie aérienne.

Je travaille sur l'une de nos bases de maintenance située dans un grand aéroport. Je pense avoir découvert des informations que vous trouverez importantes.

D'abord je devrais vous parler au sujet de la « hiérarchie » chez les mécaniciens. C'est important pour mon histoire et pour la cause pour laquelle vous vous êtes consacré.

La mécanique exige de travailler sur trois choses : l'avionique, les moteurs, ou les commandes de vol.

Les mécaniciens qui travaillent sur ces systèmes sont considérés en haut de la « hiérarchie ». Viennent ensuite les mécaniciens travaillant sur l'hydraulique et les systèmes de climatisation. Puis viennent ceux travaillant sur le service et les autres systèmes non essentiels.

Mais en bas même de la liste viennent les mécaniciens des systèmes de traitement des

déchets. **Aucun mécanicien ne veut travailler sur les pompes, les réservoirs, et les canalisations servant à stocker les détritres des toilettes.** Mais dans chaque aéroport où j'ai travaillé il y avait toujours 2 ou 3 mécaniciens se proposant de travailler sur les systèmes des toilettes. Les autres mécaniciens les laissent faire de bon cœur. Pour cette raison vous n'avez que 2 ou 3 mécaniciens travaillant sur ces systèmes dans chaque aéroport.

Personne ne prête beaucoup d'attention à ces types et aucun mécanicien n'en fréquente un qui travaille seulement sur les systèmes des détritres. En fait, je n'avais jamais beaucoup pensé à cette situation jusqu'au mois dernier.

Comme la plupart des compagnies aériennes nous avons des accords réciproques avec les autres compagnies qui utilisent cet aéroport. Si elles ont un problème avec un avion, l'un de nos mécaniciens saura se débrouiller avec lui. De même si l'un de nos avions a un problème sur un aéroport où une autre compagnie aérienne a une base de maintenance, elle retapera notre avion. Un jour le mois dernier, j'ai été appelé de notre base pour travailler sur un avion pour une autre compagnie aérienne. Quand j'ai reçu l'appel l'agent technique d'exploitation ne savait pas quel était le problème.

Quand j'ai rejoint l'avion j'ai découvert que le problème était dans le système de traitement des détritres. Je n'avais rien d'autre à faire que ramper dedans et arranger le problème.

**Quand je suis entré dans le compartiment je me suis rendu compte que quelque chose ne collait pas. Il y avait là-dedans plus de réservoirs, de pompes, et de canalisations qu'il en fallait.**

J'ai d'abord supposé que le système avait été modifié. Il y avait 10 ans que j'avais travaillé sur l'un d'eux. Pendant que j'essayais de trouver le problème j'ai rapidement réalisé que la tuyauterie et les réservoirs supplémentaires n'étaient pas reliés au système de traitement des ordures.

Je venais juste de découvrir ça quand un autre mécanicien de ma compagnie est venu. C'était l'un des mécaniciens qui travaillaient d'habitude sur ces systèmes. J'ai été heureux de lui rendre son job.

Pendant que je parlais je l'ai interrogé sur l'équipement supplémentaire. Il m'a dit de « *me préoccuper de ma partie d'avion et de le laisser se décarcasser avec la sienne !* ».

Le jour suivant j'étais sur l'ordinateur de la compagnie pour rechercher un schéma de câblage. Pendant que j'y étais j'ai décidé de rechercher l'équipement supplémentaire que j'avais trouvé. À ma stupéfaction les manuels ne montraient aucun des équipements supplémentaires que j'avais vu de mes propres yeux le jour précédant. Je me suis même connecté aux dossiers du fabricant et n'ai toujours rien trouvé. À ce moment-là, j'étais vraiment déterminé à découvrir ce que faisait cet équipement. La semaine suivante nous avons eu trois de nos avions dans notre hangar principal pour l'inspection périodique.

Il y avait des mécaniciens rampant partout dans l'avion durant ces inspections. Ayant juste fini mon poste, j'ai décidé d'aller voir le système des détritres sur l'un de nos avions.

Avec tous les mécaniciens autour j'estimais que personne ne remarquerait quelqu'un de plus sur l'avion. L'avion que j'ai choisi avait bien l'équipement supplémentaire ! J'ai commencé à suivre le tracé du système de canalisations, des pompes, et des réservoirs.

J'ai trouvé ce qui semblait être l'unité de contrôle du système. C'était une boîte de commande d'avionique semblant standard sauf qu'elle n'avait aucune sorte d'inscription.

Je pouvais retrouver les fils de commande de la boîte vers les pompes et les valves mais il n'y avait pas de circuit de commande entrant dans l'unité. Les seuls fils entrant dans l'unité étaient l'alimentation raccordée au principal bus de distribution de courant de l'avion.

Le système avait un grand réservoir et deux plus petits. C'était difficile à dire dans le compartiment exigu, mais il semblait que le grand réservoir pouvait contenir 50 gallons (190 litres). Les réservoirs étaient reliés à un [dispositif de] remplissage et à une valve de purge qui traversait le fuselage juste derrière la valve de purge du système de détritres.

Quand j'ai eu l'occasion de rechercher ce raccordement sous l'avion je l'ai trouvé

ingénieusement caché derrière un panneau, sous le panneau servant à accéder à la vidange des déchets. J'ai commencé à suivre la tuyauterie des pompes. Ces tubes mènent à un réseau de petites tubulures qui se terminent sur les rebords arrière des ailes et des stabilisateurs horizontaux.

Si vous regardez de près les ailes d'un gros avion vous verrez un ensemble de fils, d'environ la grosseur de votre doigt, s'étendant du rebord arrière de la surface des ailes. Ce sont les mèches de décharge statique. Elles servent à dissiper [dans l'air] la charge d'électricité statique qui s'accumule sur l'avion en vol. J'ai découvert que les tubulures de ce mystérieux système mènent à une mèche de décharge statique sur trois. Ces mèches « *avaient été évidées* » afin de pouvoir être traversées par ce qui doit être déversé par les tubulures. C'était pendant que j'étais sur l'aile que l'un des cadres m'a repéré. Il m'a ordonné de sortir du hangar, me disant que mon poste était fini et que je n'avais été autorisé à aucune heure supplémentaire. Les deux jours suivants étaient très occupés et je n'avais pas le temps de continuer mes recherches. En fin d'après-midi, deux jours après ma découverte, j'ai été appelé pour remplacer une sonde de température de moteur sur un avion devant décoller dans deux heures. J'ai fini le travail et suis retourné à la paperasserie. Environ 30 minutes plus tard le haut-parleur m'a appelé pour que j'aille voir le directeur général.

Quand je suis entré dans son bureau j'ai constaté que notre représentant syndical et deux autres que je ne connaissais pas m'attendaient. Il m'a dit qu'un problème sérieux avait été découvert. Il a dit que j'avais fait l'objet d'un procès-verbal et que j'étais suspendu pour avoir fait de fausses écritures.

Il m'a remis un formulaire disciplinaire déclarant que j'avais fait de fausses écritures sur la sonde de température de moteur que j'avais installée quelques heures avant. J'étais sidéré et je commençais à protester. Je leur ai dit que c'était ridicule et que j'avais effectué ce travail.

Le syndicaliste a alors pris la parole, recommandant d'aller jeter un coup d'œil sur l'avion et voir si nous pouvions tout arranger. C'est à ce moment que j'ai demandé qui étaient les deux autres hommes.

Le directeur général m'a dit qu'ils étaient inspecteurs de la sécurité de la ligne aérienne sans me donner leur nom. Nous sommes allés à l'avion, qui au lieu d'être en l'air était garé sur notre rampe de maintenance. Nous avons ouvert le capot du moteur et le syndicaliste a retiré la sonde. Il a vérifié le numéro de série et dit à tout le monde que c'était l'ancien instrument. Ensuite, nous sommes allés à la baie des casiers où reviennent les pièces. Le syndicaliste a vérifié mon rapport et a tiré du casier une boîte scellée. Il a ouvert la boîte et a retiré la sonde de température de moteur avec le numéro de série de celle que j'avais installée. Il m'a été dit que j'étais suspendu pendant une semaine sans salaire et de partir immédiatement.

Le premier jour de ma suspension, j'étais assis chez moi me demandant que diable m'était-il arrivé. Ce soir-là j'ai reçu un coup de téléphone. La voix m'a dit :

**« *Maintenant vous savez ce qui arrive aux mécaniciens qui fourrent le nez là où ils ne le devraient pas. La prochaine fois que vous commencerez à travailler sur des systèmes qui ne vous concernent pas vous perdrez votre travail. Comme il se trouve que je me sens chevaleresque, je pense que vous pourrez retourner au travail bientôt* »** CLIC.

De nouveau je me suis relevé. J'ai déduit que ce qui était arrivé était directement lié à mon relevé de la mystérieuse tuyauterie. Le matin suivant le directeur général m'a appelé.

Il a dit qu'en raison de mon excellent dossier pour mon travail passé, la suspension avait été réduite à un jour et que je devais me présenter immédiatement au travail. La seule chose à laquelle je pouvais penser était **qu'est-ce qu'ils essayaient de cacher et qui sont-ils !** Ce jour de travail s'est passé comme si rien n'était arrivé.

Aucun autre mécanicien n'a mentionné la suspension et mon syndicaliste m'a dit de ne

pas en parler. Cette nuit-là je me suis connecté sur internet pour essayer de trouver quelques réponses. Je ne me rappelle pas maintenant comment j'y suis arrivé, mais j'ai trouvé votre site. C'est alors que tout est venu ensemble. Mais le matin suivant au travail j'ai trouvé une note à l'intérieur de mon casier verrouillé.

Elle disait, « ***La curiosité a tué le chat. Ne regardez pas les sites internet qui ne vous concernent pas.*** ».

**Eh bien c'est ça. ILS me surveillent. Eh bien vous savez déjà ce qu'ils font. Je ne sais pas ce qu'ils pulvérisent mais je peux vous dire qu'ils le font.**

**Je me dis qu'ils utilisent les « camions de douceurs ». Ce sont les camions qui vident les réservoirs de détritres des toilettes.**

**Les aéroports sous-treatent habituellement ce travail et personne ne s'approche de ces camions.**

**Qui voudrait se tenir à côté d'un camion plein de m---e. Pendant que ces types vident les réservoirs de détritres ils remplissent les réservoirs du système de pulvérisation.**

Ils connaissent le chemin de vol des avions, ainsi ils programment probablement l'unité de commande pour commencer à vaporiser au bout d'un certain temps après que l'avion ait atteint une certaine altitude. Les becs de pulvérisation dans les fausses mèches de décharges statiques sont si petits que personne dans l'avion ne verra le truc. Dieu nous vienne en aide. Un citoyen. ».

## **Les Amis de la Terre - CNIID - Agir pour l'Environnement**

Communiqué de presse

Point de vue des associations sur 18 ans de tri et de recyclage : Les points noirs du point vert

Paris, le 30 juin 2010 – A l'occasion de la présentation à la presse par Eco-Emballages du Plan national du tri et du recyclage ce jour, les associations de protection de l'environnement Cniid (Centre national d'information indépendante sur les déchets), Amis de la Terre et Agir pour l'environnement présentent une lecture critique du bilan du système de tri et de recyclage français. Elles rappellent à la même occasion les dysfonctionnements et les dérives trop souvent occultés du dispositif Eco-Emballages.

Depuis 1992, si le tri a sensiblement augmenté, de nombreux points noirs ont entaché le dispositif du point vert :

- les contributions des entreprises à l'éco-organisme n'ont pas permis une réduction significative du volume d'emballage
- les performances de recyclage présentées par Eco-emballages sont surestimées
- la prévention des déchets, priorité européenne et nationale, n'est toujours pas mise en œuvre efficacement bien qu'elle constitue une des missions de l'éco-organisme.

« La mission de prévention figure dans le cahier des charges d'Eco-Emballages seulement depuis 2004. Depuis l'éco-organisme a malheureusement développé une politique « restrictive » sur les messages délivrés par les collectivités en matière de prévention », remarque Clara Osadtchy d'Agir pour l'environnement.

Autre chantier, celui de l'élargissement des consignes de tri pour les emballages en plastiques prévu pour 2015. D'autres emballages que les bouteilles et flacons pourront par conséquent être triés.

« Les associations de protection de l'environnement se félicitent de cette initiative, à condition que cette mesure ne serve pas de prétexte au maintien sur le marché d'emballages qui pourraient être supprimés » explique Hélène Bourges du Cniid.

« Nos associations souhaitent vivement que les pouvoirs publics soient enfin dotés de moyens de contrôle suffisants pour faire respecter les obligations assignées à l'éco-organisme dans le cahier des charges », conclut Anne-Laure Wittmann des Amis de la Terre.

Les associations Cniid, les Amis de la Terre et Agir pour l'environnement se sont rendues sur le lieu de la conférence de presse d'Eco-Emballages pour dénoncer les limites et les dérives liées au fonctionnement actuel de l'éco-organisme.

### **Dossier Vaccins H1N1/grippe A : la plainte criminelle pour tentative d'empoisonnement à Évry avance.**

Demande de votre mobilisation pour financer la consignation et encourager les victimes des vaccins Grippe A à se joindre aux parties civiles. Appel à témoins.

5 juillet 2010

Il y a déjà quelques mois, nous annoncions le dépôt d'une plainte criminelle, avec CPC, pour tentative d'empoisonnement, et ce, auprès, notamment, du Tribunal d'Évry (en même temps que Nantes et Grenoble).

Voir : <http://www.politiquedevie.net/Medecines/VaccinsPoisonsResistanceCivile9521.htm>

Chaque dépôt de plainte a connu divers étapes de procédures, avec aléas et petits bonheurs. Grenoble et Nantes semblent avoir jeté l'éponge devant trop de résistances des institutions judiciaires.

**Par contre, nous considérons que le dossier a bien avancé sur Évry**, grâce, notamment, au travail des avocats et à l'intelligence des magistrats.

**Nous avons de très bonnes raisons de penser que le dossier va avancer de façon intéressante dans les mois et années qui viennent.** Et ce, d'autant que la conjoncture politique - projets de réforme des juges d'instruction, enquêtes parlementaires, plaintes en Belgique notamment - nous est particulièrement favorable. Il y a de plus en plus de femmes dans la magistrature et celles-ci comprennent souvent nettement plus vite que les autres...

Mais pour avancer nous devons aussi accepter de jouer le jeu d'une procédure très rigoureuse et donc, de payer les droits de "consignation", **qui seront remboursés à l'issue de la procédure**, dans cinq ou dix ans.

**Le montant de cette consignation, qui est à régler pour le 17 juillet au plus tard est de 6.400 €.**

Voir l'ordonnance de consignation :

<http://www.politiquedevie.net/pdf/vaccinsconsignationevry0710.pdf>

C'est beaucoup et peu à la fois au regard du dossier, qui est traité dès le départ comme une instruction criminelle. Compte tenu de toutes les données disponibles sur ce dossier, nous pourrons largement le nourrir et accompagner le travail de l'instruction.

**Et ce, d'autant plus si des victimes directes des effets secondaires du vaccins Grippe A H1N1 se constituent partie civile avec nous. Ou acceptent d'être entendues (ou lues) comme témoins.**

En effet, dès la consignation réglée, un juge d'instruction sera désigné et pourra recevoir de nouvelles parties civiles : **les associations mobilisées sur ce dossier pourront sans difficulté se joindre à notre collectif, ainsi que les particuliers, victimes directes ou non des vaccins** (tout citoyen français est dans le cadre de notre plainte victime de la

tentative d'empoisonnement visée). **De même, nous souhaitons recueillir des témoignages écrits ou oraux des victimes des vaccins H1N1. Merci donc si vous connaissez autour de vous des personnes dans ce cas de les encourager à nous contacter.**

**Merci donc à tous ceux qui comprennent qu'il est utile et juste de poursuivre le travail entamé sur la toile l'an dernier avec le dossier Vaccins Grippe A, en développant sur quelques années une action judiciaire qui permettra au moins la mise en scène publique d'un message simple adressé aux associations d'empoisonneurs fonctionnaires-élus-experts-directeurs de marketing des laboratoires : plus jamais cela.**

**Merci donc de bien vouloir nous aider financièrement, par quelques dons efficaces, pour nous permettre de financer la consignation de 6 400 € avant le 17 juillet (nous accepterons les dons postérieurs, en espérant pouvoir trouver la trésorerie nécessaire le 17 juillet, ce qui n'est pas certain pour le moment).** Merci tout particulièrement à tous les membres de notre réseau qui dispose d'un peu plus de moyens que les autres de faire un geste simple : expédier un chèque de soutien à **Politique de Vie, 6 rue du Clocher, 91190 Saint-Aubin.**

Ceux qui financent régulièrement nos activités fatiguent ces temps-ci et apprécieront grandement d'être encouragés dans leur travail militant.

Alors, si vous avez apprécié la vidéo "**Roselyne Bachelot, tu mens**" et perçu son utilité sociale, merci de nous soutenir pour la suite de notre travail. L'argent ainsi récolté sera utilisé avec la plus grande intégrité au service d'une action collective, pour pouvoir, aussi, rémunérer justement le travail des avocats.

Merci de relayer largement ce communiqué.

**Christian Cotten** <http://www.politiquedevie.net> E-mail : [chriscott@wanadoo.fr](mailto:chriscott@wanadoo.fr)

## Brèves

Le chef de la diplomatie vénézuélien accuse Clinton d'"agression"

<http://www.almanar.com.lb/NewsSite/NewsDetails.aspx?id=144973&language=fr>

7 navires européens se joindront à la 2e flottille humanitaire pour Gaza

<http://www.almanar.com.lb/NewsSite/NewsDetails.aspx?id=145313&language=fr>

Les Emirats Arabes-Unis se disent contre l'usage de la force contre l'Iran

<http://www.almanar.com.lb/NewsSite/NewsDetails.aspx?id=145574&language=fr>

L'administration américaine donne un ultimatum de 24 heures à BP pour colmater la fuite du pétrole

<http://french.irib.ir/index.php/info/international/item/98118-ladministration-americaine-donne-un-ultimatum-de-24-heures-a-bp-pour-colmater-la-fuite-du-petrole>

\*\*\*\*

*Ce bulletin est élaboré et distribué par <http://blog.danco.org>*

*Réclamation & désabonnement : [webmaster@danco.org](mailto:webmaster@danco.org)*