

**11/9/2001 - 9 h 37' 57"...**

---

# **Pentagone**

**ou la théorie d'UN complot**

**Michel STRAUGOF<sup>1</sup>**

Version : 20181217.

Le présent ouvrage est mis à disposition par le saker francophone, à  
l'adresse :

<http://lesakerfrancophone.fr/michel-straugof-pentagone-ou-la-theorie-d'un-complot>

L'auteur peut être contacté via cette adresse :

<http://lesakerfrancophone.fr/contact>

# Table des matières

<b>Table des matières</b>	<b>2</b>
<b>Table des figures</b>	<b>6</b>
<b>1 Introduction, pourquoi ?</b>	<b>16</b>
1.1 Une hypothèse . . . . .	19
1.2 L'intime conviction . . . . .	21
1.3 La grande illusion . . . . .	23
1.4 Les précurseurs . . . . .	26
<b>2 11 septembre 2001 - L'Histoire US et ses à-côtés</b>	<b>28</b>
2.1 L'Histoire US et ses à-côtés . . . . .	29
2.2 Complotons, complotons, ou l'Histoire en face. . . . .	31
2.3 Pax Americana ou la vie guerrière d'un pays . . . . .	46
2.4 <i>Inside job</i> , mode d'emploi . . . . .	50
2.5 FOIA et ses résultats . . . . .	58
2.6 Vidéo, analyse et démonstration de falsification . . .	61
2.7 Freinages officiels . . . . .	68

---

2.8	Petites affaires entre amis . . . . .	70
2.9	<i>Patriot Act</i> , de la « démocratie » à la dictature ? .	74
<b>3</b>	<b>Monnaie, pétrole et hasards...</b>	<b>80</b>
<b>4</b>	<b>AEI, PNAC, RMD, CoG et le temps d'avant...</b>	<b>127</b>
4.1	Le cadre . . . . .	128
4.2	En ces temps là . . . . .	129
4.3	Rebuilding America's Defenses ou la guerre programmée . . . . .	133
4.4	La CoG . . . . .	139
4.5	Galerie de portraits . . . . .	146
<b>5</b>	<b>Bad day, black day</b>	<b>180</b>
5.1	Entre simulation et monde réel . . . . .	183
5.2	Des exercices aériens XXL . . . . .	185
5.3	Ceci n'est plus un exercice . . . . .	189
5.4	Un fusible nommé NORAD . . . . .	197
5.5	Une confusion bien orchestrée . . . . .	200
<b>6</b>	<b>Ben LADEN et les pirates de l'air</b>	<b>204</b>
6.1	De l'usage des symboles . . . . .	205
6.2	La propagande . . . . .	213
6.3	La piste et ses preuves . . . . .	225
6.4	La question, les aveux . . . . .	232
6.5	Il y a les bons Arabes... et les autres . . . . .	236
6.6	<i>Able Danger</i> . . . . .	240
6.7	Étranges élèves pilotes . . . . .	244
6.8	Simulateur de vol, l'explication providentielle . . . . .	254
6.9	Assistance mondiale ? . . . . .	258
6.10	Flou artistique et contradictions multiples . . . . .	265
6.11	Des traces parfaites et bien évidentes . . . . .	271
<b>7</b>	<b>Mais où est le président ?</b>	<b>281</b>

---

7.1	Parlez-moi de lui . . . . .	282
7.2	La résistible ascension de George Bush junior . . . . .	282
7.3	L'envers du décor . . . . .	285
7.4	Les risques du métier de président potiche . . . . .	294
7.5	Le vol le plus long . . . . .	300
7.6	DEFCON, ou comment encore mettre la pression sur un président . . . . .	309
7.7	Le nouveau Pearl Harbor et l'État de guerre officiel .	314
7.8	Fin des préliminaires . . . . .	319
<b>8</b>	<b>Le PENTAGONE</b>	<b>321</b>
8.1	Faisons connaissance . . . . .	322
8.2	Pourquoi ces renforcements ? . . . . .	324
8.3	Pourquoi le choix de la façade ouest ? . . . . .	327
8.4	Budget du D.o.D ( <i>Department of Defense</i> ), nouveau tonneau des Danaïdes ? . . . . .	333
8.5	L'irrésistible ascension de Donald Rumsfeld . . . . .	344
8.6	Des hommes d'influence . . . . .	347
8.7	Pentagone, vrai ou faux bunker ? . . . . .	350
8.8	Épilogue . . . . .	353
<b>9</b>	<b>Un BOEING 757-200 au Pentagone ?</b>	<b>355</b>
9.1	Missile . . . . .	356
9.2	Skywarrior . . . . .	365
9.3	Global Hawk . . . . .	367
9.4	Échanges . . . . .	369
9.5	L'avion . . . . .	371
9.6	Spécificités . . . . .	372
9.7	Le faux mystère des immatriculations . . . . .	383
9.8	BINGO ! . . . . .	389
9.9	Hypothèse de l'avion guidé . . . . .	393
9.10	De l'avion de transport civil au « <i>black program</i> » .	404
9.11	Du <i>black program</i> à l'avion tueur du complot, un passage secret ? . . . . .	412

9.12 Petites modifications entre amis . . . . .	419
<b>10 Son dernier vol</b>	<b>430</b>
10.1 Dernier vol, premiers étonnements . . . . .	430
10.2 Les énigmes du trajet retour . . . . .	452
10.3 La fin du voyage approche . . . . .	479
10.4 La boucle . . . . .	485
10.5 Approche finale . . . . .	498
10.6 Théorie d'une arrivée mouvementée avant impact .	512
<b>11 Hollywood au Pentagone ?</b>	<b>524</b>
11.1 Témoignages, cohérents en général, bizarres dans le détail . . . . .	526
11.2 Impact et débris, constatations . . . . .	529
11.3 Dégâts au bâtiment, orifice d'entrée et chemin de destruction intérieur . . . . .	551
11.4 Autres projectiles, moteurs, trains d'atterrissage, nez ?	556
11.5 Données officielles et constatations . . . . .	562
11.6 Chronologie de crash à problèmes et questions non réglées depuis dix ans . . . . .	567
11.7 Et les ailes ? . . . . .	588
11.8 Finition du travail . . . . .	591
11.9 Des témoins remarquables . . . . .	594
<b>12 Annexes</b>	<b>609</b>
12.1 Photos et documents . . . . .	609
12.2 Les faussaires . . . . .	624

---

12.3 Dilemme du FDR et commentaires . . . . .	630
---	-----

## Table des figures

6.1 La fausse cachette de Ben Laden . . . . .	214
6.2 Extrait du rapport de la Commission nationale d'enquête sur les attaques terroristes du 11/9 . . . . .	234
6.3 Photo aérienne présentant le Pentagone . . . . .	253
8.1 Vue en coupe de la façade du Pentagone . . . . .	325
8.2 Approche technique de l'aéroport Reagan de Washington, le pentagone se situe rive droite entre le (0,7) et l'extrémité de la piste 15/33 . . . . .	331
8.3 Vue Aérienne du Pentagone, la piste de l'aéroport Reagan est facile à discerner en arrière plan . . . . .	332
8.4 Protection anti-aérienne du Pentagone installée... après le 11 septembre, (photo de mai 2002), l'affût porte-missiles est sous le filet.. Pourquoi cette présence si le Pentagone possédait auparavant sa propre force de dissuasion contre avions ? - Photo Michel STRAUGOF .	351
9.1 Description détaillée du missile Tomahawk . . . . .	358
9.2 Reste de Tomahawk . . . . .	360
9.3 Résultat de recherche d'images pour « <i>Al-Shifa images turbin tomahawk</i> » - Photo d'une micro turbine du Tomahawk selon ptaff.ca . . . . .	361
9.4 Source wikimedia - AGM-84 Harpoon . . . . .	362

---

9.5	Source Wikimedia - La modification de la corde peut-elle faire accélérer le missile en finale? . . . . .	364
9.6	Photo Michel STRAUGOF, Douglas A-3 Skywarrior. Notez la taille réduite par rapport au 757 et les fameux réacteurs de nos spécialistes! . . . . .	365
9.7	Coupe d'un réacteur double corps double-flux. On voit bien la « <i>taille de guêpe</i> » du compresseur HP, au centre ayant favorisé le diagnostic de nos « <i>spécialistes</i> » auto-proclamés. . . . .	366
9.8	Global Hawk. . . . .	368
9.9	Photo illustrant l'effet bleuté que prend le dessus du fuselage du 757-200 AA par beau temps . . . . .	371
9.10	Bombardier de retour de mission, très endommagé mais volant encore . . . . .	381
9.11	Bombardier de retour de mission. La queue est quasi-ment arrachée mais l'appareil vole encore . . . . .	382
9.12	Le Boeing 757-223 immatriculé N644AA photographié à Miami en février 2001. Source <a href="#">airliners.net</a> - Miami - International (Champ de Wilcox / 36th Street / Champ panaméricain) (MIA / KMIA) Floride, États-Unis – février 2001 . . . . .	386
9.13	Le Boeing 757-223 immatriculé N644AA photographié à Boston le 7 août 2001. Source <a href="#">airliners.net</a> - Boston - Général Edward Lawrence Logan International (BOS / KBOS) Massachusetts, États-Unis – 7 août 2001 . . . . .	387
9.14	Le Boeing 757-223 immatriculé N644AA photographié à Santa Ana le 3 mai 2001. Source <a href="#">airliners.net</a> - Santa Ana - John Wayne/Orange County (SNA/SNA) California, USA - May 3, 2001 Santa Ana - John Wayne/Comté d'Orange (SNA/KSNA) Californie, États-Unis - 3 mai 2001 . . . . .	389
9.15	Vol d'arrivée à Washington-Dulles le 10 septembre au soir, avec toutes les informations nécessaires . . . . .	391
9.16	Exemple d'aménagement du poste de travail . . . . .	417

---

9.17 Alignement d'avions Gulfstream C-20 sur le tarmac . . . . .	418
9.18 La zone 51, au Nevada . . . . .	426
10.1 Listing des vols du BTS en date du 11 septembre 2001 . . . . .	431
10.2 Extrait de la notice Boeing dédiée au 757 (document D6-58327). Prenez « <i>sea level</i> » (niveau de la mer) et lorsque le poids au décollage de votre avion vient verticalement toucher cette ligne, horizontalement, vous avez la longueur nécessaire pour décoller. . . . .	447
10.3 Photo cockpit de Boeing 757-200 - source Commons Wikimedia.org . . . . .	453
10.4 Photo cockpit de Boeing 737-200 - source Commons Wikimedia.org . . . . .	454
10.5 Itinéraire complet avec les différentes versions. Toutes les cartes Design by M.. . . . .	457
10.6 Couloirs aériens à l'Ouest de Washington - Pour les amateurs, choisir <a href="#">Airnav.com</a> . Entrer le nom codé d'un aéroport (par exemple Huntington, indicatif : KHTS) Après avoir renseigné les différentes questions, une carte aérienne apparaît sur le côté droit de l'écran, réglable en grossissement et déplacement, tant horizontal que vertical.	458
10.7 Les points rouges sont les suivis radar du vol 77 au-dessus de Tri-State. A droite, continuation de ces points vers N-E. . . . .	460
10.8 Carte zoomée sur Huntington pour montrer la densité des informations de navigation mais aussi le couloir aérien V 128 évoqué dans le texte, le V 4 se situe tout en bas à droite . . . . .	461
10.9 Trajectoire du vol 77 . . . . .	489
10.10 Trajectoire du vol 77 . . . . .	495
10.11 approche finale du Pentagone par le vol 77 . . . . .	501

---

10.12	Points radar de l'avancée du 757. A gauche, toiture verte, l'annexe de la Navy, l'antenne du VDOT est invisible sur le côté gauche de la photo, de l'autre côté de la route par rapport à l'annexe, à l'extrême droite, la façade ouest du Pentagone . . . . .	503
10.13	Profil du terrain survolé par le vol 77 à l'approche de son impact avec le Pentagone . . . . .	506
10.14	Longeron avant d'aile d'un Boeing 737, modèle de poids et performances moindres que le 757. On imagine la solidité de cette pièce qui existe en deux exemplaires par aile sur le 757 . . . . .	511
10.15	Le groupe électrogène CAT 3516B . . . . .	513
11.1	Imagerie by M... . . . . .	525
11.2	Photo de l'avant d'un avion d'American Airlines . . . . .	533
11.3	Zone du fuselage où se fixent les ailes, les trains d'atterrissements principaux et contenant le réservoir principal de carburant . . . . .	534
11.4	En vert, au sol, des sacs de débris collectés sur la zone du crash . . . . .	535
11.5	Image extraite de la vidéo surveillance, mettant en évidence les débris volants juste après l'impact . . . . .	536
11.6	Griffures réalisées par des petits morceaux de l'avion projetés sur la façade ouest en pierre initialement lisse. . . . .	539
11.7	Quatrième niveau, côté extérieur, à ras du vide, meuble en bois portant son ordinateur, loupe requise ! Feu hors normes ? . . . . .	543
11.8	Vue éloignée du Pentagone en feu - Photo Steeve Riskus	547
11.9	À gauche, explosion d'un blanc éblouissant, les lueurs rouges au sol entourant la tour de contrôle sont la preuve du flux de plasma ionisant l'air. A droite, tour sud du WTC à l'instant de l'impact, les différences de couleurs se passent de commentaires. . . . .	550
11.10	J.P.Desmoulins, trame issue du rapport ASCE. . . . .	552

---

11.11L'étrange trou presque parfaitement circulaire dans le mur du Ring C . . . . .	560
11.12Devant vous, la façade touchée, avec l'héliport et son H au sol. L'impact, pour tuer un maximum de fous-neurs doit avoir lieu à hauteur de ce H, entre les deux arbres à gauche et l'arbre seul à droite. L'avion arrive à 165 m/sec de la droite de la photo, en biais prononcé et doit viser le rez de chaussée, face au soleil! Notez, la proximité de Reagan Airport, ce jour là les atterrissages se faisaient dans le sens inverse. Cette photo est un excellent moyen pour comprendre l'absence de missiles sol-air pour défendre le Pentagone. Dans le cas de la piste fléchée en rouge, la 15/33, atterrissages et décollages passent quasiment au dessus du Pentagone. Dernier point qui est loin d'être un détail, regardez la facilité d'approche aérienne au moins des trois faces du bâtiment visibles sur ce cliché, opposées à celle retenue par les <i>terroristes</i> ... . . . . .	571
11.13Une colonne localement affaiblie par une charge annulaire ayant entamé le béton et soufflé la plus grande partie de l'armature métallique . . . . .	576
11.14Tronçon capable de beaucoup de dégâts dans sa trajectoire intérieure au bâtiment, celui comportant attache des ailes, réservoir principal et trains d'atterrissements principaux. Les renforts visibles se passent de commentaires. Dans la partie qui sera cachée lors du montage définitif, on retrouve la couleur de la peinture de protection visible sur certaines pièces dans les débris du crash . . . . .	587
11.15La façade du Pentagone tient debout à l'issue du crash .	593
11.16La même zone de façade après écroulement . . . . .	594

---

11.17	Façade ouest proche du crash, le revêtement en lime-stone décollé le confirme, donc moins de 20 mètres de l'épicentre. La voiture au premier plan indique les chances de survie . . . . .	600
11.18	De gros débris sont bien présents sur les photos . . . . .	606
11.19	Photo aérienne mettant en évidence les modifications de la scène du crash . . . . .	608
12.1	Trappe de l'APU . . . . .	609
12.2	Morceau supérieur du fuselage avec, partiellement le nom <i>American Airlines</i> , autre tronçon de la même zone contre la façade de la tour de l'héliport. . . . .	610
12.3	Les morceaux ne sont pas tous obligés de retomber au sol, un toit terrasse convient fort bien ! . . . . .	611
12.4	Trop <i>propre</i> pour les « <i>no-planers</i> » . . . . .	611
12.5	Rebord rouge au 1er plan faisant partie du nom de la compagnie <i>American Airlines</i> . . . . .	612
12.6	Débris propulsés jusqu'au bord de la voie rapide. . . . .	613
12.7	Photo prise à l'inverse de la précédente, montrant partiellement la distance. . . . .	613
12.8	Pièce portant le sigle <i>American Airlines</i> (AA) . . . . .	614
12.9	Pièce de train d'atterrissement trouvée à l'intérieur du bâtiment, zone non écroulée. . . . .	614
12.10	Flèches rouges indiquant les débris. Groupe électrogène en feu, l'avant enfoncé par le réacteur (à l'opposé des flammes). Vous notez leur couleur totalement différente de celle de la photo d'entrée de l'avion dans le Pentagone. . . . .	615
12.11	Les flèches rouges indiquent les débris . . . . .	616

---

12.12	Pas de débris ? À gauche, entre autres, le fameux plateau porte-aubes des étages HP du réacteur aboutissant à une déviation supplémentaire de la part de certains. Vous notez toutefois le total mépris de la scène de crime, les débris sont mélangés, qu'ils soient d'origine aéronautique, comme cette pièce ou du bâtiment. Comment mener une enquête diligente dans ces conditions, mais était-ce bien le but ? . . . . .	617
12.13	Pièce de réacteur trouvée à l'intérieur du bâtiment, zone non écroulée . . . . .	618
12.14	Les flèches en rouge indiquent toujours les débris gros ou petits . . . . .	618
12.15	Dessus de fuselage avec indication partielle du nom de la compagnie <i>American Airlines</i> . . . . .	619
12.16	Jante de Boeing 757 . . . . .	619
12.17	Juste froissée en atelier pour les photographes ? Coin bas à droite, 4 rivets encore sur la tôle d'aluminium. Quelle qualité dans le détail, s'il s'agissait d'une mise en scène ! . . . . .	620
12.18	Pas de débris ? . . . . .	620
12.19	Ces sacs verts renferment une partie des petits morceaux recueillis sur la pelouse uniquement, le sol en est encore jonché. Au second plan, la tour de contrôle et un morceau de la partie supérieure du fuselage avec une partie de l'inscription <i>American Airlines</i> . . . . .	621
12.20	Lampadaire renversé et cassé par le 757. Du côté du rail de sécurité, on voit très bien la rupture du socle selon les règles de sécurité. . . . .	622

- 
- 12.21 Document de vol en possession des pilotes, pour atterrissage à Reagan Airport avec P 56 A et position du Pentagone pour une attaque terroriste « *rentable* », à l'emplacement de la croix noire sur la rive droite, au niveau du (0,7). Vous trouvez également, comme dans le texte, les noms des way-points, groupes de 5 lettres. Pilote de ligne, c'est un métier! . . . . . 623
- 12.22 On voit donc l'avion décoller à 8h20 et prendre son altitude de croisière à 35 000 pieds - conforme à la discussion partiellement reproduite au début du chapitre 10 - à 8h46, puis amorcer sa descente lente (ne pas se fier à l'échelle du graphe) à 9h01. Palier à FL 250 à 9h06, et début de la "crise" à 9h08. Qu'est ce qui peut interrompre la descente douce ( sur le graphe, la pente de la seconde partie de la descente est identique à la première) à ce moment à FL 225 pour donner des bonds de cabri, le dernier remontant à FL 250 - 750 m plus haut - ce qui n'est pas rien en 1 minute approximativement. Cette dernière bosse est-elle le signe de la fin de la lutte entre l'équipage et les comploteurs et de la reprise en main par l'avion d'accompagnement ? Après une courte partie de vol en palier, la descente se poursuit avec un angle plus prononcé, indiquant une intervention extérieure. Ça ne peut se faire sans toucher aux commandes, la FDR nous indiquant par ailleurs que le 757 est sur pilote automatique. Ce schéma est conforme au récit du chapitre 10 entre 8h54 et 9h10. . . . . 624
- 12.23 La cachette de Ben Laden, selon le Times de Londres . 625

---

12.24	Présentation d'un exercice anti-détournement, les 1 <sup>er</sup> et 2 juin 2001. Bourrage de crâne et mensonge typique US, Ben Laden plus high-tech que les USA et c'était <i>officiel</i> ! Cet exercice, <i>Amalgam Virgo</i> est troublant sur plus d'un point. Il repose sur le scénario précis de ce qui se passera le 11 septembre, avec détournement d'avions par <i>des terroristes de Ben Laden</i> . Ultime répétition ? . . . . .	626
12.25	Document récemment déclassifié des archives JFK. Rap- port sur la réunion d'un groupe de réflexion pour se procurer ou fabriquer un chasseur soviétique destiné à créer un conflit entre les deux pays, les USA étant, bien entendu les victimes. Il précise bien que c'est à la de- mande de l' <i>Attorney General</i> , le ministre de la Justice, Robert Kennedy à ce moment. . . . .	629
12.26	Enregistrement surprenant des 11 derniers vols de l'avion crashé sur le Pentagone . . . . .	637

« Le terrorisme est la meilleure arme politique car rien ne pousse davantage les gens que la peur d'une mort subite. » Adolf Hitler

« Souvent les gens ne veulent pas voir, entendre et parler de la vérité parce qu'ils ne veulent pas que leurs illusions soient détruites. » Friedrich W. Nietzsche.

« La lutte de l'homme contre le pouvoir est la lutte de la mémoire contre l'oubli. » Milan Kundera

## Remerciements

- À ma Dame, pour mieux comprendre ce drame après en avoir supporté l'étude.
- À M..., pour son apport, direct comme indirect.
- À G-A pour ses judicieux conseils.

## **Chapitre 1**

# **Introduction, pourquoi ?**

*Les tours jumelles et parfois la tour 7 du World Trade Center de New-York monopolisèrent mondialement l'attention, pour l'étendue des pertes humaines, l'éradication de symboles et la médiatisation qu'elles connurent*

*Comment, vous ignoriez que cette troisième tour de 47 étages était tombée quelques heures plus tard, sur le même site, sans être heurtée par quelque aéronef que ce soit ? D'entrée de lecture c'est vous dire, avec quel « soin » médias et officiels traitèrent ce sujet malgré sa gravité !*

*Le côté new-yorkais présentait un aspect spectaculaire, sans doute en partie nécessaire pour faire accepter par les foules nouvelles guerres et réduction des libertés individuelles, sous le coup d'une émotion parfaitement justifiée. S'il fallait que plusieurs milliers d'innocents, Étasuniens de surcroît pour la plupart, meurent pour amener une hausse juteuse et durable des résultats des entreprises du complexe militaro-industriel, qu'il en soit ainsi.*

Avantage de l'auteur, avoir toute latitude pour définir son futur champ d'investigation. Alors, même replacée par volonté et raison dans le contexte général du 11 septembre 2001 aux USA, cette

## CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI ?

étude ne traitera dans le détail que le drame du Pentagone car, ne l'oubliions jamais, l'attaque toucha aussi Washington. Le terme de drame n'a rien d'exagéré dans ces circonstances : pour mieux en cerner l'importance pour la Terre entière, à Gaza, Yasser Arafat donna son sang pour les blessés de cet événement hors du commun !

Dès le début du [chapitre 2](#), au travers de l'Histoire de ce grand pays – seul moyen objectif – je démontrerai, au fil des décennies, la brutalité des gouvernements s'y étant succédés, empreinte la plus visible de leur passage partout dans le monde. Vous y découvrirez les précédents historiques, un peu trop nombreux pour croire encore spécifiquement ce 11 septembre, à un hoquet de cette même Histoire, venant troubler un environnement temporel paradisiaque. Bien évidemment, comme le disait Mark Twain, je fais le *distinguo* entre le pays (le peuple étasunien) et le(s) gouvernement(s), le premier nommé étant amené à supporter les avatars liés aux comportements des seconds.

Avec le Pentagone par contre, on trouve l'esprit profond de ce qu'il faut bien appeler par son nom, un complot, aboutissant à un coup d'État soft. Bien avant de découvrir les coulisses de la supercherie officielle, il m'avait d'emblée attiré, pour la faible attention qu'à tort, les différentes recherches voulurent bien lui accorder depuis cette date, l'absolue nécessité de connaissances autres que littéraires constituant un frein des plus efficaces. Il reste un dossier globalement mal traité au niveau des informations disponibles et, en corollaire, des réflexions émises. Siège de la plus puissante armée de la planète, il disposait pour 2013, par exemple, d'un budget insensé, 640 milliards de dollars, équivalent de l'addition des neuf plus gros budgets militaires venant après lui dans le classement mondial (Chine, Russie, Arabie saoudite, France, Angleterre, Allemagne, Japon, Inde et Corée du sud). Cette puissance, cette richesse des fournisseurs ne peuvent que pousser à une confrontation planétaire continue, sinon, pourquoi l'entretenir ?

Le complexe militaro-industriel a si bien, et trop souvent financièrement participé à l'élection des hommes politiques, qu'il est

## CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI ?

illusoire d'espérer la moindre indépendance de ces derniers dans les décisions, quand ils ne passent pas allègrement d'une casquette à l'autre. Cette confusion des genres, volontairement poursuivie depuis au moins la fin de la Seconde Guerre mondiale et exacerbée au vu des sommes faramineuses disponibles, donne sans doute une des clefs permettant un éclairage différent sur la vraie raison de ces attentats. Pour étayer cette liaison et prouver cette antériorité, comment résister à reproduire le passage célèbre et prémonitoire du [discours](#) de « *Ike* », Dwight David Eisenhower, clôturant ses deux mandats présidentiels en janvier 1961 ?

*Cette conjonction entre un immense establishment militaire et une importante industrie privée de l'armement est une nouveauté dans l'histoire américaine. (...) Nous ne pouvons ni ignorer, ni omettre de comprendre la gravité des conséquences d'un tel développement. (...) nous devons nous prémunir contre l'influence illégitime que le complexe militaro-industriel tente d'acquérir, ouvertement ou de manière cachée. La possibilité existe, et elle persistera, que cette influence connaisse un accroissement injustifié, dans des proportions désastreuses et échappant au contrôle des citoyens. Nous ne devons jamais permettre au poids de cette conjonction d'intérêts de mettre en danger nos libertés ou nos méthodes démocratiques. Rien, en vérité, n'est définitivement garanti. Seuls des citoyens vigilants et informés peuvent prendre conscience de la toile d'influence tissée par la gigantesque machinerie militaro-industrielle et la confronter avec nos méthodes et objectifs démocratiques et pacifiques, afin que la sécurité et les libertés puissent fleurir côte à côte.*

La véracité de sa réflexion reste d'actualité, même s'il fut le principal responsable de cet état de fait avec sa politique d'économie de guerre. Durant ses huit ans à la Maison-Blanche, l'arrogance état-

## CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI ?

sunienne fut à son paroxysme. Il se permit de faire, physiquement ou non, supprimer tout chef d'État ou de gouvernement n'ayant pas l'heure de lui plaire et de mener un nombre de guerres sans précédent.

### 1.1 Une hypothèse

Si cette étude n'a pas la prétention d'être la transcription historique du 11 septembre au Pentagone, tâche d'ailleurs impossible... sauf aux auteurs de ce plan diabolique, je vais m'attacher à démontrer le mensonge de l'histoire officielle sur ce site. Serai-je pour cela classé par les censeurs dans la catégorie des complotistes, si mal définie par les ayatollahs médiatiques ? Pourtant, dans les chapitres à venir, il sera confirmé que ce fut bien un Boeing 757 qui percuta à Washington en ce 11 septembre 2001. Signe d'un ralliement à la version officielle des faits ? Que nenni, sinon pourquoi réécrire la même historiette, avec ses « *oublis* », contradictions, manquements à la vérité et autres vrais mensonges ? Les comploteurs ont toutefois tant et si bien œuvré, afin que les preuves de leur forfaiture disparaissent, sur chaque site en particulier comme dans le traitement du dossier en général, qu'il ne reste que l'hypothèse pour traiter le sujet. Du fait de ce handicap de départ, certains considéreront ce travail avec commisération, critiquant le manque de preuves. Qu'ils se rappellent toutefois que dans le meilleur des cas, ils n'en ont pas plus de leur côté. Cela dit, avant chaque avancée, chaque découverte, petite ou grande, n'y a-t-il pas eu obligatoirement hypothèse ? Claude Levi-Strauss disait : « *Nier les faits parce qu'on les croit incompréhensibles est certainement plus stérile du point de vue du progrès de la connaissance que d'élaborer des hypothèses* ».

Au vu du tableau assez pessimiste des espoirs brossé ci-après, elle reste la meilleure façon d'essayer d'approcher la vérité, surtout en s'appuyant au mieux sur ces réalités. Nous devrons donc nous contenter qu'elle soit très plausible, sans doute la plus plausible, sur

## CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI ?

ce site au moins. Il sera en effet souvent difficile sinon impossible de trouver une autre explication aux faits replacés dans la globalité de leur contexte, ce que trop d'auteurs, sur ce sujet comme sur bien d'autres, eurent tendance à oublier... et oublient encore. Pourquoi cette tranquille certitude pouvant être assimilée par certains à de la vanité ? Après des études techniques et une qualification de mécanicien en aéronautique navale, ma carrière se déroula entièrement dans l'engineering au sein de l'industrie privée, particulièrement pétrolière. Ce parcours me permets d'attaquer cette analyse, avec quelques chances complémentaires de succès. Si ce texte n'a aucune nécessité de descendre au niveau des détails, n'ayant qu'une importance relative, directement liée à leur nom, il ne contournera pas les questions principales.

Que doit recouvrir cette hypothèse annoncée, pour dépasser le stade nuisible de l'élucubration ? En premier lieu, englober tous les aspects du dossier, je pense la vue du sommaire rassurante sur ce point. Présenter également un maximum de réponses – évitons de prétendre à toutes – aux questions laissées en suspens par les documents officiels, la lecture complète de cet essai devrait vous prouver le suivi sans faille de ce but. Ces interrogations de bon sens, celles n'ayant jamais reçu d'explications satisfaisantes et concrètes, mettent en cause les aberrations de la version gouvernementale et des bavardages médiatiques. Pour la mettre en forme, il fallut beaucoup de renseignements, très régulièrement recoupés. N'ayant pas de relation privilégiée avec une source dite « *généralement bien informée* » et ne disposant pas davantage de documents classifiés passés sous le manteau, ce travail se révéla donc à la portée de chacun. Les éléments de réflexion existent – charge à l'enquêteur de savoir les trouver – Internet affiche là son principal avantage et surtout savoir les raccorder.

Les liens indiqués confirment que raisonnements et idées furent construits sur la base d'informations existantes et non d'affabulations de comptoir. Dans tous les services de renseignements, cette méthode de collecte des informations s'appelle la technique du

## CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI?

puzzle. Ray McGovern, ancien analyste de la CIA le confirme bien : « *Le mythe du renseignement, c'est qu'on obtient de précieuses informations secrètement. À vrai dire, 80% des informations que vous cherchez sont disponibles dans le domaine public.* » J'ajouterais, à la seule condition de garder une certaine ouverture d'esprit et ne pas être trop sensible – évitons d'être péremptoires sur ce sujet – au chant des sirènes médiatiques.

### 1.2 L'intime conviction

Il est également possible d'évoquer le doute raisonnable de la justice étasunienne, pour une fois utilisé contre les accusés que nous allons découvrir et identifier au long de ce dossier. Lorsque l'on pense cerner au mieux cette vérité, ce doute peut s'articuler autour d'une notion appelée intime conviction, je souhaite la faire vôtre. Pour l'étayer, on peut résumer les besoins à un certain nombre d'éléments, quelque soit l'ordre de présentation en :

- Précédents historiques
- Mobiles éventuels
- Moyens pour ce faire
- Détails troublants s'accumulant. Trop de coïncidences n'est plus coïncidence

Alors, dans ce qui suit, vous verrez apparaître, chapitre après chapitre, le revers de la duperie de la version officielle du gouvernement étasunien, dite [version officielle](#) (VO) dans le texte, celle qu'on tente de nous faire gober depuis des lustres. Comme par « *miracle* », avec les éclairages apportés par ce texte, les faits posant tant de questions dans la belle histoire gouvernementale s'imbriquent à la façon des pièces d'un puzzle, chaque pièce n'ayant qu'une place possible. Et que dire du rapport de la Commission aux ordres, uniquement chargée de répéter le même message, le même mensonge ?

## CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI ?

Il faut absolument lire ce morceau d’anthologie<sup>1</sup> avant d’écrire soi-même, si on souhaite faire preuve d’objectivité et poser les bonnes questions. Degré zéro du travail de recherche pour éviter de voir ce drame se reproduire, les presque 500 pages amènent à s’interroger sur sa raison d’être. Seul l’mafumage d’un peuple – les Étasuniens – sous haute manipulation et, dans la foulée, des autres habitants de la planète semble recevable, tant il ne répond à aucune question. Il est vrai que dès sa création, tout fut mis en œuvre afin que la nullité du résultat soit la règle, il s’agissait d’une mission impossible dans le contexte fixé. Comment espérer voir présenter des solutions dans un dossier où il ne peut y en avoir du fait même de sa nature ? Évidence correspondant parfaitement à ma thèse développée à la suite, l’*inside job*, le complot interne aux États-Unis, déclenché par la faction la plus dure des *néos-cons*.

Alors on se promènera de mensonges en banalités ou en approximations, sans oublier de brièvement glorifier les héros. Disparus et survivants mêlés le méritent, mais le mériteraient sans doute plus si les autorités n’avaient pas traité les résultats humains de ces attentats avec la plus grande désinvolture. Comment ne pas se dresser également contre le monde manichéen présenté par ce texte, ne correspondant à aucune réalité du moment, sinon peut-être à celle qu’ils engendrèrent ? Il est difficilement compréhensible que, hormis les familles des victimes, si peu de gens outre-Atlantique, s’indignèrent de cette pauvreté intellectuelle, face à la mort de près de 3000 de leurs compatriotes. Ne jamais perdre cette idée de l’esprit, afin de mieux apprécier le travail d’mafumage du gouvernement de l’époque et de ceux qui suivirent. Pour arriver à ce but, notons aussi le soutien des plus efficaces des médias de toutes tailles, écrits ou parlés, partout dans le monde dit libre, rivalisant, pour cette occasion, de servilité sans faille. Sur la quatrième de couverture du rapport évoqué, le représentant de l’éditeur écrit : « *Ce rapport*

---

1. [11 septembre, rapport de la commission d’enquête](#), préface de François Heisbourg, Éditions des Équateurs

## CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI ?

*terrifiant se lit comme un récit d'espionnage ».*

*« Je n'aurais pas trouvé de meilleure définition, c'est un roman, uniquement un roman »*

Peut-être jugé suffisant par les différentes autorités pour un public étasunien friand de *comics*, ces enfumages ne peuvent représenter une vision sérieuse de ce drame national et international. La suspicion et la recherche d'une autre vérité naquit des non-dits et des mensonges officiels. Comme le pyromane criant au feu pour détourner l'attention, il est cocasse de voir les vrais complices – ce dossier va en faire la démonstration – parler de « *théorie du complot* », alors qu'il s'agit de la théorie d'*un* complot, le leur !

### **1.3 La grande illusion**

Afin de partir sur les meilleures bases, la dernière facette de cette introduction est consacrée à couper court, démythifier quelques allégations, rêves et autres croyances ne résistant pas à un examen un peu sérieux. Commençons par les possibilités de voir ce dossier ré-ouvert – ce que certains espèrent encore – et les différents leurre proposés, dans le but de mieux perdre ceux recherchant cette vérité depuis lors. Pour une fois au moins, soyons francs avec nous-mêmes, jamais il n'y aura de contre-enquête publique, honnête et approfondie, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde, traitant des événements du 11 septembre 2001, et nous le savons tous. Les incantations, argumentations et autres pétitions venant de gens de bonne volonté n'y feront jamais rien, les raisons contraires en sont multiples, mais suffisamment importantes pour justifier ce négativisme. Nous avons la disparition volontaire, par le gouvernement étasunien ou sous ses ordres, de toutes les preuves physiques de ce drame, posant déjà question. Ce blocage fut complété par la classification des documents touchant cette période ayant échappé au premier tri, permettant, au mieux, d'y avoir accès dans quelques décennies.

## CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI ?

Pourtant, selon la version officielle, leur version, le processus ayant amené ces événements est limpide et les responsabilités parfaitement établies. Pourquoi alors cette opacité ? Pourquoi une victime parfaitement innocente ne respecte-t-elle pas – sur aucun site – les règles très bien définies de scène du crime, entre autres ? Prenons ensuite en compte le risque d’implosion des États-Unis avec les retombées prévisibles dans toute une partie de la planète plus ou moins dépendante d’eux, en cas de découverte mettant gravement en cause cette version officielle. Nul ne peut prédire la violence de réaction des foules ayant cru aux fables gouvernementales, s’apercevant brusquement qu’elles furent trompées durant toutes ses années. L’US Air Force enfin est, pour une part, certainement directement impliquée dans cet *inside job*, son comportement durant ces événements étant assez révélateur à cet égard. Mais comme les autres corps de l’État, elle n’est pas monolithique et la déstabilisation de ses structures est un danger à ne pas écarter, y compris pour la paix mondiale, n’oublions pas sa puissance.

Contrairement à son statut revendiqué de victime, la puissance internationale des États-Unis n'est pas prête à favoriser la moindre ouverture dans ce domaine. Après les attentats contre deux ambassades étaisuniennes en Afrique, Clinton lança une campagne de frappes par missiles de croisière contre une usine de produits pharmaceutiques à Al-Shifa au Soudan. Excuse officielle à cette attaque criminelle ? Fabrique des produits pour la guerre chimique et bactériologique, refrain devenant classique, sans la moindre preuve fournie à l'ONU. Comme d'habitude, tout ce que dit Washington est pure vérité garantie. Ce raid sauvage fit plusieurs dizaines de morts, le nombre exact restera à jamais inconnu mais sans importance, ils n'étaient qu'Africains et pauvres. La commission d'enquête mise en place par l'ONU à la suite de la vague de protestation mondiale, un moment bloquée par les USA, donna finalement raison au Soudan du bout des lèvres, il n'y avait pas d'armes de destruction massive. Cette usine fabriquait bien des médicaments génériques pour la malaria et le sida, mais son tort principal était, au vu de la pauvreté

## *CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI?*

---

de ses clients africains face aux besoins, de faire ainsi du tort à un laboratoire pharmaceutique étasunien. La présentation de Donald Rumsfeld, [à la fin du chapitre 4](#), donne des éléments complémentaires sur ce crime d'État. Malgré cet exemple de leur niveau de nuisance, il faudrait encore croire à la possibilité d'une nouvelle enquête ? Partant de ces constatations, quel meilleur moyen que de rechercher soi-même ce que la justice des hommes ne pourra et surtout ne voudra jamais offrir ? Mais, espérer encore en cette possibilité d'enquête revient aussi et surtout à prôner directement l'inaction, s'en remettre à une chimère, une soi-disant justice internationale impartiale et bienveillante pour les peuples, un hymne à l'assistanat.

Proposer de regarder les faits en face, sans se leurrer sur les possibilités de refaire le monde, est aussi valable pour ceux se réclamant de la recherche de la vérité sur les drames rattachés à cette date. Largement minoritaires dans l'opinion publique, française comme mondiale, en partie grâce à la désinformation volontairement relayée par les médias, ils se paient malgré tout le luxe de souvent se déchirer en plusieurs chapelles. Au vu de la taille de ce mouvement, on ne peut effectivement pas parler d'églises. Commençons par ceux ayant décidé de mettre des préalables sans fin à l'élaboration de leurs éventuelles recherches. La multiplication des critères de sélection des informations, des témoignages et même des photos leur assure objectivement un parfait immobilisme pour les siècles des siècles. Prenant une posture de sage, ils émettent des avis qu'ils voudraient impartiaux sur tel ou tel document se gardant bien, pour conserver cette aura, de ne jamais rien produire de précis eux-mêmes. Ils ergotent, soupèsent, se méfient, mais pas souvent d'une manière très claire sur les buts suivis. Si la majorité, dont je me réclame, pense qu'il y a bien eu quatre avions détournés et crashés le 11 septembre, j'expliquerai mon choix en son temps, d'autres penchent pour l'utilisation d'un ou plusieurs

missiles, Thierry Meyssan<sup>2</sup> n'y est pas étranger. Après cette option et sans ordre préférentiel, nous trouvons comme principales autres dérives la frappe d'un avion, mais pas un Boeing 757, ou un 757 ne faisant que survoler l'explosion, certains envisageant même – pourquoi faire simple ? – l'utilisation d'autres avions pour remplacer ceux d'origine. Ces déviations seront disséquées au début du chapitre 9.

## 1.4 Les précurseurs

Les informations diffusées à notre époque étant plus basées sur l'exploitation de nos émotions que sur le bon usage de notre réflexion, alors oui, je me suis d'abord fié à la version officielle de ces attentats aux États-Unis. Elle désignait des coupables, peut-être un peu fabriqués et ne répondant pas à la majorité des questions, mais plausibles. Qui étaient les auteurs de ceux de Paris, entre autres, sinon des hommes de même horizon, de même confession ?

Plus tard, sur Internet, je fis la connaissance d'Éric Laurent. Pourquoi ai-je choisi de visionner cette rediffusion, plutôt que de poursuivre ma recherche de ce jour ? Cela restera pour moi un mystère. Invité d'une émission présentant son dernier livre<sup>3</sup>, il sut si bien expliquer ses doutes sur la « *musique* » officielle de ce drame qu'il fit revenir les miens en surface. Quel plaisir de découvrir un journaliste faisant normalement son travail d'investigation, y compris dans des lieux inconnus de la plupart de ses confrères, peu regardants sur la vérité, surtout si la romance distillée vient des USA !

Puis ce fut Thierry Meyssan<sup>4</sup>. Je suis loin d'être d'accord avec lui sur bien des points de ce dossier, ma contre-étude sur « *son* » missile et l'analyse du crash du Pentagone, un peu plus loin dans

---

2. *L'effroyable imposture*, Éditions de la Demi-Lune

3. *La face cachée du 11 septembre* chez Plon

4. *L'effroyable imposture*, Éditions de la Demi-Lune

## CHAPITRE 1. INTRODUCTION, POURQUOI ?

ce texte, en sont les preuves les plus concrètes. Il fut toutefois le premier, six mois après les faits, à tirer la sonnette d'alarme, démontrant que la belle histoire officielle n'expliquait rien et cachait la plupart des éléments de réflexion, pour jouer sur l'émotion justifiée, face à un tel acte. Même avec les erreurs contenues dans sa thèse, aller se frotter au rouleau compresseur médiatique étasunien, quasi maître de l'information dans la plus grande partie du monde dit libre, sur un sujet aussi brûlant, demandait une sûreté d'analyse quelque peu hors normes.

Suivirent donc de longues recherches, entre autres sur la Toile, afin d'affiner ma réflexion et aboutir à ce livre, mais sans ces deux-là, sans l'électrochoc délivré, aussi imparfait soit-il aux yeux de certains, où en serait la contestation de la version gouvernementale, celle ignorant tous les faits troublants et ses propres contradictions ?

Rien que pour nous avoir obligés à réfléchir autrement face à la soupe officielle, merci Monsieur Laurent, merci Monsieur Meyssan, il fallait le dire, c'est fait.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

## **Chapitre 2**

# **11 septembre 2001 - L’Histoire US et ses à-côtés**

*Notre cerveau est en général très réticent face aux changements importants. Ces derniers perturbent ses habitudes de raisonnement, le plongeant dans une zone où ses repères traditionnels deviennent inopérants et/ou erronés. L'impossibilité de se rattacher à du vécu, déclenche alors des réflexes de refus et de blocage. Comment le lecteur pourrait-il admettre, ex abrupto, cette perspective de l'inside job, sans s'imprégner auparavant de la violence continue de l'Histoire étasunienne volontairement dissimulée par une information hollywoodienne ?*

*Je conçois d'autant plus volontiers cette difficulté à accepter, de facto, un tel niveau de turpitude de la part d'un gouvernement, qu'il m'a fallu un long moment et de nombreux éléments factuels pour y parvenir. Pour débuter notre rapide incursion dans cette Histoire, genre de réflexion politique dont fut capable un des plus adulés de leurs hommes politiques de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, encore doté de nos jours d'une image politique quasiment lisse, Robert Kennedy.*

## 2.1 L'Histoire US et ses à-côtés

Il avait ni plus ni moins imaginé une opération sous faux drapeau, une de plus, le but visé n'étant rien d'autre que précipiter une guerre entre les États-Unis et l'URSS, guerre dont il n'était pas difficile d'[imaginer la conclusion](#). Cet article expose parfaitement les circonstances de cette affaire, deux pages déclassifiées d'une réunion traitant de la préparation de ce mauvais coup présentées en [annexe 2](#) confirmeront qu'il ne s'agit pas d'une brève de comptoir. Par sa prise en compte, vous entrez de plain-pied dans ce dont furent capables les élites dirigeantes étasuniennes depuis la naissance de cette nation. Face au matraquage médiatique sur leur soi-disant destinée de « *sauveur du Monde* » et leur exceptionnalité auto-proclamée, si bien ancrée depuis des décennies, il était impossible de faire l'économie d'un long développement récapitulatif si l'on voulait révéler l'ampleur du mal. On ne peut traiter en quelques mots l'antériorité de cette nation hors norme.

Une étude un peu moins superficielle que les « *cartes postales* » habituellement proposées prouvera alors que l'*inside job*, développé ensuite, s'inscrit finalement bien dans ces comportements politiques habituels. Rappelez-vous les précédents historiques de notre liste des nécessités déclenchant l'intime conviction. Nous sommes le fruit de notre passé, seul le recours à l'Histoire – et celle des États-Unis est courte – répond objectivement à ce concept. La brutalité, je l'ai déclaré d'entrée fut, est et restera la façon d'opérer des gouvernements étasuniens au fil des temps. L'oublier ou refuser de le reconnaître, c'est définitivement compromettre les chances de comprendre tout ou partie des raisons ayant amené ce 11 septembre. Le plus souvent, elle s'exercera si le régime démocratiquement élu des autres nations ne plaît pas au « *Maitre* » ou si elles tentent simplement de s'opposer à leur mise en coupe réglée.

Mais cette brutalité n'hésite pas également à frapper les siens, l'exemple de ce qui sera bon comme manière de s'imposer fut donné par [George Washington](#) lui-même. France et Angleterre avaient un

différend sur la « *propriété* » de terres américaines, pas encore étasuniennes, mais la commission nommée en 1749 pour l'aplanir à l'amiable n'alla pas assez vite pour lui. Le 28 mai 1754, il attaqua donc avec sa troupe – sur un territoire où il n'avait aucune autorité puisque sous juridiction française – une patrouille de Canadiens à ce moment sans armes, en tuant la majorité. Il se vantera même plus tard, dans des aveux signés de sa main lors de sa capture, avoir lui-même abattu Joseph Coulon de Villiers de Jumonville, le commandant de la troupe canadienne. Le règne de la brutalité était lancé, les 300 esclaves de George Washington, plus riche colon de Virginie, ne nous contrediront pas. Le fait de ne pas assumer ses crimes l'était également, il se rétracta plus tard, voulant faire re-tomber cet assassinat sur le dos d'un chef indien, mais aucune trace de coups de tomahawk sur le corps de la victime, au contraire des impacts de balles.

Près d'un siècle plus tard et en seulement 60 ans, le gouvernement des colons blancs, nouveaux maîtres auto-proclamés de l'Ouest du pays, réduit par un véritable génocide la population Indienne de 10 à 1 million, près de deux fois le chiffre terrible de la Shoah. À ce jour, la communauté internationale n'en garde pas le moindre souvenir et les autorités étasuniennes ont toujours bloqué les tentatives de sa reconnaissance. Là aussi la brutalité fut totale, pas de limite à la cupidité des arrivants et fin des libertés pour les survivants de ce carnage, près de 2 millions de personnes sont désormais parquées pour l'éternité dans des camps réservés, où ils vivent dans des conditions lamentables.

Dans cette critique, je vais rappeler pour certains, faire découvrir à d'autres, des faits graves, sinon gravissimes, démontrant mieux cette réalité étasunienne. Pas d'amalgame toutefois avec les présidents ayant maintenu ou tenté d'améliorer un état de paix, par définition fragile et une nouvelle fois, encore moins vis à vis du peuple étasunien, le premier à le payer, tant sur le plan humain que financier. Malheureusement, cette dernière catégorie de gouvernants est très nettement sous-représentée. Une étude étasu-

nienne arrêtée en 2011 révèle que depuis 1776, création de cette nation, elle compte 214 années de guerre pour seulement 21 années de paix ! Je vous en épargne le détail année par année, mais vous pourrez toutefois le [découvrir sur ce site](#). Cette statistique paraît suffisante pour confirmer le très faible nombre de présidents ayant choisi la paix durant leur mandat et la puissance, difficilement compréhensible autrement, de ce complexe militaro-industriel régissant en grande partie la vie de cette nation de première importance.

Pour bien marquer l'ancienneté du péril étasunien au niveau planétaire, comment ne pas citer ensuite Lamartine, déclarant en 1858 :

*Les États-Unis ont la résolution d'entrer en domination dans les affaires de la vieille Europe qu'ils déclarent cadaucue avec la forfanterie de leur prétendue jeunesse. Ils affectent avec l'Europe, en y apportant leur dollar, la supériorité du mépris. Si l'on n'y veille, ils seront en mesure de prendre l'Europe par la famine et le vieux continent livré au pays de tous les monopoles en subirait à jamais la loi.*

Quelle étrange actualité dans ce jugement !

## 2.2 Complotons, complotons, ou l'Histoire en face.

Complot, disais-je ? Comme les mensonges, autre facette des mêmes travers, l'Histoire étasunienne en est truffée, en commençant par la [Boston tea party](#), avant même la création officielle des États-Unis d'Amérique. Une querelle opposant les colons habitant le Massachusetts et la couronne britannique, « propriétaire » à l'époque de ces terres américaines, sur un problème de taxation du thé importé, fut le détonateur pour le premier *false flag* (action sous [faux drapeau](#)) de leur – future – nation. Le 16 décembre 1773, à l'issue d'une réunion ayant regroupé plusieurs milliers de

personnes à **Boston** – donnant pour l'époque une plus juste estimation de leur colère – une centaine de colons déguisés et grimés comme des guerriers indiens Mohawks, montaient à bord des trois voiliers chargés de thé. Trois heures plus tard, 342 caisses de thé flottaient provisoirement dans le port avant de couler, déclenchant des représailles de l'Angleterre et, au moins partiellement, la **guerre d'Indépendance**.

Continuons avec – déjà – les faux motifs des guerres au XIX<sup>e</sup> siècle. Contre le Mexique d'abord, pour lui voler d'immenses territoires (Arizona, Californie, Colorado, Nevada, Nouveau-Mexique et Utah). Le 12 janvier 1848 dans un discours devant le Congrès, Abraham **Lincoln**, nouvellement entré en politique, accusait **James K. Polk**, président de l'époque, d'avoir « *inutilement et inconstitUTIONNELLEMENT déclenché la guerre mexicano-américaine* ». Il ajoutait qu'il attendait la présentation de preuves démontrant la réalité de l'agression initiale par les Mexicains, ce qui ne fut jamais produit, pour cause de mensonge officiel. Le président mexicain, **Porfirio Díaz** dira plus tard : « *Pauvre Mexique, si loin de Dieu, mais si près des États-Unis !* »

L'Espagne ensuite, empire déclinant, déjà amputé par les mêmes de Porto-Rico et des Philippines, également mise en cause grâce à l'opportun naufrage de l'**USS Maine** dans le port de La Havane en février 1898. But du complot, récupérer complètement Cuba, annexer les terres au profit de l'**United Fruit Company** et transformer le reste de l'île en lieux de détente sans contrainte pour les gringos. Avant l'arrivée de Fidel Castro, l'espérance de vie cubaine moyenne y était de 32 ans... Elle est aujourd'hui supérieure à celle de l'ancien propriétaire auto-déclaré ! Dans cette même période, les magouilles de Washington après l'adoption de la Constitution de la République colombienne, aboutirent à la **guerre des 1000 jours** et la sécession de la province de Panama. Ce fruit bien mûr tomba juste pour leur permettre de s'installer, reprendre etachever les travaux du canal sans payer quelque royalties que ce soit à qui que ce soit.

Pour suivre le cours de l'Histoire du monde, il y eut l'excuse partielle de la mise à mort du paquebot civil [Lusitania](#) par torpillage en mai 1915 (seulement 10% d'Étasuniens environ dans les victimes du naufrage). Une seule torpille d'un sous-marin allemand commença à faire pencher la balance pour l'entrée en guerre en Europe, près de deux ans plus tard. Cette thèse paraît chaque jour un peu plus douteuse, il est maintenant largement admis une seconde explosion, intérieure cette fois au Lusitania, expliquant plus facilement la rapidité du naufrage. Mais d'autres faits font orienter l'Histoire vers le [coup fourré](#). Alors que USA comme Angleterre étaient, à l'époque d'importants producteurs de charbon, la pénurie de celui-ci fut la raison invoquée pour faire partir le paquebot de New-York avec une seule chaudière allumée. Ce choix fut fait sciemment, alors qu'en contradiction de toutes les lois de la mer et de la guerre, les cales de ce transport de civils étaient bourrées d'armes et de munitions destinées au théâtre guerrier européen, explicitant mieux cette seconde explosion. Sa vitesse habituelle de navigation le mettait hors de portée des submersibles de l'époque, mais du fait de cette fermeture de la majorité des chaudières, il effectua sa dernière traversée à la vitesse d'un vieux cargo, devenant une proie rêvée.

Mais dans les raisons premières de cet engagement étasunien de fin 1917, on trouve, pour la plus grande part, une « *maladresse* » de [Arthur Zimmermann](#), ministre des Affaires étrangères allemand. Dans un télégramme au gouvernement mexicain, il envisageait une alliance militaire, dans le but d'aider ce pays à récupérer les territoires spoliés par les Étasuniens. Ces derniers ayant quasiment terminé l'asservissement de leur continent, cette proposition allemande était particulièrement mal venue. Pauvre Zimmermann, il n'avait pas du tout compris la [doctrine Monroe](#) et ses successeurs, l'Amérique (le continent) aux Américains (ceux de Washington), « *La Fayette nous voilà* » ayant bon dos ! La lutte contre les propositions de Zimmermann, jointe à la montée inquiétante des idées et du risque marxiste en Europe, semblaient plus adaptées

comme raisons majeures. Ajoutons le journaliste [Edward Bernays](#), inventeur des relations publiques, mais dans notre cas de l'efficace machine de propagande (déjà) destinée à forcer l'acceptation du bon peuple étasunien à participer à cette boucherie. La guerre, de toute façon, c'est bon pour les affaires. En 1914, l'excédent de la balance commerciale étasunienne avec l'Europe était de 436 millions de dollars. En 1917, à la veille de leur entrée en guerre, il atteignait 3568 millions de dollars.

Ces premiers exemples pouvant sembler insuffisants pour certains, sortons du carcan temporel pour renforcer l'information sur le sujet en recueillant l'avis hautement autorisé de [Smedley Butler](#), Major-General du Marines Corp, décoré à de multiples reprises. Extrait de son livre [\*War is a racket\*](#), La guerre est un racket (Feral House, Los Angeles, 2003) :

*J'ai effectué 33 ans et 4 mois de service actif, et durant cette période, j'ai passé la plupart de mon temps en tant que gros bras pour le monde des affaires, pour Wall Street, et pour les banquiers. En bref, j'étais un racketteur, un gangster au service du capitalisme. J'ai aidé à sécuriser le Mexique, plus particulièrement la ville de Tampico, au profit des groupes pétroliers américains en 1914. J'ai aidé à faire de Haïti et de Cuba un endroit convenable pour que les hommes de la National City Bank puissent y faire des profits. J'ai aidé au viol d'une demi-douzaine de républiques d'Amérique centrale au bénéfice de Wall Street. J'ai aidé à purifier le Nicaragua au profit de la banque américaine Brown Brothers de 1902 à 1912. J'ai apporté la lumière en République dominicaine au profit des entreprises sucrières américaines en 1916. J'ai livré le Honduras aux entreprises fruitières américaines en 1903. En Chine, en 1927, j'ai aidé à ce que l'entreprise Standard Oil fasse ses affaires en paix. Quand je repense à tout ça, je pourrais donner*

*à Al Capone quelques conseils. Le mieux qu'Al Capone pouvait faire, c'était de racketter trois quartiers. Moi, j'agissais sur trois continents.*

Indirectement au service des plus grandes compagnies de son pays pendant plus de trente ans, il décida de dénoncer les profits engrangés par ces firmes et générés par les guerres. Son livre, très révélateur, permet de mieux comprendre les motivations, la puissance et le danger que représentent gouvernement et complexe militaro-industriel étasuniens contre les intérêts fondamentaux des États, des peuples et de la démocratie en général. Pour mieux démontrer encore un autre côté impitoyable de cette politique, Smedley D. Butler révéla en 1934 au Congrès le complot fasciste en cours d'organisation contre le président Franklin D. Roosevelt, par les dirigeants des plus grandes entreprises étasuniennes. Irene DuPont, William Knudsen directeur de GM et quelques amis de la banque Morgan lui proposaient de prendre la tête de l'armée de 500 000 hommes qu'ils étaient prêts à financer, troupe factieuse organisée sur le modèle des Croix-de-Feu français. L'enquête diligentée par le Congrès révéla, outre la véracité de cette tentative, la réalité des assertions de Butler concernant sa mise en cause des grandes sociétés, Standard Oil, United Fruit et bien d'autres dans la totalité des agressions étasuniennes qu'il avait conduites de par le monde. Les mêmes dirigeants, que vous allez retrouver dans les lignes qui suivent, jugeaient le programme politique et économique du nouveau président trop social, trop socialiste... Roosevelt socialiste ! Les assassins de Kennedy n'ont rien inventé, sinon aller plus discrètement au bout de leur démarche !

Le mobile de la défense de la liberté, ne tenant donc pas longtemps à l'analyse, l'Histoire nous enseigna ensuite nombre de liaisons sulfureuses entre la « *démocratie* » étasunienne et le régime fasciste allemand. En réalité, la première participa lourdement à la mise en place du second. Les USA furent profondément divisés sur la position à tenir vis à vis du national-socialisme montant et

plus tard sur la nécessité de participer à la guerre. Une organisation comme [America First](#) défendait les intérêts des nombreuses entreprises étasuniennes ayant investi en Allemagne depuis la fin de la guerre précédente, une déclaration de guerre contre ce pays pouvant mettre ces investissements en danger. Les coordinateurs de cette organisation, ouvertement très à droite et antisémite, étaient les frères Dulles que nous retrouverons un peu plus loin. [John Foster](#) sera Secrétaire d'État sous Eisenhower, [Allan](#) patron de la CIA durant de longues années, après avoir représenté l'OSS, son ancêtre, en Suisse durant la Seconde Guerre mondiale. Il n'est pas exagéré de déclarer les États-Unis au moins indirectement responsables de l'arrivée au pouvoir d'Hitler et surtout du conflit mondial qui suivit. Mais que de juteux bénéfices réalisés par les entreprises étasuniennes durant cette période !

Commençons par les prêts Young, du nom de [Owen Young](#), leur instigateur, président de General Electric, proposés par les banques étasuniennes et britanniques à l'Allemagne. Ces « *aides* » furent uniquement accordées pour favoriser la chute d'un régime financièrement aux abois... participant volontairement, par la même occasion, à la propagande et l'accession d'Hitler au pouvoir par les urnes. Young était parfaitement informé de la situation tant économique que politique allemande par sa filiale installée dans le même pays ; n'est-ce pas par ce canal qu'il aidait financièrement les nazis, bien avant leur accession aux responsabilités ? Préméditation ? Ne quittons pas cette entreprise sans nous étonner de l'étrange mansuétude des bombardiers alliés à son égard. Les 10 principales usines de sa filiale allemande, German General Electric, qui avait racheté AEG, produisant l'électricité dont le Reich avait tant besoin pour son industrie de guerre, ne furent jamais bombardées. Curieusement, celles de Siemens ayant, avant la guerre, refusé le projet de rachat par General Electric et exerçant la même activité furent détruites. [Difficile de ne pas faire la corrélation](#) ! GE fut également traîné devant les tribunaux américains après-guerre pour entente avec Krupp, nazi notoire, dès avant le conflit, sur la

mise en production du carbure de tungstène et son prix, pesant lourdement dans le coût de certains projets militaires étasuniens. Après cet accord, le prix de la livre de ce produit [passa de 50 à 453\\$](#). Une partie de ce supplément de prix revenait au régime hitlérien par l'entremise de Krupp. Ce procès sera, comme bien souvent dans ce pays quand il s'agit de sociétés de taille internationale, une parodie de justice amenant à une amende ridicule par rapport aux profits illicites engrangés et la participation à un complot contre son propre pays. On voit mieux les limites du patriotisme de certains.

Ce « *phénomène* » GE de non bombardement entrevu, se reproduira curieusement avec Ford qui n'était pas en reste. [Henry Ford](#), fasciné par le nazisme, commença à soutenir financièrement Hitler dès 1922<sup>1</sup>. Décoré Grand-croix de l'Aigle allemand le 30 juillet 1938, [plus haute distinction](#) de l'Allemagne nazie pour un étranger, il écrira un peu plus tard *Le Juif International*, dans lequel il affirmait que le juif était le premier problème au monde. Henri Ford injectera dans ses usines allemandes les sommes qu'il refusait d'investir à Detroit, dans son propre pays, et participera à l'effort de guerre allemand en y fabriquant du matériel, beaucoup de matériel, jusqu'au jour de la défaite... et en continuant dès le lendemain. Bizarrement, alors que Cologne était ravagée par les bombardements alliés – 90% de la vieille ville et 70% de la totalité de l'agglomération détruite – ses usines, pourtant installées dans ses faubourgs, ne furent jamais gravement atteintes. Il fallait que les ordres viennent de très haut pour que des bombardiers, peu réputés pour leur précision, arrivent à éviter le site interdit ! Par contre son usine de Poissy, dont la production était par rapport confidentielle, le fut fort tôt, renforçant l'idée de destructions volontaires des Alliés sur notre territoire pour économiquement affaiblir la France, il y a toujours un après au-delà des guerres...

---

1. selon [Antony C. Sutton](#) dans *Wall Street and the Rise of Hitler*, Wall Street et l'ascension d'Hitler

Charles Wilson, président de la General Motors, construira chez Opel, sa filiale allemande, durant toute la période nazie, une grande partie des blindés et autres véhicules des armées d'Hitler, comme le fameux camion Opel Blitz. Il n'hésita pourtant pas à demander à la fin de la guerre réparation aux États-Unis pour les destructions causées à ses usines en Allemagne du fait des bombardements alliés ! Bombardiers – entre autres Liberator – et bombes alliés étant, au moins partiellement, fabriqués dans ses usines étasuniennes. Le beurre, l'argent du beurre et le sourire de la laitière. GM et Ford représentant 70% de la production de véhicules automobiles de l'Allemagne nazie en 1939, cette critique n'est pas du niveau folklorique.

Rockefeller également, un des « Robber barons », les barons voleurs de l'Histoire de son pays (en compagnie de Carnegie, Morgan, Vanderbilt et quelques autres), est objectivement un des principaux responsables étasuniens du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale avec sa Standard Oil. L'Allemagne, ne possédant pas les ressources pétrolières permettant sa politique belliciste motorisée, était confrontée à la quadrature du cercle. Pas de pétrole, pas de guerre, aussi éclair fût-elle, puisque basée sur la mobilité d'armées hautement mécanisées et d'une aviation aussi gloutonne ! La Standard créa, avec IG Farben de sinistre mémoire, la Standard Oil IG Farben, l'étasunienne cédant à l'allemande l'ensemble de ses brevets sur le processus d'hydrogénération du charbon ou de la lignite, le Reich ayant par contre les deux en abondance, pour produire carburant et caoutchouc de synthèse. Dans cette aide pas du tout désintéressée, on peut ajouter la Royal Dutch Shell, le deal étant que Hitler récupère en échange les pétroles de Bakou, où les deux entreprises avaient investi sous le Tsar. Ce coup de pouce à la préparation guerrière n'étant sans doute pas jugé suffisant par la Standard, elle livrera du plomb tétraéthyle aux nazis, jusqu'au moment où les installations allemandes furent en mesure de prendre le relais. Peu nécessaire pour les véhicules terrestres courants, il permettait un meilleur taux de compression, donc de meilleures puissances des moteurs, principalement d'avions. Sur ce

produit stratégique, on situe la date de cette passation des pouvoirs après l'agression contre la Pologne, ce qui en dit long sur l'intérêt des entreprises étasuniennes et de leur gouvernement pour la paix mondiale. Les livraisons de carburant de la Standard Oil aux nazis dureront jusqu'en 1943, passant par l'Argentine et traversant l'océan vers l'Europe par tankers.

Il y eut également l'[attaque de Pearl Harbor](#), dont on sait aujourd'hui les dirigeants étasuniens informés, au plus haut niveau, au moins depuis la veille, le code secret japonais étant craqué depuis plusieurs mois. Volontairement, froidement, ils laissèrent mourir plusieurs milliers de leurs compatriotes (2403 tués ou disparus, 1178 blessés), le fait qu'ils soient militaires pour la plupart ne pouvant être qu'une mauvaise excuse. Il fallait un motif puissant permettant d'entrer en guerre pour le plus grand profit de ce complexe militaro-industriel. En filigrane de ces entrées dans les deux conflits majeurs successifs, la volonté gouvernementale fut le relais le plus sûr de ce dernier, contre une population se plaisant parfaitement dans cet isolationnisme gage de paix et de prospérité. Celle-ci sait ce que coûtent en drames les aventures guerrières.

Bizarrement, les fils des va-t'en guerre de Washington ne se risquent quasiment jamais dans les guerres ourdies par leurs pères. Les prémisses d'intervention en Europe seront uniquement mis en œuvre pour contenir la puissance montante de l'URSS. L'Allemagne nazie, déjà bloquée devant Leningrad et Moscou en cette fin 1941, était considérée comme perdue, mais les Alliés commencèrent toutefois par l'Afrique du Nord. Il fallait envisager le cas d'un renversement de la tendance de la guerre et une victoire définitive du Reich et tenter d'abord de récupérer l'Empire français d'Afrique et ses matières premières bon marché... Sans compter la possible mise en place de marionnettes politiques françaises entièrement dévouées, permettant d'espérer éliminer l'obstacle de Gaulle.

ITT aussi, par l'entremise de ce bon Dr Schröder, président des filiales de l'entreprise en Allemagne, qui alimentera les fonds secrets de Himmler jusqu'en 1944. Connus sous l'appellation de « [fonds](#)

*Keppler* », ils étaient la caisse noire du Reichsführer, lui permettant une certaine latitude de manœuvre. Crées en 1933 sous le contrôle de Rudolph Hess, ils furent alimentés dès cette période à hauteur de 50% par des financements étasuniens, dont Standard Oil, ITT, General Electric, et bien d'autres. Information « *plaisante* », ITT détenait une large majorité financière chez *Focke-Wulf*, producteur de si bons avions de chasse détruisant chasseurs et bombardiers alliés, dont ceux des Étasuniens, tuant par la même occasion les équipages... du même pays !

Et le reste, la multitude d'entreprises US qui, plus prosaïquement, continueront à tourner avec les nazis au pouvoir, et des esclaves offerts par ces derniers dans leurs usines, Eastman Kodak, Dupont, IBM etc... C'est si bon pour la rémunération des conseils d'administration. Point particulier au sujet de cette dernière, sa filiale et franchise allemande, Dehomag, (DEutche HOllerith MASchinen Gesellschaft mbh), développant la technologie Hollerith, de machines à cartes perforées, fut accusée à l'issue de la guerre d'avoir facilité la réalisation de la « *solution finale* ». Elle fournira au régime allemand les machines si efficaces dans un premier temps pour recenser les Allemands de confession israélite. D'autres seront retrouvées ensuite dans les camps de concentration, pour assurer la comptabilité morbide de la disparition de toute la pauvre humilité conduite là pour toutes les mauvaises raisons allemandes. Edwin Black rapportait la surprise des premiers GI's pénétrant dans l'usine de la firme à Sindelfingen en 1945. Ils trouvèrent quelques employés de Dehomag et surtout une usine intacte à 100 %, en très bonne condition, chaque outil, chaque machine en parfait état de marche. Ils se confièrent à Thomas Watson, président d'IBM : « *L'usine entière est intacte, épargnée pour des raisons inconnues par nos aviateurs.* » Lui savait pourquoi, il réussit même à récupérer sans ennuis ses machines installées à Dachau, Auschwitz et Buchenwald entre autres, avant de rebaptiser l'entreprise IBM Deutschland

un peu plus tard<sup>2</sup>.

Le pillage étant une quasi religion pour les dirigeants étaisuniens, la fin du conflit les vit envoyer des équipes dans la zone normalement confiée aux Soviétiques, juste avant que ces derniers ne s'y déploient. Sur la foi de renseignements, ils savaient que la Reichsbank avait caché dans d'anciennes mines de sel la totalité ou presque de son trésor en lingots d'or, dont beaucoup volés dans les pays occupés. Ils s'emparèrent de la totalité, dont une partie appartenant à la Banque centrale belge, qu'en revit-elle ? Ce dernier fait est narré à la fin du film *Monuments Men*, oubliant juste de préciser le devenir de cet or... Le mot FIN les priva sans doute du temps nécessaire pour révéler cette information. Bien sûr, en retour, l'URSS ne reçut aucune compensation financière pour l'immensité des destructions des hordes allemandes sur son sol.

D'autres encore ? Fritz Thyssen, plus sûr soutien d'Hitler, créa en 1924 aux USA la Union Banking Corp., filiale de la Bank Voor Handel en Scheepvaart, *Samuel Prescott-Bush*, grand-père de l'autre, en sera un des directeurs. Outre la gestion des comptes et investissements de Thyssen, elle servait à la collecte et au transfert des nombreux soutiens financiers ou technologiques étaisuniens vers les nazis. En juillet 1942, le *New York Times* titrait en première page : « *Hitler's Angel has 3 millions in US bank* », (l'ange d'Hitler [Thyssen, NdA] a 3 millions de dollar dans une banque des États-Unis, la UBC). Après enquête du Congrès, la banque fut fermée en octobre suivant, au nom de la Trading with the Enemy Act (Loi sur le commerce avec l'ennemi). Prescott-Bush, ami personnel de nombreux dirigeants du Troisième Reich, avait multiplié les *joint-ventures* avec les autorités allemandes durant la période 1933-1941. Il continua à « *faire des affaires* » avec les mêmes pendant la Seconde Guerre mondiale. Tout commerce avec l'Allemagne ayant été interdit et ses sociétés ayant été placées sous séquestre par le

---

2. Selon *L'Express*, le 15 février 2001, les listes IBM par Thierry Gandillot et Jacques R. Pauwels dans *Le mythe de la bonne guerre*

gouvernement Roosevelt après l'entrée en guerre des États-Unis, au titre de la loi évoquée plus haut, il créa une constellation d'entreprises internationales pour contourner la législation. Il installa aux Pays-Bas des sociétés de blanchiment de l'argent du crime, dont la Consolidated Silesian Steel Company, propriétaire de l'usine d'Oswiecim-Auschwitz où travaillaient les esclaves issus du camp de concentration/extermination voisin. Les profits réalisés par la Consolidated Silesian Steel Company furent gérés par le même Fritz Thyssen jusqu'à sa mort en Argentine, en 1951. Un million et demi de dollars furent alors récupérés par Prescott Bush, via l'Union Banking Corporation citée ci-dessus, et placés dans une société anonyme créée pour l'occasion, l'Overby Development Company.

À la mort de Samuel Prescott-Bush, cet argent revint à George Bush père qui en confia la gestion à un homme de confiance, William Farish III (ambassadeur des États-Unis à Londres), lui-même petit-fils du financier étasunien de la société IG Farben qui fabriqua le gaz mortel utilisé dans les chambres à gaz d'Auschwitz et d'ailleurs. En 1980, George Bush père, ayant été élu à la vice-présidence des États-Unis, organisa sa propre succession de son vivant en donnant sa fortune à un trust appartenant à ses enfants. Si Georges W. Bush n'est aucunement responsable des méfaits de son grand-père, il accepta alors l'argent du crime, donnant une autre dimension à sa visite à Auschwitz comme Président des États-Unis.... et à son soutien au gouvernement israélien<sup>3 4 5</sup>.

Avec *Kennedy père*, nous finissons ce bref rappel de la nocivité de la classe dirigeante étasunienne jusqu'en 1945. Ambassadeur des États-Unis en Angleterre, Kennedy fut contraint de démissionner de son poste pour son refus de la guerre contre Hitler et son soutien à une politique d'apaisement envers l'Allemagne jusqu'en 1940. Le

---

3. *Wall Street and the Rise of Hitler* par Antony C. Sutton

4. *La Guerre des Bush, les secrets inavouables d'un conflit* par Éric Laurent, Plon éditeur

5. *Trading with the Enemy, An Expose of the Nazi-American Money Plot 1939-1944*, par Charles Higham, Delacorte Press éditeur

même fut reconnu, durant toute sa vie, comme très proche de la Mafia américaine, l'intervention de celle-ci participant grandement plus tard à l'élection du fils dans les fiefs de cette dernière. À la fin du conflit, 400 tonnes d'archives furent saisies et expédiées aux USA. Dans celles-ci, toutes ces transactions honteuses étaient parfaitement détaillées. Aucun acte d'accusation ne sera malgré tout dressé, lors du procès de Nuremberg, contre un seul des dix chefs d'entreprise au minimum, méritant largement la pendaison aux côtés des Allemands. Auraient d'ailleurs dû subir les mêmes condamnations, les responsables politiques ayant toléré, sinon encouragé, ces comportements. « *Qui ne dit mot consent.* »

L'appétit venant en mangeant, ce second conflit mondial démontre rapidement aux Étasuniens qu'ils étaient en passe de réaliser un vieux rêve, devenir les maîtres du monde. Ne comprenez pas autrement les deux explosions nucléaires sur le Japon. Là aussi, l'enfumage officiel fit valoir une noble cause, épargner la vie de nombreux GI's pour mieux cacher au public un des plus grands crimes contre l'Humanité de cette période pourtant fertile en la matière. Plutôt que de s'acharner sur des objectifs militaires risquant de rendre les coups portés, ils avaient décidé d'appliquer la technique allemande des bombardements aveugles « *traditionnels* » sur les villes, contre des civils désarmés. Les 120 000 morts du dernier raid aérien classique à la **bombe incendiaire sur Tokyo** – à opposer aux **80 000 d'Hiroshima** – en sont les témoins muets. Cette démonstration d'une politique de terreur ne s'adressait pas uniquement au Japon, mais à toute la planète à titre d'avertissement de ce dont ils étaient désormais capables, et plus particulièrement à l'URSS. Respectant sa parole donnée dans des différents accords entre alliés, celle-ci, aussitôt après sa victoire en Europe, se rentrait vers le Pacifique contre le Japon, autre membre de l'Axe. C'est dans ce cadre qu'il faut replacer la nucléarisation du conflit. Pour que le message soit bien compris, ils renouvelèrent un peu plus tard ces **bombardements de terreur**, mais non nucléaires, sur la Corée du Nord transformée en champs de ruines.

La Seconde Guerre mondiale n'était pas achevée que certains montraient déjà la voie à suivre comme Charles E. Wilson, PDG de General Motors, préconisant une économie de guerre permanente pour les États-Unis. La montée prodigieuse de ses profits grâce à la production de guerre lui faisait vraiment envisager de voir ce rythme persister le plus longtemps possible. En remerciement (?) de cet apport à la politique agressive de son pays, il sera nommé Secrétaire à la Défense en janvier 1953, à l'élection de Eisenhower.  
*The right man in the right place...*

Comment également oublier, le [Monarch Program](#) et ses dérivés, sous direction de la CIA et de l'US Army, lancé bien avant sous l'appellation [Lebensborn](#) par Mengele, le « *docteur* » nazi des camps de la mort, on a les [références](#) qu'on mérite. But, tenter de créer une « *race* » d'assassins sans mémoire ni sentiment. Fond de l'abjection, l'utilisation d'enfants étasuniens dans le cadre de programmes militaires pour obtenir une parfaite domination du cerveau de ces cobayes humains. Les expériences, comprenaient irradiations aux rayons, utilisation de drogues, tortures avec le cortège de viols dès le plus jeune âge, elles eurent lieu aux États-Unis, du début des années 1950 à la fin des années 1960. Dans les exemples de complots plus récents, on ne peut faire l'économie de citer l'assassinat de John Fitzgerald Kennedy en 1963, de son frère Robert un peu plus tard, mais aussi du racisme d'État aboutissant à l'assassinat de Martin Luther King, de Malcolm X et de tant de militants des droits civiques. Il faut ajouter sans hésiter les affaires nauséabondes comme le Watergate, l'Iran-Gate, et quelques autres. [Mocking Bird](#) aussi, autre opération de la CIA, s'étala du début des années 1950 jusqu'au milieu des années 1970 ou presque. Pour faire croire de par le monde aux mérites enchanteurs des États-Unis, dans leurs écrits, dans leurs productions, des journalistes, chroniqueurs et cinéastes nationalement mais aussi internationalement célèbres, furent rémunérés en complément par la CIA. Pour terminer ce réquisitoire très incomplet de ce dont furent et sont encore capables les gouvernements étasuniens depuis l'origine de leur nation, un mot du pro-

---

*CHAP. 2. 11/09/2001 - L'HISTOIRE US ET SES À-CÔTÉS*

---

gramme [Tuskegee](#). En Alabama dans les années 1960, des médecins laissèrent sans soins des Noirs étasuniens infectés par la syphilis, pour observer la progression de la maladie. Est-on si loin des dérives mondialement condamnées de Mengèle et ses complices dans les camps nazis ?

Un État capable de faire subir de tels sévices à ses propres enfants, tout en se présentant comme un paragon de vertu et de liberté, plus grand chose ne peut l'arrêter, sa puissance lui servant pour un temps de paravent. Il ne s'agit pas, on le constate à la lecture de cette litanie, de cas isolés pouvant laisser entrevoir un solde idyllique. On y retrouve toute la véracité de la phrase d'Albert Einstein : « *Les États-Unis sont directement passés de la barbarie à la décadence, sans jamais connaître la civilisation.* » Cet immense savant avait sans doute un peu trop anticipé, il semblerait que de nos jours, le stade de la barbarie ne soit pas encore dépassé. Rien n'a changé, regardons l'ONU, transformée en chambre d'enregistrement des caprices de Washington. Pour l'Afghanistan, l'Irak, la Libye et bien d'autres, l'autorisation d'envahir et de tuer fut donnée sur des dossiers mensongers et connus comme tels. Partout dans le monde, ils déclenchèrent et déclenchent encore terreur, mort et pillage mais reçurent malgré tout au moins par deux fois le Prix Nobel de la paix ! Deux poids, deux mesures, telle est la devise. Ce résumé, uniquement pour faire comprendre qu'il est nécessaire de penser autrement lorsqu'on s'interroge sur ce pays. Refuser la propagande généreusement distillée pour faire place à la réflexion sur des bases historiques saines est le meilleur moyen d'entrevoir la totale indifférence de leurs gouvernements de tout temps pour la vie humaine, seul le but à atteindre, le profit, étant important.

## **2.3 Pax Americana ou la vie guerrière d'un pays**

Dans la majorité des cas, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les actions étasuniennes se présentèrent sous forme de complots, pour soi-disant sauvegarder les droits de l'homme ou faire tomber une dictature. Derrière cette fumée médiatique, rapacité et volonté de mettre en place des régimes à leur botte, permettant de piller sans vergogne les ressources locales. Leur libre interprétation de la défense des droits de l'homme n'a généralement cours que dans les pays dotés d'un riche sous-sol, lorsque le gouvernement n'est pas docile. Enfants et adultes confondus, civils pour leur immense majorité, combien furent victimes de la Pax Americana de par le monde, depuis seulement ce 8 mai 1945 ? Vingt-trois fois au moins, en arrêtant les comptes en 2011, ne stoppent depuis en rien cette tendance à porter la guerre partout, des pays ont ainsi été mis en coupe réglée, pour mieux les asservir. Le décompte des civils sacrifiés depuis 1945 nous amène à un total se rapprochant un peu plus, à chaque nouveau conflit, de celui des Allemands lors de la Seconde Guerre mondiale, hors univers concentrationnaire. Plus de 10 millions de personnes assassinées depuis cette date paraissait un bilan tout à fait raisonnable, jusqu'à la publication récente par *Consortiumnews*, sous la plume de Nicolas J.S. Davies, d'une série de trois articles particulièrement documentés sur les nuisances guerrières étasuniennes depuis le seul 11 septembre 2001. La différence de chiffres avec la propagande habituellement disponible sur le sujet, rejoignant celle apparue lors de la publication de ceux sur le Vietnam, oblige malheureusement à le revoir à la hausse. Depuis 1945, c'est sans doute sur près de **20 millions de civils assassinés** pour assouvir leur volonté hégémonique, qu'il faut compter.

1. [Chine en 1945/46](#), n'a pas empêché la victoire de Mao Tse Toung.

2. [Corée de 1950 à 1953](#), seule guerre dont ils ne sont pas les auteurs, mais les bourreaux sans retenue de celle du Nord : 20% à plutôt 30% de la population civile assassinée par des bombardements plus importants que durant toute la campagne du Pacifique. Conflit non réglé à ce jour.
3. [Chine de 1950 à 1953](#), voir le point 1 pour un commentaire identique.
4. [Guatemala en 1954](#), opération Success. Rien n'est réglé depuis dans ce pays.
5. [Indonésie en 1958](#), fiasco de l'opération Haïk.
6. [Cuba 1959/60](#), débâcle mémorable de la baie des Cochons.
7. [Guatemala 1960](#), confirmation du commentaire du point 4.
8. [Congo à partir de 1961](#), participation au moins indirecte à l'assassinat de Patrice Lumumba, après avoir fournis aux ex-colonisateurs le pont aérien nécessaire pour « *reprendre* » la main. L'ex Congo belge reste un des martyrs du globe aujourd'hui.
9. [Pérou en 1965](#), au choix un des commentaires ci-dessus.
10. [Laos de 1964 à 1973](#), autre grand « *succès* » américain au même titre que le Vietnam, sans oublier les 500 000 morts du Cambodge noyés sous un flot de bombes pour couper les routes possibles aux combattants du Vietnam du Nord. Cela favorisera la montée en puissance de Pol Pot et de ses Khmers rouge tristement célèbres pour leurs massacres, ils seront pourtant soutenus par les États-Unis pour représenter leur nation au sein de l'ONU.
11. [Vietnam de 1961 à 1973](#), près de 2 millions de tués pour une cause des plus douteuses. La Commission vietnamienne d'évaluation des pertes humaines parle de 4,5 millions de civils et de 1,5 million de militaires.
12. [Guatemala de 1967 à 1969](#), intérêt des interventions à répétition au vu de leur résultat, voir points 4 et 7 ?

13. [El Salvador en 1980.](#)
14. [Nicaragua en 1980.](#) Soutien et armement des Contras contre le pouvoir élu démocratiquement dans le but de faire tomber ce dernier.
15. [Grenade en 1983.](#)
16. [Libye en 1986](#), assassinat par bombardement aérien d'une partie de la famille de Mouammar Kadhafi.
17. [Panama en 1989](#), dépose expresse de Noriega devenu infréquentable, alors qu'il avait été mis en place plus tôt par Washington.
18. [Irak de 1991 à 1999.](#)
19. [Soudan en 1998.](#)
20. [Afghanistan de 1998 à nos jours.](#) Le conflit finira sans doute aussi mal que l'intervention soviétique... provoquée pour cause du début de l'aide massive américaine aux [moudjahidines](#), six mois avant cette intervention.
21. [Yougoslavie](#) dans le cadre de la lutte contre l'influence serbe, donc russe.
22. [Irak en 2003](#), la guerre sans raison et l'installation d'une pseudo-démocratie laissent encore des traces aujourd'hui avec l'État Islamique très bien toléré par les États-Unis, dans un pays déchiré. Cela correspond à leur volonté de parvenir à un éclatement du pays pour aboutir au partage du pactole pétrolier.
23. [Libye en 2011](#). Guerre et meurtres furent sous-traités à l'OTAN, leur filiale européenne, dont la France fut, hélas, un des plus zélés exécutants, y compris dans l'assassinat du chef de l'État apportant instabilité totale et ruine du pays.

À cette liste d'infamies, ajouter les tentatives en cours en Ukraine et en Syrie et celle avortée au Venezuela il y a quelques années, mais en cours de réactualisation ces derniers temps. Rappeler aussi

le [renversement du pouvoir élu de Mossadegh](#) en Iran en 1954 et l'arrivée du Chah, opération Ajax, nous connaissons la suite. Il y aura également l'[assassinat d'Allende](#), élu démocratiquement au Chili, et la mise en place de la dictature sanglante de Pinochet, ou celle d'autres régimes de terreur, comme durant trop longtemps en Amérique latine. Ce rapide survol ne comprend pas les coups fourrés en Europe depuis la même date, comme les « *Stays Behind* » et/ou Gladio, armées secrètes prêtes à en découdre en cas d'une improbable attaque soviétique. Par contre, elle furent utiles également pour s'opposer plus simplement à toute volonté démocratique des populations de choisir un régime les représentant vraiment.

Bref, depuis le 8 mai 1945, « *Les États-Unis, État terroriste de premier plan* » selon [Noam Chomsky](#), philosophe étasunien et professeur émérite de l'Institut de linguistique du M.I.T. ont :

- Tenté ou réussi à renverser plus de 30 gouvernements étrangers, la plupart élus démocratiquement ;
- Bombardé les populations de plus de 10 pays ;
- Tenté d'assassiner (ou de faire assassiner) nombre de dirigeants étrangers ;
- Tenté de réprimer les mouvements populistes ou nationalistes dans 20 pays au moins ;
- Gravement interféré dans les élections démocratiques d'au moins 30 pays ;
- Trempé dans la pratique de la torture plus que tout autre pays au monde, soit en l'infligeant concrètement et directement, mais aussi en l'enseignant et en fournissant manuels et équipements nécessaires.

Cette politique ne devrait jamais cesser, Clinton l'a exposé très clairement : « *Le droit pour les États-Unis de recourir unilatéralement à la force afin d'assurer un accès sans restriction aux marchés clés, à l'approvisionnement en énergie et aux ressources stratégiques.* » Quelle serait la réaction mondiale si un autre pays se permettait ce genre d'affirmation péremptoire et surtout de comportement la confirmant ? En y regardant de plus près, malgré cela,

depuis la fin de cette Seconde Guerre mondiale, aucune victoire éclatante de cette politique de la canonnière. Malgré la différence de puissance, tant militaire que diplomatique, ils n'ont connu que des échecs et/ou laissé des bourbiers aux retombées encore négatives de nos jours. Quelle meilleure preuve de l'innocuité de leur politique agressive de par le monde... sauf pour la caste militaro-industrielle, grande spécialiste du pile je gagne, face tu perds. En aparté, comment ne pas s'étonner qu'avec ce bref résumé vous en sachiez, après lecture, plus que la majorité des Étasuniens ? L'enseignement de l'Histoire étant laissé à la discrétion de chaque État, aucun livre officiel pour satisfaire les besoins de cette science humaine dans les écoles. Il est facile d'imaginer, par exemple entre l'Alabama et le Maine, la différence de traitement de leur « *guerre civile* », pour nous guerre de Sécession. Dès la scolarité, les étudiants ne doivent avoir aucun repère, leur permettant d'apprécier l'évolution de leur passé et les méfaits de leurs « *élites* ».

## **2.4    *Inside job, mode d'emploi***

Si on se fie maintenant au discours officiel et au rapport de la Commission d'enquête, son fidèle reflet, tout est clair. Dix-neuf terroristes arabes détournèrent quatre avions et s'immolèrent avec passagers et équipages sur les Tours jumelles à New York, sur le Pentagone à Washington, le quatrième s'éparpillant au milieu de nulle part, en Pennsylvanie. C'est très résumé, mais on retrouve le sens, sinon le contenu du message initial. Seulement, lorsqu'on décide de gratter un peu le vernis recouvrant cette histoire, on commence à découvrir des détails, puis des pans entiers de ce scénario ne tenant pas à la moindre interrogation. À la fin, ce que je vais m'employer à démontrer, il est clair que nous sommes en face d'une flagrante tromperie, exigeant alors de trouver une autre solution expliquant ce drame, bien réel, lui. Toutes nos interrogations sans réponse cohérente, leurs non-dits, mensonges et autres

approximations, le refus de montrer quelques vraies images, quel meilleur moyen pour laisser s'établir les thèses les plus débridées, y compris l'*inside job*, le crime venant de l'intérieur du pays ?

La comparaison restant le meilleur moyen de faire apparaître des comportements inhabituels, comparons d'abord la situation étudiée avec l'ordinaire étasunien. Voilà un pays qui de tous temps eut une communication intense, à l'intérieur comme sur la scène internationale, y compris lorsque les faits révélés n'étaient pas prestigieux pour lui. Citons en vrac : assassinat de J.F. Kennedy, désastre des fusées explosant au décollage lors des prémisses du programme spatial (bien montré dans le début du film *L'Étoffe des héros*) et bien d'autres encore comme Challenger ou la guerre du Vietnam en général, et *My Lai* en particulier durant celle-ci. Ce village devint, le 16 mars 1968, un Oradour vietnamien de plus, près de 500 civils innocents, femmes, enfants et vieillards assassinés par un régiment de l'US Army. Après le reportage sur le sujet fait par [Seymour Hersh](#) pour le magazine *Harper's*, pouvoir politique et état-major assumèrent les faits. Des images apparaissent même, le responsable (fusible ?) étant lourdement condamné. Dire que cette affaire n'était vraiment pas à l'avantage des USA est un euphémisme. Non seulement il n'y eut pas – trop – de secret, mais la loi démocratique joua alors qu'ils étaient en guerre, moyen pourtant commode, si on le souhaite, pour écarter les questions gênantes. Il faut dire qu'en ce temps-là, les journalistes d'investigation, principalement étasuniens, faisaient leur métier et le faisaient bien. Hersh reçut le Pulitzer pour ce reportage.

Le 11 septembre, alors que les États-Unis auraient pu bénéficier de l'appui moral du monde entier, pourquoi cachèrent-ils bandes et autres documents qui n'auraient fait, au pire, que corroborer leur discours... si bien sûr les faits racontés étaient réels et vérifiables ? Quasiment un demi-tour en marchant, au niveau de cette sacro-sainte communication ! Là où tout pouvait être en leur faveur, rien ne transpira, sinon n'importe quoi. Jamais gestion de la communication ne fut aussi lamentable que durant cette période

des attentats sur le sol étasunien et elle le reste depuis, concernant le même sujet, pourquoi ? Ils auraient voulu lancer une campagne d'interrogations au niveau international, ils n'auraient sans doute pas procédé différemment. Rassurons-les, c'est fait et assez réussi. Ils se sont pris les pieds dans le tapis de la communication certes, nous le savons, mais une règle s'impose, ne jamais sous-estimer un adversaire, surtout de cette envergure. Ces gens ont des références au-dessus de tout soupçon en organisation d'« événements ». L'opération « *Overlord* », débarquement allié en Normandie, le 6 juin 1944, est toujours enseignée en école de guerre, comme l'excellence en matière organisationnelle. Intelligence Service et OSS, ancêtres historiques de la CIA, poussèrent le souci de la réflexion et du détail très loin. Jusqu'à faire découvrir par les Allemands un faux officier anglais noyé, muni de documents truqués indiquant le lieu imaginaire du futur débarquement, quelque part dans le Pas-de-Calais, *opération Fortitude*. Cette désinformation – déjà – enfumera le Reich. Le renforcement de sa crédibilité coûtera toutefois la vie à un réseau de Résistance française chargé de sa préparation et sans doute celle d'au moins 500 habitants du village de Le Portel, bombardé par les Alliés les 8 et 9 septembre 1943 dans le cadre d'une autre de ces opérations d'enfumage, le plan *Cockade*. Le succès d'*Overlord* était à ce prix.

Dans un tout autre genre et plus près de nous, la mise au point de la conquête de la lune par les *missions Apollo* reste également un grand moment d'organisation sans faille, mais aussi, encore une fois, d'acceptation d'une certaine prise de risques. Avec le même niveau technologique, les Européens auraient-ils accepté ce défi et surtout ces risques à la même époque ? Quand les Étasuniens mettent une opération sur pied, peu de chose sont oubliées, y compris la part d'incertitudes librement assumée. Beaucoup plus près de nous, le 10 octobre 1990, dans la série des mensonges permettant de donner un semblant de légalité à un prochain pillage, gigantesque audition télévisée, des « *témoins* » décrivirent, devant le Congrès, les horreurs commises au Koweït par les troupes d'oc-

cupation irakiennes. Chacun fut au moins bouleversé par le témoignage d'une infirmière koweïtienne éplorée racontant comment les soudards irakiens [débranchèrent les couveuses](#) maintenant en vie les prématurés de son hôpital et tuèrent sans pitié les nourrissons en les jetant par terre. On découvrira plus tard, trop tard, comme après chaque mensonge officiel étasunien, que la prétendue infirmière était la fille de l'ambassadeur du Koweït aux États-Unis et n'avait rien à voir avec les soins aux prématurés. Son témoignage avait juste été monté de toutes pièces par les services secrets étasuniens, et les Irakiens n'avaient pas procédé à ce genre d'horreur, mais la rumeur était lancée... L'enfumage convainquit les élus d'autoriser le président George Bush, sans doute pas étranger à ce stratagème, comme ex-patron de la CIA, à engager la guerre. Si ces quelques exemples ne sont pas suffisants pour prouver à l'envi que ces gens, outre leur science de l'organisation comme de la désinformation, ne manquent pas d'audace, c'est à désespérer. Encore une fois, pourquoi ce qui fut possible avant-hier ou hier ne le serait plus aujourd'hui ?

Avant de s'immerger dans le glauque absolu de cette enquête, reprenons les bons principes des enquêtes policières : à qui ce crime profite-t-il ? Dans celui du 11 septembre, Ben Laden et les Afghans n'ont « *gagné* » que tapis de bombes, mort de civils et nouvelle invasion, l'Irak ne fut pas mieux loti avec, à ce jour, plus d'un million et demi de victimes, quasiment toutes civiles ; qui reste-t-il ? Seuls les États-Unis, principalement le complexe militaro-industriel et une partie du gouvernement, objectivement bénéficiaires de ces aventures armées. Commençons par le sommet de l'État, à travers le [Carlyle Group](#). La famille Bush y côtoie les [Ben Laden](#) bien connus et les représentants du trône saoudien, tous importants investisseurs de cet ensemble dédié majoritairement à la Défense. Carlyle, neuvième fournisseur du Pentagone, s'est spécialisée dans le rachat de sociétés d'armement comme United Defense en 1995. Boursièrement sous-performante à cette époque, elle devint un nouvel Eldorado fin 2001, après ce drame national. Le matériel

fabriqué, sans doute pas le plus adapté au vu de ce qu'en pensait Wall Street, devint miraculeusement performant à ce moment, permettant à Carlyle de gagner plus d'un milliard de dollars lors de sa revente, [selon](#) Chris Ullman, son porte-parole. Carlyle Group n'est pas coté en Bourse et, de ce fait, pas obligé de communiquer à la SEC ([Securities and Exchange Commission](#), l'équivalent de notre COB) le nom des actionnaires et le nombre de leurs parts respectives... Dick Cheney n'est pas en reste dans la liste des profiteurs de guerre. Secrétaire d'État à la Défense sous Bush père, il externalisera des opérations militaires, durant la première guerre dite du Golfe – pour parler clairement, il utilisera des mercenaires – principalement venant de [KBR](#), filiale de [Halliburton](#), énorme groupe para-pétrolier. C'est donc totalement par hasard qu'en 1995 il devint vice-président de cette dernière entreprise, qu'il ne quittera qu'en août 2000 pour rejoindre l'équipe de campagne de Bush junior... sans cesser pour autant cette relation interdite par la Constitution. La galerie de portraits d'un [prochain chapitre](#) explicitera un peu mieux les dérives du vice-président.

L'agression de ce 11 septembre étant présentée comme la cause unique de cette riposte guerrière, la thèse de l'*inside job* reste au moins aussi pertinente que les explications officielles. Elle l'est d'autant plus quand on la rapproche de certains faits. Le livre<sup>6</sup> de Ron Suskind narrant, en grande partie, à partir des souvenirs de Paul O'Neill, Secrétaire au Trésor – ministre des finances – les deux premières années du premier mandat de Bush, est de ceux-là. Il y raconte par le menu l'étrange préparation guerrière débutée bien avant ces attentats prétextes.

*30 janvier 2001*, bien que l'élection de Bush junior n'ait pris effet que... le 20 janvier, première réunion du NSC ([National Security Council](#), Conseil national de sécurité en français). [Paul O'Neill](#),

---

6. [The Price of Loyalty](#), en français *Le prix de la loyauté ou George Bush, la Maison-Blanche et l'éducation de Paul O'Neill*, de Ron Suskind, chez Simon & Schuster NY 2004

membre de droit, au même titre qu'il fait partie du NEPD (National Energy Policy Development), assista dès le début aux réunions de ces groupes. Il y retrouvait Condoleezza Rice, Donald Rumsfeld, John Ashcroft, Colin Powell, et George Tenet de la CIA. Point n°1 de l'ordre du jour de cette réunion, l'Irak ! Donald Rumsfeld attaque d'emblée : « *Nous devons laisser tomber la politique de Clinton sur Israël et la Palestine [ayant quand même abouti, entre autres, aux accords de paix d'Oslo, NdA] et aller chercher Saddam* ». Fallait-il que Rumsfeld soit sûr de lui et des présents à cette réunion ! Dick Cheney, son comparse, avait mitonné un Cabinet où les faucons étaient largement majoritaires afin de pouvoir assouvir sa vengeance sur l'Irak datant de dix ans. Nous reparlerons en détail dans le chapitre 4, de son regret de ne pas avoir vu les GI's entrer à Bagdad et, surtout, le pétrole saisi. On entrevoit aussi comment l'avis du président élu, commandant en chef des Armées selon la Constitution, fut sollicité avant d'attaquer les plans d'invasion !

Nous constatons également comme « *tient bien* » le prétexte des attentats du 11 septembre pour « *punir* » ce dernier pays ! Cette visée très claire de Rumsfeld fut immédiatement transmise au NEPD, dont la première recommandation, bien avant les attaques, fut d'« *augmenter la part des États-Unis dans la production et la commercialisation du brut dans le monde* ». Ce document dira clairement :

*Le but principal de l'Administration serait de convaincre, voir d'obliger les États de la région [le Moyen-Orient, NdA] d'ouvrir leurs zones pétrolifères à l'investissement étranger et remplacer le contrôle national [c'est à dire celui de l'OPEP, NdA] par le pouvoir de décision des multinationales soumises au contrôle de l'Amérique et sensibles aux intérêts de l'Occident.*

1<sup>er</sup> février, seconde réunion, deux jours plus tard, l'Irak est cette fois le seul point de l'ordre du jour. Paul O'Neill explique comment

---

*CHAP. 2. 11/09/2001 - L'HISTOIRE US ET SES À-CÔTÉS*

---

est alors remis à chaque participant une étude de la DIA ([Defense Intelligence Agency](#), les espions étasuniens, mais militaires). Elle listait les champs de pétrole et de gaz irakiens avec leurs caractéristiques, allant jusqu'à indiquer les noms des compagnies pétrolières étasuniennes – charité bien ordonnée – candidates à leur reprise en main. Des propositions furent même faites sur les éventuels attributaires des blocs d'exploration <sup>7 8 9</sup>. Elle visait également à y augmenter la production très au-delà des quotas définis par l'OPEP pour affaiblir et détruire cette organisation de régulation du marché pétrolier. Dernière confirmation, si besoin en était, celle de la revue *Oil & Gas International* dans son numéro d'octobre 2002. Elle donnait sa version des plans du gouvernement étasunien pour l'Irak :

- Comment réhabiliter l'industrie pétrolière irakienne et comment augmenter l'exportation de pétrole pour couvrir le coût de l'occupation militaire du pays ?
- Fallait-il revoir la participation de l'Irak à l'OPEP ?
- Fallait-il, ou non honorer les contrats attribués par Saddam Hussein [*en fait le gouvernement irakien, NdA*] à des compagnies pétrolières non-étasuniennes ?

Au moins les chose étaient claires, avant même le début de la guerre. Aucun gouvernement, aucun journaliste ne pouvait prétendre ignorer ces réalités d'un cynisme en disant long sur ce que Washington pensait et pense encore de ce que certains osent placer sous le terme « *alliés* ». Les États-Unis n'ont jamais eu d'alliés, mais uniquement des obligés, on ne partage pas pouvoir et gâteau. La confirmation viendra dès le début de l'occupation de Bagdad. Sur ordre, les troupes américaines laisseront piller banques, ministères et musées. Des trésors de l'Humanité en disparaîtront à jamais,

---

7. selon US planned attack on Taleban *BBC News* 18/9/2001 by George Arney

8. Éric Laurent *RMC* 10/3/2006

9. Judicial Watch Maps and Charts of Iraqi oilfields : Cheney energy task force 17/7/2003

même si une partie réapparaîtra par hasard aux États-Unis, tandis que le seul ministère du Pétrole était transformé en citadelle inex-pugnable. McCain, le cocu de l'élection présidentielle précédente, préconisait même que l'armée des États-Unis reste en Irak encore mille ans.

Avant même d'aborder la suite de ce calendrier des mauvais coups, y compris financiers, les faits exposés ci-dessus méritent quelques commentaires. Il est matériellement impossible que l'étude de la DIA, avec l'ensemble des données qu'elle nécessita de collationner, ait été réalisée à la va-vite sur le coin d'une table en deux jours, depuis la précédente réunion, les enjeux étaient trop importants. Le PNAC, dont nous ferons connaissance dans un **prochain chapitre**, devait être déjà suffisamment développé et influent, principalement au Pentagone, pour faire réaliser une pareille étude sans que Clinton en soit informé. Il faut dire que depuis plus de trois ans, le maître des lieux était **William Cohen**, Républicain dans un appareil d'État Démocrate... Comment ne pas voir la main de Cheney et peut-être une participation des spécialistes de Halliburton dans cette affaire ? Comment, une fois de plus, ne pas imaginer le vice-président comme un des piliers du PNAC naissant et du complot en préparation ?

Avec ces preuves, il est difficile de lier les guerres étasuniennes qui suivirent le 11 septembre avec cette attaque servant d'excuse. Il devient même aberrant de croire à ces « *terroristes* » arabes dont ils veulent nous persuader de la culpabilité. J'ai parlé d'*inside job* dès l'introduction, on voit que cette version prend de plus en plus de consistance, un fumet de lourde préméditation de la part d'une fraction du gouvernement n'est même pas dissimulé. La preuve est là de la préparation, longtemps à l'avance, des futurs conflits. En coulisse, dès ce moment, s'instaura une grande collaboration entre NSC et NEPD. Elle permit la fusion de leurs objectifs respectifs, « *revoir la politique opérationnelle à adopter envers les États voyous* » pour le premier nommé et « *les actions à mener pour capturer des champs de pétrole et gaz existants ou à découvrir* » pour

le second. Pendant ce temps, en surface, et dès le mois de mars, six mois au moins avant les attentats, les plans d'invasion et d'occupation de l'Irak étaient prêts dans le détail. Outre la récupération des champs pétroliers évoquée, ils prévoyaient également l'installation des forces de « *maintien de la paix* » (sic) et la création de tribunaux pour juger les crimes de guerre, enfin ceux des autres bien sûr. Curiosité, même la *BBC* anglaise diffusera... plus tard le *plan secret du Pentagone*.

Comment certains peuvent-ils encore crier à l'hérésie lorsqu'on évoque l'*inside job*, en additionnant l'Histoire étasunienne et ce genre de révélation ? Pour les plus rétifs à cette hypothèse, rappelons l'utilisation en Europe, par nos « *amis* » d'outre-Atlantique, de la fin des années 1960 jusque durant les années 1980, des *Stay Behind/Gladio* armées secrètes de l'OTAN, rapidement évoqués plus haut. Ils aboutirent à un certain nombre d'attentats meurtriers, dont les *80 morts de la gare de Bologne*, ou les *tueurs fous du Brabant*, dans le cadre de leur « *stratégie de la tension* ». Le but visé était de faire refluer vers les gouvernements complaisants aux intérêts US de certains pays, entre autres Belgique ou Italie, les foules dont le désir de changer de direction politique était de plus en plus manifeste. Je vous renvoie au sommaire sous lequel une citation d'Hitler confirmait déjà le type de comportement attendu. Le président du Conseil italien *Giulio Andreotti* le révélant dans un *discours devant le Parlement italien* en 1990 semble une preuve suffisante de la véracité des faits qui firent scandale à l'époque dans toute l'Europe, mais les peuples sont si oublieux... .

## 2.5 FOIA et ses résultats

Pour nous forger cette « *intime conviction* » plusieurs fois évoquée précédemment, continuons d'étudier la partie de la vie étasunienne pouvant nous intéresser. Gardez dès à présent en mémoire les réticences de leurs administrations, dans la droite ligne des dis-

paritions de preuves précédemment abordées. Sur la demande insistante des familles des victimes, il fallut ainsi plus d'un an et la mise en avant de la FOIA ([Freedom Of Information Act](#)) pour que la New York Port Authority accepte de bouger. Ce blocage pour simplement enfin divulguer les enregistrements des conversations téléphoniques des pompiers dans les Tours et aux environs immédiats du sinistre, le 11 septembre ! Qu'est ce que la FOIA ? Signée le 4 juillet 1966, cette loi fait obligation aux agences fédérales de transmettre leurs documents, sauf secrets bien entendu, à quiconque en fait la demande, quelle que soit sa nationalité. Cela ne peut que nous laisser pantois d'admiration nous autres Français, habitués à l'opacité quasi absolue de notre administration. Après le [Watergate](#), [Gerald Ford](#) voulut renforcer le pouvoir de cette FOIA, en y apportant des amendements allant dans un sens plus favorable. Ils furent rudement combattus – déjà ! – par Donald Rumsfeld, son directeur de cabinet, et Dick Cheney, son adjoint, sous le prétexte du risque de fuites possible. Les choses restèrent donc en l'état jusqu'à l'arrivée de Ronald Reagan qui la malmena quelque peu. Ce recours à la FOIA sera souvent la seule solution pour ceux qui cherchaient la vérité, et la cherchent encore, afin de faire réapparaître des informations leur permettant de mieux appréhender le déroulement de cet événement ou de toute autre affaire nébuleuse.

Après ce 11 septembre, le dossier de preuves concernant l'exécution des attentats par nos extrémistes musulmans n'était peut-être pas aussi clair que dans les discours gouvernementaux, c'est sans doute dans cette optique qu'il faut placer l'information suivante. Le 1<sup>er</sup> octobre 2002, Dick Cheney, vice-président des États-Unis et donc président du Sénat, signa un amendement à cette FOIA, le président de la Chambre des représentants étant cosignataire. C'était comme par hasard la période où les questions, en particulier des familles des victimes, devenaient de plus en plus pressantes, de plus en plus précises aussi. Bien sûr, par une coïncidence pernicieuse, cela correspondait aussi et surtout à la période de mise en place de cette Commission d'étude sur les causes du 11 septembre.

L'amendement autorisa donc le refus d'obtempérer à la FOIA si la publication menaçait la sécurité publique, notion parfaitement floue, permettant toutes les interprétations, toutes les dérives. Encore une fois, pourquoi ce nouvel obstacle dressé contre la diffusion des informations dans cette affaire où les responsabilités, selon leurs dires, étaient aussi limpides depuis le jour même de l'attentat ? De force plutôt que de gré, les agences gouvernementales directement liées à ce drame laissèrent donc passer quelques-unes des informations réclamées, parfois un peu « *arrangées* » afin de semer le doute. Le paragraphe suivant sur la vidéo du Pentagone est à ce titre révélateur. Des critiques, sur cet aspect comme sur d'autres de l'enquête et du rapport auquel elle a abouti, furent adressées au FBI<sup>10</sup>, comme aux autorités de l'Aviation civile, critiques solidement étayées par des spécialistes. Les réponses seront systématiquement les mêmes : « *Vous vouliez les informations, vous les avez, pas de commentaire, pas de réponse* ».

Outre l'aspect hautement antidémocratique de cette réaction, pourquoi ne pas démontrer aux contradicteurs l'étendue de l'erreur dans laquelle ils se débattent, quand on est si sûr de ses dires ? Ridiculiser l'adversaire est pourtant toujours plus productif que de garder un silence assimilable à une volonté de camouflage ou de falsification, surtout lorsque cette dernière est si manifeste. Le NIST<sup>11</sup> est une part du Département – ministère – du Commerce, pas déjà un signe évident d'indépendance. Cette impression se renforce encore lorsqu'on sait que son **directeur** de l'époque, **Arden Bemont**, avait été nommé par Bush en personne en octobre 2001, juste après le drame, un peu avant le début des études « *explicatives* ». Étonnez-vous après cela que sous ce directeur parachuté et aux ordres, cet organisme saute sur l'occasion quelque peu téléphonée de cette modification de la FOIA. Il refusa donc de publier les

---

10. **Federal Bureau of Investigations**. Équivalent de notre P.J. + DGSI en France

11. **National Institute of Standards and Technology**, auteur du rapport sur la chute des tours du **WTC**

paramètres utilisés dans sa modélisation informatique plus que douteuse, destinée à démontrer la « *normalité* » de la chute des tours. *Ground Zero* étant déjà à l'époque vidé des éventuelles preuves enuyeuses pour les comploteurs, la sécurité publique était-elle si gravement compromise par la publication de ce modèle informatique ou par celle de ses différents documents de calcul ? Des formules mathématiques mettant en cause la sécurité des États-Unis ? Non, rien ne fut oublié pour bloquer toute réflexion !

## 2.6 Vidéo, analyse et démonstration de falsification

Les images qui suivent sont issues de la [vidéo du crash](#)<sup>12</sup> par la caméra de surveillance n°1. Juste au moment de l'explosion, on voit parfaitement, en partant de la gauche, l'avancée de façade ouest du Pentagone, les arbres contre celle-ci et la tour de contrôle au milieu de la lueur blanche en ombre chinoise. Où se trouve la tour de contrôle avant l'explosion, ? Faire descendre la trace de cette dernière depuis la photo supérieure... elle fut volontairement supprimée ! Pourquoi cette modification de quelques images – puisqu'elle réapparaît miraculeusement au moment de l'explosion – sinon pour cacher quelque chose que personne ne devait voir, contraire au discours de la VO ?

L'éloignement n'est pas recevable, on devrait voir au moins sa silhouette, comme celle des arbres situés au même niveau de loin-tain. Même zone depuis la caméra n°2. Avec une loupe, au-delà du soubassement de la clôture (?) courant en travers de la pelouse, voyez ce «nuage» d'un gris qui n'est ni celui de la façade, ni celui des arbres collés contre elle, s'étendant de celle-ci, jusqu'à la limite ombre/soleil, c'est exactement l'emplacement de la tour de contrôle dans la réalité. Le chapitre 9 développera les raisons de

---

12. L'adresse la vidéo sur youtube est : <https://www.youtube.com/watch?v=j-RUD31f0Yg>

CHAP. 2. 11/09/2001 - L'HISTOIRE US ET SES À-CÔTÉS



ce traficotage. L'ombre de cette clôture(?) est fausse indiquant son déplacement informatique en la courbant à partir de la droite de

---

*CHAP. 2. 11/09/2001 - L'HISTOIRE US ET SES À-CÔTÉS*

---

l'image (brillance supérieure non suivie) et prise à une heure différente. Le déport de l'ombre ne peut être supérieure à la diagonale de la hauteur de cette clôture , très largement supérieure dans le cas présent !



Le trait rouge sur la pelouse est l'emplacement réel de la clôture(?) vue de l'autre côté sur la photo ci-dessus, bien loin de l'avancée du bâtiment et non comme la photo du haut. La tour

de contrôle est en bas à droite. Le site de Jean-Pierre Desmoulins propose un [complément possible](#) à cette analyse.

Par honnêteté intellectuelle, il faut noter que c'est aussi au nom de cette FOIA que fut obtenue, non sans difficulté, la sortie du néant d'une vidéo prise par une des 86 caméras extérieures de surveillance du Pentagone. À la suite d'une requête FOIA de [judicialwatch.org](#), ce fut la [vidéo truquée](#) divulguée en mai 2006, par le [DoD](#), presque de deux ans après le rapport de la Commission, on n'est jamais trop prudent. Le début de ce paragraphe fut une démonstration partielle de ce truquage. Ceux qui cherchaient à comprendre avaient éreinté cette *VO* n'expliquant rien, mais les plus nombreux à ce moment étaient encore sous le coup du [livre de Thierry Meyssan](#) déjà évoqué et croyaient dur comme fer à la théorie du missile sur le Pentagone. Pour conforter dans l'impasse qu'elle s'était choisie cette population épribe de vérité, les spécialistes étasuniens en psychologie de masse, les [psyops](#), entrèrent en action. On nous avait gratifiés dans la *VO* d'un avion volant à 850 km/h, en vol horizontal, même si rien de ce message n'était possible au vu de ses caractéristiques techniques et du profil du terrain, cette vidéo était la cerise sur le gâteau de la désinformation concernant le Pentagone. Insulte au bon sens et à cette loi citoyenne, elle ne concernait, de plus, qu'une seule des 86 caméras existantes. Exhibée par les enquêteurs à titre de « *preuve* », elle était censée retracer l'impact du Boeing 757 dans la façade ouest du bâtiment. Prise depuis l'entrée d'un parking, ses images furent bien entendu entre temps maquillées, aboutissant à un étonnement total à sa visualisation. Il ne se passe rien, on ne voit même pas l'avion se déplacer, puis soudain, une explosion ! Comment ne pas se dire que la partie comprenant l'approche de l'avion dans le champ de la caméra, avant cette explosion a été volontairement gommée ? C'était nécessaire pour que la fable de la *VO* perdure.

Une vidéo d'origine aurait aussi sans doute dévoilé très explicitement les raisons de cette « *entrée en douceur* ». Si l'approche du 757 est celle que je décrirai dans les [chapitres consacrés](#), et le

crash complètement truqué comme je le présenterai, alors il fallait impérativement cacher les images de l'impact, trop dures à falsifier, elles n'auraient pas du tout conforté cette *VO*. Il est important de comprendre que l'analyse de la vidéo non truquée d'un tel crash d'avion de ligne permettait sans peine aux experts d'évaluer cette décélération à l'impact. Ces incohérences ne pouvaient qu'orienter les recherches et la réflexion vers autre chose. En réalité, cette vidéo représente certainement, premier truquage, uniquement la dernière partie de la prise de vues réelle, c'est à dire l'explosion désintégrant la queue et la moitié arrière de l'avion. Quasiment impossible à truquer du fait de ses couleurs très particulières et si changeantes, il manque « *simplement* » les images précédentes montrant approche et impact de l'avion, celles permettant de le voir arriver en légère descente, non pas au ras de la pelouse, finissant sa course à 4 mètres de haut et à 600 km/h environ. Il aurait également été légèrement incliné sur la gauche, suivant une trajectoire précise, lisse, « *comme guidé vers sa cible...* », toutes images coupées jusqu'à l'explosion que nous voyons, tout comme celles concernant sa pénétration dans le bâtiment. Ensuite on rajouta « *fumée horizontale* » et « *forme oblongue* » pouvant être assimilées par le subconscient à un missile, but de la manœuvre... sauf qu'aucun d'entre eux n'émet ce genre de panache dans la vie réelle, pas plus que les réacteurs actuels. Il aurait eu la rapidité de l'éclair, sa vitesse lumineuse ne l'empêchant pas de coller au ras du sol au profil tourmenté de l'échangeur autoroutier. Mieux que dans *Star Wars* et surtout mieux que la technologie de suivi de terrain la plus performante des [chasseurs de dernière génération](#).

Ces manipulations officielles, tellement bâclées et volontairement mal bâclées, au pays de Disney et de Hollywood, permirent à certains de franchir le pas, un peu trop facilement. Ceux doutant de la possibilité de l'avion trouvaient enfin là un terreau favorable : pas d'avion sur la vidéo, pas d'avion du tout. J'ai des oreilles, un âne a des oreilles, je suis un âne...

Bien sûr, l'argumentaire de ces contradicteurs sur l'absence

d'avion oublie déjà que la totalité de ces caméras n'était pas braquée sur cette zone, mais assurait la sécurité de l'ensemble de ce vaste site. S'il est certain que la caméra la mieux placée, celle de l'héliport dut disparaître dans le crash et ses suites, les cassettes, toutes les cassettes des autres, furent confisquées par le FBI. À la station-service CITGO proche, comme à l'hôtel Double Tree où il y avait le personnel comme témoin, ses agents, en les prenant dans les minutes suivant le crash, donnèrent comme consigne de ne rien dire sur le sujet<sup>13</sup>. Cet enlèvement express, comme d'ailleurs cette arrivée si rapide sur les lieux pour les premiers intervenants, à eux seuls posent question. Le 11 septembre au matin, les alentours du Pentagone étaient pris dans les bouchons habituels, auxquels s'ajoutaient ceux causés par les témoins incrédules de ce crash. Confirmation en est donnée par un rapport opérationnel du DoJ, dont dépend le FBI :

*L'équipe de collecte des preuves du FBI ([FBI Evidence Recovery Team](#)) commença à arriver sur place un peu avant 10 h 00, et s'est mise en place dans une zone sur la pelouse non loin de l'héliport. Mais à cause de la circulation congestionnée et des bouchons extrêmement intenses, il a fallu plusieurs heures à tout le contingent du FBI pour se frayer un chemin depuis le District de Columbia [Washington centre, NdA] jusqu'au Pentagone<sup>14</sup>.*

La première priorité de l'équipe de collecte des preuves fut de « *trouver et ramasser tous les débris d'avion et autres pièces sur la pelouse située à l'ouest du bâtiment, avant que les pompiers et autres équipes de secours ne piétinent la zone<sup>15</sup>* ». Dans ces conditions d'accès et de circulation particulièrement difficiles, comment

13. *Washington Times* du 21/9/2001

14. « *Arlington County After-Action Report on the Response to the September 11 Terrorist Attack on the Pentagon* », Titan Systems Corporation under contract to Dept. of Justice, n.d. [2002], Annex A, p. A-22

15. voir la collection de photos de l'annexe 1 en fin d'ouvrage

---

*CHAP. 2. 11/09/2001 - L'HISTOIRE US ET SES À-CÔTÉS*

---

des agents du FBI purent-ils aller récupérer si rapidement lesdites vidéos externes au Pentagone ? Cette brièveté figure dans les déclarations des témoins : Jose Velasquez, directeur de la station essence Citgo, interviewé par le *Richmond Times-Dispatch* :

*Velasquez a indiqué que les caméras de sécurité de la station essence étaient assez proches du Pentagone pour avoir enregistré le moment exact de l'impact. Je n'ai jamais vu à quoi ressemblaient ces images. Le FBI est arrivé en quelques minutes et a pris les enregistrements.*

Une caméra de sécurité tout en haut du Double Tree, hôtel proche du Pentagone, a sans doute également filmé les images du Boeing 757 allant percuter la façade ouest du Pentagone. Les employés de l'hôtel ont regardé le film, horrifiés et sous le choc, avant que le FBI ne confisque l'enregistrement.

Pourquoi cet empressement à collecter ces cassettes lointaines, avant même de savoir ce qu'elles contenaient – ou peut-être au contraire parce qu'ils ne le savaient que trop – sinon pour étouffer toute information contradictoire ? Si l'absence de plus de vidéos déclenche obligatoirement le doute, pourquoi ne pas réfléchir sur le fait qu'il peut être l'élément recherché par l'adversaire ? Comme aux échecs, si on veut mener, il faut toujours avoir au moins un coup d'avance, donc essayer de réfléchir comme l'autre, mais avant l'autre. Que se sont dit ces organisateurs et conspirateurs nés ? Si on donne des vidéos, elles vont être disséquées et les choses à ne pas voir apparaîtront. Les instigateurs de ce drame se sont donné une chance supplémentaire de faire partir les imaginations tous azimuts, en refusant longtemps la diffusion, ce fut d'ailleurs assez réussi ! Il est curieux de voir ainsi courir les esprits vers tous les leurre proposés, en oubliant des éléments pourtant simples. Pied de nez intellectuel portant un message clair : « *Avec ça, on sème la perturbation dans les esprits, et pendant le temps passé à disserter sur le sexe des anges, nous serons tranquilles.* » Pourquoi sans cesse ces brouillages alors qu'ils déclarent leur dossier parfaitement

clair et étayé ? Aucune action ne se fait sans raison, immédiate ou différée, surtout à ce niveau.

## 2.7 Freinages officiels

Question suivante concernant ce jour maudit : pourquoi avoir si longtemps attendu pour déclencher une procédure habituellement instaurée immédiatement après les faits ? Cette question pose problème dans un pays où tout événement est immédiatement hyper médiatisé et donné en pâture aux foules, comme déjà abordé. Pour approcher de la vérité il faut comparer, alors comparons :

- Pour ouvrir l'enquête sur les causes de Pearl Harbor, 9 jours ;
- Pour ouvrir l'enquête sur l'assassinat de John Fitzgerald Kennedy, 7 jours ;
- Pour ouvrir l'enquête sur l'accident de Challenger, 7 jours également ;
- Pour ouvrir l'enquête sur le naufrage du Titanic, 6 jours ;
- Pour ouvrir l'enquête chargée d'expliquer la mort dramatique par attentat, le même jour, de près de 3000 étatsuniens aux États-Unis, 440 jours.

Dans ce blocage, Dick Cheney ne fut pas le moins ardent, allant jusqu'à justifier son veto par les risques que cette Commission ferait courir à l'enquête en cours ! Quelle enquête, puisque six heures après notre crash, on savait déjà qu'il s'agissait de Ben Laden et ses fanatiques, les 19 « *coupables* » étant nommément désignés au bout de trois jours ? Pourquoi un si long délai, d'autant plus troublant que durant plus d'un an, la position de la Maison-Blanche resta un refus total de toute commission d'enquête ? Ce retard totalement hors norme est déjà une quasi-preuve de cet *inside job* évoqué, une confirmation de cette option pourrait-être la navette Columbia. Désintégrée lors de sa rentrée dans l'atmosphère le 1<sup>er</sup> février 2003, une commission d'enquête indépendante, la CAIB, ([Columbia Accident Investigation Board](#)) fut désignée le lendemain

et débutait ses travaux quasi immédiatement. Dans les deux cas, ces faits se produisirent sous le premier mandat de Bush junior et concernaient la mort de citoyens, américains pour la majorité, dans des conditions dramatiques. Pourquoi cette différence de traitement inversement proportionnelle à la gravité des faits, sinon parce qu'il ne fallait que rien ne filtre sur le 11 septembre ?

Pourquoi ces freinages présidentiels sinon pour disposer du temps permettant de faire disparaître toutes les preuves pouvant être contraires ? George W. Bush cédera donc le 20 septembre 2002 – devant l'insistance des mêmes familles et l'embarras du Congrès – n'entraînant la création de la Commission d'enquête que le 27 novembre suivant, soit 14 mois pour accepter. La même différence se retrouva au niveau du financement par l'État américain, 3 malheureux millions de dollars, portés à 14 face à la levée de boucliers. La preuve était trop tangible de la (très) mauvaise volonté présidentielle de ne pas laisser ladite Commission pour le 11 septembre avoir les moyens de faire son travail. En comparaison, celle s'occupant de Challenger reçut 75 millions de dollars et celle traitant « *l'affaire* » [Clinton-Lewinsky](#) 40. Presque 4 fois plus pour une histoire de sexe entre adultes consentants que pour l'assassinat de près de 3000 citoyens américains aux États-Unis ! Si ce n'est pas une démonstration d'étouffement, comment l'appeler ? Même le temps fut compté à la Commission, avec douze mois au départ, portés à seize devant les protestations. Seulement seize mois. Dans ce laps de temps réduit, il fallait écouter des centaines de témoins, examiner des milliers de documents. Bien sûr les plus importants étaient donnés avec beaucoup de retard, quand ils n'étaient pas refusés, revêtus pour l'occasion d'un cachet de confidentialité par la présidence et ses sbires. La même question revient d'une façon lancinante, pourquoi freinages et autres blocages, quand les responsabilités sont si bien établies ?

## 2.8 Petites affaires entre amis

À la seule personnalité du président de cette commission, nommé par Bush, le désir de la Maison-Blanche de ne pas laisser apparaître la vérité était déjà flagrant. [Thomas Kean](#), ancien gouverneur Républicain du New Jersey, était surtout, à l'instar de la quasi-totalité des proches du Président, issu du monde du pétrole, comme directeur et actionnaire de l'empire pétrolier [Amerada Hess](#), Hess Corporation depuis 2006. À ce poste de président de la Commission, Kean se trouva confronté à un dilemme incontournable. En 1998, pour traiter les champs pétroliers de la mer Caspienne, Amerada créa une entreprise commune avec la Delta Oil saoudienne, la [Delta Hess](#). Société pas très nette, enregistrée aux îles Caïmans, premier signal inquiétant, les clauses de l'accord entre les deux sociétés ne furent, en plus, jamais rendues publiques, ce qui en est un autre d'importance. Les véritables propriétaires de Delta Oil ? Khalid Ben Mahfouz et Mohammed Hussein Al Amoudi. Le premier nommé se révéla en 1988, en sauvant d'une faillite certaine la société étasunienne [Harken Energy](#), mal dirigée par Bush junior, mais les deux hommes sont surtout connus pour être inculpés aux États-Unis comme faisant partie des financiers d'al-Qaïda. À ce titre, ils se voient réclamer par quinze familles de victimes du 11 septembre la bagatelle de mille milliards de dommages et intérêts. Al-Qaïda étant accusée, par les mêmes Étasuniens, d'avoir commis les attentats sur lesquels Kean et son équipe devaient enquêter, le conflit d'intérêt majeur était flagrant. Comment Kean pouvait-il diriger la Commission chargée de « faire la lumière sur le plus grand drame des États-Unis depuis la guerre civile », en connaissant parfaitement certaines personnes ne pouvant que devenir accusées dans ce rapport ?

[Henry Kissinger](#), premier président pressenti pour ce poste, démissionna parce que confronté au même type de rapport d'affaires. Il avait obligation de révéler la liste de ses clients, dont un certain nombre moyen-orientaux et pas forcément de première fraî-

cheur dans ce cadre, comme la famille Ben Laden ! Kean lui continua, comme si de rien n'était, sans doute même sur volonté de la Maison-Blanche, étant ainsi à la merci du gouvernement Bush et parfaitement manipulable. Ils lui imposèrent donc [Patrick Zelikow](#), néo-conservateur bon teint, théoricien de la guerre préventive, conseiller de Condoleezza Rice. L'avis sur ce personnage est fondé sur les remarques communiquées par [Paul Sperry](#), journaliste d'investigation principalement pour les *Wall Street Journal* et *New York Post* et auteur de plusieurs livres :

*... bien qu'il n'ait pas le droit de vote, Zelikow a sans doute plus d'influence que n'importe quel membre de la Commission, y compris le président. Zelikow choisit les domaines d'investigation, les documents d'information, les sujets d'audition, les témoins et les pistes de questionnement pour les témoins... En fait, il fixe le programme et dirige l'enquête.*

Façon élégante de dire que la Commission était vraiment sous influence, le jugement de Sperry prendra toute sa valeur à la lecture de son rapport final. Zelikow, déjà intégré à l'équipe de transition de Bush avant son entrée à la Maison Blanche, donc amené par Cheney, travailla en étroite collaboration avec Condoleezza Rice et [Karl Rove](#), signal fort de la volonté d'enfumage. Les informations complémentaires fournies sur lui au fil des pages confirmeront cette immense influence. Il dirigea effectivement l'enquête, supervisa l'écriture du rapport final et surtout ne fournira pas à la Commission les éléments souvent nécessaires. Le *New-York Times* comparait à l'époque les blocages et autres lenteurs de Washington pour communiquer les informations demandées aux pratiques d'opacité du Kremlin de la grande époque Brejnev. Une vraie référence ! Déjà un mois après le 11 septembre, le journal critiquait les informations fournies par le gouvernement sur le drame de Manhattan, trouvant quantité et qualité inférieures à ce qui s'était fait après la disparition du Titanic en 1912. Mais il fallut boire le ca-

lice jusqu'à la lie. Pour un résultat voulu, étouffer toute vérité sur le sujet et blanchir l'équipe gouvernementale, schéma détaillé du rapport et conclusions furent écrits avant la première audition. La visualisation des documents les plus importants ne fut autorisée que pour deux personnes de la Commission, [Jamie Gorelick](#) dont le parcours est évoqué ci-après et... Philip Zelikow. Ce dernier et Kean ne suffisant sans doute pas au vu des enjeux, sur les neuf autres membres de cette Commission, Démocrates et Républicains à égalité, la norme de la politicanillerie étasunienne annonçait déjà la triste issue de ce texte.

Certains d'entre eux faisaient du lobbying pour les deux compagnies aériennes directement impliquées dans ce drame, comme James R. Thompson, étant largement rémunérés pour cette activité. On y rencontrait aussi :

- [Jamie S. Gorelick](#), déjà nommée ci-dessus, traînant comme un parfum de scandale financier comme celui de [Fannie Mae](#), affaire dans laquelle elle était largement impliquée, avec un « trou » de 10 milliards de dollars et un enrichissement personnel ;
- [John F. Lehman](#) avait lui participé à la création du PNAC que nous étudierons en détail au [chapitre 4](#), ainsi qu'à la rédaction d'un certain nombre de ses textes ;
- [Fred F. Fielding](#), proche de Dick Cheney et conseil juridique de [Blackwater](#), société de mercenaires en contrat juteux avec de DoD, poursuivie pour crimes de guerre un peu plus tard en Irak ;
- [Bob Kerrey](#), lieutenant dans les [Navy Seals](#) au Vietnam, ayant fait assassiner 20 paysans vietnamiens (femmes et enfants majoritairement) pour s'assurer de leur silence durant une opération, les déclarant comme guérilleros communistes. Il sera pour cela décoré de la Bronze Star. Nul ne s'étonnera de le voir s'opposer, plus tard au rapport sur la torture par la CIA des prisonniers « *terroristes* » publié par le Sénat, le trouvant partial et injuste ;

— [Lee H. Hamilton](#), Président de la commission d'enquête sur l'Irangate en son temps, ami de Cheney, choisira dans cette fonction de ne pas enquêter sur les présidents Reagan et Bush père, estimant que ce ne serait « *pas bon pour le pays* » !

Un autre fut même, semble-t-il, avocat du nouveau propriétaire des tours, pour l'aider à faire rendre gorge aux assurances. Cheney, Rice et Bush refusèrent de témoigner le plus longtemps possible. Rice sera auditionnée en avril 2004 – pour un rapport publié en juillet – Bush et Cheney exigeant d'être auditionnés ensemble à la Maison Blanche. Ce dernier point donne plus de poids encore à mon hypothèse développée dans le [chapitre 7](#). Cheney, tête pensante de ce complot, téléphona même, ce qui est exceptionnel aux USA, au chef de la majorité du Sénat, Tom Daschle, pour qu'il restreigne l'enquête du Congrès, intervention révélée par une émission de [CNN](#) le 29 janvier 2002.

Le sénateur [Max Cleland](#) quitta cette mascarade dès novembre 2003, avant même l'établissement du rapport final, à la suite de « *l'oubli* », par la Commission de parler de la tour n°7 du World Trade Center appartenant à [Larry Silverstein](#). Il déclarait : « *C'est un scandale national... cette enquête est maintenant compromise* . » Sans doute par solidarité avec les tours jumelles, la 7 était tombée près de sept heures après la chute des deux premières citées, sans avoir jamais été frappée par un avion. Les 47 étages de sa structure métallique s'écroulant comme à la parade, plutôt selon le processus bien connu de la démolition contrôlée, technique parfaitement au point dont vous pouvez voir de temps en temps le résultat aux informations télévisées. George Mitchell, proposé pour le poste de vice-président de la Commission si Kissinger en devenait le leader, critiqua lourdement ce fonctionnement au titre des entraves. Bob Kerrey, autre sénateur remplaçant Cleland, se désolidarisa après la publication dudit rapport le 22 juillet 2004, lui aussi au titre de l'entrave continue à l'accès aux documents nécessaires. Il déclarait, en juin 2006, deux ans après la publication

de ce texte : « *Il y a de nombreuses raisons de soupçonner qu'il y a une alternative à ce que nous avons exposé dans notre version.* » Même le président de la Commission avouera plus tard, encore plus tard, lors d'une interview devant le National Press Club le 11 septembre 2006 : « *La Commission a été mise en place pour échouer.* » Cela n'empêcha pas les uns et les autres de commémorer officiellement les dix ans de leur romance.

## 2.9 *Patriot Act*, de la « *démocratie* » à la dictature ?

Il faut définitivement le prendre en compte, la date du 11 septembre fut très importante pour l'Histoire du monde dit libre, autant que la chute du Mur de Berlin, mais sous un angle beaucoup moins favorable. Depuis cette date, la dénonciation journalistique d'un Watergate, par exemple, devient inimaginable. Les journalistes étasuniens sont désormais contraints par voix de justice de dévoiler leurs sources d'informations dès que le pouvoir l'exige. C'est une des raisons de l'éclatement de l'affaire **Plame** abordée dans le chapitre sur le PNAC. Plus de « *Gorge Profonde* » pour alimenter le *Washington Post* en informations de première main, **W. Mark Felt** n'aurait pas voulu « *tomber* » pour le Watergate. Le tout fut consigné dans un document honteux portant, très mal d'ailleurs, le nom de Patriot Act. Heureusement il est, comme bien souvent outre-Atlantique, uniquement l'acronyme de **Providing Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism Act of 2001**. Il n'a vraiment rien à voir, de près ou de loin avec le patriotisme, étant même la plus abjecte démonstration de son contraire. La grande « *démocratie* » se gaussait, à juste titre, du manque de libertés individuelles et collectives dans l'ex-bloc de l'Est avant la chute de ce dernier. Elle est devenue depuis une espèce d'État policier, se rapprochant d'une dictature soft où en plus, contrairement à son « *modèle* », ses pires turpitudes sont

même couchées sur le papier. Un certain nombre de textes scélérats furent adoptés à la quasi-unanimité, dans une ambiance d'hystérie, inconnue aux États-Unis depuis le maccarthysme d'après-guerre. La moindre remarque de bon sens émise après le drame par un responsable politique étasunien à l'encontre de ces textes lui valait immédiatement l'étiquette d'antipatriotisme. Au nom d'un terrorisme arabe dont la pratique reste encore à démontrer aux États-Unis, différentes officines étasuniennes ont, depuis cette date, tous les droits. Sans autorisation judiciaire, elles peuvent perquisitionner, écouter les communications téléphoniques et lire le courrier de qui elles veulent, les dossiers médicaux n'étant même pas exclus. Il est possible d'emprisonner sans que la justice intervienne, pour la durée « nécessaire », torturer aussi – mais la Cour suprême mit quand même un bémol – sauf les citoyens étasuniens, sans doute auto-promus race supérieure... Avis d'un spécialiste, [Paul Craig Roberts](#), économiste et journaliste, ancien sous-secrétaire d'État au Trésor sous Reagan en 1981 et 1982, lors d'une interview le 7 avril 2010 par la *BBC* :

*La situation est catastrophique. C'est l'État policier et c'est évident depuis la deuxième année de l'administration Bush. Tout est mis en place pour éviter toute forme d'opposition de la part de la population. Ils peuvent maintenant déclarer terroriste n'importe qui. Par conséquent, ils peuvent confisquer non seulement votre vie et vos droits, mais aussi tout vos biens. C'est un État policier et les gens n'en ont pas conscience.*

Pourquoi une impression d'antériorité de ces textes liberticides aux événements les ayant soi-disant fait apparaître est-elle si prégnante dans ce dossier ? La première version fut présentée au Congrès sous le nom d'[Anti-Terrorism Act](#) le 19 septembre 2001, 8 jours après les faits ! Entre le 12 septembre au plus tôt et la date susdite, comment trouver le temps pour écrire, discuter, mettre en forme ces 345 pages d'atteintes aux libertés, en sachant qu'un texte juri-

dique, surtout de cette importance, est parmi les plus longs à mettre au point ? Il est beaucoup plus probable que le début des travaux sur ce document fut antérieur aux événements du 11 septembre, renforçant une nouvelle fois la suspicion de l'*inside job* préparé de longue date. Comment alors relier cette quasi certitude aux éventuels terroristes arabes ? Le rédacteur de la version finale du Patriot Act, soi-disant destiné à lutter contre le terrorisme islamique, fut [Michael Chertoff](#), un Républicain, fils d'un rabbin ashkénaze ultra-orthodoxe et d'une mère pionnière du Mossad. Quand je parle d'un Républicain, il ne s'agit bien sûr pas d'un militant de base, mais d'une personne ayant, entre autres, levé des fonds à New York pour la campagne présidentielle de Bush en 2000... lui permettant peut-être d'occuper cette place importante dès ce moment ? Il dirigeait par ailleurs la section criminelle du Département de la Justice. Avec Aschcroft son ministre, il participera surtout largement au brouillage des pistes, à l'étouffement de l'enquête globale sur le 11 septembre et à l'évacuation en douceur des hommes du Mossad un peu trop présents autour de cette date, j'y reviendrai dans le [chapitre 6](#) consacré partiellement à Ben Laden.

Selon Patty Reinert, correspondante du *Houston Chronicle* à Washington, journaliste accréditée à la Maison-Blanche sous Clinton comme sous Bush junior, avec cette première version, les bornes de l'inadmissible étaient largement franchies.

*Afin de combattre le terrorisme international, le ministre de la Justice John Ashcroft désirait pouvoir emprisonner indéfiniment les immigrants et ce sans procédure d'accusation et sans même qu'ils soient conduits devant un juge. Le Congrès a dit non. Le ministre désirait également pouvoir forcer les universités à délivrer les données personnelles sur les étudiants étrangers, ainsi que de pouvoir fouiller secrètement n'importe quelle résidence. Là aussi le Congrès a dit non...*

Même si Aschcroft se plaignait que « le législateur ne réagissait pas

*assez rapidement* » ou encore que « *la sécurité du pays était en jeu* », il lui fallut remanier le texte initial. Pour passer le barrage des élus, il dut être présenté à nouveau le 2 octobre pour être voté le 9, mais un sénateur dénonça alors cette volonté de faire avaliser ce texte dans la précipitation. La version finale de cette honte fut votée le 24 par la Chambre des représentants, le 26 par le Sénat.

Dans notre grand album des hasards, ajoutons les sénateurs [Patrick Leahy](#) et [Tom Daschle](#), parlementaires les plus actifs contre ce Patriot Act de tous les dangers. Fortuitement bien sûr, ils furent les seuls à [recevoir des lettres](#) contenant de l'anthrax modifié par la main de l'homme au niveau des cellules souches. L'enquête révéla que cette attaque biologique [sortait tout droit](#) de [Fort Detrick](#), Maryland, sanctuaire de l'US Army pour la recherche dans le cadre de la guerre bactériologique, en principe interdite par les accords internationaux<sup>16</sup>. Le docteur [Bruce Ivins](#), chercheur en place depuis 33 ans, auparavant décoré pour les mérites de ses travaux, serait devenu fou et aurait envoyé ces lettres piégées. On se croirait dans les meilleures productions du stalinisme de la grande époque ! Il s'est fort opportunément « *suicidé* » le 7 août 2008, avant son procès. Le FBI, après une enquête de plusieurs années était parvenu à la conclusion arrangeante, mais comme si souvent sans toutefois la moindre preuve formelle, qu'il était coupable et avait agi seul. KGBI ? Pour en revenir à nos sénateurs, les amendements qu'ils avaient négociés avec le gouvernement durant les stades évoqués plus haut pour rendre le texte moins inhumain, ne figuraient plus, par hasard aussi, dans la version votée. Victoire de l'intimidation ?

Quand on regarde le « *rendement* » de cet ensemble de dénis de la justice et des libertés depuis cette date, on ne peut qu'être surpris de sa nullité dans la poursuite de son objet, la lutte contre le terrorisme. Partout dans le monde et notre pays est bien placé pour le savoir, il est très difficile, pour ne pas dire impossible, de

---

16. Ce centre est dissimulé sous l'appellation trompeuse de US Army Medical Research Institute of Infectious Diseases ([USAMRIID](#))

bloquer en amont une tentative terroriste. La seule solution est détenue par les politiques et consiste à cesser de se poser en donneurs de leçon dans les autres nations, entre autres du Moyen-Orient, où les populations musulmanes sont régulièrement invectivées, au minimum, agressées, le plus souvent, depuis des décennies. Nous avons fort bien compris que la résistance à l'Allemand se fasse dans notre pays occupé, elle débuta avec les étudiants dès le 11 novembre 1940 et ne fit que s'amplifier jusqu'à la Libération. Pourquoi ne pas comprendre que ces peuples, baladés d'un maître à l'autre en fonction de ce qui arrangeait les Occidentaux, ne finissent pas par se rebeller, parfois durement ?

Cette vérité ne fait que renforcer les doutes sur l'existence même de ce fameux terrorisme au niveau qu'on tente de nous le faire admettre, si commode pour encadrer, sinon supprimer, certaines de ces libertés fondamentales. Ce *Patriot Act* aida à museler toute contradiction interne. Les néocons, ces éternels va-t-en guerre, ont de la mémoire, ils se rappellent le Vietnam. L'armée étasunienne était embourbée depuis des années dans un conflit de plus dont elle n'avait pas la moindre chance de sortir vainqueur, ce qui n'empêchait pas de toujours envoyer plus d'hommes, plus d'armement, c'est si bon pour les sociétés du complexe militaro-industriel. Si le conflit connut une fin, ce fut uniquement grâce à la mobilisation populaire contre cette guerre inique. Débutée grâce au monde étudiant, elle s'étendit à une large part de la population de tout âge et de toute condition. C'est ce large rassemblement contre les guerres à venir et déjà programmées que le *Patriot Act* se proposait de briser dans l'œuf, les chapitres à venir vont prouver à l'envi cette vérité.

Démocratie quand tu nous tiens, le 27 mai 2011, Obama signa une prolongation de quatre ans de ces textes scélérats, on a les lois qu'on mérite. Selon la Constitution étasunienne, ces mesures d'exception s'apparentant à l'état de siège, doivent être représentées au Congrès tous les six mois, pour reconduction ou suppression. Jamais les élus n'eurent à discuter de ce texte depuis le 26 octobre

---

## *CHAP. 2. 11/09/2001 - L'HISTOIRE US ET SES À-CÔTÉS*

---

2001. Bien qu'essentiel pour la stricte limitation des libertés individuelles et collectives, il ne fut même pas lu par les membres du Congrès avant de le voter, il n'est donc guère étonnant qu'ils ne réclamèrent aucun examen de son suivi ! En corollaire et comme réclamé par le PNAC dont nous ferons connaissance dans un prochain chapitre, ce drame eut comme effet d'augmenter les budgets militaires, principalement étasuniens mais pas uniquement, d'une façon exponentielle. Effet secondaire, il déclencha aussi, un peu au même titre que le début de la Première Guerre mondiale en Europe, une acceptation quasi euphorique de ces guerres hégémoniques par les foules du monde industrialisé au grand complet. Elles démarrèrent en Afghanistan dans un premier temps, mais sans se donner vraiment les moyens de leurs prétendues ambitions, éradiquer le terrorisme. Onze mille hommes seulement furent initialement dépêchés sur place pour cette mission, moins que le nombre de policiers présents à Manhattan ! Savait-on déjà que l'important était surtout de donner l'impression de combattre ce mal sans faiblesse ? Ensuite ce fut l'Irak, sans vrai raison, sinon celles édictées en concordance avec les documents du PNAC et de son « *Mein Kampf* », critique extrêmement violente du docteur australien [Helen Caldicott](#) fin 2000 : « *This is the new Mein Kampf. Only Hitler did not have nuclear weapons. It's the scariest document I've ever read in my life.* » (« *Ceci est le nouveau Mein Kampf. La seule différence est que Hitler n'avait pas d'armes nucléaires. C'est le document le plus effrayant que j'ai jamais lu dans ma vie.* ») Enfin, le 11 septembre permit de faire réellement tourner une structure datant de la guerre froide, la CoG, [Continuity of Government](#) détaillée dans le même prochain chapitre.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

## **Chapitre 3**

# **Monnaie, pétrole et hasards...**

*Pourquoi cette chronologie ?*

*Dans le cadre de l'intime conviction évoquée dès le début de cet ouvrage, nous avons jusqu'ici vérifié un « passage obligé » pour y parvenir, les précédents historiques. Continuons ici avec l'accumulation de détails troublants. La succession d'événements développée ici, survenue au fil des quelques années et surtout des mois précédant le 11 septembre, avec l'entrée en scène de Bush junior, est importante sinon primordiale, dans le cadre de cette enquête.*

*Pris individuellement, ces événements peuvent paraître anodins ou même sans rapport. Ce classement historique permet de mieux apprécier leur enchaînement. Regardez se mettre en place une partie des pièces du puzzle permettant aux comploteurs d'arriver dans les « meilleures conditions », au 11 septembre. Avant même les effluves de sang, de kérosène et de poudre de ce jour, une forte odeur d'argent, en partie liée à celle du pétrole, flottait déjà dans les cercles du pouvoir, à Washington, comme à Wall Street ou même à Chicago.*

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

#### **1991/1997**

Les principales compagnies pétrolières, dont la totalité des majors étaisuniennes, Exxon/Mobil, Texaco, Unocal, BP/Amoco, Shell et Enron investissent des milliards de dollars pour **corrompre** les hauts fonctionnaires du Kazakhstan. Sortant de la maigre soupe du socialisme soviétique, ces derniers se laissent soudoyer par une telle manne, permettant aux entreprises citées de s'assurer une part des énormes ressources pétrolières du pays. Elles s'engagent à investir directement sur place 35 milliards de dollars. Bien sûr, elles refusent de payer des droits qu'elles jugent exorbitants pour l'usage des pipelines russes existants, se trouvant ainsi confrontées à l'impossibilité, au minimum, de rentrer dans leurs fonds. Seule autre solution envisageable, la création d'un pipeline passant par l'Afghanistan<sup>1</sup>.

#### **Février 1993 (le 26)**

Marqué par « *l'amateurisme* » et le manque de moyens en explosif – environ 600 kg – eut lieu ce jour le premier attentat attribué aux islamistes dans les parkings en sous-sol de la tour nord du World Trade Center. Attribué dis-je, parce que le FBI avait largement manipulé les poseurs de bombe, **dérive révélée** au moment du **procès des lampistes** l'ayant mis en place<sup>2</sup>. L'engin fut réalisé avec le matériel que cette agence d'État fournira, par l'entremise d'un informateur infiltré, **Emad Salem**, ex-officier égyptien, spécialiste des explosifs. L'explosion causera « *seulement* » la mort de 6 personnes, un millier étant plus ou moins blessées. Amateurisme n'empêchant pas la réflexion, la charge, bien qu'insuffisante en quantité, était placée au meilleur endroit possible, près des fondations, là où l'intégralité des efforts mécaniques représentée par

---

1. Selon **The Price of Oil** de Seymour Hersh in The NewYorker le 9 juillet 2001

2. selon le site [reopen911.info](http://reopen911.info)

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

le poids de la tour est reportée. Avec suffisamment de produits explosifs, la tour pouvait tomber, certainement pas droite mais qui, à part les comploteurs du 11 septembre, avait besoin qu'elle tombe selon ce schéma ? Un basculement aurait pu causer plus de pertes humaines à ces deux occasions, celles-ci restant, qu'on le veuille ou non, le but de toute opération terroriste, quelle que soit son origine. L'enquête technique fut supervisée par [Tridata Corporation](#), filiale de SPC International Corporation, amenant l'entreprise à avoir accès à l'ensemble des plans des tours jumelles. Dov Zakheim, fut vice-président de cette entreprise de 1987 au 4 mai 2001, date à laquelle il deviendra par hasard sous-secrétaire d'État à la Défense.

À la suite de ce premier attentat, il fut demandé à la société Kroll Associates de concevoir de nouvelles mesures de sécurité pour le complexe du WTC. Le vice-président de Kroll, Brian Michael Jenkins, mena cette étude, et imagina notamment à quoi pourraient ressembler les futures menaces terroristes. Il émit l'idée, paraissant inconcevable à Madame Rice avant le 11 septembre, selon laquelle des terroristes pourraient [délibérément envoyer](#) un avion de ligne se fracasser dans les tours du WTC : « *La possibilité, même éloignée, de voir des terroristes s'écraser délibérément dans les tours a même été incluse dans le spectre des menaces possibles.* »

#### **Avril 1995 (le 19)**

Un camion de location bourré d'explosifs saute devant le bâtiment fédéral Alfred P. Murrah à Oklahoma City. Les islamistes n'ayant pas l'exclusivité de ce type de mauvais coup, les coupables, Timothy Mc Veigh et Terry Nichols, appartenaient à l'extrême-droite étasunienne. Leur attentat restera la plus grande attaque terroriste officiellement réalisée par des Étasuniens dans l'histoire de leur pays, elle causera 168 morts et 680 blessés.

## **Printemps 1997**

Naissance du PNAC ([Project for the New American Century](#)), excroissance belliqueuse de l'AEI ([American Enterprise Institute for Public Policy Research](#) de son nom complet). La part, au moins importante, sinon cruciale de ces deux « *associations* », dans les événements nous intéressant sera traitée en détail au [chapitre 4](#) à venir.

## **Décembre 1997 (le 4)**

Au Texas, dont le gouverneur de l'époque était George W. Bush, des représentants du régime des Talibans – ils n'ont pas toujours été infréquentables pour certaines personnes – sont invités au quartier-général de [Unocal](#), afin de négocier un accord concernant le projet d'oléoduc trans-Afghan, le [TAPI](#). Les négociations échouèrent devant le soi-disant trop gros appétit financier des Talibans<sup>3</sup>. Où commence un trop gros appétit pour le groupe pétrolier étasunien à la rentabilité financière plus que confirmée ? Pingre en plus ?

## **Janvier 1998 (le 26)**

Première grande apparition publique du PNAC. Dans une lettre ouverte au Président Clinton, les signataires lui demandent instamment de se lancer dans une guerre contre l'Irak en général et son président Saddam Hussein en particulier. Le prétexte fallacieux déjà mis en avant est celui de la possession par ce pays d'[armes de destruction massive](#) et autres fariboles qui resserviront réchauffées quelques années plus tard. Les signataires ? À retrouver dans ce même [chapitre 4](#), la carrière politique des principaux voyous politiques regroupés dans ce mouvement y sera présentée, nous pouvons juste y rajouter [Jeb Bush](#), le fils cadet.

---

3. Selon *B.B.C.* 4 décembre 1997

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

#### **Février 1998 (le 12)**

[John J. Maresca](#), ci-devant vice-président d'Unocal, par hasard futur ambassadeur spécial des États-Unis en Afghanistan, témoigne devant le Comité des relations internationales du Congrès. Si un gouvernement unifié favorable *[aux États-Unis et surtout à leurs compagnies pétrolières, NdA]* n'est pas en place à Kaboul, il confirme l'impossibilité de construire un pipeline permettant de transporter le pétrole du Kazakhstan en traversant l'Afghanistan. Par hasard aussi, un peu après, les États-Unis choisirent [Hamid Karzai](#), ancien cadre de la même Unocal, pour devenir président de l'Afghanistan occupé, vous dites homme de paille ? Plus tard encore, en 2002, le quotidien israélien *Ma'ariv* s'étonnera que les grandes bases étasunienes créées en Afghanistan se trouvent, par le plus grand des hasards, sur le trajet de l'oléoduc projeté. Si même les amis doutent de la sincérité de l'action de libération des armées étasunienes !

#### **Août 1998**

Après les attaques aux missiles de croisière sur l'Afghanistan en réponse aux attentats contre les ambassades US en Afrique, Unocal [annonce](#) qu'elle se retire officiellement du [projet de construction](#) du pipeline trans-afghan.

#### **Novembre 1998**

Sortie d'un rapport : *Catastrophic Terrorism, Elements of a National Policy*, publié par le CFR (Council of Foreign Relations), think tank dont les réflexions et autres publications vont toujours dans le sens de la domination étasunienne sur le monde. Comment expliquer le manque complet de corrélation entre la situation globale des USA intra-muros de l'époque et les peurs et solutions contenues dans ce rapport ? Prémonition ? Début de la « prépa-

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

*ration* » des esprits après la création du PNAC ? Les signataires, Ashton B.Carter, futur secrétaire d’État à la Défense d’Obama, [John M.Deutch](#), ex-patron de la CIA ([Central Intelligence Agency](#), spécialisée dans les coups tordus depuis sa création, entre autre la dépose de gouvernements ne plaisant pas à Washington) en 1995 et 1996 et [Philip D. Zelikow](#), « *néo-con* » déjà entrevu. Ce dernier sera le grand responsable de la légèreté du rapport de la commission mise en place pour soi-disant répondre aux questions posées par le 11 septembre. Pour mieux cerner John M. Deutch, il faut savoir qu’avant son passage à la CIA, il supervisa le projet de renforcement du bâtiment du Pentagone, en tant que secrétaire-adjoint à la Défense. Comme trop souvent dans ce milieu, à sa sortie de la CIA, il ira « *pantoufler* » chez Citigroup, tout en étant autorisé à conserver durant trois ans, son accréditation Top-Secret à la CIA, bien qu’il fit l’objet d’une enquête sur des fuites de documents classifiés.

#### **Avril 1999**

Enron investit 3 milliards de dollars dans la construction d’une centrale électrique en Inde, mais perd l’accès qu’elle avait aux réserves de gaz naturel du Qatar prévues pour alimenter ladite centrale. Seule solution permettant de sauver le capital engagé, TAPI, le gazoduc trans-afghan<sup>4</sup>. Enron, [principal donateur](#) de la campagne présidentielle de George W. Bush et futur plus gros scandale financier des 50 dernières années.

#### **Juin 1999**

La FEMA ([Federal Emergency Management Agency](#)), équivalent de la Protection civile en France, l’aspect lutte contre-révolutionnaire intérieure éventuelle en plus, publie une étude sur le

---

4. selon [The Albion monitor](#) du 28 février 2002

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

terrorisme et ses risques aux États-Unis. La première de couverture montre les tours jumelles au centre d'un collimateur. À cette époque le terrorisme, principalement interne aux USA, était loin d'accaparer l'attention des foules étasuniennes. Les derniers attentats en date étaient le WTC ([World Trade Center](#), épicentre des attentats sur New-York) en 1993 et Oklahoma City en 1995 évoqués tous deux plus haut. Pourquoi, quatre ans après le dernier nommé, œuvre de l'extrême-droite étasunienne, ce document pour un mal inexistant ? Prémonition encore ?

#### **Juin 1999 toujours**

Le NORAD ([NORth American aerospace Defense command](#), organisme assurant la défense du ciel des USA et du Canada) organise un [exercice aérien](#) au cours duquel des avions de lignes sont détournés et s'écrasent sur les tours jumelles... et le Pentagone.

#### **Juin 1999 enfin**

Le NIC ([National Intelligence Council](#) ou Conseil National du Renseignement) étasunien, écrit dans un rapport spécial sur le terrorisme : « *Des kamikazes du bataillon du martyr d'Al-Qaïda pourraient faire écraser un avion bourré d'explosifs sur le Pentagone, le Q.G. de la CIA ou la Maison-Blanche.* »

#### **Novembre 1999**

Un rapport secret du [MI-6](#) (Military Intelligence, espionnage anglais) est transmis à l'antenne anglaise de la CIA, portant sur les plans d'[al-Qaïda](#) d'utiliser des avions étasuniens, peut-être comme bombes volantes contre d'importants bâtiments<sup>5</sup>.

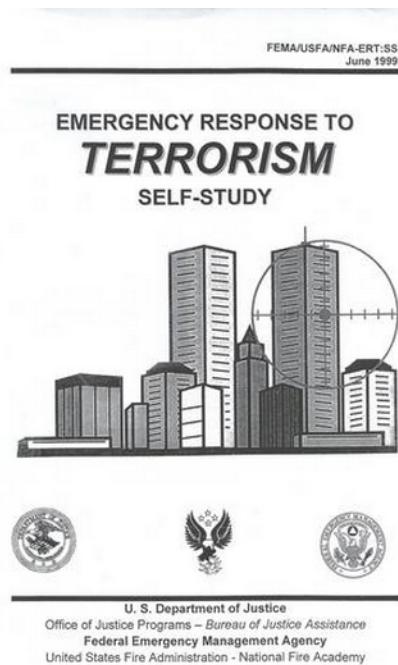
---

5. Éric Laurent dans *La face cachée du 11 septembre* chez Plon

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

#### **Juin 2000**

À son tour, le ministère de la Justice publie un manuel sur la lutte antiterroriste.



Encore les tours au centre du collimateur en première de couverture. Il ne s'est toujours rien passé de semblable depuis Oklahoma City en 1995, cinq ans plus tôt. Le dessin est clair, ce ne peut-être que New-York qui soit visée, vous avez, stylisé certes, les tours jumelles, l'Empire State Building en arrière plan et le World Financial Center en premier plan.

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

#### **Septembre 2000 (du 4 au 7)**

Un lieutenant de l'US Navy, [Delmart Vreeland](#), affecté à l'ONI ([Office of Naval Intelligence](#), les marins espions), logée au Pentagone, part en Russie sous couvert de l'ambassade canadienne. Il va espionner et tenter de ramener les plans du satellite furtif Terminator, réponse russe à la guerre des étoiles américaine. Selon des documents envoyés plus tard par la Navy au gouvernement canadien, [Vreeland travaillait pour l'ONI depuis 1986](#).

#### **Septembre 2000 encore**

Parution de [\*Rebuilding America's Defense\*](#), en pleine campagne présidentielle de Bush. Plus de détails sur ce document, au [chapitre 4](#) présentant son auteur.

#### **Octobre 2000 (du 24 au 26)**

Le Pentagone organise le premier [exercice MASCAL](#) (« *MASs CASualty* », « *lourdes pertes* » en français), simulation du crash d'un Boeing 757 choisi totalement par hasard, sur ce bâtiment [selon The Mirror](#) du 24 mai 2002.

#### **Janvier 2001**

À peine aux commandes, l'administration Bush suspend les enquêtes du FBI et des autres agences de renseignements sur la famille Ben Laden. Cela vaut aussi pour Abdullah et Omar, deux proches parents d'Oussama, vivant à Falls Church, Virginie, près du quartier général de la CIA de Langley<sup>6</sup>. Cette décision ne fait que renforcer les ordres donnés en 1996 par... Bush père sur le même sujet. Il faut dire que la famille Ben Laden fait fructifier de

---

6. selon [B.B.C. Newsnight](#)par son correspondant Greg Palast le 7 novembre 2001

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

gros dépôts financiers dans Carlyle, société où Bush, tout comme le trône saoudien ont également massivement investi.

#### **Janvier 2001 encore**

La DGSE (Direction générale de la sécurité extérieure, en clair les espions, mais français), [avertit](#) les États-Unis de l'imminence d'un [attentat sur son sol](#).

#### **Janvier 2001 (le 30)**

Faits connus par l'intermédiaire du livre de Ron Suskind, [\*Le prix de la loyauté\*](#) narrant les deux années de Paul O'Neill comme Secrétaire au Trésor, ministre des finances. Ce jour, première réunion du NSC ([National Security Council](#), Conseil national de sécurité, en français) l'élection de Bush junior n'ayant pris effet que... le 20 janvier. Le détail de cette réunion fut traité dans le [chapitre 2](#).

#### **Février 2001 (le 1er)**

Seconde réunion du même NSC, l'Irak est devenu le seul point de l'ordre du jour. Les détails sont également au sein du chapitre 2.

#### **Février 2001**

Joseph (Joe) Allbaugh, directeur de ses campagnes électorales et conseiller du « *premier cercle* », au même titre que Karl Rove et Karen Hugues, est nommé par Bush au poste de directeur de la FEMA. Aucun antécédent policier ou autre compétence dans ce domaine ne permet de justifier ce choix. Avant l'élection, c'est Albaugh qui alla questionner [Cheney](#), futur vice-président, laissant ce dernier dissimuler ses stock options d'Halliburton et beaucoup

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

d'autres informations, comme son état de santé pouvant compromettre sa désignation. Nomination, « *renvoi d'ascenseur* » de la part de ce dernier ?

#### **Mars 2001**

Bruce Hoffman, directeur pour les affaires extérieures de la Rand Corporation, devant un parterre d'officiers supérieurs de l'USAF, révèle assez précisément le scénario de la future attaque contre les tours. Plus de détails sur un spiritisme semblant très en vogue au sein des cercles du pouvoir à cette époque, au début du chapitre 4.

#### **Mars 2001 encore**

Le NCIC (National Counter Intelligence Center), poste ce message sur son site web :

*Durant les dernières six semaines, des employés des bureaux fédéraux situés dans tous les États-Unis, ont signalé des activités suspectes liées à des individus se présentant comme des étudiants étrangers vendant ou livrant des œuvres d'art.*

L'organisme officiel précisait que les individus, de nationalité Israélienne « *se sont également rendus au domicile privé d'officiers fédéraux sous le prétexte de vendre des objets artistiques* ».

#### **Avril 2001 (du 17 au 26)**

Le NORAD propose un exercice imitant le crash volontaire d'un avion sur le Pentagone (encore !), il est refusé car jugé trop irréaliste. On aimerait des détails !

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

#### **Avril 2001 (le 30)**

Tinker AFB (Air Force Base), Oklahoma, émet une alerte sur une possible tentative d'espionnage d'étudiants israéliens, artistes peintres de l'école mossadienne<sup>7</sup>.

#### **Mai 2001 (le 1<sup>er</sup>)**

George W Bush prononce un discours sur le projet étasunien de défense antimissile NMD – National Missile Defense – totalement contraire au traité ABM mis en place il y a fort longtemps et ratifié par les États-Unis. Que peut-être cette nouvelle version de la « *Guerre des étoiles* » des Reagan, Bush père et – partiellement – Clinton alors que, au niveau des risques, les USA se retrouvent seuls face à eux-mêmes à cette époque ? Besoin de consolider par la terreur leur leadership mondial ?

#### **Mai 2001 (le 3)**

Dov Zakheim, jusqu'à ce jour vice-président de SPC International, devient sous-secrétaire d'État à la Défense, plus particulièrement chargé du financement du Pentagone et de la lutte contre les gaspillages et autres sommes faramineuses ne pouvant être justifiées. La société qu'il quitte est créatrice, entre autres, du FTS permettant le guidage d'un avion gros porteur et du RTS, permettant d'introduire ou d'ôter des leurres sur les radars durant des exercices. Son parcours complet se trouve en fin de chapitre 4, dans la galerie de portraits déjà évoquée.

---

7. *Suspicious activities Involving Israéli Art Students at DEA facilities.*  
Rapport DEA de juin 2001

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

#### **Mai 2001 (le 8)**

Dans une allocution paraissant banale, Bush annonce la création, au sein de la FEMA, de l'ONP ([Office of National Preparedness](#), Bureau de la préparation nationale) sous la responsabilité de Dick Cheney, pour « *pouvoir coordonner la réaction du gouvernement face aux attaques terroristes sur le territoire américain* ». Ces attaques, à cette époque, étaient carrément une vue de l'esprit. Pour mieux apprécier l'importance de cette décision, jusqu'à cette date, le vice-président ne faisait pas partie de l'autorité nationale de commandement des forces opérationnelles étasuniennes. À partir de celle-ci, comme le Président, il détient cette capacité. Le même jour, par décret, il accorde au même Cheney la responsabilité de tous les programmes fédéraux concernant la gestion des conséquences de l'usage d'armes de destruction massive sur le sol étasunien. Ces programmes existaient dans certains ministères (DoD, DoJ, DoE, Santé... ) et dans certaines agences fédérales, encore de l'inédit au niveau des risques potentiels à ce moment et de la délégation de responsabilités.

#### **Mai 2001 (le 8)**

Interview de Dick Cheney sur CNN expliquant ses nouvelles responsabilités :

*Une des plus grandes menaces pour notre nation peut aussi venir d'une organisation terroriste à l'étranger ou même d'un autre État utilisant des armes de destruction massive contre les États-Unis. La menace sur la partie continentale des États-Unis et sur notre infrastructure est en train de changer et d'évoluer. Et il faut porter notre attention sur tout ce domaine, d'ordinaire appelé la défense du territoire. Le Président m'a demandé de prendre la responsabilité de superviser tout cela.*

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

Avez-vous remarqué que dans les discours de leurs responsables politiques, les États-Unis sont constamment menacés ?

#### **Mai 2001**

Le réseau de satellites espions étasuniens, géré par la NSA (National Security Agency, espionnage US, principalement audio), augmente sa surveillance de toutes les communications téléphoniques. Les informations obtenues confirmeraient les alertes lancées par les principaux services de renseignement amis dans les mois précédents, sur la planification de détournement d'avions commerciaux utilisés comme armes. Informations à prendre toutefois avec des pincettes. Au moins un précédent exemple sur la responsabilité de la NSA dans le vrai démarrage de la guerre du Vietnam étant là pour rappeler que l'objectivité n'habite pas à cette adresse, droiture intellectuelle et vertu morale encore moins.

#### **Mai 2001 encore**

Déroulement du second exercice [MASCAL au Pentagone](#), code Abbotsville. Les médecins responsables des deux cliniques existantes à l'intérieur du Pentagone sont formels, ces deux exercices auront eu au moins l'intérêt d'affiner les procédures. Ils permettront une intervention médicale plus rapide et plus efficace le 11 septembre... avec du matériel, comme par hasard en place et non remisé dans les placards. Il est intéressant de savoir que le scénario de cet exercice précisait comme point de crash la façade ouest, celle qui sera réellement touchée le 11 septembre, la plus difficile à atteindre et déjà la moins fournie en population à ce moment. L'avion aurait transporté 35 personnes dans cet exercice, contre une cinquantaine dans le crash réel, l'imagination est au pouvoir ! Certaines informations font état d'un troisième MASCAL en août<sup>8</sup>

---

8. selon Lance Lord « *A year ago, a lifetime ago* » The Beam 13 septembre 2002

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

et même d'un quatrième prévu... le 13 septembre<sup>9</sup> ! Celui d'août est semble-t-il confirmé par le commandant Lorie A. Brown, infirmière en chef de la clinique DiLorenzo Tricare du Pentagone. Il impliquait un grand nombre de victimes à la suite d'un crash sur Ground Zero, nom donné à la cour centrale du Pentagone.

De plus, selon sa déposition, : « *Le 11 septembre au matin nous avions nos équipements pour les exercices MASCAL déjà en place car on effectuait un inventaire.* » Le niveau d'études et de responsabilités de cette femme certifient qu'elle sait s'exprimer. Ceux ayant déjà participé à un inventaire, dans l'industrie privée principalement, seront surpris ! Contrôle indispensable pour la comptabilité de la valeur des stocks et autres actifs, les participants sont facilement persuadés qu'il s'agit d'une corvée, les comptages objet par objet ne pouvant guère déclencher l'enthousiasme. Généralement, pour faciliter un peu le travail, les différents objets à dénombrer sont regroupés dans des lieux clos. On essaie ici de nous faire croire que le comptage des matériels serait réalisé en parcourant les 28 kilomètres de couloirs que comporte le bâtiment avec tous les risques d'oublis que cette situation a bien des chances d'engendrer ? Ne s'agirait-il pas plutôt des prémisses d'un événement attendu, comme un MASCAL réel par exemple, dans le but de limiter les pertes humaines non-indispensables, même s'il fut présenté différemment au personnel ? Cette information sur un quatrième MASCAL le 13 septembre 2001 est peut-être moins sujette à caution qu'en première analyse. La réouverture officielle des bureaux rénovés et très légèrement renforcés de cette demi-façade ouest était programmée pour le 12<sup>10</sup>. Sans doute un signe complémentaire qu'il ne fallait qu'une frappe humaine des plus ciblée.

---

9. Du 26 mars 2011 selon Shoestring dans *Army Command Center at the Pentagon Planned to Hold Exercise in Week After 9/11 Based on a Plane Hitting the WTC*.

10. Leo J. Tidus, le 3 mai 2002 « *A review of the Temporary Shoring Used to Stabilize the Pentagon after the Terrorist Attacks of September 11th 2001* » p.5

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

#### **Mai 2001 toujours**

Ce mois-ci, a lieu le renouvellement quinquennal des accords du NORAD, coopération entre États-Unis et Canada signés en 1958 pour la surveillance radar du ciel des deux pays. Les Canadiens savaient que les USA développaient un système de bouclier anti-missile en violation complète du traité ABM de 1972. Nous le verrons dans les derniers paragraphes de ce chapitre, lorsque les USA débuteront les négociations avec la Russie pour leur sortie de ce traité avant les attentats du 11 septembre. Les États-Unis ne pouvaient développer la nouvelle surveillance de l'Espace, reprise en catimini durant le second mandat de Clinton, sans l'appui ou au moins la neutralité bienveillante du Canada. Les néos-cons du PNAC étaient ravis...

#### **Mai 2001 (le 24)**

Gordon England est nommé Secrétaire à la Marine au sein du Département de la Défense (DoD), en remplacement de Robert Pirie nommé... en janvier. England était jusqu'à ce jour vice-président de General Dynamics, 5ème plus important fournisseur du Pentagone.

#### **Mai 2001 (le 31)**

Nomination de Thomas White au poste de Secrétaire d'État à l'US Army, en remplacement de Joseph Westphal arrivé trois mois plus tôt. White, auparavant vice-président de Enron Energy Services, filiale de Enron. Ce dossier Enron, plus gros scandale financier à venir des 50 dernières années étant déjà dans le viseur de la SEC et White, du fait de sa place dans le groupe Enron était un suspect plus que probable, ce qui se vérifiera plus tard. Personnellement mis en cause dans les magouilles financières du groupe, comment expliquer sa nomination à un poste déjà pourvu compor-

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

tant en plus des responsabilités budgétaires, des cartes à brouiller ? Nous ne sommes plus à un hasard près, il sera donc responsable administratif de la zone précise du Pentagone qui sera frappée par les attentats, quatre mois plus tard... .

#### **Juin 2001 (le 1<sup>er</sup>)**

Nomination de [James Roche](#) au poste de Secrétaire d'État à l'USAF, armée de l'Air étasunienne. Il remplace Lawrence Delaney désigné en janvier. Jusqu'à ce jour, il faisait partie du haut exécutif de Northrop-Grumman, quatrième plus important fournisseur du Pentagone en général et de l'USAF en particulier. En une dizaine de jours, toutes les armées étasuniennes ont vu leur « *patron* » changer au profit de membres du complexe militaro-industriel. Charité bien ordonnée...

#### **Juin 2001 (les 1<sup>er</sup> et 2)**

Déroulement d'un exercice, [Amalgam Virgo](#), dont un élément de présentation figure en [annexe 2](#) dédiée à la propagande. Démonstration avant les faits, de faire croire à la stature d'organisation high-tech d'Al-Qaïda. Ben Laden plus high-tech que les USA ! Même à haut niveau, faut-il avoir affaire à un public de bigots crédules, ignorant de tout, sauf de son égoïsme naturel et de sa nécessaire domination, pour croire à de telles inepties ? Deux mois avant le drame, cet exercice était pourtant une réplique parfaite du 11 septembre au niveau de la mise en scène, y compris dans sa réalisation par Ben Laden.

#### **Juin 2001**

Le [BND](#), service de renseignements allemand, prévient <sup>11</sup> les Étasuniens : « *Des terroristes du Moyen-Orient ont l'intention*

---

11. selon [Frankfurter Allgemeine Zeitung](#) du 14 septembre 2001

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

*d'utiliser des avions commerciaux pour attaquer des bâtiments symbolisant la puissance économique, militaire et politique des États-Unis ».*

#### **Juin 2001 encore**

Le DoD publie de nouvelles instructions signées du secrétaire d'État à la Défense, Donald Rumsfeld, sur l'intervention militaire en cas de détournement d'avion civil. Il serait intéressant de connaître les subites et subtiles motivations de ces modifications, six mois après la prise de pouvoir quelque peu sulfureuse de George W. Bush et trois mois avant les attentats ? Ce crime, quasi disparu des « *mœurs* » aériennes étasuniennes depuis de nombreuses années était auparavant traité par les commandants des AFB (Air Force Base) étasuniennes bénéficiant d'une quasi totale autonomie. Ils déclinaient les modalités d'envoi de chasseurs, pour intercepter tout avion ne répondant plus à la radio, en « *panne* » de transpondeur ou ayant quitté l'itinéraire de son plan de vol. Cette latitude allait jusqu'à permettre au dit commandant de donner l'ordre de tir canon ou missile sur l'avion suspect. Bien qu'aucun abus ne fût jamais constaté auparavant, Rumsfeld exigeait que les faits soient rapportés à l'échelon supérieur, se gardant pour lui la décision sur la nécessité d'une interception, chose encore très différente d'une autorisation de tir.

À dater de sa publication, toute réponse non immédiate devait être autorisée personnellement par le secrétaire à la Défense. Un peu en avance sur la chronologie des événements, lorsqu'il sera nécessaire d'obtenir cette autorisation, il fallut près d'une demi-heure pour le trouver au moment du crash sur le Pentagone. Où était-il ailleurs qu'à son poste alors que trois avions détournés s'étaient déjà écrasés sur des objectifs, dont un pratiquement à ses pieds ? Il ne pouvait ignorer ces faits depuis le début, la FAA ([Federal Aviation Agency](#), organisme régissant l'aviation civile américaine) ayant depuis longtemps prévenu le NMCC ([National Military Command](#)

## CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

Center) sis... au Pentagone, près de son bureau ! Très curieusement, cette procédure quelque peu nombriliste fut à nouveau modifiée avant la fin de l'année 2001, alors que les USA étaient en pleine hystérie antiterroriste, redonnant plus d'autonomie aux bases, sans toutefois revenir au stade antérieur. Pourquoi ce court intermède de centralisation dans lequel, par le plus grand des hasards, se situe le 11 septembre, sinon pour empêcher toute interception des avions « détournés » ?

### **Juin 2001 toujours**

John Ashcroft, Attorney General – ministre de la Justice – intime l'ordre au directeur du FBI de l'époque, [Louis Freeh](#), de ne plus lui parler des détournements d'avions, du terrorisme et, en général des menaces sur les USA. Ce dernier, démissionnaire à la suite des critiques incessantes, bien que pas toujours vraiment étayées, sur le fonctionnement du FBI, partira le 21 de ce mois. Malgré tout dès le 26 juillet, au vu des risques, le ministre ne se déplacera plus qu'en jet privé pour ses voyages professionnels.

### **Juin 2001 enfin**

Les services secrets égyptiens apprennent que 20 membres d'Al Quaida sont aux États-Unis, où quatre d'entre eux reçoivent un entraînement de pilote sur monomoteur. Information bien sûr transmise aux intéressés. À prendre avec des pincettes, ou au moins à mettre en face d'une réponse de [Hosni Moubarak](#), président en exercice du même pays et [ex-pilote de chasse](#), interrogé par CNN (Cable News Network) le 15 septembre suivant : « *Aucun service de renseignement dans le monde n'avait la possibilité de dire qu'ils allaient utiliser des vols commerciaux, avec des passagers, pour s'écraser sur des tours et le Pentagone* <sup>12</sup> ».

---

12. Éric Laurent dans *La face cachée du 11 septembre* chez Plon

## **Juillet 2001**

Le FBI détient maintenant beaucoup d'informations sur la préparation d'un attentat terroriste mettant en action des avions de ligne, devant se produire dans les mois à venir aux États-Unis. Dans ces conditions, décréter au moins l'alerte orange aurait été normal, rien ne vint. Freeh parti, [Thomas J. Pickard](#) fut mis en place à titre intérimaire ! Fallait-il que le repreneur définitif du poste n'arrive pas trop tôt et ne puisse avoir le temps de prendre des mesures face à ces menaces ? Pourquoi cet intérim excessivement rare pour un poste aussi essentiel à la sécurité du pays, avec ou sans menace terroriste ? Jamais, avec de tels risques annoncés, cette situation n'exista depuis la création du FBI en 1908.

### **Juillet 2001 (le 4)**

Ce jour de fête de l'Indépendance américaine, Ben Laden entre à l'hôpital étasunien de Dubaï, pour être soigné dans le cadre d'un important problème rénal chronique, par Terry Callaway, chirurgien étasunien<sup>13</sup>. Il y sera hébergé dans une suite ! L'homme soi-disant activement recherché par le FBI depuis 1998 pour les attentats contre les ambassades étasuniennes de [Daar-es-Salam](#) et [Nairobi](#) – le [destroyer USS Cole](#) n'étant même pas officiellement porté à sa charge – y recevra la visite du chef d'antenne de la CIA, Larry Mitchell le 12 juillet<sup>14</sup>. Sur quoi pouvait porter cette entrevue ? La météo du jour, le cours du dromadaire ou leurs activités professionnelles respectives ? Ce dernier sera, sûrement par hasard, rappelé à Washington dès le 15. La CIA prévenait à la même époque le Président d'un risque d'attaque terroriste proche sur le territoire national. Cette hospitalisation en suite privée fut suffisamment longue pour agir préventivement, à condition de le vouloir.

---

13. Selon le *NY Times* du 1/11/2001

14. selon le *Figaro* du 31 octobre 2001 par Alexandra Richard

## CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

### **Juillet 2001 encore (le 16)**

Le MI 6 britannique prévient les Étasuniens de la phase de préparation d'un gigantesque projet terroriste<sup>15</sup>.

### **Fin juillet 2001**

Wakil Ahmed Muttawakil, ministre des Affaires étrangères des Talibans avertit les Étasuniens qu'Al-Qaïda prévoit, dans les deux mois, un attentat sur leur territoire, devant faire des milliers de morts.

### **Fin juillet 2001 encore**

Le GID, service de renseignements jordanien, adresse une mise en garde aux États-Unis sur les préparations d'un important attentat avec utilisation d'avions de ligne comme bombes. Le nom de code de l'opération serait **Big Wedding**, le grand mariage, confirmé après le 11 septembre. Cette information devenant embarrassante, l'équipe Bush et ses fidèles soutiens au Congrès commencèrent par nier avoir reçu cette information avant le 11 septembre. Pour clore le débat, de hauts fonctionnaires jordaniens se rétractèrent<sup>16</sup>. Les caniches sont bien dressés.

### **Fin juillet 2001 toujours**

Après le G8 de Gênes où le sujet fut abordé, Tom Simmons, ancien ambassadeur US au Pakistan, Karl Inderfurth, ancien Secrétaire d'État adjoint pour le sud asiatique et Lee Coldren, ancien conseiller au département d'État pour la même zone vont à Berlin. Dans un hôtel, ils rencontrèrent des officiers de renseignements

---

15. Éric Laurent dans *La face cachée du 11 septembre* chez Plon

16. Selon *International Herald Tribune* du 21 mai 2002 et John K. Cooley d'ABC

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

russes et pakistanais, les prévenant de l'action projetée, en octobre, contre l'Afghanistan. Officiellement, l'attaque contre ce pays, à la date prévue, sera présentée comme résultant des attentats du 11 septembre qui n'interviendront que deux mois plus tard. L'ISI pakistanaise relaiera le message aux Talibans, ces derniers ayant boycotté cette réunion pour cause d'aggravation des tensions entre eux et les Étasuniens, après avoir toutefois assisté aux précédentes <sup>17</sup>.

#### **Fin juillet 2001 enfin**

Les services secrets russes avertissent la CIA que 25 terroristes originaires du Moyen-Orient ont suivi une formation de pilotage avec l'intention d'ici deux mois d'attaquer d'importants bâtiments à l'aide d'avions de ligne détournés.

#### **Août 2001**

Un agent secret marocain, Hassan Dabou, infiltré au sein d'Al-Qaïda fait savoir à ses supérieurs que d'ici quelques semaines, un important attentat aura lieu contre les tours du WTC, information transmise à Washington <sup>18 19</sup>.

#### **Août 2001 encore**

Notre lieutenant espion étasunien [Delmart Vreeland](#), après s'être volontairement constitué prisonnier à son retour de Russie remet à ses gardiens, depuis sa cellule canadienne, pour transmission aux autorités étasuniennes, une liste de cibles pour des attentats possiblement très rapprochés dans le temps, aux États-Unis comme au Canada. Parmi celles-ci, le WTC et le Pentagone <sup>20</sup>. Les éléments

17. Confirmation par *The Guardian* du 22 septembre 2001, la *BBC* le 18 septembre, the Inter-press Service le 16 novembre

18. selon *International Herald Tribune* du 21 mai 2002

19. [AFP](#), 22 novembre 2001

20. selon *The Toronto Star* du 23 octobre 2001

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

qu'il communique à son gouvernement en ce mois d'août sur la préparation des attentats, compte-tenu de ses activités « *professionnelles* », ne pouvaient avoir été collectées qu'avant son départ pour la Russie. Serait-ce la raison pour laquelle l'ensemble de l'**ONI**, dont il faisait partie, fut physiquement supprimée le 11 septembre en complément des analystes financiers ? L'**ONI** nouvelle a maintenant déménagé. Pour elle, plus de Pentagone où il était possible d'entendre et de voir des choses inadmissibles, mais Suitland, dans le Maryland, à côté d'Andrews AFB...

#### **Début août 2001**

Les Britanniques envoient un nouvel avertissement urgent indiquant qu'Al- Quaïda va utiliser des avions de ligne détournés <sup>21 22 23</sup>, les seconds précisant qu'une attaque majeure utilisant des avions de ligne se prépare sur le sol étasunien.

#### **Août 2001 aussi (le 2)**

**Christina B. Rocca**, secrétaire d'État adjoint pour les affaires du sud-est asiatique et d'Asie centrale, ancien officier de la CIA, rencontre à Islamabad l'ambassadeur taliban. Elle exige l'**extraction** de Ben Laden que les États-Unis avaient toute facilité d'arrêter, le mois précédent lors de son séjour à Dubaï. Bien sûr, le refus des Talibans entraînerait l'intervention des USA en Afghanistan. Ceux-ci se déclarent prêts à le livrer si les États-Unis fournissent la preuve de sa culpabilité, ce qui ne sera jamais fait. Encore une fois, le dossier de l'invasion était bouclé bien avant le 11 septembre.

---

21. AFP, 22/11/01

22. International Herald Tribune, 21/05/02

23. Éric Laurent dans *La face cachée du 11 septembre* chez Plon

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

#### **Août 2001 encore (le 6)**

Par un PDB (President Daily Brief), de la CIA, discuté durant une réunion tenue lors de ses trop nombreuses vacances dans son ranch de Crawford, Texas, George W. Bush fut officiellement informé des risques d'attentats prochains. Des avions devaient être utilisés sur le World Trade Center et le Pentagone, attentats organisés par Ben Laden, sous le titre : « *Ben Laden déterminé à frapper les États-Unis*<sup>24</sup> ». Cette preuve est irréfutable, je ne parle bien sûr que du document de la CIA, longtemps caché par le sommet de l'État, sous le sacro-saint mais fallacieux tampon classifié. Après avoir permis aux mêmes de mentir, il fut déclassifié et enfin remis à la commission d'enquête, non sans traîner les pieds. Pourquoi ce revirement, sinon pour renforcer l'impression de culpabilité de Ben Laden devant le vide sidéral du dossier d'accusation ? Bush, comme Clinton étaient de plus, régulièrement mis en alerte par la plupart des services de renseignements occidentaux depuis presque deux ans, je viens de rappeler les principales dates, sur la préparation d'attaques terroristes. Quelles raisons peuvent invoquer Bush et son entourage direct pour justifier leur comportement je-m'en-foutiste face à ces avertissements ?

*Declassified and Approved  
for Release, 10 April 2004*

---

#### **Bin Laden Determined To Strike in US**

---



*Clandestine, foreign government, and media reports indicate Bin Laden since 1997 has wanted to conduct terrorist attacks in the US. Bin Laden implied in US television interviews in 1997 and 1998 that his followers would follow the example of World Trade Center bomber Ramzi Yousef and "bring*

---

24. Selon *CBS News* et *CNN* du 15 mai 2002

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

1. L'incrédulité, propre au sentiment d'invulnérabilité des USA depuis toujours, tant au vu de leur histoire, de leur puissance ou de leur isolement géographique. Qu'une personne peu rompue à ce genre de risques – Bush – puisse se faire prendre à ce jeu dangereux est déjà difficilement croyable à ce niveau. Après six mois de présidence, le désir est encore vivace de plaire, surtout quand la cote de popularité est en chute libre, et donc d'éviter au maximum ce genre de danger. Que dire alors de son entourage direct, composé de vieux routards de la politique ? Se laisser berner ainsi amène quelques doutes, surtout si on les joint aux avertissements précédents. Même des politiciens inconséquents auraient activé un certain nombre de mesures de protection supplémentaires, si la véracité de ces risques était avérée. En cas de concrétisation, une telle erreur est capable de malmener la plus belle carrière politique, il n'est jamais très bon de se retrouver avec une telle erreur accrochée à son nom.
2. Le Président était déjà au courant de ce problème et ne s'en souciait pas, puisque cela faisait partie d'un plan mûrement réfléchi dont il était un élément, actif ou non.
3. Le Président se laissa influencer par cet entourage lui promettant que tout est mis en œuvre afin que cette menace ne puisse dépasser ce stade. Dans le but de mieux le déstabiliser lorsque les faits seront là, on lui assure qu'il peut s'occuper de ses loisirs ou des autres dossiers, celui-là étant en de bonnes mains. Lorsqu'on sait que, selon le *Washington Post*, 42% de son temps de présidence, depuis son investiture jusqu'au 11 septembre furent consacrés à ses congés, cette dernière thèse n'est sans doute pas la plus hasardeuse. Que penser de cette multitude d'avertissements expédiés par des services de renseignements amis et totalement dédaignés par les Étasuniens, aboutissant à ce désastre ? Une des solutions évoquées ci-dessus ou une gigantesque opération d'intoxica-

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

tion, montée de toutes pièces, afin d'accréditer avant l'heure, cette menace terroriste ? Je pencherais plutôt pour cette dernière version. Sans être monnaie courante, ce genre de manipulation n'est pas une première dans le petit monde du renseignement. Reprenez l'*opération Fortitude* évoquée bien avant pour constater que ce procédé fonctionna parfaitement, les nazis n'étant pourtant pas réputés naïfs. Dans cette hypothèse, on comprend mieux la présence avérée des idiots utiles moyen-orientaux sur le sol étasunien et leur totale absence dans les différents aéroports qu'ils sont censés avoir utilisés pour monter à bord des avions détournés. La réaction de Roland Dumas, ex-ministre des Affaires étrangères français, sur un plateau de télévision, niant catégoriquement la version officielle étasunienne de ces attentats, va dans le sens du refus de la crédibilité de ces informations, option renforcée par la position du Pakistan.

Dans ce concert d'avertissements tous azimuts, ce dernier pays fut le seul, mais très important bémol. Bien qu'on le sache depuis longtemps amateur de double, sinon triple jeu, son service de renseignements ne prévint jamais sérieusement les États-Unis de la préparation de ces attentats. L'ISI pakistanaise (Inter Services Intelligence), entretenait pourtant d'excellentes relations, tant avec Washington... qu'avec Ben Laden. Qui mieux qu'elle pouvait donner des informations de première qualité, sur les éventuels préparatifs de ce dernier ? Depuis le début des années 1980, avec le soutien de la CIA, l'ISI s'était développé en structure parallèle, un État dans l'État, avec des employés et des informateurs estimés par certaines sources à 150 000, détenant un énorme pouvoir sur tous les aspects du gouvernement. En faisant verser 100 000 dollars au mois d'août en Floride sur le compte de Atta, réputé chef du bataillon de terroristes par le FBI, Mahmoud Ahmad, patron de l'ISI confirmait que des membres de son service participèrent au financement du terrorisme. Il est pour le moins curieux que le

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

gouvernement étasunien, comme la fameuse commission d'enquête, ne s'inquiétèrent jamais, publiquement au moins, de la provenance réelle de cette somme importante, Ahmad ne l'ayant certainement pas pris sur sa cassette personnelle. Cette Commission n'hésitera pas à déclarer qu'il n'était pas important de savoir qui avait financé les attentats !

Depuis longtemps, il est établi que l'ISI a agi comme intermédiaire au nom de la CIA dans d'autres opérations de renseignement. Quelques membres du gouvernement Bush rencontrèrent Ahmad à Washington le 10 septembre, n'ignorant certainement pas ce virement bancaire douteux réalisé le mois précédent par leur interlocuteur. Il ne regagnera le Pakistan que le 14 septembre et sera par hasard démissionné dès le 7 octobre par Musharraf, Président pakistanais, dès que la transaction fut révélée. L'assistant de l'ISI ayant fait le transfert de fond fut Ahmad Omar Sheik... principal suspect de l'enlèvement et du meurtre en 2002 de Daniel Pearl, journaliste américain du *Wall Street Journal*<sup>25</sup>. La rumeur courut que ce dernier s'intéressait particulièrement à tout rôle joué par les États-Unis dans l'entraînement ou le soutien de l'ISI. Cela dit, comme nous baignons dans le glauque absolu, le gouvernement étasunien comme la femme de Pearl ont depuis reconnu que Cheikh n'était pas le responsable. Le gouvernement pakistanais se refuse toutefois à entendre d'autres personnes récemment suspectées d'être impliquées dans le kidnapping et le meurtre de Pearl, de crainte que les preuves produites au tribunal ne mènent à un acquittement de Cheikh et surtout n'en révèlent trop. Condamné à mort le 5 juillet 2002 dans un pays où on ne badine pas avec la mise en application des sentences, Cheikh est toujours en vie et en prison aux dernières nouvelles, quatorze ans après sa condamnation. Pourquoi, sinon pour les raisons exposées ci-dessus ?

Dans la même lignée des incohérences de comportements, [Sibel Edmonds](#), 33 ans, Turco-Étasunienne, ancienne traductrice des

---

25. selon *The Times of India* du 11 octobre 2001

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

renseignements du FBI, habilitée au plus haut niveau, parlant couramment le farsi, langue majoritaire en Iran et en Afghanistan. Elle tenta de dénoncer la dissimulation de renseignements nommant une partie des responsables de l'orchestration des attentats du 11 septembre. Ces renseignements sont maintenant protégés par deux ordonnances de non-publication, lui interdisant de témoigner au tribunal et de mentionner le nom de ces personnes ou les pays impliqués. Elle a dit :

*Mes traductions des écoutes relatives au 11 septembre traitaient de blanchiment d'argent [des terroristes], des informations détaillées avec des dates précises... s'il y avait une véritable enquête, nous aurions de nombreux procès criminels dans ce pays (les USA)... et croyez-moi, ils feront tout pour cacher cela.*

Entendue par la fameuse commission début février 2004, le ministère de la Justice déclenchaît la procédure Secret d'État dès le 26 du même mois, ce qui ne peut qu'étonner pour un gouvernement n'ayant rien à se reprocher dans la gestion de cette crise et prenant une posture de victime. La déposition de [Sibel Edmonds](#) ne sera même pas signalée dans le rapport.

Encore une fois, pourquoi toutes ces décisions pour éviter que des noms apparaissent, alors que la liste des coupables désignés était disponible trois jour après les attentats ? [Daniel Ellsberg](#), l'ancien lanceur d'alerte du ministère de la Défense des États-Unis (DoD) qui accompagna Edmonds au tribunal, a déclaré :

*Il me paraît tout à fait plausible que le Pakistan ait été très impliqué dans ceci... Parler du Pakistan, pour moi, est comme parler de la CIA car... il est difficile de dire si l'ISI savait quelque chose dont la CIA n'avait pas connaissance.*

Les relations étroites entre Ahmed et la CIA sembleraient le confirmer. Pendant des années, avant même l'invasion soviétique de fin

## *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

1979, la CIA utilisa l'ISI pour injecter des milliards de dollars destinés aux groupes militants islamistes en Afghanistan.

### **Août 2001 (du 6 au 10)**

Durant ces quelques jours, se tient la « *Conférence internationale sur la gestion de catastrophes* ». On y retrouve [Allbaugh](#), responsable de la FEMA et [John Magaw](#), son n°2. Au cours de ces très intéressants travaux, seront traités « *la réaction aux armes de destruction massive* » ; le « *terrorisme domestique ou la menace intérieure* » ; les « *accidents d'avions* » ; les « *armes biologiques de destruction massive* » ; la « *menace terroriste aux États-Unis* » ou encore la « *réaction aux attaques terroristes : le nouveau bureau de préparation national de la FEMA* ». Comme vous pouvez le constater, rien que des sujets d'une actualité brûlante et d'une urgence incompréhensibles au sein d'un pays particulièrement loin de ces préoccupations à cette date. Prémonition encore ?

### **Août 2001 encore (le 23)**

Israël délègue à Washington, deux officiers supérieurs du Mossad pour faire savoir aux Étasuniens qu'au moins 50 membres ! d'Al-Quaïda se trouvaient aux États-Unis pour commettre, sous quelques semaines, un important attentat contre des bâtiments du pays. Précisèrent-ils par contre à leurs interlocuteurs le nombre d'agents du Mossad présents aux USA pour espionner leur ami et allié ? Les mêmes officiers du même Mossad livrèrent aux mêmes une liste de 19 noms (déjà !) de terroristes potentiels, dont au moins Alhazmi, Almindhar, Alshehhi et Atta. De quoi simplifier sérieusement le travail du FBI prochainement. Il est quand même curieux qu'à l'époque des communications protégées, dont ces deux nations, au moins politiquement si proches sont les championnes, il faille faire une douzaine d'heures d'avion pour faire parvenir liste

## *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

et avertissement. Y avait-il un but complémentaire à ce déplacement <sup>26 27 28 29</sup> ?

### **Fin août 2001 encore**

Poutine demande à ses services de renseignements de prévenir les Étasuniens dans les termes les plus pressants sur la phase préparatoire finale d'un important attentat contre des bâtiments de leur pays. Rien toutefois sur l'origine des terroristes...

### **Fin août 2001 encore**

Les services secrets français adressent à leur tour une mise en garde à Washington.

### **Fin août 2001 toujours**

Débutée en juin, se termine à ce moment la troisième plus grosse mise en circulation d'une masse monétaire aux États-Unis, depuis la création de cet indicateur en 1947 (il s'agit de l'agrégat monétaire M1 sur les billets, pièces et dépôts à vue). Cela sous-entendait qu'un nombre réduit de personnes riches avaient converti tout ou partie de leurs dépôts bancaires en liquidités, donnant ainsi un parfait signal d'alerte de suspicion de délit d'initié et donc de pré-connaissance de faits délictueux... comme les futurs attentats <sup>30</sup>. Cette subite augmentation de la monnaie en circulation a conduit l'économiste [William Bergman](#), qui travaillait à la FED de Chicago de 1990 à 2004, à suspecter une possible pré-connaissance des attentats par un certain nombre d'individus. Il s'explique :

---

26. [Der Spiegel](#), 10/01/02

27. [Die Zeit](#), 10/01/02

28. [BBC](#), 10/02/02

29. [Le Monde](#), 4/10/02

30. William Bergman, [Former Fed Analyst Turned Whistleblower Asks: Was the Federal Reserve Warned about 9/11?](#), Sanders Research, 16/09/05

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

*Conformément à la loi sur le blanchiment d'argent et d'autres lois, dont celles appliquées en temps de guerre ou d'urgence nationale, les capitaux dans le système bancaire peuvent être gelés et saisis [...]. Historiquement, en temps de guerre, la monnaie en circulation a eu tendance à augmenter au détriment des dépôts bancaires [...]. Assistait-on à une accumulation d'argent 'sous le matelas' juste avant le 11 septembre [par des individus qui se souciaient de la saisie de leurs capitaux ?<sup>31</sup>.*

#### **Fin août 2001 enfin**

Le 27th Fighter Squadron, un des locataires de Langley AFB, Virginie, base responsable de la surveillance et de la défense aérienne de la zone comprenant Washington et New York., voit les deux tiers de ses chasseurs envoyés en opérations à l'étranger, Islaude d'un côté (non sourcé), Turquie de l'autre (opération Northern Watch s'étalant du 1er janvier 1997 au 17 mars 2003). Il est possible de s'interroger sur le hasard ayant amené le **squadron** à participer à cette longue opération au Moyen-Orient, liée à l'embargo décidé par le gouvernement étasunien sur l'Irak, précisément à cette période.

#### **Août/septembre 2001**

Le Dow Jones chute de 900 points, laissant présumer un crash boursier conséquent à court terme. Il reviendra, par hasard, à son niveau normal mi-octobre.

---

31. William Bergman, *Curious Coincidences of 2001: Following the 9/11 Money Trail*, Sanders Research Associates, 4/01/06

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

#### **Début septembre 2001**

Moubarak charge ses services de renseignements de prévenir les Étasuniens sur l'organisation d'un gigantesque attentat sur leur sol contre des bâtiments, information provenant d'un agent égyptien infiltré.

#### **Début septembre 2001 encore**

Alors que les alertes se multiplient sur les risques d'attentats, Allbaugh, récent directeur de la FEMA, débarque sans préavis John Magaw, son directeur adjoint, spécialiste de l'antiterrorisme . Magaw dirigeait la section de la FEMA dédiée à ce problème depuis décembre 1999 sans le moindre accroc pouvant lui être reproché. Alors qu'il fut même directeur intérimaire à l'arrivée de Bush junior, avec un passé policier et Secret Service prouvant sa valeur, pourquoi n'a-t-il pas été confirmé dans ce titre, pourquoi lui fut-il préféré un novice complet à la tête d'une des agences les plus importantes pour assurer le bon fonctionnement du pays ? Il sera remplacé au pied levé par [Michael Brown](#), ami personnel d'Allbaugh travaillant auparavant... dans un club équestre. Vous avez le droit de chercher un rapport autre que le besoin d'avoir des incompétences en place pour les temps prochains.

#### **Septembre 2001 (le 4)**

C'est aujourd'hui que [Robert Mueller](#) devient effectivement directeur du FBI. Il aura sans doute quelques difficultés à prendre connaissance des dossiers importants avant le 11.

---

### *CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...*

---

#### **Septembre 2001 (le 5)**

Le sous-secrétaire d'État à la Défense Douglas Feith est à Moscou pour discuter du retrait des USA du traité ABM<sup>32</sup>. Officiellement, ce furent les attentats du 11, bien sûr totalement imprévisibles, qui serviront de prétexte pour mener à bien cette volonté.

#### **Septembre 2001 (le 6)**

Le Pentagone examine aujourd'hui les résultats de l'exercice de simulation informatique « *Positive Match* » classé Secret, mené quelques semaines auparavant. L'objectif était de déterminer si, avec « *le niveau actuel de troupes et d'armement, l'armée américaine peut anéantir un ennemi tout en faisant face à une attaque d'un second agresseur* ». Le *New York Times* écrit à ce sujet :

*Avec la nouvelle stratégie militaire développée par M. Rumsfeld et les chefs d'état-major, les forces armées doivent se préparer à gagner de manière décisive contre un ennemi, ce qui implique des batailles jusqu'à la capitale du pays agresseur pour renverser le gouvernement.*

Parmi les scénarios de l'exercice, on trouve une « *attaque de l'Irak* » ainsi qu'une étude sur la manière dont l'armée serait affectée en cas d'attaque « *terroriste sur New-York* ». Rumsfeld déclarait : « *Lorsque nous repenserons à cet exercice, nous verrons à quel point il fut important* ». Ce simple exercice confirme bien que les options d'attaque contre l'Irak étaient bien depuis longtemps à l'étude. Tout à fait dans la ligne du PNAC, de son [Rebuilding America's Defense](#)... et des jours à venir.

---

32. selon *Official Space Daily*, 5/09/2001, « [\*US intends to cut nuclear arsenal unilaterally\*](#) »

### Septembre (le 6 aussi)

Remous au Chicago Board Options Exchange, regroupant les actions de 1 400 grandes sociétés. 3 150 options de vente<sup>33</sup> sont<sup>34</sup> souscrites<sup>35</sup> sur United Airlines, quatre<sup>36</sup> fois<sup>37</sup> plus<sup>38</sup> que la moyenne depuis le début de l'année 2001. Les options de vente, ou « *Put Options* », sont une sorte de pari à la baisse du cours des actions choisies. En ajoutant la journée du 7 septembre, 4 744 « *Put Options* », furent achetées sur cette compagnie aérienne. Par contre dans le même temps, seules 396 furent acquises, basées sur le pari inverse, la hausse du cours. Le fonctionnement du système des *Puts Options* est détaillé à la journée du 10 septembre.

### Septembre 2001 (le 7)

27 294 options de vente furent prises sur Boeing, 5 fois plus que son volume habituel, dont 4 179 deux jours ouvrés avant les attentats. Gain, plus de 5 millions de dollars par exercice de ces options, six jours après la réouverture des marchés.

### Septembre 2001 (du 8 au 10)

Par hasard certainement, 10% à 15 % de l'effectif de la cellule de lutte antiterrorisme conjointe FBI/CIA, les 50 personnes

---

33. Dave Carpenter, [\*Before attack: Many put options of hijacked planes' parent companies purchased\*](#), The Associated Press, 18/09/01

34. Judy Mathewson et Michael Nol, [\*U.S., Germany, JapanInvestigate Unusual Trading Before Attack\*](#), Bloomberg News, 18/09/01

35. Christian Berthelsen, [\*New scrutiny of airlinesoptions deals\*](#), San Francisco Chronicle, 19/09/01

36. Jacques Follorou, [\*Une spéculation massive à la veille du drame inquiète les autorités\*](#), Le Monde, 19/09/01

37. Laura Jacobs et Thomas Atkins, [\*More Unusual MarketActivity Reported Before Attacks\*](#), Reuters, 20/09/01

38. Christian Berthelsen, [\*Data shows heavy airline-stockshort selling\*](#), San Francisco Chronicle, 22/09/01

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

les plus gradées et les plus aguerries, sont à Monterrey, Californie, à l'autre bout du pays, accompagnées des hélicoptères et véhicules légers leur étant affectés. Au vu du type de réunions envisagées, un ensemble exercices/réunions avec les directeurs des différentes cellules antiterroriste<sup>39</sup>, cet emport pouvait surprendre. Leur retour était programmé pour le 11 septembre au matin... Ce sont eux, les plus performants dans la lutte contre le terrorisme, qui auraient dû intervenir sur ce drame du fait de leur expérience. Le groupe ne pourra pas rejoindre les lieux du drame le jour même, devant la fermeture de la totalité des vols civils et devra partir à la recherche de vols militaires pour les rapatrier. Cette situation totalement irréelle provoquera ce commentaire d'Élise Lucet de la même chaîne française : « *Cette date n'a pas été choisie au hasard.* »

#### **Septembre 2001 (le 9)**

Le **commandant Massoud** est assassiné en Afghanistan, les soupçons se portent très sérieusement sur l'ISI pakistanaise... donc sur la CIA. Le seul homme de ce pays capable de rassembler les tribus afghanes pour créer beaucoup de soucis à un prochain envahisseur, fut-il étasunien, disparaît. À la même date, par le plus grand des hasards, des officiels militaires US et du Département d'État sont à Islamabad pour mettre la dernière main au prochain plan d'attaque qui officiellement interviendra en réponse à des attentats pas encore réalisés.

#### **Septembre (le 10)**

Le *Times* révèle l'un des projets de l'administration Bush en matière de politique étrangère, alors que cette dernière était particulièrement silencieuse sur le sujet depuis l'arrivée de junior à la Maison-Blanche. « *Plusieurs membres de l'administration sont*

---

39. selon [Françoise Champey](#) France 2 le 11/9/2001

## CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

*enthousiastes à l'idée d'en finir une bonne fois pour toute avec Saddam. Powell également aimeraient voir Hussein renversé », explique un responsable du ministère des affaires étrangères. « Mais il faut un plan sérieux et faisable. La question est combien de vies et de dollars faudra-t-il dépenser. » Bien sûr, l'attaque de l'Irak n'est que la conséquence des attentats encore à venir et de la connivence entre Saddam Hussein et Al-Qaïda qui ne frappera que demain, si le roman officiel disait vrai...*

### **Septembre 2001 (le 10 encore)**

4 516 options de vente sont prises sur *American Airlines*, 11 fois plus que le volume moyen constaté sur l'année, contre seulement 748 options d'achat. Comme par hasard, aucune autre compagnie aérienne au monde ne fit l'objet de ce type d'attaque à la baisse cette semaine-là. Cynisme brutal de ceux qui savent déjà ne jamais être inquiétés. Une action *American Airlines* valait 29,7 \$ le 10 septembre. En souscrivant vos « *Puts Options* », vous le savez et payez la valeur du contrat de vente à 2,15 \$. Vous avez la possibilité de revendre cette action, jusqu'à fin octobre. Si le jour de la revente, le cours officiel est identique à celui du jour de votre souscription, vous ne gagnez rien, s'il est supérieur, vous êtes perdant, si, pour une raison alpha, il a chuté à 18 \$, très bonne opération. *Attention*, n'allez pas vous méprendre dans des calculs inappropriés, nous sommes ici au royaume des grands prédateurs, pas des boursicoteurs amateurs. Un seul contrat de « *Put Options* », contient en moyenne 100 actions, on comprend mieux ainsi les sommes phénoménales gagnées dans cet environnement !

Sur les deux compagnies aériennes citées, la hausse des ordres de Puts options s'élevèrent à 600% de l'habitude. Pour le cas où certains croiraient cette attaque fruit du hasard, le même jour, l'agence Reuters publiait une information<sup>40</sup>, selon laquelle les com-

---

40. Kathy Fieweger, « *Airline stocks may be poised for take off* », « *Les*

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

pagnies aériennes étaient sur le point de voir leurs actions partir à la hausse... Il est probable que c'est ce même jour que furent achetées les 2 157 options de vente sur Morgan Stanley, un des plus importants établissements financiers du monde, 100 fois plus qu'habituellement. La même chose se passera pour Merrill Lynch, autre poids lourd de la même catégorie, 12 215 options, dont 5 615 ce jour-là, 60 fois plus qu'à l'ordinaire. Quel rapport entre le 11 septembre et ces deux dernières sociétés ? Comme par hasard, ces établissements avaient leur siège, soit dans les Twin Towers (Morgan) soit à proximité immédiate (Merrill Lynch), au sein du World Financial Center. L'opération rapporta 1,2 million de dollars dans le premier cas, 4,5 millions dans le second. On pourrait aussi rajouter Axa Re et la Munich Re sociétés de réassurance, installées en Suisse contrairement à ce que le nom de la seconde pourrait laisser penser. 996 Puts Options furent prises, rapportant à leurs détenteurs plus de 3,4 millions de dollars. Pouvait-on, à Tora-Bora, connaître cette connexion entre les réassureurs et les risques ?

Le seul tort des deux réassureurs fut de devoir couvrir les assurances traditionnelles quelque peu malmenées par les frais occasionnés à l'occasion des attentats du 11 septembre. Au passage, Axa Re possédait 25% du capital d'*American Airlines*, lui attribuant ainsi une double malchance. Donc les « joueurs » savaient aussi où les avions allaient se crasher et qu'il s'agissait de Boeing... Ils le savaient si bien que ce même jour, Marsh & Mc Lennan, future cible directe du vol crashé sur la tour nord au niveau de sa salle informatique, fut également « attaqué », avec 1 209 options de vente, contre une moyenne de 13 les jours précédents. Curieux contraste expliquant sans doute la suite, à cette même date, le secteur de la défense partait à la hausse de manière très sensible. Par exemple Raytheon, leader mondial du missile, du drone et de nombreux équipement militaires high-tech, vit les [souscriptions en](#)

---

*actions des compagnies aériennes peuvent être prêtes à décoller » - Reuters, 10 septembre 2001*

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

option d'achat multipliées par six.

« *J'ai vu des volumes d'options d'achat et de vente qui dépassaient tout ce que j'avais pu voir en dix ans d'observation des marchés* », confie John Kinnucan – directeur de Broadband Research – à la réouverture des marchés le 17 septembre 2001<sup>41</sup>. Et ces transactions hors normes ont pu être constatées sur de nombreuses places financières dans le monde<sup>42</sup>, que ce soit en France ; en Allemagne<sup>43</sup> ; au Canada ; au Japon ; en Suisse ; à Hong-Kong ; en Italie ; aux Pays-Bas ; en Espagne ; en Belgique ; au Luxembourg ; à Singapour et en Grande-Bretagne<sup>44</sup>. À titre d'exemple, un trader de la City à Londres confie au *Telegraph* :

*Le marché était mort. Puis soudainement il y a eu une forte augmentation des transactions sur certaines options – c'était totalement inattendu. On se disait que quelque chose de suspect se passait*<sup>45</sup>.

Le 20 septembre 2001, sur la chaîne de télé *ABC News*, l'expert Jonathan Viner déclare : « *Ces cas de délits d'initiés, couvrant le monde entier du Japon aux États-Unis et à l'Europe, sont sans précédent dans l'histoire* »<sup>46</sup>. Même son de cloche du côté de *Dylan Ratigan*, directeur de rédaction de *Bloomberg News* :

*Il pourrait bien s'agir là du plus horrible et diabolique délit d'initié que tout ce qu'on a pu voir au cours d'une vie [...]. Ce serait l'une des coïncidences les plus extraordinaires dans l'histoire de l'humanité si c'était une coïncidence*<sup>47</sup>.

41. Christian Berthelsen, *SEC investigating airline stock deals : Investors bet against United, American*, San Francisco Chronicle, 18/09/01

42. *Probes into 'suspicious' trading*, CNN, 24/09/01

43. *EU Searches for Suspicious Trading*, Fox News, 22/09/01

44. *BinLaden 'share gains' probe*, BBC, 18/09/01

45. *Profits of doom*, Telegraph, 23/09/01

46. *ABC News*, 20/09/01

47. *More Attacks Planned?*, ABC News, 20/09/01

## CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

L'analyste et spécialiste des options **Jon Najarian** est tout aussi catégorique : « *Quelqu'un savait [que les attentats allaient avoir lieu]* »<sup>48</sup>. **George Constantinides**, professeur de finance à l'Université de Chicago, se montre à peine plus mesuré : « *[les transactions sur le marché des options étaient] si étonnantes qu'il est difficile d'attribuer cela au hasard.* » Que des coïncidences vous dis-je...

### **Septembre (le 10 encore)**

D'après *Newsweek*, un certain nombre de hauts gradés du Pentagone annulèrent leur plan de vol pour le lendemain<sup>49</sup>. Le Rapport de la Commission sur le 11/9 n'a bien entendu pas mentionné cette information créant la suspicion. Le *San Francisco Chronicle* du 12 septembre 2001 indique quant à lui que Willie Brown, maire de la ville, devant partir pour New York le 11 septembre, sera averti directement de ne pas prendre l'avion à cette date par la sécurité de l'aéroport et par la Conseillère Nationale à la Sécurité, Condoleezza Rice<sup>50</sup>. Salman Rushdie fut aussi prévenu de ne pas utiliser d'avions américains ou canadiens pour se déplacer<sup>51</sup>. Vraiment inattendue cette catastrophe ?

### **Septembre (le 10 encore )**

Ben Laden entre à l'hôpital de Rawalpindi au Pakistan pour un traitement de dialyse, sous la protection de l'armée pakistanaise, son infection rénale chronique semblant s'aggraver<sup>52</sup>. Ce n'est pas

---

48. Robert Manor et Melissa Allison, *Terrorist trade probe widens : Options buying rose in firms that attack affected*, Chicago Tribune, 19/09/01

49. Mark Hosenball, « *Bush : 'We're at War'* », *Newsweek*, 23 septembre 2001

50. Phillip Matier et Andrew Ross, « *Willie Brown got low-key early warning about air travel* »

51. James Doran, « *Rushdie's air ban* », *London Times* du 27 septembre suivant – Times Online – information reprise par le *Daily Mail* du 7 octobre

52. selon *CBS News* 28/01/2002

# THE TIMES

## Rushdie's air ban

BY JAMES DORAN September 27, 2001

THE author Salman Rushdie believes that US authorities knew of an imminent terrorist strike when they banned him from taking internal flights in Canada and the US only a week before the attacks.

dans ses grottes afghanes qu'il pouvait trouver l'équipement nécessaire. Washington qui le recherchait mondialement ne sera soi-disant pas informée. Quand je parlais de double jeu pour le Pakistan...

### Septembre (le 10 encore)

Le baril de pétrole augmente brusquement de 13% ce lundi<sup>53</sup>.

### Septembre (le 10 toujours)

Intervention de Donald Rumsfeld, Secrétaire d'État à la Défense au Pentagone, devant un parterre de cadres du ministère, civils et militaires confondus : « *Selon certaines estimations, nous ne pouvons rendre compte de 2300 milliards de dollars de transactions.* »

Il avait au moins connaissance de cette « *perte* », depuis sa prise de fonction en janvier, je le démontrerai dans le chapitre 8 consacré au Pentagone et, par hasard, il ne l'avait jamais évoquée publiquement auparavant. Si le seul intérêt de la Nation était en jeu, pourquoi ne pas avoir fait le même discours dès sa prise de fonction en janvier ? Pourquoi une si longue attente pour attaquer ?

---

53. Philip Sherwell, *Bin Laden rigged oil and gold prices - bankchief*, Telegraph, 23/09/01

### **Septembre (le 10 enfin)**

Bush appelle Poutine pour discuter du retrait américain du traité ABM<sup>54</sup>. Ce retrait sera officiellement motivé par les attentats du lendemain en application de son article 14...

### **Septembre (le 11 au matin)**

Même le matin des attentats dans la tour sud, des transactions continuèrent pour des montants anormalement élevés, on parla de 100 millions de dollars dans le seul début de matinée, la sachant touchée à 9 heures 03 et la nord à 8 heures 46. Quand on dit que la fortune appartient à ceux qui se lèvent tôt ! Une société allemande spécialisée réussira à sauver tout ou partie des disques durs d'ordinateurs retrouvés dans les décombres du World Trade Center. Grâce à cette récupération, des pics de transferts de fond apparaissent ce matin là, une grande part de cette magouille à grande échelle est maintenant connue et ses auteurs aussi. Sont-ils intouchables, puisque aucune action en justice n'a été diligentée contre eux ? Heureusement, le FBI nous assura qu'il n'y avait pas de délit d'initié... Il est bien le seul à être aussi affirmatif sur ce sujet. L'**Institut international de politique et de lutte contre le terrorisme**, sis à Herzliya, banlieue nord-ouest de Tel-Aviv établira, après ces événements, un rapport d'analyse parfaitement étayé, révélant les liens étroits existants entre les spéculateurs et les comploteurs qui, semble-t-il, ne seraient pas du tout arabes<sup>55</sup>.

Avec ces exemples dont le nombre leur interdit, *de facto*, le chapitre des coïncidences, l'ensemble du scénario patiemment bâti par les officiels devient au moins douteux. D'autant plus que le Président de la Bundesbank, Ernst Welteke, même s'il oublia par la suite de concrétiser ses déclarations estimait, dans le *Washington*

---

54. selon Patrick E.Tyler : « *Russian Aide Emphasizes Opposition to ABM Plan* », *NYTimes* du 11/9/2001

55. selon *La face cachée du 11 septembre*, Éric Laurent, Plon éditeur

# The Washington Post

## **German Bank Probes Terrorist Insider Trading Before Sept. 11th Attacks**

BRUSSELS, Sept. 22 -- The president of Germany's central bank said today there was mounting evidence that people connected to the attacks in New York and Washington sought to profit from the tragedy by engaging in "terrorism insider trading" on European stock and commodity markets.

*Post* du 22 septembre, qu'il était tout à fait possible de retrouver la source de certaines de ces opérations. Par contre Paul O'Neill, secrétaire d'État au Trésor – ministre des Finances – voyait là un travail quasi insurmontable, sous prétexte des sociétés écrans, solidarité gouvernementale quand tu nous tiens ! Les requins de la finance pouvaient dormir en paix, ce ministre n'allait pas ou ne pouvait pas les contraindre ! Curieusement, dans le cas d'argent sale, quoique celui-là, souillé du sang de près de 3000 innocents, n'était pas franchement propre, ils arrivent à retrouver les pistes. Pour Ben Laden, par exemple, ils retrouvaient toutes (?) les filières par où circulait son argent, afin de geler ses avoirs. Ce garçon, milliardaire saoudien à ses débuts, pas plus stupide que les autres, devait lui aussi, utiliser des sociétés écrans. La même démonstration pourrait être faite pour les « *barons* » de la drogue. Bien sûr, le ministre oubliait-il de parler de la CIA, et plus particulièrement de son bureau de New York, basé dans la Tour 7, celle qui tombera sans raison (?) en fin de journée du 11 septembre. C'est le deuxième plus important centre de cet organisme aux États-Unis, après son siège social à Langley, dans la banlieue de Washington. De longue date, elle suivait 24 heures sur 24 l'activité boursière de très près, tant pour les actions que pour les mouvements de capitaux. Elle a obligatoirement repéré ces anomalies en temps réel, ayant l'équipement pour ce faire, avec le logiciel Promis et d'autres outils informatiques, mais aussi les hommes. D'ailleurs, les gens de la CIA n'avaient-ils pas repéré les achats anormaux sur les bons du

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

Trésor à cinq ans, juste avant ces mêmes attentats ?

Ces dernières transactions portaient, selon les renseignements obtenus, sur la modique somme de 5 milliards de dollars, mais il s'agissait bien sûr d'un hasard, pas d'un délit d'initié. Ce placement s'avérait particulièrement rentable dans le cas d'une crise mondiale, surtout si elle frappait les États-Unis. Il fut conforme à cette tradition. La valeur de ces bons, garantis par le gouvernement, augmenta sensiblement à la reprise de la Bourse, après les événements. Les profits réalisés sur ce coup s'élèveraient à 15 milliards. Depuis la création de l'OSS, ancêtre de la CIA, les passerelles entre le monde de la finance et l'espionnage ont toujours été considérées comme une normalité aux États-Unis. Il faut dire que l'une comme l'autre sont de pures créations de Wall Street, le but étant toujours la recherche des opportunités pour investir ou couper l'herbe sous le pied d'un concurrent. Peter Dale Scott fait remarquer fort justement à ce sujet que Truman, créateur de la CIA, se méfiait par dessus tout de l'influence des financiers dans ce milieu, cet organisme étant destiné à donner des éléments de réflexions fiables au gouvernement en vue de prendre les bonnes décisions. Il s'évertua en vain à nommer des « *patrons* » indépendants, généralement des militaires, mais leurs staffs étaient phagocytés par la finance étasunienne. Les masques tomberont définitivement avec l'arrivée à la tête de la CIA de Allan Dulles, pur produit du séail de Wall Street, sa participation étant connue au sein de grands groupes industriels américains. Son frère John Foster, principal actionnaire de United Fruit, devenant secrétaire d'État. L'influence de Wall Street fut à son paroxysme durant deux mandats au moins. Savoir que Allan Dulles faisait partie de la commission Warren chargée d'investiguer sur l'**assassinat de JFK**, permet de mieux comprendre l'impasse dans laquelle l'enquête se termina... Accessoirement, les deux frères, déjà évoqués à la tête de « *America First* », groupe-movement de droite et antisémite, étaient les partenaires d'un des plus puissants cabinet juridique de Wall Street encore au moment de nos faits, Sullivan & Cromwell.

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

Le meilleur exemple de la période de ces attentats pourrait-être [Buzzy Krongard](#), ex-directeur général d’Alex Brown et vice-président du conseil d’administration de Bankers Trust jusqu’en 1998. Il quitta alors un poste à 4 millions de dollars par an pour devenir conseiller du directeur de la CIA (mise en place des pions avant Bush ?), beaucoup moins bien payé. [George Tenet](#) le nommera, le 16 mars 2001, numéro 3 de la CIA comme directeur exécutif. Grand respect devant ce dévouement patriotique ! On reste confondu de savoir qu’avec un tel expert à bord, la CIA n’a pas trouvé la piste des initiés, ni celle des terroristes, parce que Krongard siégeait également au conseil consultatif de Blackwater, entreprise de recrutement de mercenaires. À notre époque politiquement correcte, on parle plus d’« *externalisation des conflits* ». Lors de sa présence à la CIA, il fut le lien entre celle-ci et [Erik Prince](#), PDG de Blackwater, permettant à cette entreprise d’obtenir son premier contrat avec l’agence. Aujourd’hui Blackwater sévit en Ukraine sous un autre nom, Academi, ces accusations de crimes de guerre en Irak, entre autres, sont tellement préjudiciables pour les affaires. Krongard, au sein de la Bankers supervisait les « *relations avec la clientèle privée* ». Par des opérations bancaires spécialisées, identifiées par le Sénat américain comme étroitement liées au blanchissement de l’argent de la drogue, il avait la main sur les relations avec certaines des plus grandes fortunes de la planète.

Les « *joueurs* » ayant parié sur *United Airlines* gagnèrent près de 5 millions de dollars et 4 de mieux sur *American*. Les sauveurs, pour trop d’entre eux, avaient gagné un cancer, pour avoir été contraints de travailler trop tôt dans un air saturé de produits toxiques, dont l’amiante. Ces manipulations financières étaient tellement au-delà du hasard et de l’acceptable que 2,5 millions de dollars des gains sur *United Airlines* ne furent jamais encaissés, pour ne pas permettre de retrouver les auteurs, sans doute pas du tout arabes. Des boursicoteurs honnêtes refuseraient-ils d’aller récupérer une telle manne financière ? À ce sujet, une source familiale des marchés financiers américains déclarait au *San-Francisco*

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

*Chronicle*, dans une interview du 29 septembre :

*Habituellement, lorsqu'une personne a une opportunité de ce genre [ramasser 2,5 millions de dollars NdA], elle prenait l'argent et partait en courant. La personne qui a fait ça ne s'attendait pas à la fermeture des marchés durant quatre jours. Ça sent très mauvais.*

[Richard Walker](#), ci-devant directeur de la sécurité des marchés à la SEC (Securities and Exchange Commission, équivalent étasunien de notre COB), eut entre autres en charge la recherche de ce délit d'initié particulièrement ignoble. Il participa à l'enquête lancée après le 11 septembre contre 38 grosses sociétés soupçonnées de manœuvres douteuses à cette occasion, dont Lockheed, comme par hasard, fournisseur n°1 du Pentagone, dont une des administratrices fut jusqu'à janvier 2001 l'épouse de Dick Cheney, vice-président. Walker quitta ses fonctions dès octobre 2001, le mois suivant, pour un poste de conseiller très bien rémunéré, bien mieux rémunéré, au sein de la Deutsche Bank. Un cadeau pour éloigner un connaisseur de la piste des petits malins ?

Encore quelques hasards savoureux ? Trouvez une bonne raison à la démission de [Mayo A. Shattuck III](#), président du directoire d'Alex Brown le 12 septembre 2001, il fallait l'oser ! Il s'en va, malgré un contrat durant encore un an et un salaire, hors avantages, de plusieurs millions de dollars par an. Explication officielle, se consacrer à sa famille ! Il est des conversions déchirantes, sans appel, arrivant comme une révélation, rien ne peut les arrêter... surtout à certaines dates. Vous remarquerez le nombre de fois où le nom d'Axel Brown revient dans cette spéculation honteuse, un peu trop pour être encore un hasard. On est quasiment sûr qu'elle tient une place de choix dans cette « énigme » de la pré-connaissance semblant, pour le moins, responsable de l'achat des « Put Options » sur United Airlines.

Le retour de Shattuck à une vie familiale ayant semble-t-il des limites, il replongera dès le 25 octobre suivant dans le monde trépi-

### CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

dant de la vie active. Quel pouvait être le motif réel de son départ dès le lendemain du drame ? Une participation un peu trop affirmée aux tripatouillages liés à ce délit d'initié que seuls ceux qui ne veulent pas le voir ne voient pas ? Il devint Directeur général de Constellation Energy Group qui, par hasard, fit partie de la cellule d'intervention pour l'énergie de Dick Cheney, le temps de laisser passer l'orage ? Il était, d'autre part, membre très actif d'un think tank, le [CFR](#), dont les buts, bien que plus soft, n'étaient guère éloignés de ceux du PNAC abordés au chapitre suivant. Le filigrane est toujours la domination des États-Unis. Certains de ses membres sont adoubés par le club de Bilderberg, d'autres sont membres de la Trilateral, tandis qu'on y trouve aussi des menteurs patentés comme Colin Powell.

Tous ces exemples n'empêchèrent donc pas le FBI, le 19 septembre 2003, deux ans plus tard, lorsque le plus gros de la crise ainsi déclenchée fut calmée, de publier ce communiqué indiquant que l'enquête sur ces flagrants délits d'initiés était close. « *Absolument aucune preuve n'existeit sur la spéculation liée à une connaissance éventuelle des attentats.* » C'est un peu plus compréhensible comme attitude, lorsqu'on sait le FBI être sous la coupe du DoJ, Département de la justice, avec à sa tête Aschcroft. Les preuves avaient-elles, comme bien d'autres, disparu définitivement dans les débris de la Tour 7 du WTC abritant la SEC ? Sa discrétion sur le sujet tenait-elle à ses futurs ennuis liés à la « *participation* » de Enron dans sa dernière élection comme sénateur ? Il faut dire que si la pré-connaissance était établie, c'était la déchéance de la version officielle et de ses terroristes arabes. Il n'empêche qu'au niveau de l'intime conviction, le nombre d'indices concordant commence à dépasser très largement le seuil du scepticisme. Pour finir d'enterrer ce problème de délit d'initiés, aucune ligne, pas un mot, sur cet aspect particulièrement immonde du drame du 11 septembre dans le fameux rapport enfin autorisé par le gouvernement Bush. Ultime mépris envers près de 3000 étasuniens disparus ?

On distingue continuellement dans l'ombre, comme en filigrane,

## CHAPITRE 3. MONNAIE, PÉTROLE ET HASARDS...

la main discrète du monde de la finance la plus puissante de notre planète, celle des États-Unis. Quelques rumeurs venant de ce monde particulièrement fermé lèvent un coin du voile sur l'identité de certains, pouvant avoir parié sur la mort de leurs compatriotes pour s'enrichir d'une manière éhontée. La Federal Reserve Bank ne serait pas innocente dans ce pillage. Il faut se persuader que, parmi les pays riches, les États-Unis sont le seul ou la [banque centrale](#) était [privée](#) à cette époque ! Seule la création de la monnaie est du ressort du Département du trésor (ministère des finances), la Fed ne dépendant pas du gouvernement américain, mais de la décision des Rockfeller, Rothschild et autres Warburg. Comme le monde est vraiment petit, surtout celui-là, le clan Rockfeller est un important partenaire de la famille Ben Laden. Pour mieux situer leur niveau de relation, la femme de John D. Rockefeller IV, Sharon Percy, avait la signature sur les comptes secrets de ce bon Oussama au sein de la BMO Harris Bank of Chicago. Mais rappelez-vous, tous les comptes de Ben Laden étaient bloqués....

### **Septembre (le 11)**

Joe Allbaugh, patron de la FEMA, présidait la réunion annuelle des responsables de cette agence d'État, quelque part dans le Montana. Dans son discours il parlera d'« *améliorer les réactions aux situations d'urgences et pouvoir se préparer à une catastrophe*<sup>56</sup> ». Saviez vous qu'on pouvait se préparer à une catastrophe qui est généralement une mauvaise surprise, sinon pourquoi ne pas agir en amont pour l'éviter ?



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

---

56. selon le *New York Times* du 12/9/2001

## Chapitre 4

# AEI, PNAC, RMD, CoG et le temps d'avant...

*Continuons de découvrir des spécificités étasuniennes en rapport avec cette enquête. Après chaque élection présidentielle, la Rand Corporation organise une rencontre avec le nouvel élu. Sa commission dite de transition insiste auprès de ce dernier, peut-être un peu lourdement, défendant ce complexe militaro-industriel et principalement la nécessité de l'accroissement de ses résultats financiers, chacun son métier. On n'est finalement pas très éloigné de la World Company des Guignols de l'info sur Canal +. Institution privée sans but lucratif, mais financée en grande partie par des fonds publics, 50% des revenus de la Rand Corporation proviennent de ses participations aux travaux de défense nationale, situant bien son créneau d'intervention prioritaire.*

*La participation annuelle du complexe militaro-industriel à son financement est un sujet sur lequel elle ne souhaite pas communiquer, comme d'ailleurs des fonds privés recueillis. Comme le monde est petit, on retrouve, ou retrouvera à la Rand un certain nombre de noms dont vous allez faire plus ample connaissance dans quelques*

*pages. Carlucci, Libby, O'Neill, Condoleezza Rice, Rumsfeld, Brzezinski... Pour la plupart des va-t-en guerre au parcours pas toujours très net. Tous ont comme objectif premier, dès qu'ils sont au pouvoir, de hausser le budget militaire, le meilleur moyen restant une « bonne petite guerre ».*

## 4.1 Le cadre

Améliorer autant que faire se peut, les bénéfices des entreprises qu'ils représentent, semble logique dans le cadre d'un régime économique de type libéral, mais risque de l'être moins dans notre cas, lorsque la fin nécessite certains moyens. Pour satisfaire cette habitude, dans un monde où, après la chute du bloc de l'Est, aucun État ne cherchait à se mesurer à eux, il fallut aux États-Unis se trouver un nouvel ennemi imaginaire, invisible, insaisissable et invincible, d'une puissance inégalée : le terrorisme. L'adversaire qu'il leur fallait, la guerre garantie pour des décennies ! Cette menace nécessitait une protection sans faille, ne pouvant être réalisée qu'avec des technologies de pointe, y compris en coût expliquant le maintien sinon l'augmentation du budget militaire déjà de très loin **le plus important de la planète**. Pour être plus sûrs de l'importance de cette menace, les néo-cons la façonnèrent eux-mêmes, ils craignaient tant que leurs concitoyens préfèrent à nouveau l'isolationnisme, porteur de paix et de mieux vivre, plutôt que l'impérialisme sans fin. Des armées suréquipées devaient être prêtes à intervenir n'importe où dans le monde, là où le leadership établi pouvait être théoriquement menacé, au moins dans les discours. De plus, comme en Afghanistan, ils arment des groupes religieux extrémistes, partout dans le monde, offrant des armes dernier cri à toute bande ayant pour ambition de nuire au pouvoir en place, dès l'instant qu'il ne convient pas à Washington, le rêve du complexe militaro-industriel dans les deux cas.

La Rand Corporation est-elle également devenue une succursale

de l'école des sorciers de Harry Potter ? En mars 2001, comme par hasard, devant un parterre d'officiers supérieurs de l'US Air Force, le vice-président pour les affaires extérieures de la Rand, [Bruce Hoffman](#), déclarait :

*Nous essayons de préparer nos armes contre al-Qaïda, l'organisation – ou peut-être le mouvement – associé à Ben Laden. [...] Pensez un moment à ce que fut l'attentat à la bombe contre le World Trade Center en 1993. Maintenant, rendez-vous compte qu'il est possible de faire tomber la tour nord sur la tour sud et de tuer 60 000 personnes. [...] Ils trouveront d'autres armes, d'autres tactiques et d'autres moyens pour atteindre leur cible. Ils ont un choix évident d'armes, dont [...] les drones.*

Cette tirade ne peut que poser question. Les délires volontaires pour attiser les braises de la haine et la guerre, comme le mensonge sur l'armement de Ben Laden, qu'on retrouve dans un document officiel de préparation d'un exercice de juin 2001 visible en [annexe 2](#) sont graves en eux-mêmes. Si on y rajoute la troublante ressemblance entre les prémonitions de ces éternels va-t-en guerre et la réalité si proche dans le temps, il est difficile de ne pas s'interroger sur la « surprise » que fût soi-disant ce drame. Pourquoi, s'ils n'en sont pas partie prenante, n'avoient rien fait pour protéger au moins une des cibles qu'ils avaient si bien définies, ainsi que les personnes la fréquentant, leur influence est suffisamment importante pour que leur avis soit pris en compte ?

## 4.2 En ces temps là

Au début fut l'*American Enterprise Institute* ([AEI](#)), think tank, groupe de réflexion en français, créé en 1943. Il se donnait comme but de soutenir les fondements de la liberté, en prenant soin de ne pas préciser laquelle et un gouvernement limité, on ne sait pas trop

à quoi. Outre son attirance vers l’entreprise privée qu’on subodorait, il préconisait une forte politique étrangère de défense nationale. Sans se lancer dans une étude sémantique, il semble que les deux termes de cette dernière partie de phrase soient totalement antinomiques. Sauf à déjà démontrer, à cette époque, la primauté dans les esprits, étasuniens en premier lieu, de la guerre préventive comme moyen de réguler leur expansion. Il est quand même remarquable que ce fut et reste le leitmotiv de la plupart de leurs campagnes militaires, point largement détaillé au [chapitre 2](#). En fait, l’AEI, présentée comme une organisation bénévole d’éducation, essentiellement pour raisons fiscales, est considérée de longue date, comme étant le quartier général de ce que « *Ike* » appelait le [complexe militaro-industriel](#). C’est là que se nouaient les relations entre ce dernier et les politiciens transformés en camelots chargés de participer à l’écoulement de la production.

De ce fait, elle est aussi le repère des néo-cons, appellation abrégée signalant les [néo-conservateurs](#), précision destinée à éviter les interprétations hasardeuses, de notre côté de l’Atlantique. Il semble bon de rappeler que le trotskisme menant à tout, c’est de ce mouvement de la gauche étasunienne que vinrent les [premiers néo-conservateurs](#). Cette « *évolution* » ne fut toutefois pas réservée à ce pays, il n’est qu’à prendre en France la trajectoire de Lionel Jospin pour s’en persuader.

Bénéficiant d’une aura internationale, l’AEI distribue chaque année un prix, tandis que ses membres les plus en vue sont, entre autres, régulièrement invités aux réunions annuelles du [Groupe Bilderberg](#). Ce dernier, souvent présenté comme une ébauche de gouvernement mondial, n’est qu’une autre façon pour l’OTAN, donc pour Washington, de faire passer ses consignes pour que tout perdure à son profit en Europe principalement. Les « *Aeistes* » s’y rendent, soit sous leur dénomination réelle, quand il est difficile de le cacher, comme Paul Wolfowitz en 2009, en compagnie de [Nicholas N. Eberstadt](#), autre membre distingué, ou sous la fausse-barbe de chercheur, comme [Christopher DeMuth](#) en 2012. C’est beau-

coup moins voyant que de le présenter pour ce qu'il fut réellement, président de l'AEI depuis de nombreuses années (de 1986 à 2008).

Fin 1993, se rallia à elle un nouvel inscrit de marque en la personne de Dick Cheney. Ex-secrétaire d'État à la Défense, principal auteur de la préparation de l'[opération Tempête du désert](#), il venait panser ses blessures morales liées à la non-réélection de Bush face à Clinton et donc à la perte du poste crucial qu'il occupait. S'y joignait [une amertume](#) très largement évoquée sur les ondes, dans ses discours et textes divers, ne pas avoir vu les troupes de la coalition (entendez les troupes US) [entrer dans Bagdad](#) en 1991. Je situe l'origine de notre complot à cette époque où il rejoignit ce think tank. Cheney voulait voir son pays continuer à dominer la planète à n'importe quel prix, ce lieu recelait tous ceux qui, par esprit de lucre, étaient prêt à l'aider. Entre cette défaite de Bush père en 1993 et la création officielle du PNAC ([Project for the New American Century](#), *Projet pour un nouveau siècle [de domination] américaine*, en français) en 1997, il fallut aux futurs conspirateurs s'assurer les soutiens financiers et politiques permettant de lancer ce projet avec un maximum de chances de réussite. Il n'était plus question de faire dans la dentelle, comme leurs confrères de l'AEI, mais de forcer le destin des États-Unis, instaurer un nouveau mode de vivre et de gouverner, basé sur cette position de leader mondial des USA, y compris par la contrainte.

On vit donc de [curieuses fées](#), [Bradley](#), [John M. Olin](#) et [Sarah Scaife Foundations](#) se pencher sur le berceau du PNAC et le porter sur les fonts baptismaux en apportant surtout les fonds nécessaires. Cette excroissance apparaîtra sur le flanc droit de l'AEI au printemps 1997, Dick Cheney et Donald Rumsfeld, auteurs de cette machine de domination mondiale, furent par hasard les premiers à se ruer dans ce nouveau think tank, la réélection de Clinton ayant accéléré leur réflexion. Le PNAC était né, mais il ne s'agissait pas d'une querelle intestine ou d'un divorce entre les deux entités, elles vécurent en bonne harmonie dans le même immeuble de Washington D.C. Certains membres restèrent même inscrits dans les

deux structures, la plus récente étant dirigée par [William Kristol](#)... fils de [Irving Kristol](#), fondateur du [néo-conservatisme](#) américain et membre de l'AEI. Les fondations citées plus haut alimentaient également financièrement l'AEI et d'autres officines du même acabit, principalement lorsque le but visé était de maintenir la domination étasunienne sur le reste de la planète. Aucune des tensions pouvant être attendues dans le cadre d'un partage du butin ne se révéla entre ancien et nouveau bénéficiaire, confirmant bien l'identité de vues, le PNAC se chargeant du « *sale boulot* » pour l'AEI. Encore un hasard, aujourd'hui le [PNAC a déjà disparu](#), l'AEI existe toujours. Pourquoi alors cette création ?

La tendance néo-con n'est en effet pas suffisamment importante, même aux USA, qualifions-là plutôt de minoritaire, au moins en nombre, pour expliquer deux grandes tendances prêchant la même « *bonne parole* ». Comme toutes les autres catégories politiques de la population, elles ne recouvrent pas une homogénéité parfaite des buts et espérances. On assista donc à un transfert assez massif vers le PNAC de ce que les néo-cons de l'AEI portaient de plus belliqueux en leur sein. Vous retrouverez détaillés un peu plus loin dans ce chapitre, à leurs noms, les principaux membres de ce nouveau think tank, très révélateur de cette tendance, une galerie de portraits en quelque sorte. La façon très particulière d'envisager les relations internationales que sous-tendait cette création ne pouvait que heurter les gens de l'AEI, plus habitués aux manières soft, même si leur but final n'était guère différent. Il y avait obligatoirement une raison essentielle expliquant cette apparition du PNAC, le but avoué étant la promotion d'un [American Global Leadership](#). Il s'agissait pour eux de trouver et d'engager les moyens permettant de prolonger au XXI<sup>e</sup> siècle, le leadership global étasunien acquis virtuellement au moins depuis la fin de la seconde guerre mondiale. En vérité, même si la tentation isolationniste pouvait brouiller un temps certains esprits, c'est quasiment depuis la fin du premier conflit, sur les plans politique, économique, culturel ou militaire qu'ils imposent leur loi au reste de la planète. Ces thèses

étaient développées par le [New Citizenship Project](#), dont l'appendice le plus connu fut [Rebuilding America's Defenses](#), publié en septembre 2000, durant la campagne présidentielle de Bush.

### **4.3 [Rebuilding America's Defenses](#) ou la guerre programmée**

Il ne sortira pas de suite le *Mein Kampf* étasunien. Il fallait auparavant passer du stade de la confidentialité lié à une naissance récente, à celui du grand jour. Ce fut la raison de la lettre ouverte au président Clinton datée de janvier 1998, lui enjoignant, à peine un an après leur création, d'entrer en guerre contre l'Irak en général et [Saddam Hussein en particulier](#). Ce genre de document public engageant la réputation présente et à venir du PNAC, donc ses possibilités de récolter les fonds nécessaires, n'avait pas été écrit à la va-vite, mais provenait d'une réflexion bien plus lointaine. Face à eux, entre les deux interventions militaires, un pays, l'Irak, ne faisant rien pour se faire remarquer, subissant un embargo assassin décidé par Washington, dont le seul résultat était d'affamer la population civile, dans l'espoir de la voir se soulever contre le dictateur. Cet étranglement de gens n'ayant pas ou très peu de responsabilités dans le comportement de leur maître n'eut, comme principal effet, que d'aboutir à la mort d'un minimum de [500 000 enfants](#). Dans ces cas, on ne compte pas, ils meurent pour une juste cause, la cause étasunienne, évitant ainsi de devenir plus tard des « *terroristes* ». Ce fut, clairement exprimé, la pensée de [Madeleine Albright](#) secrétaire d'État de Clinton, lors de l'émission 60 minutes sur *CBS* le 12 mai 1996. « *Je crois que c'est un choix très difficile, mais nous pensons que cela en valait la peine...* »

La mort de 500 000 enfants contre une meilleure rémunération des actionnaires.

[Rebuilding America's Defense](#), rarement un texte, issu de gens se donnant comme but de diriger le plus puissant pays de la planète,

ne fit effectivement autant penser à *Mein Kampf*, tout au moins dans son désir hégémonique. La volonté dominatrice transpirait à chaque page, domination sans partage par les armes, y compris nucléaires, y compris aussi par le réarmement de l'espace, pour soumettre la Terre entière à leur loi. Ils ne cachaien même pas leurs buts sous un verbiage rassurant. Dès leur prise de pouvoir, ils s'attacheraient à sécuriser et étendre l'influence étasunienne au monde entier, Irak et Corée du Nord étant dans le viseur pour la dépose de leurs dirigeants. Leur slogan de ralliement public : « *Ce qui est bon pour l'Amérique est bon pour le monde* », version à peine rafraîchie mais aussi réductrice que ne le fut le « *ce qui est bon pour la General Motors est bon pour l'Amérique* » des années 1950. Si le plus ancien ne s'adressait qu'aux habitants du pays en question, « *l'Amérique* » se limitant pour eux aux frontières des USA, le nouveau engageait la planète au complet. Les points communs avec *Mein Kampf* étaient inévitables, les gouvernements essentiellement belliqueux ne peuvent avoir que des comportements identiques, du fait de cette attitude grossièrement dominatrice sous un verbiage parfois rassurant. « *Le but pour lequel nous combattons est le plus élevé, il s'agit de la liberté et l'indépendance de notre Nation.* » Cette phrase pourrait être extraite d'un document de propagande étasunienne, elle est d'[Adolf Hitler](#) et figure dans le vrai *Mein Kampf*.

Quelle différence entre la [provocation nazie](#) à la frontière polonoise à la fin de l'été 1939 et la fumisterie de la fausse attaque nord-vietnamienne du [Golfe du Tonkin](#) en août 1964 ? Ce n'est pas le lieu de vous détailler à nouveau la première citée. Pour la seconde, la NSA sévissant déjà, elle avait fait parvenir au gouvernement de Johnson, qu'elle savait à la recherche d'informations permettant de justifier le vrai démarrage de la guerre du Vietnam, quelques données provenant de ses « *observations* ». Elles indiquaient mensongèrement l'attaque de deux destroyers US dans le golfe en question par des vedettes nord-vietnamiennes, la même NSA dissimulant soigneusement le reste des éléments démontrant avec exactitude

cette fois, le calme complet du côté nord-vietnamien. Y a t-il une différence fondamentale entre l'[incendie du Reichstag](#) le 27 février 1933 et l'attaque « *terroriste* » du 11 septembre 2001 ? Montrer d'autres coupables que les vrais instigateurs ? En 1933, dès le lendemain, un décret nazi supprimait la plupart des libertés et interdisait toute possibilité pour l'opposition de publier des textes attaquant le pouvoir. Le [Patriot Act](#) dut patienter, mais à peine plus longtemps, pour limiter drastiquement les libertés étasuniennes.

Cela renforce mon soupçon, le PNAC fut créé dans le seul but de modifier la donne pour la population étasunienne et de multiplier les conflits de par le monde. La brutalité liée à ce changement était nécessaire pour encore améliorer durablement les résultats des entreprises du complexe militaro-industriel et de quelques autres aussi. Avec l'AEI, ces deux « *associations* » ou officines auront aussi un autre point commun, et non des moindres, fournir la quasi-totalité de l'ossature de la future administration Bush durant ses deux mandats. Ce dernier déclarait que plus de vingt membres de sa haute et très haute administration, faisaient partie de l'AEI taisant, parmi ceux-là, la douzaine, dépendant du PNAC, dotés, comme par hasard, de postes de direction, le plus souvent au Pentagone. Cela n'empêchait pas de trouver principalement ces derniers, régulièrement cités dans les relations d'affaires avec le même ministère... et dans la quasi-totalité des « *coups fourrés historiques* » précédent ou accompagnant l'arrivée des Bush à la magistrature suprême. Pour mieux démontrer les liaisons existantes entre les différents acteurs, en 2003, lorsque l'AEI décerna pour la première fois son [Irving Kristol Award](#), remplaçant ainsi le précédent Francis Boyer Award, George W. Bush, ci-devant président des États-Unis, vint et prononça un discours. Une assistance passionnée l'écouta, et pour cause, il annonçait la toute prochaine guerre contre l'Irak et donc des espoirs de hausse importante des résultats financiers...

Avec l'hystérie étasunienne ambiante de cette époque, et même si c'est anecdotique, il est permis de s'interroger sur la raison du changement de nom du prix décerné par l'AEI. Quitter Fran-

cis Boyer, homme de droite et directeur général de [Smith, Kline & French](#), grande firme pharmaceutique US, pour Irving Kristol, n'était-ce pas finalement et uniquement dans la ligne de « *pensée* » de la Maison Blanche et du PNAC ? Punir la France pour son non-alignement sur la prochaine agression étasunienne que cette dernière démarrait sans la moindre raison valable contre l'Irak ? Washington était allé en effet, jusqu'à débaptiser... les frites ! Les *French fries* devenant à leur corps défendant des *Liberty* ou [Freedom fries](#). On appréciera à sa juste valeur l'élévation de pensée ayant présidé à cette importante modification, par ailleurs très inégalement appliquée, et le sens que ces gens donnent au mot liberté dans le cadre de leurs agressions.

Un des fils conducteurs induits de ce document du PNAC pourrait être : « *Pourquoi mon pétrole se trouve-t-il sous votre sable ?* », motif réel de l'intervention en Irak et non la fumisterie des armes de destruction massive, dans la présentation desquelles Colin Powell perdit tout honneur devant le Conseil de sécurité des Nations Unies. Alan Greenspan, ex-président de la Fed, la [Réserve Fédérale, une banque privée](#), s'étonnait, dans ses mémoires, [\*The age of turbulence\*](#)<sup>1</sup> : « *Je suis atterré de constater qu'il est politiquement incorrect d'admettre ce que tout le monde sait, à savoir que la guerre en Irak a pour raison essentielle le pétrole* ». N'allez pas croire qu'il fût un dangereux révolutionnaire, il poursuit par la défense bien comprise des seuls intérêts étasuniens :

*À partir du moment où l'ex-allié Saddam Hussein était devenu un ennemi, il fallait le faire sauter pour que la source du pétrole irakien ne reste pas entre ses mains et soit transférée aux forces du marché.*

Cette dernière expression, très politiquement correcte cette fois, recouvrant les multinationales de cette spécialité, principalement si elles sont à base étasuniennes, la quasi totalité de cette corporation.

---

1. Éditeur Penguin Books

Mais pour les néo-cons ce n'était qu'un début, le final étant la prise d'assaut de l'Iran, piège dans lequel Obama faillit se faire prendre durant son premier mandat. Leur slogan à la Maison-Blanche était : « *Everyone wants to go to Bagdad, real men want to go to Teheran* », en français : « *Tout le monde veut aller à Bagdad, les vrais hommes (sic) veulent aller à Téhéran.* » On voit, dans les deux cas, ce que devient le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes et de leurs ressources ! *Rebuilding America's Defenses* n'était pas sorti des esprits embrumés de quelques traîneurs de sabre du PNAC, mais correspondait pratiquement point par point à une doctrine militaire, la RMA ([Revolution in Military Affairs](#)), datant du début des années 1990.

Basée sur la supériorité technologique réelle de l'armement éta-sunien, elle était surtout un moyen de « *transformer* » les États-nations jugés par eux dépassés, par un nouvel ordre international, en clair complètement dominé par les États-Unis. Bien sûr, la Rand Corporation, déjà évoquée, avait par hasard largement participé à la réflexion aboutissant à la création de cette doctrine. Elle débouchait sur l'augmentation de la production et de l'utilisation des satellites pour le guidage des armes et des nouvelles techniques de communication plus performantes. À part eux, combien de pays pouvaient relever ce défi à l'époque ? Toute médaille ayant un revers, cette théorie, très en vogue au Pentagone, qui l'eût cru, débouchait sur une très forte hausse des budgets militaires. Exactement le discours du PNAC s'adressant à un public beaucoup plus large, ce qui n'étonnera personne, les mêmes auteurs sévissant souvent sous les deux casquettes.

Pour ceux pouvant encore douter de la teneur du message, il était précisé que le PNAC apportait son soutien à une politique reaganienne de puissance militaire et de clarté morale. La suite de ce chapitre et des prochains montrera que pour ce qui est de la clarté morale des intéressés, comme de Reagan d'ailleurs, il y aurait beaucoup à redire. Leur idéologie était d'asservir le peuple étasunien puis les autres habitants de notre planète. Ses leaders an-

nonçaient que le nécessaire processus de transformation des mentalités – étasuniennes – pourrait prendre beaucoup de temps, sauf si un événement dramatique et « *imprévu* » (sic), du genre de Pearl Harbor, servait de catalyseur. La réalité du propos était d'endiguer le risque réel de voir, comme à l'époque de la guerre du Vietnam, la jeunesse et peut-être pas seulement elle, s'opposer à de nouvelles aventures militaires, dont le peuple connaît trop bien le prix.

La possibilité de super profits à dégager de cette guerre, comme de bien d'autres envisagées, ne pouvait les laisser insensibles, le stade de l'embargo n'était plus suffisant. J'ai déjà en plusieurs occasions abordé l'excellence des USA sur le plan organisationnel. Forcer le destin d'une nation de cette importance le 11 septembre 2001 ne peut se comprendre hors de ce cadre. J'ai situé les pré-mices de ce quasi coup d'État à l'arrivée de Cheney à l'AEI fin 1993, parce qu'il fallait le temps pour les comploteurs de trouver appuis et soutiens financiers avant de se révéler. Mais pendant la période séparant ce rattachement et le printemps 1997, naissance du PNAC, d'autres actions furent bien sûr entreprises. Dans le cadre de cette faculté hors normes en organisation, il fallait préparer toute la suite... pour le jour où les urnes donneraient le feu vert à la mise en route de ce plan machiavélique.

Même et surtout si les votes se révélaient favorables, il était hors de question de mettre tous les pions en place en quelques mois sans risquer d'attirer l'attention et les enquêtes pouvant en résulter. Cheney et Rumsfeld amis, autant que ce mot puisse avoir une valeur dans ce milieu, cumulaient, à eux deux, une connaissance rarement égalée de la haute administration étasunienne. Leur parcours détaillé dans la galerie de portraits, quelques pages plus loin, le confirmera. À des époques différentes, ils présidèrent tous deux aux destinées du Pentagone, rien de son organisation ne leur était inconnu, tout comme le fonctionnement de la Maison-Blanche où ils travaillèrent au cabinet du président. De ce fait, ils possédaient un « *carnet d'adresses* » et une liste d'obligés peu communs, toutes choses bien utiles dans la perspective d'importantes modifications

dans le fonctionnement du pays. En outre, ils avaient tous deux participé aux modifications et à la mise au point de la [CoG](#) abordée maintenant. Qui, mieux qu'eux, pouvaient piloter ce complot ?

#### 4.4 La CoG

Pour mieux comprendre, détaillons donc cette CoG, [\*Continuity of Government\*](#), arme absolue, permettant, au seul « déclencheur », président ou vice-président, de gommer toute trace de vie démocratique dans le pays. Devant l'importance prise par cette option dans la crise du 11 septembre, il me semble normal d'entrer quelque peu dans le détail. Les limites, une fois de plus, furent fixées par les gouvernants de l'époque et leurs successeurs, dont la tendance au secret le plus absolu n'est plus à démontrer depuis le début de cette étude. Créée il y a fort longtemps, durant la guerre dite froide, elle permettait au pays de continuer à exister – enfin ce qu'il en resterait – si le gouvernement élu était anéanti dans une attaque nucléaire soviétique sur Washington. Elle a bien évolué depuis. La première modification, même si on ne peut encore parler de dérive, eut lieu sous Carter, lorsqu'il créa la [FEMA](#) en 1979. Le but officiel de cette dernière avait beau être la gestion des situations d'urgences (inondations, etc...), une très nette connotation de garde prétorienne s'afficha rapidement, peut-être même à l'insu du président de l'époque. Les noms des créateurs de cette agence, [Brzezinski](#) et [Huntington](#), alertent immédiatement. Le voile pudique fut levé par le premier directeur de la FEMA, John W. Macy : « *Le rôle premier de l'agence était la gestion de crise et la protection des civils contre les ennemis extérieurs, dont les terroristes (en 1979 ! NdA), les catastrophes naturelles étant considérées comme une préoccupation secondaire.* » Les inondations de la Nouvelle-Orléans permirent de confirmer cette façon de voir les choses, même si la FEMA faisait déjà partie du département [\*Homeland Security\*](#) à cette époque. D'abord par le texte lui-même, stipulant que la

FEMA était le bras armé de l'exécutif, et qu'elle dirigeait toutes les opérations sous l'autorité du président et de lui seul.

Elle était également destinée à la répression des manifestations anti-pouvoir sous toutes leurs formes (volet sécurité civile), ce que ne pouvait pas faire l'armée, selon les textes en vigueur. Bien sûr, des modifications plus importantes eurent lieu sous Reagan, à partir de 1981, mais surtout de 1984, où un groupe secret, évoluant en dehors du gouvernement régulier, se mit à travailler à cette continuité gouvernementale, aboutissant à l'[ordre exécutif 12 686](#) de 1988. Il permettait désormais d'utiliser la CoG pour n'importe quel type d'urgence et non plus seulement à la suite du mauvais résultat d'un conflit nucléaire. Rien d'étonnant, bien sûr, d'apprendre que la cellule très restreinte travaillant sur ce dossier comprenait principalement Dick Cheney, Donald Rumsfeld, Bush (père), [Kenneth Duberstein](#), [James Woolsey](#) et [Richard Clarke](#), assistés d'[Oliver North](#). Ce dernier fut particulièrement compromis un peu plus tard dans le scandale de l'Iran-Contra ou [Iran-Gate](#), dont il était l'organisateur occulte et le fusible pratique. La vérité sur cette CoG commença à émerger en 1987. Lors d'une [audition du même North](#) par la commission du Sénat traitant de ce scandale, Jack Brooks, député du Congrès, lui demanda carrément si, dans son action au sein du Conseil national de sécurité, il avait travaillé sur la CoG. Comme ses électeurs, l'élu avait pu lire dans plusieurs journaux que ce plan comportait, entre autres, le remplacement du Congrès et la suppression de la Constitution, éléments phares de la marche démocratique de leur pays pour les Étasuniens. Le Président de ladite commission, le sénateur Inouye, répondit avec une certaine nervosité, au vu des retombées probables de ce type de débat. Malgré sa proposition éphémère d'aborder ce sujet complémentaire dans un autre contexte, [il n'en sera plus question](#).

Les travaux sur le perfectionnement de la CoG continuèrent donc, avec les deux premiers nommés, durant les années suivantes. Malgré les changements de présidents, y compris lorsque les intéressés n'eurent plus aucune responsabilité gouvernementale, étant

à cette époque devenus chefs d'entreprises privées ! Ils participaient ainsi activement aux modifications dont ils auront besoin pour leur futur complot. Le rêve, préparer en toute légalité son propre coup de force ! Les auteurs mirent même au point, en 1998, un an après la création du PNAC – toujours les hasards – une révision de ce texte. Aux déjà nombreux motifs de déclenchement de la CoG était ajoutée l'attaque terroriste sur le sol étasunien, éventualité aussi improbable à ce moment qu'un débarquement de Martiens. Bien sûr, l'ajout du terrorisme relevait du pur hasard, rien d'autre ne pouvait le justifier à cette date, à l'intérieur des États-Unis, ces gens auraient fait une fortune dans la voyance. Cette CoG existante laissait au président une grande latitude pour bloquer toute tentative de soulèvement populaire, avec les forces lui permettant de l'étouffer. À partir de ce constat, comment expliquer le rajout de l'ONP<sup>2</sup> en mai 2001 ? Il est probable que ce fut la façon discrète qu'utilisa Cheney pour s'arroger des pouvoirs que ne pouvait détenir aucun vice-président avant lui.

Grâce à cet ONP somme toute banal, il passait de l'inauguration des chrysanthèmes à celui de doublure réelle du président, avec toutes ses prérogatives. La CoG fut effectivement décrétée par Dick Cheney, vice-président, son meilleur spécialiste, avec l'appui de [Richard Clarke](#), le 11 septembre à 10 heures, après le crash sur le Pentagone. On remarquera que, contrairement aux raisons de base ayant amené la création de ce texte, aucun leader politique n'était assassiné ou décédé, surtout pas le président. Cette décision permettra toutefois à un gouvernement parallèle non élu, bien entendu sous les ordres du même Cheney, de remplacer la direction de l'État « *disparu* » ; on était bien, à ce moment dans le cadre d'un coup d'État. Ce geste ressemblait bougrement à un avertissement au président élu quelques mois auparavant. À cet instant, même officiellement, il n'était plus grand-chose. Il fallut attendre mars 2002 et un numéro du *Washington Post* pour en savoir un peu

---

2. [Office of National Preparedness](#)

plus sur ce gouvernement de l'ombre. Même le Congrès américain découvrit son existence à cette occasion ! La CoG, composée d'une centaine de personnes, avait-elle commencé à travailler avant le 11 septembre ?

Cette question a tendance à quitter le niveau des supputations en apprenant l'[activation du SRAS](#) (Special Routing Arrangement Service) la veille des attentats. Géré par la NCS ([National Communications System](#)), ce réseau de communication particulièrement high-tech permet au gouvernement et aux différents commandements militaires de continuer à communiquer en situation de crise grave, par exemple la CoG. Pourquoi cette mise ou remise en route le 10 septembre, juste avant un événement totalement imprévu ? Les plans de cette CoG, quel que soit son nom actuel, sont gardés si secrets qu'il est difficile de déterminer le pourcentage d'engagement. Combien de modifications constitutionnelles mises en place depuis cette date sont-elles directement issues de ses réflexions ? Je signalais dans le chapitre 2 la nécessité de commencer le travail sur le Patriot Act avant le 11 septembre, et la mise en place « *préventive* » de la CoG peut être l'explication. Par des fuites révélées dans les années 1980, la CoG comprenait, entre autres, la surveillance, l'arrestation et la détention sans mandat judiciaire et la militarisation permanente du gouvernement. Il semblerait que ce fut officialisé avec le [Patriot Act](#).

La commission instaurée pour éclairer les raisons de ce drame national n'a même pas enquêté sur les raisons réelles entourant la mise en place de cette CoG. À quelle date, pour quelle durée et que fut son action durant cette période critique ? Comment comprendre que sur 500 pages il n'y ait pas une ligne pour aborder un sujet aussi important pour la vie quotidienne et les libertés des Étasuniens ? Comme elle « *oublia* » aussi la tour 7 du WTC et les délits d'initiés, elle confirmait la volonté du pouvoir, contraint de faire un geste, d'interdire toute véritable information sur le sujet. Comme on ne bloque pas le travail d'une commission aussi importante pour le peuple sans une raison valable, on voit réapparaître,

et ce ne sera pas la dernière fois, non pas l'ombre des terroristes arabes, mais celle de l'*« inside job »*. En utilisant le conditionnel, au vu du secret volontairement entretenu sur ces textes, il ressort du peu d'informations disponibles que la CoG concernerait des civils, tous hauts fonctionnaires normalement affectés dans différents ministères ou agences gouvernementales. Leur identité est bien sûr inconnue du public, leur nomination étant prononcée dans le plus grand secret par le haut pouvoir exécutif, le chef de cabinet du président – donc par le président – sans aucune précision sur les critères du choix. Ce document précise aussi que de nos jours, le président peut déclencher la CoG sans en référer à qui que ce soit. Il lui suffit d'estimer qu'il est nécessaire de... et certains m'accusent d'exagération lorsque je parle de dictature soft ? Où sont les survivances de la démocratie dans ces cas précis ?

Ce domaine est hermétiquement clos. Aujourd'hui il est impossible de savoir si elle est encore activée, mais dans le cas contraire, pourquoi ne pas le signaler, au moins aux élus ? Le fait d'avoir organisé la rotation des sélectionnés par tranche de 90 jours, trois mois, pousse à penser que l'expérience fut maintenue durant au moins le premier mandat de Bush. Ce dernier savait ainsi en quelle confiance il était tenu par les comploteurs du 11 septembre. N'oublions pas que ce jour-là, selon mon hypothèse exposée au chapitre 7 à venir, il ne dut son salut qu'à sa reddition totale et sans condition, face à leurs exigences. Ceux qui vont vivre dans les deux sites souterrains proches de la côte Est – il ne faut quand même pas être trop éloigné de Washington – appellent ça leur « *devoir de bunker* ». Ce groupe restreint doit assurer la totalité des fonctions de l'État, en commençant bien sûr par le maintien de l'ordre. Les autres branches constitutionnelles et élues du gouvernement ne sont pas prévues pour être présentes 24 heures/24, contrairement à ces hauts fonctionnaires n'ayant aucun compte à rendre au pays, ce qui en dit long sur l'aspect « *démocratique* » de ce plan. Sans doute encore jugé trop laxiste par l'équipe entourant Bush, après l'épreuve de l'utilisation, de nouvelles modifications intervinrent en

2007, signées par le président sans aucune marge de manœuvre pour refuser, avec la NSPD ([National Security Presidential Directive](#)) n° 51.

Elle annulait la [NSD 67](#), établie en son temps par Richard Clarke et fit référence à de nouvelles annexes classifiées sur la continuité, devant être protégées contre toute divulgation non-autorisée. Cette culture du secret, profondément antidémocratique, va loin. Le député [Peter DeFazio](#), membre de la commission sur la sécurité intérieure, donc en principe au-dessus de tout soupçon, se vit par deux fois refuser le droit de simple consultation de ces annexes, sa requête étant contresignée par le président de ladite commission lors de la seconde demande ! Lorsqu'on se réfère aux informations disponibles sur cette dernière évolution, la dictature est déjà sur le papier et mon appréciation ne prend en compte que la partie connue. Dans ce cadre, avec le commandement sans partage de l'exécutif, au détriment du législatif et du judiciaire, la Constitution, devant pourtant garantir cet équilibre, est largement bafouée. Si cette diatribe avait besoin d'une justification, je pourrais citer le *Boston Globe* du 20 juillet 2004 sous la plume de Steve Goldstein. On y apprenait que dans les heures ayant suivi le mauvais coup du 11 septembre, [Raven Rock Mountain](#), alias Site R, avait vu arriver cinq hélicoptères chargés de civils, un [convoy de Hummer](#) aux fenêtres teintées et plusieurs bus. Ces différences de transports prouvent aussi que même les hauts fonctionnaires choyés par le pouvoir ont besoin de secrétaires et autres petites mains.

Ça ressemble beaucoup à l'entrée en scène des gens de la CoG, d'autant plus qu'un des arrivants n'était autre que Paul Wolfowitz qui, par hasard bien entendu, ne s'était pas rendu à son bureau du Pentagone ce même jour. À part cela, rien n'était orchestré, la surprise était générale ! Cheney s'installa, au moins à temps partiel, à Camp David, à une poignée de kilomètres de Raven Rock, à la suite des mêmes événements, cautionnant ce qui précède. Une preuve des mouvements du vice-président, autrement inexpliqués, se situe dans les photos déclassifiées en 2015. On le voit débarquer à

Camp David avec son épouse et Lewis Libby fort tard le soir du 11 septembre. Ils descendaient de l'hélicoptère présidentiel ayant ramené Bush d'Andrews quelques heures plus tôt. L'erreur n'est pas permise, légende et date des photos sont des services de la Maison Blanche. Ce jour avait été particulièrement long et chargé pour lui. Arrivé à la Maison Blanche à 7 heures du matin, il eut le rôle de président durant toute cette journée de drames et ne pourra repartir qu'à l'issue du Conseil de sécurité présidé par Bush, débutant seulement à 21 heures. Lorsqu'on a sa résidence à trois minutes de voiture de la Maison Blanche, il faut une excellente raison pour faire une heure d'hélicoptère et rejoindre Camp David après une telle journée. La surveillance du fonctionnement de la CoG était cette excellente raison, sous-entendant qu'au moins durant cette période et avec des hommes à lui, il dirigea le pays par dessus la tête du Président en titre. Confirmation de cette présence et de cette direction totale des affaires américaines ? Le 10 juillet 2016, dans une [interview au \*Sunday Mirror\*](#), John Prescott, vice-premier ministre de Tony Blair à l'époque des faits, outre ses regrets sur la participation britannique à la guerre en Irak, révélait :

*Dans les jours qui ont suivi le 11 septembre 2001, Blair a suggéré que je me rende à Washington pour apaiser mes inquiétudes [sur la légalité de la future guerre en Irak, NdA]. Il était prévu que je rencontre le vice-président Dick Cheney à la Maison-Blanche. Il m'est apparu en vidéo depuis un lieu tenu secret.*

Outre le mépris total du meilleur allié des États-Unis dans ce futur conflit illégal avec ce type de réception, c'est bien la preuve que les décisions étaient prises ailleurs et que Cheney était le seul patron. Il n'y a plus, aux États-Unis, de système constitutionnel de contre-pouvoir démocratique.

## 4.5 Galerie de portraits

J'ai évoqué un peu plus haut, le changement de « *chapelle* » des plus belliqueux de ces néo-cons, au profit du PNAC. Une présentation de ces voyous de la politique – si je puis me permettre ce pléonasme – s'impose afin de mieux comprendre leur comportement dans la préparation et l'exécution de ce qui va suivre. Tous ces hommes sont liés à l'industrie de l'armement ou du pétrole, quand ce n'est pas aux deux. Certains étant même également compromis dans l'affaire de l'Iran-Contra, ou Iran-Gate, en référence au [Watergate](#) pas si lointain ou dans d'autres faits divers pas plus glorieux. Vous remarquerez que George W. Bush ne fait pas partie de cette fine équipe, seul son frère « *Jeb* », gouverneur de Floride est référencé au PNAC, mais, trop insignifiant par rapport aux enjeux, il n'est pas joint à cette galerie. Sont uniquement listés ci-après les plus connus et surtout les plus influents, mais si vous souhaitez encore enrichir ces biographies, je vous conseille celles en anglais, toujours plus fournies pour des personnes de leur sphère d'influence :

### **Elliott Abrams**

Né le	24 janvier 1948
Âge le 11 sep	53 ans
Âge en 2018	70 ans
Nationalité	étasuno/israélienne
Poste actuel	<a href="#">Conseiller</a> pour le moyen Orient au <a href="#">Council on Foreign Relations</a>

Né dans une famille israélite de New-York, il apparut en politique sous Reagan, comme secrétaire d'État adjoint pour les droits de l'homme et les affaires humanitaires. Le moins qu'on puisse dire est qu'il s'acquitta de sa charge d'une manière assez particulière. Au moment des [massacres au Salvador](#), à El Mozote, plus de 800 civils assassinés par les troupes gouvernementales – gouvernement à la

dévolution des États-Unis – il parla de propagande devant les commissions d'enquête étasuniennes. Pour le Nicaragua, il chercha à contourner l'interdiction du Congrès de financer les Contras, mercenaires chargés de renverser le pouvoir démocratiquement élu. Dans l'affaire concomitante de l'Iran-Contra, il dut plaider coupable pour deux chefs d'accusation, mais n'écopera que d'une condamnation symbolique amnistie par Bush père. Par contre, en appel, pour mensonges et dissimulation devant trois commissions du Congrès, il sera suspendu un an.

Membre de l'[American Jewish Commitee](#), il souligna, dès 1995, le déclin du pouvoir politique des juifs étasuniens, nécessitant une alliance avec les évangéliques et le sionisme chrétien ! Il écrira dans son livre *Foi ou peur* (Free Press) : « *Comment les juifs peuvent survivre dans une Amérique chrétienne ?* » et encore « *Hors de la terre d'Israël, il n'y a pas de doute que les juifs, confiants dans l'Alliance entre Dieu et Abraham, doivent vivre séparés de la nation dans laquelle ils résident. C'est la vraie nature des juifs d'être séparés – excepté en Israël – du reste de la population* ». Dans la foulée, il milita activement pour l'interdiction des mariages inter-religieux. Il s'ensuit que l'EPPC ([Ethics and Public Policy Center](#)) noua des contacts privilégiés avec des organisations fondamentalistes juives et chrétiennes, y compris avec l'[Opus Dei](#) représentée dans son conseil d'administration par le professeur [Mary Ann Glendon](#). Bush (sur conseil de qui ?), le nomma assistant spécial du président au Conseil national de sécurité le 25 juin 2001 et directeur senior du NCS ([National Council of Security](#) – Conseil national de sécurité) pour les affaires du Proche-Orient et de l'Afrique du nord, décision déclenchant des remous au vu de son passé. Dans le cadre de son activité à la Maison-Blanche, il participera à la tentative de [renversement de Hugo Chavez en avril 2002](#) et aurait aussi apporté son appui aux opérations de déstabilisation des régimes en place en Iran, Syrie et Liban, avec Dick Cheney, qu'on ne présente plus, et le prince saoudien [Bandar Ben Sultan](#), dont la couverture officielle était d'être ambassadeur d'Arabie saoudite à Washington.

Néo-con, Abrams, membre du PNAC depuis sa création, est pour la suprématie étasunienne et a participé à la planification de la guerre en Irak. Au second mandat de Bush, il devient en 2005 conseiller au NCS sur les stratégies de démocratie globale (sic), responsable de la stratégie pour faire « *avancer la démocratie à l'étranger* » (re-sic). Recyclé dans l'écriture, il est l'auteur, en 2016 d'une pièce intitulée « *Quand vous ne pouvez pas supporter votre candidat* », entièrement axée sur son opposition à Trump. Fervent soutien d'Israël – qui l'eût cru – il critiqua, fin 2016, la politique suivie par Obama pour « *avoir miné le gouvernement d'Israël* », en se référant aux [accords avec l'Iran](#) sur l'utilisation de l'énergie nucléaire. Pressenti pour devenir secrétaire d'État adjoint de [Rex Tillerson](#) en février 2017, Trump le refusera au vu de son comportement durant la récente campagne électorale.

### **Richard Lee Armitage**

Né le	26 avril 1945
Âge le 11 sep	56 ans
Âge en 2018	73 ans
Nationalité	étasunienne
Poste actuel	<a href="#">Membre du conseil d'administration de Conoco-Philips</a>

La carrière publique de cet ancien officier de la Navy au Vietnam commencera en 1998 quand on découvrit son nom parmi les signataires de la lettre ouverte du PNAC au président Clinton, même si auparavant sa participation au scandale de l'Iran-Contra semble acquise. En 2001, on le retrouvera [comme adjoint](#) au secrétaire d'Etat [Colin Powell](#), lequel s'octroya fort judicieusement deux jours de vacances en Amérique du sud au moment des attentats. Côté vraiment imprévu de ce 11 septembre... Armitage participa à la vidéoconférence sécurisée dirigée par Richard Clarke ce même jour. La semaine précédente, il s'était fait remarquer en rencontrant à Washington le général [Mahmoud Ahmad](#), patron des ser-

vices secrets pakistanais. Membre du conseil d'administration de [Raytheon](#), Armitage était aussi directeur et membre de celui de [Choice Point](#) depuis 1993, entreprise qui, comme par hasard, fut choisie pour [effectuer les tests ADN](#) sur une partie des victimes du 11 septembre, par l'entremise de sa filiale Bode Technology. De par sa position hiérarchique au sein de l'appareil d'État, il était le patron de [Grant S.Green](#), sous-secrétaire d'État au management et responsable du Bureau des affaires consulaires, donc de l'administration des ambassades à l'étranger. Ils mirent au point une procédure rapide pour la délivrance des visas, dont le plus beau fait d'armes fut de permettre à quinze des « *pirates de l'air* » présumés d'obtenir le précieux sésame. Elle aggravait les défauts de la précédente, l'officier délivrant le visa n'ayant plus aucun moyen de s'assurer que la personne le retirant était réellement celle correspondant au dossier de la demande. Ce genre de décision facilitait beaucoup l'entrée aux USA de « *terroristes* », si le besoin s'en faisait sentir.

Soupçonné d'être membre de la CIA depuis son passage au Vietnam, il reconnut avoir rendu publiques des informations classifiées dans l'[affaire Plame](#), osant préciser que c'était involontaire ! Il avait confié au journaliste très conservateur Robert Novak de *CNN*, ce qui est pourtant un crime fédéral, que Valérie Plame était agent de la CIA. Cette révélation prenait toute sa saveur quand on sait que le mari de cette dernière, l'ancien ambassadeur [Joseph Wilson](#), avait été envoyé par Bush junior au Niger. Mission : confirmer le trafic de matériaux nucléaires entre ce pays et l'Irak, enquête devant être l'épine dorsale du plan gouvernemental pour expliquer sa future guerre dans ce dernier pays. Le bougre osa revenir en prétendant qu'il n'y avait aucun trafic et que les documents sur lesquels l'[administration Bush](#) se basait étaient des faux. Bush, en janvier 2003, dans son discours sur l'état de l'Union, persistera dans ses mensonges, tant sur le Niger que sur le reste. En juillet suivant, [Wilson écrit dans le \*New York Times\*](#) : « *si mes informations ont été ignorées parce que ne correspondant pas à des idées préconçues*

*sur l'Irak, alors on peut légitimement faire valoir que nous sommes entrés en guerre sous de faux prétextes* ». Il est évident qu'il fallait discréder et/ou punir le mari, même si la dénonciation de l'activité de son épouse pouvait avoir de graves conséquences pour l'intéressée, des exemples existèrent dans le passé en ce milieu. Armitage est président d'[Armitage Associates LLP](#) (Limited Liability Partnership), entreprise de consultance créée au début des années 1990, ses principaux clients semblant être le monde pétrolier et, sans surprise, celui de l'armement. On y retrouve, comme par hasard, Raytheon et Boeing, deux entreprises dont les noms reviendront très régulièrement dans le drame du 11 septembre, comme nous l'examinerons un peu plus loin. Nous pouvons aussi ajouter comme autre client [Kellog Brown and Root](#), filiale d'Halliburton faisant dans le mercenaire. En 2016, bien que Républicain, il déclara qu'il voterait pour Hillary Clinton si Donald Trump était le candidat de son parti.

### **John R. Bolton**

Né le	20 septembre 1948
Âge le 11 sep	53 ans
Âge en 2018	70 ans
Nationalité	étasunienne
Poste actuel	<a href="#">Conseiller</a> à la Sécurité Nationale de Trump

Il commença, à 18 ans, par écrire un éditorial : « *Pas de paix au Vietnam* » dans le journal de son école. En 1989, Edwin Messe, nommé Attorney General (ministre de la Justice) par Ronald Reagan, le réclama comme adjoint au département de la Justice, sur les conseils du sénateur Jesse Helms, pour qui Bolton avait milité. Ce dernier s'appliqua avec zèle à étouffer toutes les instructions sur les trafics de drogue de l'affaire Iran-Contra impliquant des élus républicains. Un peu plus tard, Il [rejoindra l'administration républicaine](#) où il fit campagne pour le retrait des USA de l'UNESCO et obtenir l'annulation de la résolution de l'ONU mettant sur le même

plan sionisme et racisme, où il rejoignait Abrams vu un peu avant. Farouche opposant aux missions de maintien de la paix, il critiquera plus violemment encore l'intervention US en Somalie. En 1997, Dick Cheney le fait nommer vice-président séniior de la recherche sur les politiques publiques de l'AEI, mieux connue depuis le début de ce chapitre. En son sein, Bolton participa activement à la création du Projet pour un nouveau siècle américain (PNAC), programme électoral et guerrier d'au moins le premier mandat de George W. Bush. Bien évidemment, il sera signataire de la lettre à Clinton en janvier 1998 pour intervenir en Irak. C'est donc tout naturellement qu'après la victoire Dick Cheney l'impose dans un contre-emploi, sous-secrétaire d'État en charge du contrôle des armes et de la sécurité internationale, avec comme mission particulière de surveiller Powell en qui les faucons n'avaient aucune confiance. Autre signe tangible de la liberté de décider du nouveau Président potiche ! Il traitera avec sa légèreté coutumière les dossiers de la Corée du Nord et de l'Iran puis, dans ses mauvais coups, on peut noter l'échec de la conférence sur les armes biologiques à Genève où il refusera les visites de contrôle aux États-Unis sous prétexte d'atteinte à la sécurité de son pays ! Chaud partisan de la guerre en Irak et de la guerre préventive, nouvelle erreur de casting avec sa nomination comme ambassadeur des États-Unis à l'ONU en 2005, lui qui avait toujours critiqué cette organisation.

Le Sénat US s'y opposa, signe quand même inquiétant, qualifiant Bolton d'arrogant et de brutal. Bush fera le forcing en signant le décret le mettant en selle durant les vacances du même Sénat. À peine installé, il commença par vouloir faire réécrire entièrement un texte de 36 pages, commun à l'ensemble des nations inscrites en amenant plus de 700 corrections ! On y trouve pêle-mêle, la suppression du respect de la nature dans les principes fondamentaux, de toute référence à la Cour pénale internationale et au protocole de Kyoto, et il se positionna aussi contre toute allusion à l'obligation de renoncer aux armes nucléaires. Bush fut obligé de se séparer début 2007 de ce proche de Dick Cheney au niveau des options

politiques. Les meilleures perles de Bolton pourraient-être :

*Les Nations Unies n'existent pas. Il y a seulement une communauté internationale qui ne peut être dirigée que par la seule superpuissance restante, les États-Unis... Le Conseil de Sécurité ne devrait avoir qu'un seul membre permanent, les USA .*

Il retourna à l'AEI et continua sa politique d'extrême-droite contre tout ce qui pourrait nuire au développement de l'Empire étasunien, lui permettant d'être un invité régulier de *Fox News*. Après avoir été candidat à la présidence en 2012, il sera récupéré en 2018 par Trump pour le poste de Conseiller à la sécurité nationale, faisant extérieurement de son gouvernement le plus agressif depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

### **Frank Carlucci**

Né le	18 octobre 1930
Âge le 11 sep	71 ans
Âge en 2018	88 ans
Nationalité	étasunienne
Poste actuel	<a href="#">Président de G2 Satellite Solutions</a>

Carlucci est l'un des plus proches amis de Donald Rumsfeld, ils se connaissent depuis leur passage à l'université. Dès son premier poste au sein du gouvernement fédéral, Rumsfeld apporta Carlucci dans ses bagages. La carrière de ce dernier dans l'appareil d'État sut faire fi des clivages politiques. Pour résoudre cette énigme propre à très peu d'individus à ce niveau, vous avez le choix entre sa faculté à travailler avec d'autres et son affiliation à une de ces organisations qu'on regroupe sous le label de l'[État profond](#), se situant au-delà des partis politiques. Son histoire personnelle donne plutôt tendance à le rattacher à la seconde hypothèse. Même si, selon le proverbe, on ne prête qu'aux riches, cette carrière sent le soufre, le liant à un certain nombre d'opérations ayant changé la

face du monde, toujours au profit des États-Unis. Pseudo second secrétaire de l’ambassade US à Léopoldville, Congo ex-belge, en 1960, en réalité homme de la CIA, on parla de lui dès 1961 dans les complots ayant amené l'[assassinat de Patrice Lumumba](#) au profit de Mobutu, poulain des États-Unis. Cette exécution aura lieu, après tortures, sur ordre du président Eisenhower et avec l’assentiment de Baudouin, roi des Belges. Il continuera en Tanzanie où il fut déclaré *persona non grata* après la réussite du renversement du chef de l’État un peu trop à gauche pour Washington. Aussitôt sa basse besogne achevée, on le retrouvera au Brésil où il mit au point, après le coup de force militaire pro-étasunien, le fonctionnement des escadrons de la mort sinistrement connus des membres de l’opposition. Carlucci est aussi lié au renversement de Salvador Allende, président du Chili, en 1973. Le montage du financement de l’opération se fit par l’intermédiaire de l’OMB ([Office of Management and Budget](#)), dont il était, par hasard, le directeur adjoint.

Nommé ambassadeur au Portugal sur demande de son ami Rumsfeld au moment de la [Révolution des œillets](#), il fit venir de nombreux membres de ses brigades brésiliennes ainsi que quelques « *personnalités* » de la CIA pour assurer la pollution du mouvement. Il s’en faudra d’un rien que le mauvais coup ne réussisse amenant le leader historique de la révolution, [de Carvalho](#), à réclamer, à la radio nationale, le départ de l’ambassadeur étasunien dans les plus brefs délais. Sous-directeur de la CIA en 1978, son nom apparaît également derrière l’enlèvement et l’assassinat d’[Aldo Moro](#), favorable à la participation des communistes au gouvernement italien. Pour compléter ce tableau, son implication dans le scandale de l’Iran-Contra est confirmée. À la CIA, durant sa présence à ce poste à Washington, il participa à l’armement de près de 100 000 moudjahidines contre l’URSS, avec l’aide de l’ISI, les services secrets pakistanais. En 1982, Carlucci abandonne ses activités politiques pour le monde des affaires, et rejoint une société de commerce international, la Sears World Trade (SWT), filiale du leader de la grande distribution, Sears-Roebuck. En fait, SWT dis-

posait elle-même d'une filiale, International Planning and Analysis Center (IPAC), se consacrant au [négocie d'armement](#). Le magazine *Fortune* assura que SWT était devenue un des [paravents de la CIA](#). [SWT n'était pas loin](#) lorsqu'un de ses administrateurs, Donald Rumsfeld, envoyé spécial du président Reagan, se rendit à Bagdad pour [vendre des armes chimiques](#) à Saddam Hussein dans sa guerre contre l'Iran.

En un temps record, Frank Carlucci utilisa ses relations politiques pour acquérir une étonnante fortune privée, tandis que Sears perdait 60 millions de dollars. Un schéma qui préfigurait ce que sera le Carlyle Group, qu'il dirigea ensuite durant les douze années précédant les attentats. Ce trust d'investissements dont la famille Bush, le trône saoudien et la famille Ben Laden sont d'importants souscripteurs, a comme sphère d'action l'armement et le pétrole – qui en douteraient ? Neuvième plus important fournisseur du Pentagone, il possédait deux principales filiales, BDM International dont Carlucci assurait la présidence, et Vinnel Corporation. BDM est souvent associé à un statut de société écran pour les « [black operations](#) » du département d'État. Toujours dans cette série impressionnante de hasards, Carlucci [rencontra](#) les actionnaires de [Carlyle](#) le 11 septembre, à l'hôtel Ritz-Carlton de Washington, parmi lesquels Shafiq, le frère d'Oussama Ben Laden, Bush père les ayant rencontrés la veille. Son âge actuel le rend certainement moins dangereux.

### [Dick \(Richard\) Cheney](#)

Né le	30 janvier 1941
Âge le 11 sep	60 ans
Âge en 2018	77 ans
Nationalité	étasunienne
Poste actuel	-

Sa carrière politique commença en 1969 dans l'administration Nixon, au sein même de la Maison Blanche [comme second de Rum-](#)

sfeld au sein de l'OEO ([Office of Economic Opportunity](#)), à découvrir dans la présentation de son patron de l'époque. Il sera secrétaire général adjoint de la présidence en 1974 sous [Gerald Ford](#), Donald Rumsfeld étant à nouveau son supérieur. Il tenait là la chance de sa vie et ne la laissa pas passer : travailleur infatigable, il s'occupera durant plus d'un an de toutes les questions d'intendance les plus triviales. Cheney maîtrisa ainsi les arcanes de la Maison Blanche et put rapidement monter des opérations politiques de plus grande envergure. D'autant qu'avec la nomination de Donald Rumsfeld au poste de secrétaire d'État à la Défense, il hérita de la place de secrétaire général de la Maison Blanche. Depuis ce poste stratégique et avec Rumsfeld, il œuvra à la mise à l'écart progressive d'[Henry Kissinger](#), dont il désapprouvait la volonté de compromis avec l'URSS. Dans cette tâche, ils bénéficieront de l'appui sans partage de Bush père, alors à la tête de la CIA. Gérald Ford voulant libéraliser davantage la [FOIA](#), suite des retombées du Watergate et toujours avec l'aide du même Rumsfeld, ils firent valoir le risque que posait une trop grande connaissance des informations gouvernementales par le public, déjà la volonté du secret. En 1976, aux côtés de [James Baker](#), il dirigea la campagne électorale perdante du président sortant, puis fut élu en 1977 représentant du Wyoming sous la bannière républicaine et réélu jusqu'en 1989.

De ces années au Congrès, son penchant très à droite de la droite se confirmera. Il s'opposera à l'application des traités sur le canal de Panama négociés par Jimmy Carter, soutiendra d'une manière systématique le développement de nouveaux armements tels que le [missile MX](#), et votera contre l'instauration de sanctions envers le régime d'apartheid d'Afrique du Sud. Sur la scène intérieure, il votera contre le contrôle des armes (y compris celles pouvant percer des blindages et les armes indétectables pour les détecteurs de métaux), s'opposa aux lois sur l'avortement et, en ardent supporter des industries polluantes, tenta de faire échouer l'extension du [Clean Water Act](#) en 1987. Dès 1981, ses contacts lui permettront d'être nommé [président du comité politique républicain](#). Comme

ce monde est petit, lors du scandale de l'Iran-Contra, en 1986-1987, il sera particulièrement bien placé pour calmer les ardeurs du Congrès, pourtant décidé à en découdre. Proche du démocrate [Lee Hamilton](#) présidant la commission d'enquête du Congrès, futur vice-président de celle du 11 septembre, il obtint le poste de représentant de l'opposition républicaine au sein de celle-ci. Il y bloquera toute tentative de mise en accusation du vice-président, George H.W. Bush, par les Démocrates. Le même, une fois président, se voyant refuser la nomination du sénateur texan John Tower au poste de secrétaire à la Défense – ministre de la Défense – par le Sénat, fera appel à Cheney. Désignation approuvée le 17 mars 1989, Cheney prenant officiellement ses fonctions le 20.

Dans ce poste, il supervisa l'opération « [\*Just Cause\*](#) » au Panama – dépose expresse d'une brutalité inouïe de [Noriega](#) – causant la mort de près de 4000 civils innocents, alors que la marionnette recherchée ne fut même pas arrêtée à cette occasion. Il pilota également la préparation de l'opération « [\*Tempête du désert\*](#) » au Koweït en 1991 après avoir monté la machination faisant croire à Saddam Hussein que les États-Unis n'interviendraient pas dans le cas où l'Irak tenterait de reprendre son ancienne province. Avec l'aide de Paul Wolfowitz, déjà spécialiste en coups tordus et autres délires sur les risques rencontrés par les USA, ce plan fonctionnera à merveille. Dans ce conflit, la propagande deviendra une arme majeure, faussant les cartes pour faire accepter par les opinions publiques étasunienne et mondiale cette guerre comme celle du bien contre le mal, avec l'appui total et sans réserve des médias. Durant son séjour au Pentagone, Cheney, et il ne s'en est jamais caché, [\*regrettera toujours\*](#) de ne pas avoir vu les troupes de la coalition (lisez les troupes US) entrer dans Bagdad et Saddam Hussein capturé à l'issue de cette opération. Cette même année, il recevra la médaille présidentielle de la Liberté pour avoir « *assuré la défense de l'Amérique dans des temps de grands bouleversements internationaux* ».

Encore une fois, cette défense ressemblait beaucoup à une agres-

sion de la même « *Amérique* ». Cheney est un prédateur, et l'idée de ne pas pouvoir, de suite, se servir dans le sous-sol du troisième plus gros réservoir de pétrole brut de la planète l'insupportait, d'autant plus qu'il avait commencé à fricoter avec Halliburton, puissant groupe spécialisé dans cette industrie pétrolière. Pour la première fois au moment de Tempête du désert, il introduisit au Pentagone une des filiales de la même entreprise, Kellog Brown & Root (KBR). Le but : assumer des missions d'externalisation de la défense, en termes plus clairs, une agence de mercenaires pas toujours contrôlables mais capables d'effectuer des missions dont on ressort avec les mains sales. De plus, lors des derniers mois de Cheney au Pentagone, Halliburton remporta un contrat de fourniture logistique auprès du LOGCAP (Army's LOGistics Civil Augmentation Program). Les experts estimaient que « *c'était la première fois que l'armée sous-traitait un tel programme de planification à une entreprise privée* ». Halliburton fournira notamment la logistique pour l'intervention militaire étasunienne à venir en Somalie. C'est donc totalement par hasard qu'en 1995 il devint vice-président de Halliburton, qu'il ne quittera qu'en août 2000, pour rejoindre l'équipe de campagne de Bush junior.

Est-ce lors de ce passage chez Halliburton que fût rédigé le rapport sur les champs pétroliers irakiens présenté aux membres du Conseil national de sécurité le 1<sup>er</sup> février 2001 sous couvert de la DIA évoqué précédemment ? Dès 1993, après la défaite de George Bush à l'élection présidentielle devant Bill Clinton, Cheney rejoignit l'AEI (American Enterprise Institute) déjà présentée. L'affiliation à ce genre d'officine, pour un politicien de son envergure, ne peut se comprendre qu'avec la volonté de continuer la lutte sous quelque forme que ce soit. En 1997, avec Donald Rumsfeld, il fonda le think tank néoconservateur PNAC (Project for the New American Century) détaillé en début de chapitre. Il démissionna de ses fonctions chez Halliburton au second semestre 2000 et devint le candidat républicain à la vice-présidence aux côtés de George W. Bush, en dépit d'une santé fragile à la suite de

plusieurs attaques cardiaques. Dick Cheney s'arrogea le droit de diriger lui-même le comité de recherche du vice-président. Il sera donc choisi parce qu'il n'y eut, au moment de cette sélection, aucun autre candidat ayant procédé aux entrevues amenant ce choix. Plus tard, son équipe organisera une tartuferie de pseudo entretiens avec de pseudo candidats potentiels. Onze seront ainsi tenus de remplir un dossier complet de renseignements pour rien dont, semble-t-il, Pataki et Giuliani, respectivement gouverneur de l'État et maire de New-York. Cheney décida qu'aucune de ces marionnettes ne convenait pour ce poste, le seul restant étant lui, bien entendu ! [Joseph Allbaugh](#), directeur de la campagne électorale de Bush junior participa largement à la mystification, bernant même ce dernier, permettant à Cheney d'arriver à cette vice-présidence, le slogan officiel pour la vice-présidence, « *Bush choisit Cheney* » ayant bon dos ! Il était de plus si important qu'il obtienne ce poste que les pires combines furent utilisées par le tandem Cheney/Allbaugh. Ce dernier, chargé de conseiller son candidat président sur la recherche de son second, dissimulera tout ce qui pouvait entraver cette nomination. Oubliées les stock options de chez Halliburton, les dossiers médicaux prouvant la réalité de cette santé déficiente, ses feuilles d'impositions, bref tout ce qui pouvait nuire. Pourquoi un tel acharnement ? En remerciement, Allbaugh, bien que nullement compétent dans ces domaines de la sécurité nationale, sera nommé directeur de la FEMA, sans doute futur homme de paille de Cheney dans le complot.

Oui, cette élection de Bush fut truquée dans tous les sens du terme. Mais encore une fois, dans un pays comme celui-là, on ne truque pas pour le plaisir ou pour le simple fait d'être au pouvoir, mais uniquement dans un objectif précis. Depuis la création des États-Unis, le poste de vice-président, prévu par la Constitution dès 1789, est celui d'un faire-valoir un peu terne, ne faisant aucune ombre politique au président élu. Nommé au cas où, ce poste ne peut, sous sa forme traditionnelle, déclencher de volonté particulière de s'imposer pour le tenir, surtout, dans le cas de Cheney,

après une carrière politique d'une telle intensité. Pour obtenir la place, il faut une bonne, une excellente raison. Qui songerait à se battre ainsi, surtout avec l'obligation de quitter un poste de vice-président chez Halliburton, pour envisager d'inaugurer les chrysanthèmes durant au moins un mandat, même avec les avantages attachés au poste ? Quand cette quête des honneurs s'accompagne de l'obligation de faire renoncer son épouse à un poste d'administrateur chez Lockheed, il y a obligatoirement un motif plus sérieux que le paraître. Dès l'abandon obligé de son poste chez Lockheed, elle se dirigera immédiatement vers l'AEI longuement évoquée. Elle y deviendra, après mise en place de la nouvelle équipe, celle de son mari, la pourvoyeuse des postes de cadres supérieurs destinés à remplacer au Pentagone ceux manquant d'enthousiasme pour les nouveaux conflits programmés. Par contre, sans même l'influence possible de son épouse, la volonté de domination et de travail dans le secret de Dick n'était une surprise pour personne.

Cette même année, il rejoignit comme membre le conseil consultatif du JNSA ([Jewish Institute for National Security Affairs](#)), autre think tank dédié à la défense d'Israël par les États-Unis, comme son nom le laisse transparaître. Le personnage commençant à mieux se dessiner, peut-on croire que ce rapprochement, compte-tenu du plan en cours, ne visait qu'à participer à cette défense d'Israël ?

Alors que l'élection était encore indécise, l'équipe Bush/Cheney ne pouvant prétendre à un financement public pour planifier le passage vers une nouvelle administration, Cheney ouvrit un bureau de transition financé par le secteur privé (qui ?) à Washington. Ce bureau travailla, uniquement sous ses ordres bien sûr, pour trouver les candidats pour tous les postes importants au sein du futur cabinet. Selon [Craig Unger](#), journaliste et écrivain, Cheney proposa Donald Rumsfeld au poste de secrétaire à la Défense pour contrer l'influence de Colin Powell imposé par Bush, sur conseil de son père, au département d'État et tenta en vain d'avoir Paul Wolfowitz à la place de George Tenet en tant que directeur de la CIA. C'est lui

aussi qui choisira O'Neill pour le Trésor, même si cette sélection s'avéra un échec deux ans plus tard. En janvier 2001, devenu vice-président des États-Unis, il se révélera, à ce poste, le plus puissant de l'histoire de son pays, les observateurs remarquant même que, au moins durant la première année du mandat de Bush junior, il fut le véritable président face à un novice pas très doué et pas très vaillant. Vice-président, il devint *ipso facto*, de par la Constitution étasunienne, président du Sénat.

Avec son équivalent de la Chambre des représentants cosignataires, il modifiera en 2002 les textes régissant la FOIA déjà évoquée. Il prit également en main la direction du groupe chargé du développement de la politique énergétique, incluant parmi ses membres des dirigeants du groupe Enron en dépit de la faillite retentissante de celui-ci. Au moment où Cheney fit entrer les loups dans la bergerie, les accusations de scandale financier étaient déjà connues au moins des analystes de Wall Street et de la SEC, donc du gouvernement. Durant ses deux mandats à la Maison-Blanche, son ex-employeur – Halliburton – gagnera des milliards en contrats dans de nombreux pays, 2003 étant le sommet de la magouille, avec les fournitures de tous types, la plupart du temps sans appel d'offre à la concurrence. Pour un chiffre d'affaire global avec l'État de 427 millions de dollars en 2001, on passa à 485 en 2002, pour atteindre 4,3 milliards de dollars en 2003 ! Pratiquement multiplié par dix... Il est intéressant de savoir que Cheney avait encore un arrangement financier (interdit par la Constitution) avec Halliburton, qu'il semblait en percevoir des rémunérations et des stock-options **durant sa vice-présidence**. En 2005, les Cheney déclaraient un revenu brut de 8,8 millions de dollars avec la levée d'options sur les actions Halliburton mises de côté en 2001.

Dans *Destiny and Power : The American Odyssey Of George Herbert Walker Bush*, paru fin 2015, l'ancien président des États-Unis de 1989 à 1993 s'en prend en des termes peu diplomatiques à ces deux figures de la présidence de son fils (2001-2009), Cheney et Rumsfeld. Bush père reproche à Dick Cheney d'avoir adopté une

ligne dure pour convaincre son fils de faire usage de la force militaire à travers le monde, selon le *New York Times*, citant John Meacham biographe de l'ancien président : « *Il est devenu un partisan de la ligne dure, très différent du Dick Cheney que je connaissais et avec lequel j'ai travaillé.* »

Ses détracteurs, dont Bush père, l'accusèrent d'avoir poussé le président à l'invasion de l'Irak en plaidant notamment pour une opération militaire contre Saddam Hussein sans la saisine préalable de l'ONU. Dans la même diatribe, il avait affirmé que le dictateur possédait des armes chimiques et bactériologiques et qu'il avait remis en route son programme de fabrication d'une bombe atomique. On y trouve également celle d'avoir persisté à soutenir à tort l'existence de liens entre le régime irakien et al-Qaïda et d'affirmer que les soldats étasuniens seraient « *accueillis en libérateurs* » par la population. Oui, Cheney était différent ! Il avait quitté le rôle d'exécutant, même de très haut niveau, et était maintenant le dirigeant, Junior n'étant qu'une pâle image d'un président qu'il ne sera jamais. C'est même pour cela qu'il fut choisi, je le détaille au [chapitre 7](#) ! Bush père estime également que Cheney fut influencé par sa propre épouse, la très conservatrice Lynne, qualifiée d'*« éminence grise »*. L'influence de [Lynne Cheney](#) sur son mari n'est pas vérifiable, même si de nombreux témoignages ou photos prouvent qu'elle faisait bien partie d'un gouvernement non officiel avec, entre autres, cette place à l'AEI.

Le 11 septembre 2001, il prendra directement en charge la gestion de la suite des attentats, le président ayant été volontairement écarté du pouvoir et dans l'incapacité temporaire, fort opportune, d'exercer ses fonctions. Comment ne pas voir en lui une, sinon la tête pensante, du moins la plus efficace du complot ?

### Michael Ledeen

Né le	1 <sup>er</sup> août 1941
Âge le 11 sep	60 ans
Âge en 2018	77 ans
Nationalité	étasuno/israélienne
Poste actuel	<a href="#">Conseiller pour le moyen Orient au Council on Foreign Relations</a>

Néo-con et éditorialiste régulier de la revue de l'AEI, [National Review](#), il y détenait aussi la « *chaire de la liberté* », travaillant avec Richard Perle, à découvrir un peu plus loin. Il traîne un lourd contentieux dans de nombreuses affaires, toutes plus sordides les unes que les autres, notamment le scandale de l'Iran-Gate. Ancien collaborateur des services secrets américains, israéliens et italiens, barouze multicartes en quelque sorte, il écrivit également pour la *Jewish World Review*, ayant été un des fondateurs du JINSA déjà présenté avec Cheney. Après des études partielles en Italie où il travailla et écrivit beaucoup sur le fascisme, il revint aux USA en 1977 et rejoignit le CSIS (Center for Strategic and International Studies), rattaché à l'université de Georgetown, à Washington D.C., devenant directeur de leur revue, *Washington Quarterly*. Dans une interview à la *World Review*, Ledeen reconnaît avoir été salarié en 1980 de la SISMI (Servizio per le Informazioni e la Sicurezza Militare, services secrets militaires italiens) comme consultant, SISMI étant impliquée, avec la [loge P2](#) dont il fit partie, et [Gladio](#), réseau paramilitaire de l'OTAN, dans la stratégie de tension de cette époque dont l'attentat à la bombe de la gare de Bologne en 1980. Il y aida aussi Francesco Piazienza, chef du SISMI, à monter le [Billy Gate](#), pour nuire à la campagne présidentielle de Carter, en révélant les liens du frère de ce dernier avec le régime libyen. Pour ses bons et loyaux (?) services, il fut nommé en 1981 conseiller spécial du général [Alexander Haig](#), un des plus intraitables faucons des armées américaines, dirigeant directement le Gladio.

Ledeen sera, avec Piazienza, un des artisans de la fameuse fi-

lière bulgare, dans la tentative d'[assassinat du pape Jean-Paul II](#) par un Loup gris turc. Ce mouvement était en fait infiltré par des agents de Gladio, le but étant de « *mouiller* » le KGB. Pour l'Iran-Gate, en tant que consultant du conseiller à la sécurité nationale, [Robert Mc Farlane](#), il organisa et négocia des rendez-vous discrets avec les principaux intervenants étasuniens, israéliens et iraniens. Il s'agissait de mettre en place l'échange des otages contre des armes, durant le second mandat de Reagan. Consultant pour le sous-secrétaire d'État à la Défense, Douglas Feith, après le 11 septembre, il sera un des plus ardents partisans de la « *doctrine Bush* » qui serait plutôt la doctrine PNAC ou Cheney/Rumsfeld. C'est la théorie du grand Moyen-Orient, éradiquant les régimes d'Irak, mais aussi d'Iran et de Syrie, avec peut-être une extension vers l'Arabie saoudite pour au moins l'empêcher de financer le terrorisme. Il écrira dans une tribune de la revue de l'AEI que France et Allemagne avaient peut-être « *fait un deal avec l'islam radical afin d'utiliser extrémisme et terrorisme pour faire tomber un potentiel empire américain* ». Au-delà du délire de ce genre d'incitation, il reconnaissait bien la thèse portée par le *Mein Kampf* étasunien, sur la création de cet empire régnant en maître absolu sur la planète. En 2005, lors d'une interview, [Vincent Cannistraro](#), ancien chef des opérations antiterroristes à la CIA, répondait à une question sur la responsabilité de Ledeen dans un mémo falsifié. Il s'agissait bien sûr du faux document tentant de prouver que l'Irak avait tenté de se procurer de l'uranium au Niger pour permettre à Bush d'avoir un argument justifiant sa guerre future en Irak, [début de l'affaire Plame](#) évoquée plus haut avec plusieurs des voyous cités.

Cannistraro répondit à cette question particulièrement grave que l'interviewer était très proche de la vérité. Réponse validée par un autre ancien de la CIA, l'attribuant à quelques officiers de la CIA habitués de cette région du monde, avec l'aide d'un néo-con bien connu ayant des liens très proches avec l'Italie. Quand fut prononcé le nom de Ledeen, l'homme de la CIA confirma l'information. Ledeen ne pouvait conseiller pour les affaires internationales

qu'un individu de son acabit, Karl Rove, à découvrir plus loin. Il est revenu à la surface en 2017, grâce à sa seconde épouse qui décida de lancer sa propre enquête sur les [courriels d'Hillary Clinton](#), particulièrement coupable de s'être crue au-dessus des mesures de sécurité imposées aux membres du gouvernement.

### **Lewis « Scooter » Libby**

Né le	22 août 1950
Âge le 11 sep	51 ans
Âge en 2018	68 ans
Nationalité	étasuno/israélienne
Poste actuel	Avocat

Cet éminent Républicain fut membre de la fameuse Rand Corporation déjà évoquée comme entremetteuse entre le président nouvellement élu et le complexe militaro-industriel. Secrétaire général et conseiller pour les affaires de sécurité nationale de Dick Cheney de 2001 à 2005, l'enveloppe exacte de son poste aux côtés du vice-président est très mal connue, mais importante. Libby était avec le couple Cheney dans l'hélicoptère présidentiel qui les emmena, la nuit du 11 septembre, après cette journée de drames, de la Maison Blanche à Camp-David, certainement pour gérer la CoG explicitée dans ce chapitre, par dessus la tête du président. Avocat de formation, il fut appelé en 1989 à des fonctions gouvernementales par son ancien professeur de sciences politiques à Yale, Paul Wolfowitz, indication déjà claire de son orientation politique personnelle. Membre créateur du PNAC et signataire de la lettre ouverte à Clinton si souvent citée, il est surtout connu pour son inculpation en 2005 concernant la fuite organisée sur l'appartenance de [Madame Plame](#) à la CIA. Ce point est détaillé dans le pedigree de [Richard Lee Armitage](#), lui aussi très lié à cette sordide affaire. Deux des cinq chefs d'accusations concernant Libby portaient sur le parjure, deux sur les fausses déclarations aux enquêteurs fédéraux et un d'entrave à la justice !

Il sera condamné sur quatre des cinq chefs d'accusation, seule une des accusations de fausse déclaration n'étant pas retenue. Libby écoperà de 30 mois d'emprisonnement dans un établissement fédéral, ce qui n'est pas cher payé pour ce genre de crime, 250 000 \$ d'amende et 400 heures de service communautaire. La prison ferme sera graciée par... George W. Bush qui n'osa quand même pas toucher au reste de la condamnation, demi-mesure amenant les regrets de Dick Cheney, partisan bien entendu de la grâce totale. De ce fait, avocat par ses diplômes, il fut suspendu de la pratique du droit par la Cour suprême. Le système judiciaire américain est complètement sous influence officielle, rien de nouveau dans ce constat. La plainte déposée par Valerie Plame et son époux sur les révélations faites par certains membres de la nébuleuse gouvernementale sur son appartenance à la CIA sera donc considérée comme infondée, cette forfaiture remontant jusqu'à la Cour suprême. Comble de l'arrogance, quel que soit le président, en 2013, le droit de vote de Libby fut rétabli en Virginie et en 2016, la cour d'appel de Washington DC rétablissait Libby dans sa participation professionnelle au barreau de la capitale.

### **Richard Perle**

Né le	16 septembre 1941
Âge le 11 sep	60 ans
Âge en 2018	77 ans
Nationalité	étasuno/israélienne
Poste actuel	Investisseur

Cosignataire de la lettre du PNAC adressée en 1998 au président Clinton et chercheur à l'American Enterprise Institute (AEI). Surnommé le prince des ténèbres pour son rôle de conseiller de l'ombre, Perle fut surpris par le FBI en 1970 à transmettre téléphoniquement des documents étasuniens classifiés à l'ambassade d'Israël de Washington. Ce fait ne semblant pas nuire à sa carrière, ce proche du Likoud israélien fut aussi conseiller de Benyamin Netanyahu,

tandis qu'on le retrouve dans de nombreuses organisations et autres think tanks dont le but est toujours la domination américaine sur le monde, et israélienne sur le Moyen-Orient. On le retrouva premier secrétaire adjoint à la Défense pour les affaires stratégiques globales sous Reagan de 1981 à 1987. Durant cette période, le *New-York Times* révéla le 17 avril 1983 qu'il tenta de persuader le Pentagone d'acheter un système d'arme israélien d'une société lui ayant remis 50 000 dollars pour ce faire. Bush junior le nomma Chairman (président) du [Defense Policy Board](#), la commission politique de défense, conseillant le DoD et son patron dans les principaux domaines de la politique de défense. Pour mieux situer son importance, courant 2001 Rumsfeld lui confiera de nombreux dossiers à traiter, tout en s'adressant à lui d'une manière obséquieuse, ce qui n'était pas dans ses habitudes<sup>3</sup> !

À ce poste, Perle fut mis en cause le 9 mars 2003 par [Seymour Hersh](#) lui-même dans *The New Yorker*, parlant de conflit d'intérêt et d'accointance avec des hommes d'affaires israéliens. Il était aussi en affaires avec des investisseurs saoudiens et le représentant d'une société israélienne liée aux préparatifs d'invasion de l'Irak. Après avoir traité Hersh de terroriste, insulte très à la mode quand ces gens n'ont plus d'autre argument, et promis de l'attaquer en diffamation en Angleterre, ce qui n'est toujours pas fait à ce jour, il démissionna de la direction de cette commission, prouvant qu'il n'y a pas de fumée sans feu, en restant toutefois membre. On pourrait multiplier les exemples de cette carrière sentant le soufre où se multiplient violations du secret, détournements de fond et combines pour profiter personnellement de ses postes successifs, allant même jusqu'à monnayer des interviews à la presse. Il fut partout, analyste à l'*Institute for Advanced Strategic & Political Studies* (IASPS), administrateur du *Center for Security Policy*, de la *Foundation for the Defense of Democracies*, du *Jewish Institute for National Secu-*

---

3. Selon Andrew Cockburn dans : *His Rise, Fall and Catastrophic Legacy* chez Scribner 2007

rity Affairs (JINSA) du Hudson Institute, du Washington Institute for Near East Policy (WINEP), directeur du *Jerusalem Post* et du cabinet de relations publiques Benador Associates. Faucon parmi les faucons, il s'est fait l'avocat des guerres préventives contre l'Afghanistan et l'Irak, mais aussi contre la Syrie, la Libye, l'Iran, le Liban et même l'Arabie saoudite, enfin « *tous ceux pouvant nuire à Israël* ». Son nom est très souvent cité, au côté de celui de Paul Wolfowitz, pour avoir défini la politique étrangère de Bush. Ne croyez pas que ce genre d'individu disparaisse en même temps que son maître, on le retrouvera au moins trois années comme invité à la conférence annuelle du [Groupe Bilderberg](#). Chacune de ses participations le fut au titre de l'AEI, que vous commencez à mieux connaître. Tout étant bon, il fut même conseiller de Kadhafi en 2006, tandis qu'en 2008, selon le *Wall Street Journal*, il se préparait à investir dans les pétroles au nord de l'Irak en compagnie de dirigeants kurdes irakiens.

### Karl Rove

Né le	16 septembre 1941
Âge le 11 sep	60 ans
Âge en 2018	77 ans
Nationalité	étasunienne
Poste actuel	Investisseur

Serait-il le Joseph Goebbels US ? Il représente en tout cas ce que la société étasunienne peut produire de pire. La vie de Rove n'est qu'une succession de mensonges, de diffamations et de crimes divers semblant toutefois donner une courbe ascendante à sa carrière. Elle n'aide pas à avoir confiance dans une soi-disant solidité des institutions démocratiques aux États-Unis. Cette progression est bien sûr liée à l'abrutissement d'une bonne partie de la société étasunienne, habituée aux méthodes de la vente publicitaire, sans compter la grande impunité dont il bénéficiera de la part de la presse de son pays. Il faut dire qu'en plus de diffamer les ri-

vaux politiques de ses clients, il intimidait les journalistes en les menaçant de livrer de supposés secrets sexuels les concernant et allait même jusqu'à les agresser verbalement. Il rejoignit très tôt le parti républicain, ce dernier l'envoyant, en 1970, pour ses vingt ans, participer à la campagne électorale de Trésorier de l'Illinois où il déployera ses « *dons* ». S'introduisant dans les locaux du candidat démocrate, Alan Dixon, il se fit passer pour un supporter, vola du papier à en-tête qu'il transforma en invitations pour de la bière gratuite et des filles, distribuées aux marginaux et autres clochards. Près de vingt ans plus tard, dans une interview, il déclara regretter ce geste, le reste de sa carrière ayant plutôt tendance à prouver le contraire. La seule campagne électorale qu'il fit en son nom eut lieu en 1973, lorsqu'il fut élu président des étudiants républicains, avec le soutien de Bush père alors patron du comité national du parti. Au début des années 1980, il ouvrit un cabinet de consultant en politique basé au Texas, Karl Rove & Co, dans lequel il vendait à des milliardaires texans des conseils pour détruire les Démocrates au moyen de campagnes calomnieuses, allant jusqu'à inventer à leur endroit des scandales d'espionnage téléphonique ou de fausses investigations du FBI. C'est de cette base qu'il travailla pour Bush père lorsque ce dernier se présenta aux primaires républicaines pour l'élection présidentielle, l'entreprise de Rove collectant des fonds par courrier.

En 1993, il passe au service du fils lors des élections pour le poste de gouverneur du même État, en utilisant les méthodes les plus douteuses, apprises au contact de [Lee Atwater](#), surnommé le Dark Vador Républicain. Il fit entre autres usage de campagnes de marketing, utilisant le matraquage médiatique pour créer l'illusion que la société, dans son ensemble, « *demandait* » le triomphe d'un personnage de la trempe de Bush. Une fois ce dernier élu, Rove devient son principal conseiller politique et fut surnommé [Bush's brain](#), le cerveau de Bush. Il suivit la carrière de son nouveau maître et en 2001 obtint le poste de secrétaire général adjoint de la Maison Blanche, devenant l'un des conseillers les plus écoutés du nouveau

président. Pour arriver à ce stade, compte tenu de la maladresse verbale de Bush, Rove l'avait maintenu éloigné des médias, tout en ayant recours à d'autres personnalités, telles que Rudolph Giuliani, pour s'afficher au profit de son client. Pendant que d'autres candidats examinaient les sujets polémiques, Rove conseilla à Bush de parler simplement de sa foi. Bush fils se présentait comme « *un homme avec Jésus dans son cœur* ». Quand un journaliste lui a demandé qui était son philosophe sociopolitique favori, Bush a répondu : « *Jésus, parce qu'il a changé ma vie* ». Sur ce terrain, il gagna sans problème des adeptes dans un pays dont la bigoterie, aussi diverse que variée, est une réalité. Après les élections présidentielles, Karl Rove constata que Bush n'avait pas obtenu la majorité des votes parce qu'il n'avait pas pu mobiliser le quart des électeurs du secteur fondamentaliste chrétien. C'est pourquoi, bien qu'éloigné de son éthique, il accorda une grande importance au développement d'une stratégie garantissant le vote du fanatisme religieux. À cette fin, il se servit de plusieurs personnages, dont **Ralph Reed**, ex-dirigeant de l'ultra conservatrice **Christian Coalition**, disposant d'une grande expérience comme télévangeliste. Enron, au sommet de sa puissance, recruta ce dernier comme consultant, sur recommandation de Rove, pour un salaire compris entre 10 000 et 20 000 dollars mensuels. Aperçu de la philosophie profonde de Rove à la Maison Blanche : « *Nous sommes un empire maintenant, et quand nous agissons, nous créons notre propre réalité.* » Cela permet aussi d'aborder le dossier du 11 septembre avec un regard différent.

En septembre 2003, le *Washington Post* révéla qu'il y avait une enquête en cours contre Rove pour violation des lois fédérales interdisant de révéler l'identité des agents de la CIA. Il avait informé une demi-douzaine de journalistes que la compagne de l'ambassadeur Joseph C. Wilson IV, Valerie Plame, était l'un d'eux. En tant que telle, elle avait découvert que les accusations de Bush, affirmant que Saddam Hussein voulait se procurer de l'uranium au Niger, étaient fausses, confirmé par le déplacement sur place de

son époux, d'où cette campagne de discrédit et de vengeance politique de Rove. Il fut déposé de son poste dès avril 2006, pour « *se consacrer à l'aspect stratégique des choses* », à l'approche des élections parlementaires, même si, en juin 2006, le procureur spécial devra s'avouer vaincu, ne pouvant retenir assez de charges contre lui. Rove démissionna officiellement de son poste en août 2007. Il est devenu un consultant politique pour *Fox News* et prononce de nombreuses conférences dans différentes universités, conférences ne se terminant pas toujours très bien [pour lui](#).

### Donald Rumsfeld

Né le	9 juillet 1932
Âge le 11 sep	69 ans
Âge en 2018	86 ans
Nationalité	étasunienne
Poste actuel	-

Il entre en politique en 1962, comme Représentant – député – de l'Illinois après une [magouille digne de Karl Rove](#). Il sera réélu constamment jusqu'en 1969. À cette date, Richard Nixon le nomme à la présidence de l'OEO ([Office of Economic Opportunity](#)), organisme chargé de la lutte contre la pauvreté, lui fixant un but clair, épurer cette agence pour aboutir à sa fermeture. Rumsfeld recruta Cheney et Carlucci comme adjoints et leur action fût si efficace que Nixon pourra supprimer l'OEO en 1973. Le même Nixon en fera son ambassadeur auprès de l'OTAN en 1972. En 1974, Gerald Ford le nomme secrétaire général de la Maison Blanche où il retrouve Cheney comme adjoint. Nouvelle promotion en 1975, où il fait connaissance au Pentagone comme secrétaire d'État de son rival implacable et ennemi juré, George Bush père, étant nommé directeur de la CIA. Au vu de la mésentente régnant entre ces deux hommes, Rumsfeld préféra rejoindre ensuite le secteur privé, comme dirigeant du groupe pharmaceutique Searle & Co en mauvaise posture financière. La famille Searle avait financé sa première

campagne électorale à Chicago, Rumsfeld deviendra PDG de l'entreprise.

Le magasine *Fortune* le classera en 1980 parmi les dix patrons les plus durs des USA, il dégraissa Searle de 800 à 350 salariés, tandis que son relationnel politique entrait en jeu. L'entreprise était, avant son arrivée, sous le coup d'une enquête de la FDA (Food and Drug Administration) concernant la commercialisation de l'Aspartame. Miraculeusement, les enquêtes s'évanouirent et les autorisations furent accordées, même si dans les 20 ans qui suivirent, des milliers de plaintes aboutirent à la même FDA pour des problèmes de santé liés à cet édulcorant assez souvent retrouvé également dans les faits divers des journaux. Ce produit développera par contre, dans les pages boursières, de sérieux bénéfices sous la présidence de Rumsfeld, la vente de Searle à Monsanto lui rapportant personnellement 12 millions de dollars. En 1981, l'hostilité toujours aussi vive de Bush père, alors vice-président de Reagan, bloqua son retour en politique à un poste gouvernemental. Il se consolera avec la présidence du conseil d'administration de la Rand Corporation conservée jusqu'en 1986 et une place au conseil d'administration de Sears World Trade (SWT) sur proposition de son ami Carlucci. Reagan en fit quand même son envoyé spécial en 1983, auprès de Saddam Hussein, débouchant sur le rétablissement des relations diplomatiques l'année suivante.

Rumsfeld abandonna cette mission la même année et retourna aux affaires privées, sans pour cela perdre le contact politique. On le retrouva donc, outre travaillant sur la CoG déjà présentée, dans l'équipe se penchant sur des simulations de coups d'État internes aux USA. De fortes présomptions pesaient sur Bush père, vice-président, semblant tenté par cette formule au vu de l'état de décrépitude très avancée de Reagan à ce moment. Bien sûr il retrouva dans ces simulations son autre ami Dick Cheney, devenant tous deux, par la force des choses, des familiers de toutes les procédures liées à un coup d'État et aux contre-mesures nécessaires. Candidat officieux aux primaires républicaines de 1988 pour la succession de

Reagan, il fut contraint de laisser le champ libre à son ennemi de toujours, Bush père, les investisseurs ne lui faisant pas confiance face à l'atomisation de l'époque du parti républicain.

Débuta alors sa traversée du désert politique, cependant très profitable au niveau des affaires. Les multiples améliorations des résultats des entreprises dont il assurera la direction, à nouveau grâce à un carnet d'adresse particulièrement étoffé et dans des conditions des plus douteuses, lui assureront une fortune importante. Entre autres, le bombardement par missiles de croisière ordonné par Clinton sur l'usine de médicaments de Al-Shifa au Soudan, évoqué au chapitre 9, sous le prétexte de fabrication (refrain connu) d'armes de destruction massive. Aux États-Unis, toute la classe dirigeante savait qu'elle fabriquait bien des médicaments génériques pour lutter contre la malaria et le SIDA, causant de grands torts au laboratoire américain Gilead... dont Rumsfeld était alors le PDG, fabriquant les mêmes produits. Cette traversée sera à peine écornée par Clinton, la même année, en 1998, lorsqu'il le nomma président d'une commission étudiant les « *États-voyous* » et d'une seconde sur les projets de défense antimissile. Façon délicate du président de préparer son retournement de veste par rapport à ses déclarations tonitruantes faites sur le même sujet lors de son premier mandat. La première commission conclura à l'incapacité de la CIA à recueillir des informations fiables sur ces nouvelles menaces, ultime coup de pied de l'âne à Bush père qui assuma la direction de cette agence. Début 2001, grâce à l'appui de Dick Cheney son ami, il devient secrétaire d'État à la Défense où il se fera un certain nombre d'ennemis, avec son projet de modernisation des armées sur la base des nouvelles hautes technologies, continuation de l'application de la RAM évoquée plus haut. Il est un des théoriciens de la guerre des étoiles. Richard Nixon le surnommait : « *l'impitoyable petit salopard* »...

### **Paul Wolfowitz**

Né le	22 décembre 1943
Âge le 11 sep	58 ans
Âge en 2018	75 ans
Nationalité	étasuno/israélienne
Poste actuel	-

Ce fils de mathématicien juif polonais néo-con et membre du PNAC entra en politique en 1972 et au Pentagone en 1977, sous Carter. Comme « *expert* » alarmiste reconnu, c'est à dire toujours prêt à gonfler ou inventer une menace envers les États-Unis pour faire augmenter le budget militaire, il insista sur le facteur de déséquilibre régional qu'était [Saddam Hussein](#), y compris contre Carter qui voulait faire de l'Irak un contrepoids à l'Iran de [Khomeiny](#). Il rejoignit les Républicains lors de l'élection de Reagan et trouva un poste au sein du gouvernement de 1982 à 1985. Durant cette période, il s'occupera de la transition après le renversement de Marcos, fidèle vassal des États-Unis, en Indonésie, où il sera ambassadeur en 1986. De 1989 à 1993, avec Bush père à la présidence, il fut sous-secrétaire d'État à la Défense chargé de la planification sous les ordres de Cheney et l'[organisateur de la manipulation](#) ayant amené la première guerre du Golfe, puis son financement. La stratégie étasunienne consistant à provoquer le régime de Saddam Hussein afin de le pousser à envahir le Koweït a été en partie élaborée par Wolfowitz. Par voie diplomatique, il fut signifié à Saddam Hussein que les États-Unis « *regarderaient ailleurs* » si l'Irak tentait de reprendre son ancienne province.

L'objectif d'une telle tactique était claire : réduire à néant la puissance accumulée par Bagdad, bien qu'avec l'approbation de Washington, au cours des quinze dernières années, mais surtout, permettre à l'armée étasunienne de se déployer massivement dans la région, et particulièrement en Arabie saoudite, jusque là interdite. Billard à plusieurs bandes assez courant dans la politique internationale, principalement étasunienne. Plusieurs éléments permet-

taient d'envisager la participation de Wolfowitz à l'élaboration d'un tel scénario : son poste au Pentagone lui autorisant d'être associé à de telles décisions, la nécessité d'un déploiement de troupes étaisuniennes dans la région était depuis longtemps une de ses principales préoccupations. Le but unique, garantir l'accès des États-Unis aux sources d'approvisionnement pétrolier. Autre preuve de son implication, au cours d'un voyage effectué dans la région à cette époque, Dennis Ross eut la surprise de voir son compagnon de route, [James Baker](#), lui présenter des documents accréditant l'hypothèse (plus tard totalement infirmée) d'une attaque irakienne contre l'Arabie saoudite. Or, ces documents, il les connaissait déjà : il s'agissait d'une simple mise à jour de ses propres travaux de la fin des années 1970 pour le compte du [Limited Contingency Study](#), créé par Wolfowitz à la même époque. Ce dernier intégrera le gouvernement de Bush fils en février 2001, comme secrétaire d'État adjoint à la Défense sous Rumsfeld, devenant l'artisan du renversement, cette fois réussi, de Saddam Hussein.

Le 11 septembre lui arracha un commentaire sur l'opportunité de ce drame pour la mise en place d'une nouvelle politique au Moyen-Orient. Pas téméraire, mais sûrement par hasard, Wolfowitz ne daigna pas apparaître à son bureau du Pentagone le 11 septembre, jour d'aventures totalement imprévues... Par contre, le même jour, il sera à [Raven Rock](#), faisant partie d'un groupe important de civils, sans doute la mise en place d'au moins une partie de la CoG. Le *Jerusalem Post* le nommera « *homme de l'année* » 2003. Faucon parmi les faucons, il sera chargé de trouver les justifications juridiques (sic) au déclenchement de l'agression américaine en Irak. Il serait, à ce titre, l'[« inventeur »](#) des [armes de destruction massive](#) dont on connaît l'immense succès.

Grand « *démocrate* », il interviendra auprès du gouvernement qatari pour que la chaîne de télévision *Al Jazeera* change sa ligne éditoriale ! Il avait déjà procédé de la même façon, dès décembre 2001, en envoyant aux ministres des pays membres de l'Union européenne une [lettre de lobbying](#) des États-Unis contre la décision

europeenne de créer la chaîne de satellites Galileo, concurrente directe du GPS américain. Bush sera contraint de s'en débarrasser en 2005, lui trouvant comme refuge le poste de président de la Banque mondiale. Wolfowitz commencera par s'y faire remarquer en arrivant avec ses collaborateurs du Pentagone comme de la Maison Blanche et continuera avec une politique particulièrement sectaire. Lorsque le Tchad, en 2006, adopta des modifications à la loi sur le pétrole, il lui suspendit l'aide de la Banque mondiale. Pour maintenir celle à Madagascar, il obligea au retrait de la référence au planning familial dans le texte du projet. Le chantre de la lutte anti-corruption chez les autres sera impliqué dans une affaire de favoritisme financier et hiérarchique au profit de sa maîtresse, qui le contraindra à démissionner, mi-2007, loin de la fin de son contrat.

### Dov Zakheim

Né le	18 décembre 1948
Âge le 11 sep	53 ans
Âge en 2018	70 ans
Nationalité	étasuno/israélienne
Poste actuel	<a href="#">Co-vice-président de Global Panel America</a>

Né en 1948, il est officiellement rabbin, a la double citoyenneté, américano-israélienne et est par ailleurs [néo-con](#), membre du PNAC et signataire de la fameuse lettre ouverte à Clinton. Commençant sa carrière politique sous Reagan, il atteindra le poste de sous-secrétaire d'État à la Défense pour la planification et les ressources de 1985 à 1987. À ce moment et sur ordre de Casper Weinberg, Zakheim ira persuader ceux de sa seconde patrie qu'il leur fallait abandonner leur projet de nouveau chasseur, [le Lavi](#), pour se procurer le F-16 auquel il ressemblait d'ailleurs beaucoup. Reagan offrira 500 millions de dollars à Israël pour les dédommager et ils auront en plus les avions à des conditions de « *soldes* » jamais atteintes sur la planète. Vice-président de [SPC International](#) Corporation de 1987 au 4 mai 2001, sa société supervisa l'enquête

sur le premier attentat commis sur la tour nord du WTC en 1993, ce qui l'amena à avoir accès à l'ensemble des plans des tours jumelles. SPC créera entre autres le FTS, [Flight Termination System](#), système de guidage d'un avion, y compris gros porteur, y compris à plusieurs centaines de miles de distance, et le RTS, [Range Target System](#), permettant d'introduire des menaces fictives sur des radars, dans le cadre d'exercices... mais pas exclusivement.

Être conseiller au sein d'un groupe de réflexion appelé [Vulcains](#) dirigé par Condoleezza Rice au cours de la campagne présidentielle de 2000 lui vaudra un poste de sous-secrétaire à la Défense à partir de mai 2001. Curieusement, ce poste n'avait pas été jugé indispensable jusque là, laissant subodorer quelques raisons annexes. Chargé de contrôler les dépenses, était-il surtout là pour avertir les comploteurs des progrès des analystes dans leur recherche et l'éradication des 2300 milliards de dollars « [disparus](#) », histoire détaillée dans le [chapitre 8](#)? Cela ressemblait fort au loup dans la bergerie, ses sociétés ne semblant pas totalement étrangères au moins à une partie de ces disparitions financières, servant à alimenter les « *black programs* » de la guerre des étoiles. Si cette dernière n'avait jamais vraiment été arrêtée, elle fut relancée avec l'arrivée de Bush fils. Zakheim tiendra ce poste jusqu'en avril 2004, juste avant la réélection du président. Un sujet d'étonnement pourrait être de comprendre comment un homme doté d'une double nationalité aussi voyante pouvait en même temps occuper un poste de sous-secrétaire chargé du budget de la plus puissante armée du monde, et travailler la main dans la main avec celle de sa seconde patrie. Où est le critère de l'intérêt national et envers quelle nation? Zakheim était membre du CFR et de l'IISS ([International Institute for Strategic Studies](#)), en plus du PNAC. Au sein de ce dernier, il participa à la rédaction du trop fameux [Rebuilding America's Defenses](#) et particulièrement du passage si souvent cité :

*De plus, le processus de transformation, même s'il apporte des changements révolutionnaires, est quelque chose*

*qui prendra beaucoup de temps, surtout sans un événement catastrophique, catalyseur, comme un nouveau Pearl Harbor.*

Autre curiosité du personnage durant le même temps où il était au Pentagone, il avait un contrat pour louer à l'US Air Force 32 Boeing 767 reconditionnés en avions ravitailleurs, une partie de la flotte des KC 135, sur base des Boeing 707 étant à bout de souffle. Ayant accès à Boeing d'un côté pour les avions d'occasion et à l'US Air Force par l'intermédiaire de sa place de l'autre, il récupérait des avions civils, les remettait en état sur les bases Mc Dill ou Eglin AFB de l'US Air Force en Floride, installant l'équipement de transfert de carburant pour en faire des KC 767. Ce contrat, un peu trop juteux pour certains, dont Zakheim, fut bloqué en 2002 avec des [accusations de corruption](#). Avec les soutiens dont il bénéficiait jusqu'au sommet de l'État, il fallait qu'ils soient vraiment sûrs de leur affaire, les enquêteurs !

Sans doute pour que Dov Zakheim ne se sente pas trop seul dans l'immense Pentagone, un autre vice-président de la même SPC fut recruté à la même date, Edward C. Aldridge Jr, comme sous-secrétaire d'État à la Défense, pour l'acquisition, la technologie et la logistique de 2001 à 2003. Il est bien entendu Républicain et l'auteur d'une des plus belles « [bourdes](#) » du XXI<sup>e</sup> siècle au Pentagone en [achetant les F-35](#), grande misère aéronautique, avant même la fin des essais de certification. Elle a déjà coûté [8 milliards de dollars](#) au contribuable étasunien, mais devrait rapporter un joli pactole à son constructeur, comme par hasard Lockheed Martin, dont une des administratrices, jusqu'en janvier 2001, fut [Lynne Cheney](#)... Heureux sont les caniches de l'empire qui se sont précipités pour acheter cette pseudo merveille.

Le 6 mai 2004, Dov Zakheim démissionnait de ses fonctions au Pentagone, sans donner de raison. Il rejoignit [Booz Allen Hamilton](#), basé à McLean, Virginie, cabinet travaillant quasiment uniquement avec le gouvernement étasunien dans les domaines des hautes tech-

nologies, y compris numérique et dans le renseignement. Zakheim fut nommé vice-président par le conseil d'administration de cette entreprise, où il rejoignait l'ancien directeur de la CIA, [James Woolsey](#), nommé à ce poste en juillet 2002. Ce cabinet a notamment été sollicité pour travailler au projet de surveillance totale de la population étasunienne, le Total [Information Awareness System](#). Depuis juillet 2004, les deux hommes participent à la formation d'un troisième « *Comité sur le danger présent* », par référence au groupe homonyme créé une première fois au début de la guerre froide pour lutter contre l'Union soviétique. Désormais, cet organisme devra « *défendre des politiques visant à gagner la guerre contre le terrorisme mondial, un terrorisme mené par des islamistes radicaux opposés à la liberté à la démocratie* ». On retrouve en son sein quarante et un néo-conservateurs particulièrement agressifs, tels que [Jeane Kirkpatrick](#), [Newt Gingrich](#), ou encore [Frank Gaffney](#). Un épisode rappelle celui du second « *Comité sur le danger présent* », créé durant le mandat de Carter, sous la forme d'un « *shadow cabinet* ou *cabinet noir [fantôme]* », uniquement consacré à la politique étrangère. Après l'élection de Ronald Reagan en 1981, 46 d'entre eux avaient intégré l'administration présidentielle.

Théoricien de la guerre préventive et du grand Moyen-Orient plus facile à maîtriser par les Israéliens, il est à la retraite depuis 2010, ce qui ne l'empêcha pas de conseiller Mitt Romney pour le Moyen-Orient jusqu'à l'élection présidentielle perdue par ce dernier.

Sur 12 membres du PNAC parmi les plus influents, il s'en trouve 6 pour, outre être titulaires de la double citoyenneté américano/israélienne, avoir de très sérieux liens d'affaires et/ou politique avec Israël. Aparté destiné à tenter de mieux comprendre le poids que pèse ce petit pays dans la politique, au moins étrangère des États-Unis, dilemme tellement connu à Washington qu'il a reçu la dénomination de ZOG ([Zionist Occupied Government](#), en français « *gouvernement occupé par les sionistes* »), même si elle est pour certains politiquement incorrecte. Il amène aussi à examiner

l'éventuelle implication d'Israël dans les attentats du 11 septembre, possibilité évoquée dans de très nombreux pays (les « *danseurs*<sup>4</sup> » de l'Hudson et les près de 200 espions israéliens évacués en douceur par les autorités étasuniennes). La suite démontrera qu'en ce qui concerne au moins notre sujet, le Pentagone, cette implication ne peut-être retenue, nos complices avaient sous la main **le matériel et les hommes nécessaires**.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

---

4. reportage vidéo par Channel4 : <https://youtu.be/d0JKcBMLZuQ>

## Chapitre 5

# Bad day, black day

*10 septembre 2001*

*Ce soir là, sur ordre du général de l'US Air Force **Ralph Eberhardt**, patron du **NORAD**, le niveau d'alerte de son système informatique, Infocom est descendu à son plus bas niveau de sécurité appelé Normal, sans imagination. Étonnement immédiat, cette baisse intervient alors qu'un certain nombre d'exercices aériens sont déjà en cours, sans compter le nombre impressionnant et inattendu prévu demain, il sera d'ailleurs en alerte maximum dès six heures trente<sup>1</sup>. Confirmation datant du 20 août 2001 avec ce message : « **Mémorandum du colonel Robert Marr** » au Centre de commandement de NEADS (subdivision nord-est des États-Unis du NORAD, NdA), décrivant les opérations permanentes (24h/24 et 7j/7) qui seraient menées du 10 au 13 septembre 2001. L'exercice comprenait des injections, c'est-à-dire l'introduction de traces simulées sur les écrans radars du NORAD.*

Comment comprendre la dichotomie entre l'ordre d'abaissement du niveau de sécurité du système informatique du NORAD dès le premier soir et cette prévision d'opérations réputées permanentes,

---

1. selon ABC News le 11/09/2002

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

24h/24 ? Quand on sait le NEADS entièrement dépendant du NORAD pour les chaînes radars, on ne peut que s'interroger, surtout au vu de la date choisie. Les hautes autorités du Pentagone osèrent même prétendre, après le drame, que cette multiplication des exercices avait permis une recherche plus rapide des avions détournés, ce qui explique sans doute qu'ils n'ont pas été capables d'en approcher un seul ! Dans ces conditions réputées idylliques, pourquoi ont-ils ensuite cherché à minimiser ce nombre de modifications historiquement jamais vu ? Pourquoi l'inénarrable commission participa-t-elle volontairement au camouflage de cette multiplicité, malgré les informations en sa possession ? Elle ne remarqua qu'un seul exercice, *Vigilant Guardian*, sans doute afin de ne pas attirer l'attention du lecteur, parfois mal intentionné, pouvant s'étonner de l'étonnante reprogrammation de date de [7 exercices](#) par rapport aux années précédentes. Ces exercices sont présentés dès la page suivante, mais il était pourtant prévisible qu'un risque de confusion dû – au moins – à la surcharge de travail, brouille les cartes.

L'attente ne fut pas déçue :

- Résumé d'une entrevue de ladite Commission avec le Lieutenant-Général canadien Rick Findley le 1<sup>er</sup> mars 2004. Il était au NORAD en tant que directeur du personnel de combat au Centre des opérations de Cheyenne Mountain (CMOC) le 11 septembre 2001. Il y avait à la suite de la deuxième attaque contre les tours jumelles

*une confusion quant au nombre et à l'identification des avions détournés. Il n'y avait pas de vision [d'ensemble] de la situation qui soit directement crédible, et le CMOC a dû se reposer sur les communications téléphoniques avec ses secteurs d'opération.*

Findley reconnaît que le vol AA 11 avait été signalé comme encore en vol et se dirigeant vers Washington DC « *en raison de la confusion ajoutée par de nombreux rapports de détournement* ».

- À la base d'[Andrews de l'Air Force](#) à proximité de Washington DC. James Ampey, contrôleur du trafic aérien de la FAA, en poste à la tour de contrôle, rapporta dans une interview à la Commission, le 28 juillet 2003, qu'il y avait un nombre anormalement élevé d'avions au décollage et à l'atterrissement à Andrews ce matin-là, parce que des exercices militaires préalablement planifiés étaient en cours. Les écrans radars montraient « *des situations d'urgence partout* ».
- Le général Larry Arnold, commandant au NORAD la région continentale des États-Unis, déclara en janvier 2002 : « *À la fin de la journée, 21 avions avaient été identifiés comme des cas de détournements éventuels* ».
- La porte-parole du Pentagone, Victoria Clarke : « *Il y avait beaucoup de faux signaux là-bas. Il y avait des signaux de transpondeurs indiquant de faux détournements et une grande partie du défi a consisté à trier ce qui était une menace légitime et ce qui n'en était pas* ».
- Le vice-administrateur de la FAA, Monte Belger, le 24 novembre 2003 devant la Commission : « *Entre 9 h 20 et 9 h 45, il y avait de nombreux rapports déroutants à propos de divers avions dont on avait perdu la trace* ».

Une étude indépendante parue le 10 avril 2012 confirma dans son compte-rendu détaillé neuf détournements déclarés à tort le 11/9, ainsi que neuf autres rapports d'avions en situation d'urgence<sup>2</sup>. Il est dès maintenant certain, avec ces témoignages, que ces fausses alertes étaient réelles. Sachant que le matériel ne peut-être mis en cause, deux solutions seulement pour expliquer cette incapacité à voir, spécifiquement le 11 septembre : incomptance au plus haut niveau ou non-intervention volontaire. Comme déjà abordé dès le chapitre 2 et détaillé ici, aucune sanction ne fut prise contre les « *fautifs* », la plupart se voyant même gratifiée d'une belle

---

2. Shoestring, « [The Many False Hijackings of 9/11](#) », « *Les nombreux faux détournements du 11/9* »

promotion, il n'est pas très difficile d'imaginer la solution devant l'emporter dans ces conditions. C'est donc bien au sein de l'US Air Force qu'il faut chercher les responsables de ces situations de détournement ne pouvant être mises sur le compte des terroristes arabes.

### **5.1 Entre simulation et monde réel**

Parlons-en un peu plus, d'abord pour marquer l'étonnement. Sept exercices aériens au moins virent donc leurs dates habituelles modifiées, pour avoir tous lieu le 11 septembre, ou inclure le 11 septembre dans leur plage de durée. Dans ces exercices il y avait deux aspects, soit une simulation complète, soit ce que les opérateurs radar militaires appellent le « *monde réel* », toujours un exercice, dans lequel cette fois intervenaient de vrais avions. Dans les deux cas, la saturation d'exercices sur la même date ne peut qu'aboutir à des difficultés pour eux. Sans doute bénéfique dans le cadre de leur entraînement, elle permet aussi d'entretenir artificiellement une surcharge de travail limitant les regards ailleurs. Pour mieux apprécier le comportement des uns et des autres, principalement vers le bas de l'échelle hiérarchique, arrêtons nous quelques instants sur ces exercices. Sur terre comme dans les airs, tout fut toujours mis en œuvre pour obtenir un résultat criant de réalisme. Rudolph Giuliani, ci-devant maire de New York au moment des faits, disait à ce sujet :

*En général, nous prenions des photos durant ces exercices, d'où il ressortait que le résultat était tellement réaliste que ceux qui voyaient ces clichés nous demandaient quand ces événements s'étaient produits.*

Un participant sur une simulation d'une attaque à la peste bubonique confirmait : « *Après à peine cinq minutes d'immersion, tout le monde avait oublié qu'il s'agissait d'un exercice.* » Avec des scénarios de cette qualité, on comprend mieux la difficulté pour

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

les exécutants à discerner la réalité, surtout quand pour les rendre plus réalistes encore, des spots correspondant à des avions fantômes étaient insérés ou supprimés sur les écrans radar. Confirmation par le mémorandum du colonel Marr le 20 août 2001, déjà cité en début de chapitre : « *L'exercice comprenait des injections, c'est-à-dire l'introduction de traces simulées sur les écrans radars du NORAD* ». Ces avions virtuels compliquaient la tâche des contrôleurs, tant au sein des exercices que pour le suivi des avions « *détournés* ». Ils étaient aussi la démonstration parfaite que les indications radar de ce jour-là particulièrement pouvaient être manipulées à volonté. Ces inserts trompeurs furent introduits dans le réseau de surveillance au delà de 9 heures 30, heure où le vol 77 s'apprêtait à frapper le Pentagone. Pour ceux n'étant pas persuadés de la réalité de ces avancées technologiques, SPC, [System Planning Corporation](#), dont l'ex-vice-président, Dov Zacheim, a son portrait brossé au [chapitre précédent](#), avait créé le RTS. Ce système, en place au sein de l'Air Force à l'époque des faits, permettait, pur hasard aussi, l'introduction de menaces radar réalistes pour les tests d'entraînement, son but initial. Mais pourquoi pas également hors entraînement puisqu'il ne s'agit que d'une manipulation informatique ?

Avant de regarder d'un peu plus près ces exercices, coupons court de suite à un mensonge officiel soigneusement orchestré pour expliquer l'inexplicable. Ils auront vraiment tout essayé ! Le NORAD aurait ses radars uniquement tournés vers l'étranger, pour prévenir les agressions venant de l'extérieur. La réalité est bien sûr tout autre. Le NORAD fut créé en 1958 pour surveiller 24 heures par jour, 7 jours sur 7 et déclencher des interceptions sur tout avion douteux survolant les territoires étasuniens ou canadiens. Cela s'entend pour les aéronefs sans plan de vol ou ne le suivant pas, refusant ou ne pouvant communiquer avec le contrôle au sol, ou sans transpondeur en fonctionnement, aspect de la question confirmé par un sujet sur *CNN*. Sans aller jusque là, si les radars ne voyaient que vers l'extérieur, comment expliquer le guidage des intervention de

l’Air Force au-dessus des terres nord-américaines, au moins une fois par semaine pour ces cas posant problème ?

## 5.2 Des exercices aériens XXL

Outre celui traité immédiatement ci-dessous, création de cette année 2001, vous trouverez ensuite quelques-uns des principaux autres exercices militaires dont les dates furent modifiées. Ce déplacement dans le temps n’a pu être décidé qu’en haut lieu, c’est à dire chez le secrétaire d’État à la Défense, Donald Rumsfeld, ou au moins par son entourage rapproché, mais obligatoirement avec son accord.

### NRO ([National Reconnaissance Office](#))

La NRO, agence la moins connue, maillon incontournable de la trop fameuse « *Guerre des Étoiles* ». Sa spécialité ? L’espionnage et la surveillance depuis l’espace. Crée le 25 août 1960 par Eisenhower, elle était tellement secrète que son existence ne fut officiellement admise qu’en 1992. Sise à Chantilly, Virginie, aux portes de Washington, son effectif se compose, à parts grossièrement égales, de membres de la CIA et du DoD, pour un total d’environ 3 000 personnes et dispose d’un budget équivalent à plus de deux fois celui de la CIA, une sorte de référence. À 9 heures, ce 11 septembre, elle lançait une simulation d’attaque : un Learjet – jet privé – décollant de Dulles à 9 heures 30 devait fictivement s’écraser sur la NRO à 9 heures 32. Après le briefing de présentation, les personnels rejoignirent leurs positions au plus tard à 9 heures 15. Ces deux minutes entre décollage et crash simulé ne font que rendre plus justifiée une question. Si nous restons dans le cadre d’un détournement « *basique* », tel que nous le conte la VO pour le vol 77, comment expliquer le détour d’une heure et 20 minutes et de plus de 800 kilomètres de notre Boeing 757 ? Certes, il fallait un peu

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

plus de temps pour aller de Dulles au Pentagone, 24 miles, mais entre 5 minutes et près d'une heure 20, le choix est rapidement fait. La différence, c'est la possibilité de passer entre les défenses existantes pour la première nommée, le tourisme aérien de la seconde solution pouvant se terminer par la rencontre avec les F-16 de l'Air Force et le risque d'être abattu avant d'avoir accompli sa mission. Si nous restons dans cette logique d'un détournement effectué par une bande d'Arabes, ces derniers ne pouvaient savoir que la réaction de la chasse américaine serait inexisteante spécifiquement ce jour là. Par contre, ils connaissaient sans doute le délai moyen d'intervention, 15 minutes et son efficacité, 100 % de réussite... avant cette date. Pour la très troublante coïncidence de l'heure et du jour avec le crash du Pentagone, réel celui-là, difficile d'y voir encore une fois la main de Madame la Chance ou de Monsieur le Hasard. Lorsque les crashes sur les tours du WTC commencèrent à être connus, la décision fut immédiatement prise d'interrompre cet exercice et de renvoyer la totalité du personnel chez lui, hormis un petit nombre de personnes. Sous un couvert « *humanitaire* », sauver le personnel, le résultat voulu fut effectivement, sans le moindre hasard, de priver les autorités, surtout les légalistes, de toute vision panoramique de la situation de crise présente depuis l'espace, entre autres pour participer à la recherche des avions « *disparus* » encore en vol. C'est justement ce que regrettaienr les témoignages en début de chapitre, en particulier celui du Lieutenant-Général Findley. La coordination de tous ces exercices, obligatoirement faite par le DoD, ne pouvait oublier de mettre hors course un outil aussi performant.

### **Northern Vigilance**

Vaste exercice annuel impliquant le déploiement d'une grande partie de la flotte aérienne de défense des États-Unis vers le Canada et l'Alaska le 11/9. Il met en cause le Centre opérationnel du NORAD de Cheyenne Mountain (CMOC), Colorado. Il surveillait un entraînement russe commencé dans le grand nord sibérien le 10

septembre avec des bombardiers à long rayon d'action. Il fut immédiatement annulé des deux côtés (selon le *Toronto Star*) quand arrivèrent les preuves d'un détournement d'avion, mais aucun détail sur l'heure réelle de cet arrêt. Dès le premier crash du WTC, les écrans furent purgés des traces de cet exercice, mais des informations piégées, comme souvent envoyées durant ceux-ci, continuèrent à apparaître jusqu'après la disparition du vol 93, tandis qu'une grande partie de l'Air Force était bloquée très loin des zones à problèmes... Qui et de quel endroit continuait à envoyer ces leurres, sachant l'exercice stoppé pour cause de crash de deux avions sur les tours jumelles et surtout quelle est la raison de cette interruption ?

### **Vigilant Guardian**

Exercice semestriel du NORAD, créant une crise imaginaire aux avant-postes de la défense aérienne, le second est traditionnellement organisé en octobre, souvent en coordination avec [Global Guardian](#) jamais en septembre, mais exceptionnellement cette année là du 6 au 17 septembre. Le 11/9, tous les niveaux de commandement au Quartier général du NORAD, incluant le NEADS, participèrent à cet exercice. « *Des détournements y ont été inclus pour permettre l'entraînement aux nouvelles ROE [Rules Of Engagement, ou règles d'engagement, celles "inventées" par Rumsfeld et Cheney en mai, NdA]* » fut rapporté à la Commission durant une audition. Intelligence remarquable de cette préparation, vous avez même l'explication logique des détournements prévus lors de ces exercices, tester les nouvelles procédures inventées par les comploteurs un peu plus tôt ! Deux détournements (un 747 Tokyo/Anchorage, et un autre 747 coréen Séoul/Anchorage) étaient prévus, sans compter le plus curieux, encore un détournement d'un avion de ligne ce 11 septembre, vers 9 heures 40 en plus ! Officiellement le crash du vol 77 sur le Pentagone intervint à 9 heures 37 minutes et 57 secondes. À noter qu'il n'engage aucun avion en réel, tout étant dans la simulation informatique, ne changeant rien à la situation de crise dans

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

notre cas, pour les opérateurs radar. Comment expliquer qu'avec Vigilant Guardian en cours depuis le 6, le niveau d'Infocom ait été redescendu le 10 au soir et pas les autres soirs ?

### **Global Guardian**

Selon le Space Observer en date du 23 mars 2001 (page 2), l'exercice général Global Guardian était initialement prévu du 22 au 31 octobre 2001. Cette date est confirmée par l'analyste militaire de la *NBC*, William M. Arkin, dans son livre<sup>3</sup>, avant d'être déplacé pour commencer aujourd'hui ce 11 septembre. Bien sûr, ce déplacement dans le temps de Global Guardian imposait les modifications de date des autres exercices, puisqu'il y a interpénétration entre eux. Ce déploiement massif était organisé par le Strategic Command en collaboration avec le Space Command de la Guerre des Étoiles ([Apollo Guardian](#)), le NORAD (Vigilant Guardian) évoqué juste avant et un exercice de l'Air Combat Command ([Crown Vigilance](#)). Cet exercice était destiné à tester et valider les procédures nucléaires, s'interpénétrant en plus avec d'autres exercices comme [Amalgam Warrior](#), casse-tête le plus parfait. Il faut imaginer la difficulté de déplacement de tous ces différents volets de l'Air Force, la mobilisation humaine et de matériel que cela représente, pour comprendre qu'un caprice ne pouvait être la raison de cette modification.

### **Amalgam Warrior**

Toujours en avril et octobre, jamais en septembre. Exercice de défense aérienne semestriel à grande échelle contre la guerre électronique et les autres techniques de pénétration dans l'espace aérien étasunien. Pour donner une idée de l'importance de ces exercices et des problèmes auxquels se trouvèrent confrontés les spécialistes

---

3. *Code Names : Deciphering U.S. Military Plans, Programs and Operations in the 9/11 World*, Steerforth, 2005

dans le cas du 11 septembre, un exercice comme Amalgam Warrior regroupe couramment 300 équipages (d'après GlobalSecurity.org). Il implique des vols réels et deux régions du NORAD ou davantage, selon le scénario retenu à chaque session.

### **Unité de soutien de l'Aviation de Washington D.C.**

Elle réalisait également un exercice annuel d'entraînement aux armements à 90 minutes du Pentagone, le même jour. La mission était de conserver « *un état d'éveil en appui aux plans d'urgence* », d'exercer un « *contrôle opérationnel* » de l'espace aérien de la région de Washington et de fournir « *un soutien aérien à la Maison Blanche, aux responsables gouvernementaux des États-Unis, au département de la Défense, au département de l'Armée, et à d'autres organismes gouvernementaux* », dont le Pentagone. Il est pour le moins possible de s'étonner sur la différence, l'abîme séparant l'intitulé de l'exercice et le résultat réel. Où fut l'état d'éveil ? Le contrôle opérationnel ? Le soutien aérien ? Vous trouvez cette énumération de coïncidences insuffisante au niveau des exercices en rapport avec les faits ? Vous pouvez ajouter, ce même jour, un exercice des pompiers à Fort Meyer, deux kilomètres au nord-ouest du Pentagone basé, devinez... sur un crash d'avion. Vous avez trouvé !

### **5.3 Ceci n'est plus un exercice**

*8 heures 38.* Alerte, la **FAA** de Boston appelle pour signaler le détournement du premier avion. Réponse immédiate de l'opérateur : exercice ou monde réel ? Comme évoqué plus haut, dans ce langage particulier, le monde réel reste un exercice, avec de vrais avions, mais aussi avec ses leurres informatiques et ses simulations, il n'est seulement qu'en partie réel. Un vrai détournement est, dans la vie réelle (*real life*), la vraie réalité à 100%. Pour compliquer encore le problème, je l'ai également abordé, Vi-

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

gilant Guardian devait, par hasard encore, inclure un détournement d'avion vers 9 heures 40, grossièrement l'heure du crash sur le Pentagone. Il devenait donc très difficile pour les contrôleurs de faire le distinguo, surtout que les plus hautes autorités de l'US Air Force, n'eurent « *pas l'idée d'interrompre* » les exercices en cours, afin de pouvoir disposer d'avions de chasse libres. Avec une telle mesure, ils auraient pu traiter les vrais détournements et libérer beaucoup de la charge de travail des contrôleurs, en vidant quelque peu les écrans de contrôle. Bien entendu, ces officiers généraux connaissaient, par obligation, la réalité de ces détournements, au moins depuis 8 heures 38, avec ce premier appel de la FAA. Dans la chaîne de commandement devant traiter, entre autres, les problèmes de détournement d'avions, on **trouvait** ce jour-là, des **responsables absents**. Certains étant non remplacés, un comble à ce niveau de responsabilité, d'autres ayant comme suppléants des gens très fraîchement nommés, incapables d'assimiler rapidement les besoins liés à la situation, lorsqu'ils n'étaient pas surchargés de travail et/ou difficilement joignables. Cette alerte aurait pu être déclenchée près de 30 minutes plus tôt. Pour ce faire, **Monte Belger** déjà évoqué, ex-contrôleur aérien, venant d'obtenir ce poste proche du sommet de la FAA, par on ne sait quel miracle, n'aurait pas du multiplier les appels téléphoniques pour se couvrir avant d'autoriser le recours à l'Air Force.

La plupart des officiers généraux encore présents au Pentagone et ayant un poste décisionnel étaient de plus en réunion. Entre autre celle de **John Jumper**, général de son état, nouveau chef d'état-major de l'Air Force depuis le 6. Commençant à 8 heures 30, elle comprenait, comme spectateur attentif, le général de brigade **Winfield Montague**, chef des opérations du NMCC, seul interlocuteur de la FAA dans les affaires de détournement d'avions civils. Il avait demandé à son adjoint, le capitaine de vaisseau Leidig, d'assurer la direction de ce service essentiel de la sûreté du ciel des USA, le 11 septembre à partir de 8 heures 30. Un hasard de plus, l'heure ou débutait la première attaque, ou peu s'en fallait, quelques minutes

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

avant que la FAA n'alerte du premier détournement. Leidig n'avait aucune expérience de ce poste, n'étant qualifié que depuis un petit mois, et plus pour les problèmes de gestion que stratégiques. Pris à froid, moins d'un quart d'heure après le début de son remplacement, il ne réussira même pas à déclencher une conférence téléphonique avec les principaux intéressés, entre autres le contrôle aérien civil. Montague était à sa réunion où il fut bien sûr averti de la situation, mais refusa de quitter la discussion, même après le second impact. Il ne réapparut qu'après 10 heures du matin, heure à laquelle les attaques « *terroristes* » étaient terminées. Il sera promu général de division et assistant adjoint de Donald Rumsfeld, Leidig gagnant également une promotion express, devenant *vice-amiral* ! Choquant ou au minimum particulièrement curieux, lorsque le rapport officiel fait soi-disant retomber toutes ces bourdes et autres obstructions sur l'incompétence... Sauf bien sûr s'il ne s'agit pas d'incompétence.

Si elle est avérée, qui va croire que non seulement le mauvais soit gardé, mais qu'une promotion le remercie ? Même dans une république bananière, ce genre de manipulation est inenvisageable, sauf pour récompenser les plus fidèles exécutants, acheter un silence. Trop simple de trouver cette parade de l'incompétence pour expliquer l'inexplicable après la bavure. Comment croire que ces manquements aux procédures, particulièrement graves pour la nation comme pour la renommée de ses armées, puissent finir autrement que par un limogeage des responsables, au moins à titre d'avertissement pour ceux pouvant être tentés par un certain laxisme ? À titre d'exemple, bien que ces faits soient restés de nombreuses années secrets et les documents s'y rapportant classifiés, Kennedy limogea le général Lemnitzer, son chef d'état-major interarmes, poste suprême des Armées, pour lui avoir présenté un plan machiavélique de reprise du pouvoir sur Cuba en 1962. Que ce plan soit vrai ou se révèle un leurre de plus nous importe peu, la punition fut réelle, Lemnitzer partira en Europe commander l'OTAN, ce qui, à son niveau, était très loin d'une promotion. Quand il veut punir avec une

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

bonne raison, un président peut le faire sans déclencher de troubles au sein des Armées dont il est le commandant en chef, de par la Constitution étasunienne. Autre temps, l'[attaque de Pearl Harbor](#), ayant amené des pertes humaines assez proches de celles du 11 septembre, aboutira au limogeage d'un général et d'un amiral, même s'ils n'étaient sans doute pas les plus coupables.

Dans le même genre, mais en pire, si cela peut s'imaginer, parlons de Donald Rumsfeld. Secrétaire d'État à la Défense, dirigeant le présent et l'avenir de la plus puissante force armée du monde. Il entrera au NMCC, proche de son bureau (quelques étages plus bas), seulement à 10 heures, comme Montague, alors que l'attaque avait commencé avant 9 heures. Où était ce « *responsable* » alors que son pays, dont il était responsable de la sécurité au niveau militaire, souffrait ? On le vit faire semblant d'aider à porter secours aux blessés après le crash du Pentagone. Était-ce bien sa place ? Ce fait nous le situe au moins à 9 heures 50 et depuis cette date, sa localisation ne fut jamais éclaircie pour la tranche horaire précédente, entre le crash sur la tour sud du WTC et celui venant de survenir devant lui. En fait, sa présence sur la pelouse parmi les blessés et les débris d'avions ressemblait plus à une inspection destinée à voir si le plan initial était réalisé conformément aux prévisions. Vérifier si aucun élément suspect ne traînait sur les lieux, afin d'éviter aux petits curieux de tout poil de trouver une faille dans la future version officielle.

Dans le large tableau des absents de ce jour, comment ne pas ajouter, au titre gouvernemental : Colin Powell parti pour deux jours à Lima au Pérou, Don Zakheim que son travail au Pentagone envoyait en voyage en Allemagne, allez comprendre, [Ashcroft](#) en partance pour le Wisconsin... Courage fuyons. Volontairement ou non, cette situation générale, sans jeu de mots, était un gage de cafouillages et de ratés, elle fut à la hauteur des espoirs les plus fous en ce domaine. Volontairement ou non ? J'ai quand même tendance à choisir cette première version devant cette absence immorale de sanctions. Comment les vassaux garderaient-ils leur confiance en un

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

suzain aussi léger ? Par contre, pour la Commission n'étant que la « *voix de son maître* », cette estimation volontairement erronée de la situation n'est pas sans arrière-pensée. Excellent moyen, pouvant même paraître objectif, pour faire prendre conscience aux élus de la nécessité de rendre financièrement le bouclier de protection du pays encore plus efficace, y compris et surtout par l'espace.

Il y eut des preuves encore plus convaincantes de cette volonté militaire, particulièrement en haut de la pyramide de l'Air Force, de ne rien faire pour permettre au moindre avion de chasse d'approcher un ou plusieurs des avions détournés. Cette surabondance d'exercices aboutissait à seulement laisser 4 chasseurs de l'Air Force préparés, dès le début de la matinée du 11 septembre, à Andrews AFB (Air Force Base), à 24 km du centre de Washington. La base s'était en effet encore dégarnie à 8 heures 36 de trois F-16 supplémentaires, du 121e Squadron du DCANG (District of Columbia Air National Guard), envoyés en mission en Caroline du nord, à 330 km de la capitale. Détail savoureux, ils étaient armés, partant faire de l'entraînement au tir en mer et ne faisaient pas partie des exercices cités en cours. Ils reviendront à Andrews à 14 heures 35<sup>4</sup>. Les bandes de suivi de vol indiquent qu'aucun chasseur d'Andrews n'a été envoyé en réponse aux détournements d'avion avant 11 h 12. Seuls sept pilotes étaient disponibles au 121<sup>e</sup> escadron de chasse le 11/9. Les autres ? Pas encore revenus de l'exercice à grande échelle **Red Flag** se tenant quatre fois par an sur Nellis AFB, Nevada à proximité de Las Vegas, exercice terminé depuis le... 7 septembre ! À Langley, Virginie, en face de Norfolk, base officiellement chargée de la sécurité de la zone géographique New York/Washington, siège de tous les pouvoirs, civils et militaires, la situation n'était pas plus brillante. Indication là aussi de la soigneuse préparation à la non-intervention avec la même excuse ? Comment expliquer que les F-15 du 71<sup>e</sup> Fighter Squadron de Langley participant également à Red Flag ne reviennent sur leur base d'attache que le 17 du même

---

4. selon *Aviation Week and Space* 09/09/2002

## *CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY*

---

mois ? Dix jours pour un voyage pouvant s'effectuer en 4 heures, ravitaillements en vol compris, à une allure de convoyage ? La même base avait aussi envoyé manœuvrer un autre de ses squadrions de chasse sur F-15 loin, le plus loin possible, en Arabie pour 90 jours. Ce qui restait était fort peu et surtout totalement insuffisant pour assurer la sécurité aérienne des États-Unis sur une vaste portion nord-est du territoire, celle des centres névralgiques. Oui, tout était prévu, même si aucun pays ne se serait risqué à attaquer les USA.

*Attention*, ce nombreridiculement faible d'avions disponibles, même s'il est confirmé, ne correspond qu'aux réserves effectives de la seule US Air Force. Dans un pays comme les États-Unis, le narrateur officiel tente de nous faire oublier les autres flottes de chasseurs disponibles très rapidement comme l'US Navy, le Marines Corp et la Garde nationale. Ces entités sont dotées de matériels et de personnels qui satisferaient n'importe quelle force aérienne mondiale, en quantité comme en qualité. Combien d'unités opérationnelles ces trois armes représentaient-elles ce jour là, rien que sur Andrews, aux portes de la capitale ? Confirmation du manque total de volonté d'envoyer des avions à la rencontre, au moins du Boeing 757 revenant sur Washington, par exemple la non-utilisation des F-18 du 321<sup>e</sup> VMFA (Marines Fighter Attack) du Marines Corp, installés... à Andrews. Sans s'attarder sur les autres formations présentes, ces F-18 évitaient d'avoir recours à un **C-130 Hercules** dans les dernières minutes de la partie.

Encore un hasard, une curiosité ? **Warren Buffet**, un des deux hommes les plus riches du monde, organisait ce 11 septembre sa fête de charité et son tournoi de golf... [sur Offutt AFB](#), futur point de passage obligé de George Bush [cet après-midi-là](#). Offutt, c'est le siège de l'US STRATCOM ([STRATEGIC COMMAND](#), commandement étasunien ayant la responsabilité de toute la partie nucléaire des combats), un des sites militaires étasuniens les plus protégés, on ne peut que s'étonner d'y trouver ces festivités et bien sûr ce 11 septembre. Cet étonnement devient rapidement doute, cette base étant, dans le même temps le poste de commandement de l'exercice

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

Global Guardian en cours ! De ce fait, une partie du personnel de la base, était absent de son poste au commandement souterrain, bunker situé à 18 mètres sous le niveau du sol, lieu de collecte et d'évaluation de toutes les données recueillies à travers le monde, permettant les prises de décision nécessaires. Les spécialistes militaires se préparaient donc à faire visiter la base aux richissimes<sup>5</sup> invités<sup>6</sup> ! Autre curiosité, pour la première fois, étaient invités à cette « party » un certain nombre de chefs d'entreprises ayant leur siège au WTC de New York, ceux-ci devant arriver la veille au soir, ce qui semble normal au vu de la distance entre les deux sites. Qui d'autre que Rumsfeld ou Cheney pouvait donner l'autorisation de détourner de sa mission une base comme Offutt, maillon essentiel de la sécurité des États-Unis, durant une journée entière... surtout celle-ci ?

Les responsables militaires décideront seulement à 10 heures 11, lorsque les morceaux du dernier avion détourné seront tombés dans plusieurs champs et autres lacs de Pennsylvanie, d'interrompre leurs *wargames*. Hasard ? Incompétence ? Si on retient malgré tout la thèse de l'incapacité des chefs militaires, on obtient un résultat inquiétant dans le pays le plus puissant de la planète. Des avions détournés auraient pu se déplacer durant près de 2 heures dans le ciel le mieux protégé du monde, sans la moindre intervention et s'écraser où ils le voulaient ? Toujours comparer pour comprendre. Habituellement, sur alerte de la FAA pour des appareils civils ne répondant pas à tous les critères de sécurité évoqués, le décollage des chasseurs a lieu, au maximum, sous 10 à 15 minutes. En 2000, le NORAD fut appelé pour 67 interceptions, plus d'une par semaine ! Taux de réussite de 100% sur un délai de contact ne dépassant jamais 20 minutes. Depuis le début de l'année 2001, plus de 60 vols civils furent interceptés par les chasseurs de l'US Air Force,

---

5. Don Walton « *Nelson Stenbergen nukes* », Journal Star, 25/10/2000

6. Joe Dejka « *Inside Stratcom on Sept. 11 Offutt exercise Tool real ?* », Life twist Omaha World Herald, 27/02/2002

## *CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY*

---

pour simplement être sortis de leur plan de vol, avoir un transpondeur en panne ou ne pas répondre à la radio. Grossièrement deux interceptions par semaine, taux de réussite 100%, avec une réactivité de l'Air Force à ces alertes se situant entre 10 et 15 minutes. Bonne indication du niveau de vigilance réel des organismes chargés de la sécurité de l'espace aérien américain en temps normal, loin des romances de la version officielle. Bonne occasion aussi, pour remettre quelques pendules à l'heure sur une soi-disant inefficacité de ces mêmes services. Le motif est un peu trop pratique pour trouver une explication à cette non-intervention. 11 septembre, taux de réussite 0%... Incapacité feinte, absences des décideurs non ou mal remplacés, procédures nouvelles définies quelques mois plus tôt par Donald Rumsfeld, déplacement volontaire d'exercices importants, en partie basés sur le même thème.

Difficile de faire prendre l'ensemble de ces faits pour des coïncidences, même le hasard se fatigue. Pour le cas du Pentagone, le NEADS (NorthEast Air Defense Sector), sous-branche du NORAD, ayant cette zone sous sa responsabilité, sera averti à 9 heures 34 alors que selon la thèse officielle le 757 entamait une manœuvre difficile à imaginer avec un Béotien au manche d'une machine de 80 tonnes. Je détaillerais cette séquence dans le [chapitre 10](#) consacré à son dernier voyage. Pourquoi 9 heures 34, alors que le contrôle aérien civil de Dulles avait déjà lancé l'alerte pour un avion se dirigeant droit vers la Maison Blanche à 9 heures 29 ? Pourquoi ce retard pour avertir les intervenants, alors que le vol 77 était suivi par les radars au moins depuis son demi-tour à 9 heures et plus sûrement encore depuis son décollage de Dulles, les autorités avouant ne l'avoir perdu que durant 8 minutes, aux environs de 9 heures ? Pourquoi cette presque demie-heure sans alerte ? Les informations avertissement si tard le NEADS ne peuvent venir que du NMCC installé au Pentagone, puisque ce sont les instructions très précises régissant ce sujet. Bien sûr, le NORAD ment sur le délai de transmission de l'alerte par les civils afin de dédouaner le NMCC, c'est normal, nous sommes dans l'ordre hiérarchique militaire. Si

ces révélations se trouvaient avérées, pourquoi les coupables civils n'ont-ils pas été traînés devant les tribunaux pour faute lourde et non-application des procédures définies ? Même hors 11 septembre, un détournement aérien est suffisamment important et grave pour que chaque non-respect des procédures soit sévèrement sanctionné. Seulement, dans ce genre de service, toutes les conversations professionnelles sont enregistrées, ce qui a sans doute un peu refroidi les humeurs du NORAD à en découdre. Si ces retards sont avérés, ils ne sont que le fait du NMCC militaire. La FAA devait, encore une fois selon les textes en vigueur, absolument et seulement l'alerter. Comment a été traitée cette affaire ?

#### **5.4 Un fusible nommé NORAD**

Pauvre NORAD qui, ce jour là, servit visiblement de fusible. Oh, il a réagi ! L'alerte au décollage pour le premier avion détourné, vol 11 d'American Airlines intervint, là on ne sait plus qui ment le mieux, à 8 heures 46 pour certains, 8 heures 52 pour d'autres. Aparté, pour rappeler que l'appel très tardif de la FAA au NMCC est de 8 heures 38 et l'impact du Boeing sur la tour nord à 8 heures 46... Dans les deux cas, confirmation de la rapidité d'intervention d'avions de chasse dans le cadre de la procédure existante, même si, dans le meilleur des cas, les avions décollent au moment du crash. On est bien dans le créneau habituel, ce qui signifie clairement que ce jour là comme les autres, le nécessaire était fait... à condition d'être prévenu. Deux chasseurs F-15-A du 101<sup>e</sup> escadron, appareils extrêmement rapides (vitesse possible indiquée supérieure à 2600 km/h soit plus de 1400 noeuds), prirent donc leur envol d'Otis ANGB (Air National Guard Base), au Cap Cod, 290 km au nord de New York. Le vol 11 venait donc de se crasher contre une tour symbole des USA et, malgré le comportement éminemment suspect du vol 175 [*celui qui impactera la tour sud, NdA*], changements de code de transpondeur à 8 heures 47, sortie de son itinéraire et de

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

son altitude à 8 heures 51, immédiatement suivi de l'impossibilité de le joindre par radio, rien ne se passa. Comme pour être certain de ne pas ratraper – procédure normale – ce second avion muet, les F-15 se contentèrent d'un petit trot d'entraînement à 500 nœuds, 926 km/h, à peine plus rapide que leur cible. Ils arriveront donc « *volontairement* » 8 minutes après le second crash contre la tour sud.

Dans ce genre d'affaire, les pilotes étant aux ordres du contrôle au sol, qui a donné les mauvais caps à suivre et commandé cette allure de promenade ? En prenant la pire heure de décollage, 8 heures 52, à leur vitesse maximale, ils pouvaient rejoindre le second 767, cinq pleines minutes avant le crash, leur laissant le temps de régler le problème. La fin de sa trajectoire s'effectua au-dessus de la baie de New-York, la solution de l'abattre posait beaucoup moins de soucis qu'à Washington. Mais il est vrai que nous étions à ce moment dans la main du seul décideur, Donald Rumsfeld, introduisé ainsi par la *fameuse note du mois de juin*... qu'il avait initiée, un Rumsfeld comme par hasard invisible à cette heure. Autre exemple ? À 8 heures 46, deux F-16 de la 177<sup>e</sup> escadrille de la garde nationale du New Jersey décollent en mission d'entraînement de leur base d'Atlantic City. Ils sont à huit minutes de vol de New York mais ne seront informés du drame qu'après l'impact sur la seconde tour, n'étant à aucun moment dirigés sur zone. Aucun autre décollage n'aura lieu de la même base, avant que le Pentagone ne soit touché, alors même qu'à l'instant du second crash, l'ensemble des acteurs savait qu'il restait au moins deux avions détournés dans le ciel étasunien.

Dernière démonstration, le NORAD fait décoller à 9 heures 30, de Langley, Virginie, base officiellement chargée de la protection de la capitale comme de New-York, trois F-16 du 101<sup>e</sup> Fighter Squadron, croyant le vol 11 encore en l'air, confusion abordée un peu avant dans ce chapitre. Alertés du crash sur le Pentagone à 9 heures 37, alors qu'ils sont encore à 169 km de Washington, ils seront sur zone seulement 12 minutes plus tard. Questions : pourquoi Lan-

## *CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY*

---

gley à l'autre bout de la Virginie et non Andrews aux portes de Washington ? Pourquoi, sinon pour qu'il n'y ait pas intervention ou simple visualisation de la situation ? Même si la règle officielle désigne Langley, elle doit savoir s'adapter à la dangerosité de la situation. J'ai traité de la réalité des présences sur cette base quelques paragraphes plus haut, le manque de volonté d'intervention est là manifeste.

Pour complément de cette volonté évidente de ne rien faire, problème arithmétique du niveau CM1 : à quelle vitesse volaient ces F-16 du 101<sup>e</sup> Squadron ? Pour la seconde partie du périple, 169 km en 12 min = 14,08 km/min soit 845 km/h alors qu'ils venaient d'apprendre qu'un troisième avion s'était crashé et qu'un quatrième était toujours en l'air se rapprochant de Washington selon sa ligne générale de vol. Pour la première partie de ce vol, Langley est à 220 km environ au sud de Washington en vol direct.  $220-169 = 51$  km parcouru en 7 minutes, on arrive à une vitesse de 7,28 km/min, soit 437 km/h, vitesse qu'ils ne pouvaient guère encore réduire sans risquer de voir les avions tomber par manque de portance dans l'air ! Autre solution possible à cette farce sinistre, mais faisant ressortir la même volonté de ne voir aucun avion sur zone à temps, un énorme détour lors de cette première partie du vol sur ordre du contrôle. Le F-16, alias *Fighting Falcon*, est donné pour une vitesse maximale de 2173 km/h, soit 36,2 km/min. À cette allure, il était sur zone en 4 minutes 40... près de 3 minutes avant le crash, mais où était donc Rumsfeld, décideur unique ? Et encore, cette estimation est un minimum, ne tenant pas compte de la possibilité, pour le contrôle au sol de faire prendre aux chasseurs un cap direct vers la Pennsylvanie et le dernier avion hostile, dès leur décollage. Bien sûr, ces calculs sont effectués sur la base des informations officielles. Quelque chose fut-il réellement fait pour intervenir ?

Certains membres de la Commission sur le 11/9 déclarèrent que le général Arnold et d'autres responsables de l'Air Force avaient

menti<sup>7</sup><sup>8</sup>. Les deux coprésidents Thomas Kean et Lee Hamilton, dans leur livre *Without Precedent*<sup>9</sup>, ont indiqué que le comportement du NORAD était « à la limite de la dissimulation volontaire » et ils ajoutent

*Le brouillard de la guerre ... n'explique pas à lui seul ... pourquoi tous les rapports d'opérations faits a posteriori ... et les témoignages publics des responsables de la FAA et du NORAD racontant une histoire sur le 11/9 qui était aussi éloignée de la vérité.*

Intéressant, mais où sont les sanctions ou au moins les mises en accusation publique des menteurs nommés dans le rapport, si tel est bien le cas, puisque le rapport d'une commission d'enquête est justement fait pour mettre en évidence les responsabilités ? Où est sinon l'utilité de faire le roquet cinq ans plus tard ?

## 5.5 Une confusion bien orchestrée

D'autres questions sont restées sans réponse. Qui a diffusé les bruits les plus fous durant cette matinée et comment ? À un moment, on était à plus de dix avions faussement signalés détournés, je l'ai abordé avec des témoignages en début de chapitre. Ces approximations compliquaient la tâche déjà peu évidente des opérateurs radar et des responsables devant diriger des chasseurs vers des objectifs qu'ils avaient du mal à discerner, du fait de ces confusions. Vers la protection de quels bâtiments officiels et dans quelles villes leurs forces devaient-elles être envoyées ? Parmi les plus célèbres des faux avions détournés, le vol 11 volant soi-disant vers Washington D.C., alors qu'il s'était crashé contre la tour nord depuis un moment. On peut aussi évoquer l'avion fantôme sorti d'on

---

7. voir Michael Bronner, *9/11 live : The NORAD Tapes*

8. *Vanity fair*, août 2006 : pp. 262-285 ; vanityfair.com, 17 octobre 2006

9. *Without Precedent*, éditions Penguin Random House ; le 15 août 2006

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

ne sait quel chapeau, dans la direction opposée, comme par hasard, juste au moment où on tentait de localiser le vol 93 avant sa disparition en Pennsylvanie. La préparation et surtout la mise en marche d'actions illégales, dans une situation normale d'une démocratie normale, ne sont pas évidentes. Que les auteurs soient militaires, membres des services spéciaux ou fonctionnaires d'État, quel que soit leur niveau de responsabilité, ils ne peuvent organiser ces troubles sans le risque important d'être repérés et arrêtés. Ces grands corps de la nation ne sont pas monolithiques et de très graves tensions ont dû se faire jour à partir du lendemain, lorsque les légalistes, sans doute les plus nombreux, ont commencé à comprendre ce qui s'était réellement passé. Ils n'avaient pas besoin d'être nombreux, les partisans de cette action subversive, mais surtout bien placés. Par contre, les complices sans être vraiment informés, étaient beaucoup plus nombreux. Il y avait une partie des membres du gouvernement qui savait sans savoir tout en sachant (d'où les déplacements professionnels de certains ce jour là ?) et ceux au courant du « *black program* », évoqué dans le chapitre 9, muets du fait de l'obligation du quasi secret défense. Cette sous-catégorie comprenant les personnels de l'USAF et de la FAA qu'il fallut mettre dans la confidence afin d'éviter des réactions inopportunnes. Comment ne pas ajouter aussi ceux des différentes agences gouvernementales ayant été contraints de participer à cette masquerade, même s'ils avaient subodoré une toute autre vérité. Bref tous ceux qui se retrouverent coincés entre secret d'État et secret défense.

Que pouvaient faire ces gens ? Raconter l'infime partie de cette fumisterie que chacun devait détenir devant le Congrès ou dans les grands médias ? Risquer de ne pas être cru, au vu du peu que chacun pouvait connaître ? Risquer, dans le cas contraire d'être déshonorés, eux et leur famille, répudiés de la société, jetés en prison ou « *accidentés* » en pleine période d'hystérie collective, où il était presque de bon ton de venir à son travail en tenue camouflée ? C'est dans ce cadre, à mon avis, que doit être examinée

## CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY

cette avalanche d'exercices. Ils offraient une couverture absolument parfaite pour la mise en route en leur sein de l'opération des comploteurs, permettant d'utiliser structures et personnels spécialisés sans attirer l'attention. Ils avaient même la réponse parfaite aux éventuelles questions indiscrettes. Que trouver comme autre raison plausible pour le regroupement ce même jour de tous ces exercices qui ne l'ont jamais été auparavant... ni depuis d'ailleurs ? Le même hasard intervint à New-York. Le 12 septembre, oui, le lendemain, était prévu un exercice d'attaque terroriste, **Tripod II**, attaque de type biologique, organisé avec le concours de la FEMA. Elle avait déplacé des centaines d'hommes depuis quelques jours déjà et comment voulez-vous les déplacer en toute discrétion, sans la couverture de cet exercice ? Ils seront par hasard les bienvenus pour assumer une partie de l'accueil des blessés et soulager les détresses morales des survivants. Pour cet exercice, une salle de commandement avait été installée Pier 92, sur Hudson River, elle servira le 11 septembre dès le matin pour un but non programmé... officiellement. Elle remplaça le Bureau de gestion des urgences de la ville qui n'avait que deux ans et avait coûté une fortune – 13 millions de dollars – aux contribuables, son seul défaut, être dans le WTC 7 qui tombera en fin de journée.

Mais ne quittons pas les hasards sans mentionner, pour ceux ayant du mal à croire à cette hypothèse, que l'ensemble des conversations entre le sol et les chasseurs, ce jour du 11 septembre, fut « *égarée ou effacée* ». Ces gens sont-ils sérieux ? Les conversations radios entre équipages, tours de contrôle et contrôle aérien au sol, pour les quatre vols détournés et semble-t-il uniquement ceux-là, connurent le même sort, quelques semaines après le 11 septembre, selon le *New-York Times*. Un « *employé* » de la FAA aurait accompli ce travail, clôturant toutes possibilités d'enquête ultérieure. Que de bien curieuses négligences, encore une fois non sanctionnées... Elles auront toutefois une utilité, faire la « *démonstration* » de la nécessité absolue d'augmenter très significativement le budget militaire afin que pareille avanie ne se reproduise plus, foi de

---

*CHAPITRE 5. BAD DAY, BLACK DAY*

néo-cons !



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

## **Chapitre 6**

# **Ben LADEN et les pirates de l'air**

*Un travail centré sur une des actions à la fois dramatique et spectaculaire de cette journée du 11 septembre, n’abordant pas la piste des terroristes arabes bons à tout faire, aurait totalement manqué de sérieux. Ce chapitre fut toutefois un des plus difficiles à bâtir. Comment l’écrire quand, au fur et à mesure qu’avancent les recherches, on se persuade que ces Arabes trop facilement découverts n’ont existé – au niveau de la responsabilité directe des attentats – que dans la cervelle des concepteurs de ce plan diabolique ? Depuis le 11 septembre 2001, on vous le martèle : les attentats aux États-Unis furent organisés, mis au point et exécutés par Ben Laden, tout puissant maître d’al-Qaida et ses troupes de musulmans fanatiques. C’est l’expression ou tout au moins le sens de la version soutenue par le gouvernement établissement de l’époque. Elle sera confortée par le rapport officiel de la Commission chargée d’enquêter, avec beaucoup de retard, sur le « plus grand drame national depuis la guerre civile ». C’est encore aujourd’hui le refrain seriné par les successeurs de Bush à la Maison Blanche... et ce dont est*

*persuadée la majeure partie des habitants de la planète, grâce au matraquage des médias. Faut-il qu'elle soit un modèle d'enfumage cette version officielle, pour avoir résisté sans variation profonde depuis tant de temps. Une telle longévité demandant à être mieux connue, examinons attentivement et en détail ce travail de spécialistes.*

## **6.1 De l'usage des symboles**

*11 septembre, 16 heures : Six heures seulement après le crash du Pentagone, dans un pays sous le choc, CNN annonçait que les autorités étasuniennes avaient identifié la main de Ben Laden dans ce drame. Si ce n'était pas un coup monté, ça y ressemblait bougrement, la comédie de l'incendie du Reichstag étant au moins largement égalée ! Quiconque réfléchissait un tant soit peu ne pouvait que s'interroger. Des scènes du crime, éloignées de plusieurs centaines de kilomètres, très peu d'indices sinon rien ne subsistant pour donner une direction à l'enquête et malgré cela, on annonçait le bouclage de celle-ci ou presque ? Le soir des attentats, le ton était donc donné et, sur « conseil » de George Tenet, patron de la CIA, la piste du terrorisme islamiste vint en tête des pronostics, l'officialisation en sera faite par Bush lors de son discours télévisé de 20 heures 30. Trois jours plus tard seulement, le 14 septembre, le FBI divulguait une liste de 19 suspects/coupables, chacun ayant photo et nom affiché, comme dans les westerns, c'est bon pour un peuple si crédule. Tous venaient du Moyen-Orient, la plupart d'Arabie saoudite, autre grand allié et ami de Washington. Trouver les dix neuf responsables d'un tel drame en trois jours, ressemblait plus à une fumisterie organisée de longue date qu'au résultat d'une enquête où les différentes pistes possibles auraient été étudiées avec soin. Pour comparaison, dans le cadre de l'attentat de Lockerbie, le 21 décembre 1988, il fallut deux ans aux enquêteurs pour découvrir une piste qui s'avérera fausse... vingt ans plus tard, mais ce n'était*

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

pas grave, il s'agissait de [punir Kadhafi](#). Le précédent attentat du genre, commis à Oklahoma City en 1995 par l'extrême-droite étasunienne pouvait, au moins à titre de vérification, lancer l'enquête dans cette direction. Dans un pays aussi vaste, une semaine était au moins nécessaire pour s'assurer de l'innocuité complète de cette piste, la nuisance de ces gens n'étant pas folklorique. Où fut l'instruction judiciaire normale à charge et à décharge ?

Rien n'étant parfait en ce bas monde, surtout après ce simulacre d'enquête bâclée, il apparu rapidement que six noms au moins sur les dix neuf, échantillon non négligeable, plus de 30%, étaient ceux de gens vivant encore après cette journée dramatique ! Ces citoyens atypiques, installés paisiblement dans différents pays, poussèrent l'outrecuidance jusqu'à se présenter aux représentations consulaires étasuniennes pour faire rectifier cette situation [particulièrement dégradante](#) pour eux. Il est vrai qu'être assimilé à un assassin ayant près de 3 000 victimes innocentes à son actif, n'est pas particulièrement gratifiant. Quatorze ans plus tard, malgré de plates excuses publiques... mais orales du Département d'État étasunien, la liste restera inchangée, tant pis pour les victimes de cette injustice, mais pas question de se remettre en cause. Revenir sur cette liste, c'était démontrer qu'on n'était peut-être pas aussi certain qu'on le criait dans tous les médias bienveillants. Si on commence à admettre une erreur sur ce point, comment ne pas envisager qu'il puisse s'en trouver une ou plusieurs autres ailleurs en relation, par exemple avec cette précipitation ? Comment ne pas déclencher le processus de doute aboutissant à la remise en cause globale de la fable gouvernementale et à une vraie réflexion sur le sujet ? La presse s'était faite l'écho de ces réclamations justifiées, *New York Times* le 16, *London Times* le 20, *Los Angeles Times* le 21, *Daily Telegraph* et *BBC* le 23. Dès le 21 septembre, [Robert Mueller](#), [*Oui, celui du RussiaGate, NdSF*] nouveau patron du FBI, était contraint de reconnaître la possibilité d'usurpation d'identité, avouant ne pas être tout à fait sûr de celle de certains terroristes ! Une des porte-parole de cette agence gouvernementale, [Judy Orihuela](#), le confirma au

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

quotidien de Floride *Sun-Sentinel* le 28 septembre 2001, déclaration figurant dans le rapport final de notre Commission : « *Les pièces d'identités volées créent des problèmes aux enquêteurs, il y a réellement un souci.* » On accuse mondialement 19 personnes du pire forfait de l'Histoire récente et on bafouille ne pas être forcément sûr de l'identité d'en gros un tiers des prévenus ? Cela confirmait, involontairement, avec quel manque de sérieux particulier ce dossier fut mené, au vu de la gravité des faits et des motifs. Comment peut-on mettre un nom sur un visage, avec cette possible usurpation d'identité ? D'autres bavures jettent le doute sur l'ensemble de cette liste. Seulement sept sur dix-neuf avaient une date de naissance ; huit ni nationalité définie, ni date de naissance ; six étaient « *supposés* » pilotes ; huit « *présumés* » Saoudiens ; certains avaient comme lieu de résidence aux États-Unis l'indication « *possible* » ! Nous sommes loin de la rigueur des enquêtes normalement menées<sup>1</sup>. Pour mieux comprendre l'implication étasunienne dans cette affaire de visas qui amena nos Arabes aux États-Unis, la plupart des 15 visas de Saoudiens fut obtenu au consulat de Djeddah, là où la CIA remplaçait, quand nécessaire, les officiers d'immigration.

La Commission ne commença ses travaux que plus d'un an après les faits, pour les raisons déjà évoquées. Malgré les informations disponibles véhiculées par la presse écrite ou parlée concernant ces erreurs d'identité, elle ne fera pas la moindre recherche pour s'assurer de la correspondance des données. Simple chambre d'enregistrement ? Anecdote, lors de sa dernière séance publique, Éric Laurent, journaliste français, interroge le président de séance sur sa certitude de l'identité des pirates. Réponse de l'intéressé, Lee Hamilton : « *nous en sommes sûrs à cent pour cent...* » Comment peut-il être sûr « *à cent pour cent* » lorsque même le directeur du FBI admet des zones d'ombres ? Comment peut-on publier les noms et photos de « *suspects* » dans ces conditions ? Bref, on accuse 19

---

1. *La face cachée du 11 septembre*, pages 75 et suivantes, Éric Laurent, chez Plon

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

personnes dont l'avantage principal est d'être mortes, au moins officiellement, durant ces attaques, sans savoir le minimum requis sur leur identité, tout en déclarant, la main sur le cœur, être sûr de leur culpabilité à 100%.

Un peu avant ce drame, le Mossad – voir au [chapitre 3](#) – avait fourni aux Étasuniens une liste, par hasard du même nombre de suspects, 19, contenant le nom d'au moins plusieurs des accusés/coupables, dont Atta. Le FBI, qu'on a connu mieux inspiré, aurait-il simplement recopié servilement les dix neuf noms pour tenter de redorer son blason plus que terni ? Si cette interprétation est la bonne, s'agit-il de « *terroristes* » manipulés par la trentaine d'« *étudiants* » du Mossad habitant comme par hasard dans le même pâté de maisons, parfois dans la même rue que quinze des inculpés, en Floride ? Cette accusation facilitant la clôture de l'enquête et le démarrage des invasions militaires ne serait-elle pas la seule raison de la présence de nos 19 Arabes sur le sol étasunien, seule chose dont on a la certitude ? Les idiots utiles en quelque sorte... Cette addition de noms paraît de plus en plus une gigantesque manipulation. Aucun responsable étasunien, seize ans après, n'est capable de démontrer la véracité des accusations, comme il se doit dans une opération judiciaire de cette envergure. Condoleezza Rice, conseillère à la Sécurité nationale, annonçait le 23 septembre 2001 que les preuves de l'implication de Ben Laden et d'al-Qaïda dans les attentats du 11 septembre étaient réunies et seraient publiées ultérieurement. Avez-vous vu quelque chose à ce sujet dans les communications gouvernementales ou dans les médias depuis cette date ? Autre version de la possession d'armes de destruction massive par l'Irak ou de « *l'infirmière* » koweïtienne et ses couveuses ? Autre version d'un des multiples mensonges étasuniens au fil du temps ? Pour celui sur les armes de destruction massive, Washington avait promis au Conseil de sécurité des Nations Unies, qui pour l'occasion, brilla par sa couardise coutumièrue, de donner des preuves « *claires et précises* » de la culpabilité de l'Irak. Elles ne furent jamais fournies jusqu'à ce jour... et jamais réclamées par le

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

Conseil, perdant, dans cette occasion, encore un peu de la crédibilité lui restant. L'ONU, uniquement chambre d'enregistrement des turpitudes étasuniennes, n'importe où dans le monde ?

Comment ne pas ressentir la symbolique utilisée à son maximum ? Les pirates doivent être arabes, car ce sont des nations arabes que nous voulons attaquer à la suite de ces attentats prétextes. La « *juste* » punition en quelque sorte, alors que selon Ron Suskind, Prix Pulitzer 1995, dans une interview au *Wall Street Journal*, son ancien employeur de 1993 à 2000 :

*L'invasion de l'Afghanistan comme de l'Irak était déjà planifiée quelques jours après l'investiture de Bush en janvier 2001, huit mois avant les attentats du 11 septembre [Ceux qui servirent officiellement de prétexte pour déclencher les conflits en question, NdA].*

Le côté officiel de cette révélation et du calendrier des événements qui suivirent ne peut empêcher de se persuader qu'un plan de cette ampleur était en cours d'élaboration depuis bien plus longtemps. Propos également reproduits dans son livre *Le prix de la loyauté ou George Bush, la Maison-Blanche et l'éducation de Paul O'Neill*. largement évoqué au [chapitre 2](#). Pour être plus précis, O'Neill fut choisi par son ami Dick Cheney – en disant long sur la latitude laissée au « *Président* » pour décider de son équipe – en janvier 2001, sa liberté de ton amenant son limogeage en décembre 2002. Pour la confirmer, il déclarera à ce moment :

*Le Président veut que j'annonce publiquement mon désir de retour à la vie privée. Je n'ai jamais menti pendant tout ce temps et je ne vais pas m'y mettre aujourd'hui. Il peut bien nommer qui il veut... mais je ne dirai pas que c'est moi qui ai démissionné.*

Il est certain que quand on a juste besoin de menteurs et autres caniches bien dressés, dans le cas O'Neill, il y avait erreur de casting. Le livre cité déclenchera une importante polémique à sa sortie aux USA, en dévoilant les mensonges et les vraies ambitions de l'équipe

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

dirigeante, un peuple sous haute influence ne pouvant malheureusement pas dépasser ce stade. Le plan pour l'Afghanistan prévoyait l'extradition de Ben Laden et l'agression contre ce pays. Cette option sera confirmée en juillet précédent lors d'une réunion à Berlin, deux mois avant les attaques. Selon Niaz Naik, ex-ministre des Affaires étrangères du Pakistan, un représentant américain aurait déclaré que si un accord n'intervenait pas avec les Talibans, une action militaire aurait lieu en Afghanistan avant que la neige ne commence à tomber<sup>2</sup>. Dans ce contexte, l'utilisation du qualificatif de préméditation ne semble pas, encore une fois, exagérée.

Pour les « *témoignages* » des malheureux passagers des vols détournés, on continue dans la symbolique bas de gamme. Que font les musulmans ? Ils égorgent, donc les soi-disant conversations téléphonique – n'ayant techniquement aucune chance d'être réalisables à l'époque, surtout avec des téléphones cellulaires – font bien sûr référence à des attaquants munis de cutters ! Il semble d'ailleurs que cette information ne provienne que de [Barbara Olson](#), dont on sait maintenant les appels téléphoniques non parvenus ! Si on admet, avec toutes les réserves présentées, que les inculpés aient embarqué, ce qui n'est toujours pas démontré, ce ne sont pourtant pas les armes à feu indétectables par les portiques dits de sécurité dans les aéroports qui manquent. Voyez le site de la société [Glock](#), par exemple. Ce fabricant autrichien d'armes de poing particulièrement renommé, présente publiquement le Glock 17, au moins partiellement réalisé en polymères, et ce... depuis 1980. D'autres modèles, pas obligatoirement sur catalogue, encore plus « *discrets* » sont certainement disponibles, là ou ailleurs. Imaginez la différence de « *confort* » pour l'agresseur, vous pouvez menacer en restant à distance. Au cutter, par contre, il faut aller au contact et certains agressés sont capables de se défendre. Il suffit de s'imprégner des caractéristiques physiques de nos soi-disant terroristes pour se per-

---

2. selon George Arney : « [US Planned Attack on Taliban](#) », BBC News le 18/9/2001

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

suader que leur seule silhouette ne risquait pas d'effrayer tous les passagers. N'est pas Rambo qui veut ! Le rapport le confirme en page 274 :

*Ces prétendus « musclors » (les terroristes chargés d'enfoncer si besoin la porte du cockpit et tenir les passagers en respect, NdA) n'ont pas un physique imposant : ils mesurent pour la plupart entre 1,62 et 1,67 m.*

Comme pour confirmer mon propos, extrait de la page 20 du rapport : « ... chacun des pirates de l'air doit passer sous un détecteur de métal conçu pour déceler tout objet comportant au moins une quantité de métal équivalente à celle d'une arme de poing de calibre 22 ». Donc le Glock 17, entrevu ci-dessus, était non repérable par le détecteur et il faudrait croire qu'ils préférèrent les cutters ?

Il fallait de plus détruire le maximum de ces Talibans si longtemps soutenus par les États-Unis. Ils pouvaient, surtout les responsables, un peu trop parler de tous les aspects de cette ancienne liaison. La CIA, sur demande de son gouvernement, avait massivement livré des armes modernes aux moudjahidines pour renverser un gouvernement de plus ne plaisant pas à Washington (autre bonne façon d'améliorer les résultats financiers des sociétés du complexe militaro-industriel). Son principal crime ? Refuser un accord permettant de faire passer un pipeline US, le détail de cette affaire est traité dans le [chapitre 3](#). Comment ne pas noter que ce fléau moderne qu'est la drogue, confidentiel avant l'arrivée des conseillers étasuniens, fut au minimum encouragé sous leur chaleureuse présence ? La tentative d'éradication de cette culture par les Talibans, en liaison avec leur interprétation de la religion, fut-elle la raison complémentaire de leur dépose ? 2300 tonnes en 1995, réduite à 200 en 2000, pour remonter à 8400 tonnes en 2007, faisant aujourd'hui de ce pays le [premier producteur mondial](#). Difficile de ne pas faire la corrélation, le progrès US est en marche !

L'Irak ensuite. Rappelez-vous les débuts du PNAC et cette lettre ouverte à Clinton pour envahir ce pays. Encore plus loin

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

avant, la rage de Dick Cheney de ne pas voir les troupes entrer dans Bagdad, à l'issue de la première guerre du Golfe. Pour agresser ce dernier pays, ils avaient la bénédiction de l'Arabie saoudite, du Qatar et de quelques autres, repoussant dans l'obscurantisme toute tentative d'évolution du Moyen-Orient musulman. Ils n'appréciaient que très moyennement ce pays laïc à leurs portes, preuve manifeste que différentes factions de l'Islam pouvaient coexister, même si tout était loin d'être parfait. Les mêmes raisons réapparaîtront pour mettre à bas ceux en place en Libye et en Syrie, seuls autres gouvernements laïcs de la région. Place nette pour le Moyen Âge religieux. Entre l'islam wahhabite rétrograde mais conciliant sur bien des points avec les intérêts occidentaux et un islam s'accommodant des autres, mais défendant un peu trop son pré carré, surtout son pétrole, le choix des comptes bancaires était vite fait. Plus de deux millions d'hommes, de femmes et d'enfants moururent en Afghanistan et en Irak, surtout en Irak, pour une cause indéfendable. Jamais les preuves tangibles de la culpabilité du chef comme de ses troupes supposées ne furent présentées au monde, pas plus d'ailleurs que la preuve de la possession par l'Irak d'armes de destruction massive ou que sa collaboration avec al-Qaïda. Il fallait être aussi veule que la communauté internationale, principalement les membres du Conseil de sécurité des Nations Unies, dont la France, pour autoriser la « *légitime défense* » à ces menteurs patentés. Pour enfoncer le clou, de la lecture de documents de 2003, déclassifiés fin 2014, il ressort que même la CIA ne croyait pas en la complicité de Saddam Hussein avec al-Qaïda ! La confirmation d'une pseudo entrevue entre Atta et un espion irakien à Prague par le gouvernement tchèque n'était due qu'à une pression **particulièrement accentuée** de Washington sur ledit gouvernement à la dépendance manifeste. Même le rapport de la Commission refusa cette fable de la rencontre, le gouvernement de Bush avait donc une fois de plus menti. Cette invention faisait pourtant partie des « *arguments* » mis en avant pour justifier attaque et dépeçage en cours de l'Irak !

## 6.2 La propagande

Nous n'en sommes, hélas, qu'au début des mensonges facilement détectables, amenant à douter de toute la belle histoire officielle. Voici une courte démonstration sur le bourrage de crâne mondial réalisé par les médias sur ce sujet. Dans cette spécialité, une palme particulière doit-être attribuée à *The Independent* (principalement de la vérité) et surtout au *Times*, les Anglais venant en somme à la rescoufle de la supercherie. Cette croisade causant la mort de près de 200 de ses soldats et ruinant l'Angleterre et ses armées, il fallait donc bien convaincre le bon peuple britannique de l'obligation d'aider les étatsuniens. Enfumeurs professionnels, ils présentèrent des commentaires étonnantes sur les grottes afghanes abritant soi-disant Ben Laden et une partie de ses troupes : « *Vaste complexe avec un réseau de tunnels protégés ayant son propre système de ventilation et s'enfonçant sous terre à plus de 400 mètres* », « *repaire conçu pour résister à toutes attaques, gaz empoisonnés, arme nucléaire tactique, la forteresse peut abriter 2000 hommes* » pour *The Independent*. Le *Times* allant jusqu'à oser publier le 29 novembre 2001 une coupe de ces soi-disant [grottes fortifiées de Tora-Bora](#) en Afghanistan. Une reproduction de cette supercherie parmi d'autres, figure ci-dessous [Figure 6.1], montrant le niveau de délire de ces représentants du monde de l'« *information* ».

L'intérieur de cette réplique moderne de la Ligne Maginot montrait bureaux, dortoirs, informatique dernier cri, système de téléphone et des entrées dans le saint des saints, capables de laisser passer camions et chars ! Parce que bien sûr, ma bonne dame, ils avaient même des chars ! Bien sûr, « *les inventeurs* » de cette fumisterie n'avaient pas imaginé qu'aucun chemin ne permettait de les faire arriver jusque-là. En fait, ils validaient avant l'heure « *l'intervention* », résultante supposée du 11 septembre, le matraquage médiatique remplaçant désormais les preuves. Bien entendu, les sirènes étasuniennes ne furent pas en reste. [Yossef Bodansky](#), directeur du centre sur le terrorisme au Congrès (sic), autoproclamé

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

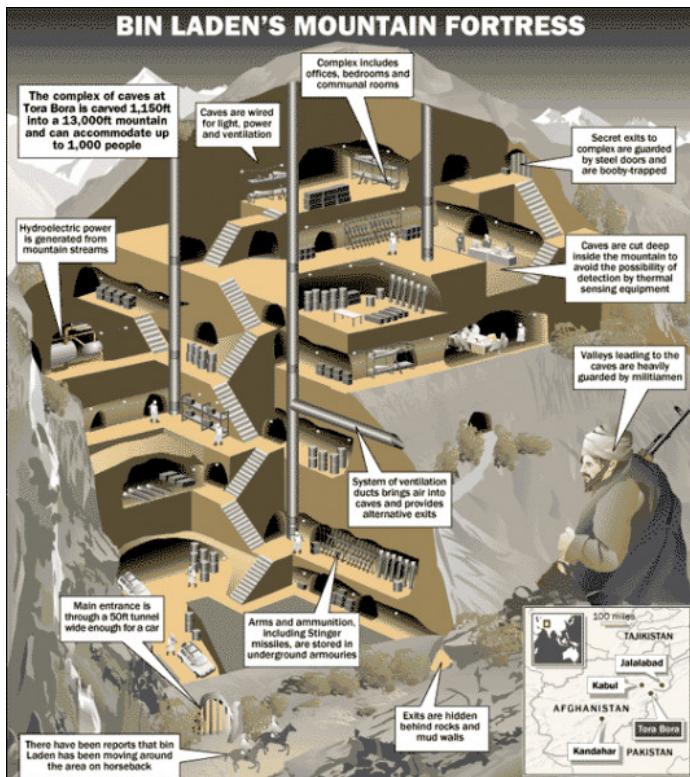


FIGURE 6.1 – La fausse cachette de Ben Laden

« meilleur connaisseur américain de Ben Laden », eut le culot de déclarer :

*On connaît les bunkers de Ben Laden. Ils ont été construits entre 1969 et 1986 par la résistance afghane et les services pakistanais et saoudiens. Ces caches sont des nids d'aigle, pourvus de missiles antiaériens, de mitrailleuses,*

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

*d'armes de destruction massive.*

Le *New York Times*, jamais en reste, rapportait le témoignage d'un ancien soldat soviétique racontant avoir vu une cache souterraine avec des portes d'acier, une boulangerie, un hôtel, une librairie, une mosquée, des stocks d'armes. Dan Rather sur *CBS* en rajouta : « *Tora Bora est imprenable* ». Prix spécial du jury pour Donald Rumsfeld – sans doute un des organisateurs de cette journée terrifiante – à qui on montra les délires du *Times* au cours de l'émission *Meet the Press* sur *NBC*. Il acquiesça, grave, ajoutant : « *C'est du travail sérieux. Et ce lieu n'est pas unique, il en existe plusieurs et ils ont tous été utilisés très efficacement* ». Plus le mensonge est gros... Pour conforter la culpabilité de Ben Laden, on voulait nous faire croire qu'il disposait d'une base high-tech surpuissante. Ainsi la « *réalité* » collerait à l'image, celle que les proches du gouvernement voulaient donner avant même le 11 septembre pour expliquer l'inexplicable. De plus, il est moins douloureux de se faire battre par un ennemi technologiquement supérieur justifiant de nouvelles dépenses pour « *se mettre à niveau* » que par des paysans afghans aux pieds nus...

Ce genre d'exemples explique mieux que de savantes dissertations comment les citoyens de ces pays purent se laisser influencer, mais la télévision française ne fut pas en reste. Nos chaînes, *France 2* le 13 novembre 2001 et *TF1* le 28 novembre 2001, respectivement au moins lors de leurs journaux télévisés, se permirent de mentir en présentant les montagnes afghanes en coupe avec les installations tout aussi fantasmées. À de rares exceptions, elles se sont lourdement compromises dans cette propagande mensongère, ne faisant guère mieux que ces délires journalistiques étrangers.

Le CSA ne jugea toutefois pas utile d'intervenir contre ces boniments ne faisant pas honneur aux soi-disant journalistes les présentant mais induisant le téléspectateur dans l'erreur de jugement la plus complète. Par contre, le même envoya une **mise en garde officielle** écrite à la chaîne publique *France 2* pour avoir osé inviter,

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

dans le cadre de l'émission « *Tout le monde en parle* » du 16 mars 2002, [Thierry Meyssan](#) afin de donner un autre point de vue sur le 11 septembre. Où sont démocratie et droit du téléspectateur taxé à bénéficier d'informations contradictoires afin de se forger son opinion ? Le CSA, chien de garde de la normalité façon Washington et de bien d'autres dérives révélées lors de la récente élection présidentielle entre autres ! Bien entendu, les auteurs des mensonges présentés précédemment n'ont jamais mis les pieds sur place, leurs hôtels cinq étoiles préférés en sont si loin ! Version totalement différente, celle d'[Éric Laurent](#) déjà cité, un des seuls journalistes d'investigation ayant fait son travail correctement, allant constater sur place et rapporter la réalité : « *La maison de Ben Laden emprunte le lit d'un cours d'eau à sec qui serpente entre les flancs de Tora Bora et de Milawa* », rapporte Éric Laurent.

*Une maison en pisé se dresse pour toute forteresse, aussi simple que celles du village le plus proche situé à 5 heures de marche, huit pièces, des caves pour protéger les occupants des bombardements, cinq anfractuosités taillées dans la roche dans le flanc de la montagne, qui n'excèdent pas 3 mètres de profondeur et 80 centimètres de haut, sans équipement, pour abriter au maximum 6 ou 7 personnes serrées comme des sardines. En somme, de pitoyables abris à l'odeur d'urine. Pas d'électricité, pas de téléphone, aucune route, cinq heures de marche pour gagner la maison de l'égyptien Al Zawahiri, second de Ben Laden.*

Pour en finir sur ce point et sur ces simples évidences, comment réaliser ces travaux pharaoniques dans ce désert de caillasses, nous sommes dans l'Himalaya ? Ne pouvant amener de machines taillées pour ce genre de travail (cinq heures de marche, sous-entendant aucune route), peut-on imaginer des armées d'ouvriers réaliser de tels ouvrages manuellement ? Mais la propagande ne s'encombre pas de tels « *détails* », elle ment, c'est tout. Un journaliste étasunien du

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

*Telegraph* écrivit : « *A posteriori, et en s'appuyant sur les témoignages de dizaines de participants aux opérations, la bataille de Tora Bora a l'air d'une pantalonnade* ». La frontière pakistanaise n'avait même pas été bouclée pour l'opération. Encerclement sur seulement trois côtés, une révolution dans l'art de la guerre ! C'est vrai, il n'y avait rien à prendre d'assaut, mais la présentation médiatique transformait la pantalonnade en guerre terrifiante contre un ennemi supérieurement armé et défendu. En parlant des grottes et du FBI, son directeur de l'époque, Robert Mueller, dut aussi publiquement admettre d'autres doutes encore. Malgré des fouilles particulièrement poussées entreprises dans les différents lieux de résidence de Ben Laden en Afghanistan, et là, on peut lui faire confiance, jamais la moindre preuve ne fut trouvée confirmant l'organisation des attentats.

Autre accroc dans la propagande médiatique, meilleur relais des mensonges officiels, l'allégation à laquelle il faut couper court immédiatement, la présentation totalement erronée de la structure pyramidale prêtée à al-Qaïda avec un chef suprême, Ben Laden, à son sommet. Qu'on me comprenne bien, il n'est pas question pour moi de défendre bec et ongles Ben Laden, je n'ai aucun atome crochu avec les fanatiques religieux, musulmans, israélites ou chrétiens, ni volonté d'en faire un modèle d'angélisme, mais de simplement prouver avec quel manque de sérieux s'établirent des condamnations aussi graves. Pour débuter avec ce fantasme étasunien créé de toutes pièces, rappelons que ce nom d'al-Qaïda fut inventé par la CIA. En arabe, ce mot veut dire base, si on y rajoute « *maloomat* » derrière, on obtient base de données, système que l'agence citée mit en place en 1989 pour les moudjahidines, après la fin de la guerre contre l'URSS. Cela signifiait-il aussi que la CIA envisageait déjà une autre utilisation de ces combattants, comme casser du Serbe au Kosovo ?

Effectivement, aussitôt qu'on quitte la sphère gouvernementale étasunienne et les médias aux ordres, on s'aperçoit que c'est au moins le doute qui domine sur ce sujet :

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

- *Alain Bauer*, professeur de criminologie et consultant en sécurité dans une interview au *JDD* le 8 mai 2011 : « *Aucune preuve tangible de l'existence d'une organisation pyramidale. Une nébuleuse n'a pas de chef, on se trompe depuis 2001. Al-Qaïda ne s'appelle pas al-Qaïda* ».
- *Jason Burke*, grand reporter au *Guardian*, spécialiste de l'islam, auteur de *Al-Qaïda* : « *Il n'y a pas de structures dormantes en Afrique, aux USA ou en Europe. Cette idée d'organisation n'existe tout simplement pas* ».
- *Richard Labévière*, rédacteur en chef de RFI, chez Thierry Ardisson : « *L'empire américain, parce que c'est un empire, est privé d'ennemi depuis la fin de la guerre froide, c'est terrible pour un empire. Il faut alors s'en inventer un autre.* »
- *Alain Chouet*, ancien Chef des renseignements de sécurité à la DGSE (Direction générale de la sécurité extérieure. En clair, les espions, mais français). Il intervint devant la Commission des Affaires étrangères du Sénat le 29 janvier 2010, dans le cadre d'une table ronde sur le thème : « *Où en est al-Qaïda ?* » :

*La propagande sur le terrorisme et la lutte antiterroriste ont des effets pervers. Tout contestataire violent dans le monde musulman, qu'il soit politique ou de droit commun, quelles que soient ses motivations, a vite compris qu'il devait se réclamer d'al-Qaïda s'il voulait être pris au sérieux, s'il voulait entourer son action d'une légitimité reconnue par les autres et s'il voulait donner à son action un retentissement international. Parallèlement à cela, tous les régimes du monde musulman, et ils ne sont pas tous vertueux nous le savons, ont bien compris qu'ils avaient tout intérêt à faire passer leurs opposants et leurs contestataires quels qu'ils soient pour des membres de l'organisation de Ben Laden, pour pouvoir la réprimer*

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

*tranquillement et même si possible avec l'assistance des Occidentaux.*

Comme pour mieux embrouiller ce jeu, Ben Laden avait fait une démonstration de force très réussie devant les caméras de *CNN*, l'homme savait être facétieux et un rien cabotin parfois. On le voyait se promener à pied dans la campagne afghane, entouré de « *ses hommes* », ceux-ci donnant le ton en tirant force rafales de Kalachnikov. Le comique fut de savoir que les combattants avaient été conviés pour la journée, comme des figurants pour un vulgaire film, étant même priés d'amener leurs armes ! L'Afghan est un combattant et depuis des décennies, les souks de Darrah par exemple, zone tribale située à 50 kilomètres de Peshawar, recèlent des échoppes où il est possible de se faire fabriquer toute arme de guerre européenne ou étasunienne, à partir de matériaux de récupération, sans nuire à leur efficacité, uniquement pour le cas où les dotations de la CIA ne seraient pas suffisantes<sup>3</sup>. Ben Laden vivait dans une région inhospitalière, son plus proche voisin étant, nous l'avons vu, à cinq heures de marche. Nos spécialistes auto-proclamés ne s'aventurant pas au-delà des limites de leur capitale sont, du fond de leur ignorance, contraints de prendre notre société et son organisation pyramidale comme exemple. Il n'y avait pas de telles structures, de réseaux dormants et autres fariboles, ne correspondant absolument pas à la volonté d'indépendance de chaque groupe, sans compter les querelles historiques entre tel et tel. Des discussions avec les autochtones, il ressortait que chaque tribu, chaque groupe combattant gardait sa totale autonomie et ne faisait appel qu'épisodiquement à Ben Laden. Auréolé de sa participation à la guerre contre les Soviétiques et des combats menés contre les Serbes en Bosnie, il était surtout connu pour savoir trouver les aides, entre autres lever les fonds nécessaires. Ben Laden, golden boy saoudien, pays de la version la plus rétrograde de la religion musulmane, fut

---

3. Selon le livre : *Je reviens de suite* avec photos preuves de Gérard Neveu - PaC éditeur

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

de plus conquis par des sermons encore plus conservateurs durant son passage à l'université. Fils de la famille régnant sur le BTP dans ce pays, ce qui n'est pas un vain mot, il arriva en Afghanistan pour le djihad contre l'envahisseur soviétique en 1980, il avait 23 ans. Envoyé sur place à la demande du prince saoudien Turki bin Faisal, chef des services secrets, il aura principalement un rôle d'organisateur, l'amateurisme régnant en maître parmi les militants djihadistes.

La responsabilité soviétique ne peut-être diminuée dans ce conflit, même si c'est le gouvernement afghan qui avait [appelé l'URSS au secours](#). Un rapide retour au [chapitre 3](#) rappellera toutefois qu'une fois de plus, et pour tenter de faire passer un simple pipeline à travers ce pays, les États-Unis n'hésitèrent pas à déstabiliser un gouvernement en place. Pour avoir tenté d'alphabétiser les filles, mettre en place une réforme agraire et donner des droits aux femmes, ce dernier était isolé dans un Afghanistan principalement d'essence tribale et rurale. Ces avancées, ne pouvant espérer prendre pied que dans les quelques grandes villes et leurs alentours immédiats, déclenchèrent le mécontentement du reste du pays très conservateur. Dès juillet 1979 les États-Unis aidèrent financièrement et en armes les Talibans qui ne furent pas toujours infréquentables. Le but était de faire tomber ce régime dont le crime principal était bien sûr de ne pas vouloir de ce pipeline. On trouve une confirmation dans l'article de [Wikipedia](#) :

*... selon Robert Gates, les services secrets américains ont commencé à les aider 6 mois plus tôt. Confirmation de Zbigniew Brzeziński, le président Carter aurait signé la première directive sur leur assistance clandestine le 3 juillet 1979, sans avoir pour but d'entraîner une intervention militaire des Soviétiques mais en sachant que cette aide la rendait plus probable. Le 24 décembre 1979, l'armée soviétique envahissait l'Afghanistan.*

Cette préséance de l'aide étasunienne fut confirmée à nouveau par

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

Zbigniew Brzeziński, conseiller à la Sécurité Nationale de Carter, dans une interview au *Nouvel Observateur* du 15/21 janvier 1998, page 76.

– Question : « *Lorsque les Soviétiques ont justifié leur intervention en affirmant qu'ils avaient l'intention de lutter contre la participation secrète des États-Unis en Afghanistan, personne ne les croyait. Cependant il y avait un élément de vérité dans ce domaine. Vous ne regrettiez pas cela aujourd'hui ?* »

– Réponse : « *Regretter quoi ? Cette opération secrète était une excellente idée. Elle a eu pour effet d'entraîner les Russes dans le piège afghan et vous voulez que je le regrette ? Le jour où les Soviétiques ont officiellement franchi la frontière, j'ai écrit au Président Carter, précisément : "nous avons à présent l'occasion de donner à l'URSS sa guerre du Vietnam". Un atlas démontre, en effet, la longue frontière commune au nord entre l'Afghanistan et l'URSS de l'époque ; dans ce cadre, il n'est pas surprenant qu'un accord de défense mutuel existât entre ces deux pays. C'est dans ce contexte que le gouvernement afghan, politiquement proche de celui de Moscou, demandera de l'aide aux Soviétiques. Même le rapport de la Commission fut obligé de reconnaître l'effort financier des États-Unis et de l'Arabie saoudite, la réalité dépasserait, selon elle, les 3 milliards de dollars pour chacun de ces deux généreux donateurs. Jusqu'à la fermeture officielle des financements en 1990 et jusqu'à l'opposition de Ben Laden à la présence étasunienne en Arabie, « sur son sol sacré », durant la première guerre du Golfe, il était tenu en très haute estime, par les Saoudiens comme par les Étasuniens. Ses conférences dans les mosquées et les écoles coraniques à son retour en Arabie saoudite auraient-elles déclenché des jalouxies ? Comment cet homme au parcours jusque-là sans tache vis-à-vis des dominants devint-il en quelques années l'épouvantail que certains aimèrent tant agiter ?*

D'après les textes, on apprend qu'il a 53 demi-frères et sœurs et a touché lors du décès de son père environ 14 millions de dollars. Même en menant la vie d'ascète qu'il avait choisie, il serait intéres-

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

sant que les chantres de la Version Officielle expliquent comment il put, avec cette somme, financer toutes les opérations terroristes qu'on veut bien accoler à son nom. S'il eut une responsabilité dans ces actes, cela sous-entend qu'elle fut surtout organisationnelle et qu'il était instrumentalisé pour ce faire. La hauteur des financements nécessaires pour envoyer au moins un bataillon d'anciens d'Afghanistan en Bosnie, les armer et les faire vivre durant près de trois ans situe clairement l'aide au niveau d'un État riche, pas d'un particulier. Wikipedia, déjà cité, ne pouvant renier là ses origines étasuniennes, nous indique seulement que les fonds [*de Ben Laden sous-entendu, NdA*] transitaient par une « ONG » autrichienne, TWRA (*Third World Relief Agency*), mais s'arrête là dans sa description du système. Pour plus d'informations, voir ailleurs sur Internet, le but n'étant pas d'aider à tout comprendre. On apprend donc sur le site du *Washington Post*, en date du 22 septembre 1996, page A01 signé par John Pomfret, entre autres, que le directeur était un diplomate soudanais Elfatih Hassaneim. ONG bidon et directeur douteux étant là pour recevoir les fonds de certains pays du Moyen-Orient, comme l'Arabie, permettant aux Bosniaques de contourner l'embargo sur les armes. L'existence d'une Haute commission saoudienne, pure création de la famille royale de ce pays était la confirmation de ces financements occultes. Le gouvernement étasunien savait et laissait faire, les armes étant destinées à tuer du Serbe dont l'allié objectif était la Russie. On est loin de la belle histoire de Ben Laden finançant cette croisade ! Le but de ce livre n'est pas de détailler chaque opération rattachée à son nom, mais de démontrer par quelques exemples l'enfumage permettant de l'accuser de tout et n'importe quoi, sans bien sûr apporter la moindre preuve.

Dernier exemple de « preuve » trouvée dans le même texte de Wikipedia sur les troupes de militants soi-disant aux ordres dans le monde entier : « *À la suite de la campagne d'attentats du GIA (Groupe islamique armé) en France en 1995, la police belge découvre des documents de ce groupe dédicacés à Ben Laden* ». En

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

quoi la dédicace d'un texte à une personne connue peut-elle constituer une preuve convaincante d'une appartenance à son réseau, son organisation ? On mesure un peu mieux le niveau de l'enfumage médiatique mondial réalisé sur ce sujet comme sur d'autres.

En janvier 2001, à Manhattan, débutait le procès de quatre hommes accusés des attentats dits des ambassades. Le 7 août 1998, deux ambassades étasuniennes, Nairobi au Kenya et Dar es Salaam en Tanzanie, étaient détruites par des voitures piégées, opérations revendiquées par un groupe appelé « *Armée islamique de libération des lieux saints* ». Les lieux saints étant bien entendu l'Arabie saoudite et la libération celle de la présence des bases US installées depuis 1990, déjà évoquées. Ben Laden ayant émigré au Soudan s'adonnait semble-t-il (selon Wikipedia déjà cité) au commerce, exportations agricoles, construction de routes, etc., à la suite de la suppression par les autorités de Riyad de sa nationalité d'origine. Son ex-associé, Jamal Al-Fadl, militant soudanais, vint voir les hommes du FBI au cours de l'enquête qui permit l'arrestation de quelques suspects. Quand il prit ce contact, Al-Fadl était en fuite, ayant [dérobé une somme d'argent](#) à Ben Laden, situant mieux la personnalité et la probité du personnage. Le journaliste Jason Burke, déjà cité, indiquait par ailleurs qu'aucun service de renseignement du Moyen-Orient ne voulait travailler avec ce Al-Fadl. Venant de gens pas toujours très regardants, c'était un signal fort.

Pourquoi principalement les Étasuniens brodaient-ils comme si souvent sans la moindre preuve, une silhouette sulfureuse d'un Ben Laden les ayant si bien servi contre les Soviétiques ? Avaient-ils peur que lui aussi ne révèle quelques détails croustillants sur les à-côtés de cette aide, comme l'épanouissement de la culture du pavot en Afghanistan ? Pour condamner un individu, y compris par contumace, si aucune preuve ou témoignage ne peut le lier à un méfait, la loi étasunienne exige la preuve de l'existence d'une organisation criminelle. Cela permet, comme pour la mafia, de poursuivre le chef de l'organisation, même s'il ne peut être directement relié au

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

crime jugé. Le FBI comprit vite l'intérêt que pouvait représenter ce Al-Fadl peu recommandable, il tenait son témoin clé ! Avec la promesse d'une protection et plusieurs centaines de milliers de dollars, il leur donna la matière brute permettant la création de cette légende al-Qaïda et la condamnation de Ben Laden par contumace, maintenant sans obligation d'amener de preuve directe de quoique ce soit. Il suffisait ainsi que les crimes aient été commis par les membres de cette pseudo organisation... On ne peut que s'incliner devant le niveau de cette combine et ne plus s'étonner ensuite de grand-chose dans ce dossier ! Al-Fadl fut heureux de collaborer avec le FBI, on le serait à moins à ce prix, le premier mythe Ben Laden/al-Qaïda était né. Avec la publicité que les États-Unis firent autour de cette « découverte », Ben Laden et son second, Al-Zawahiri devinrent le centre d'attention de groupes de militants islamistes à la recherches de nouvelles stratégies d'action, pas d'un chef. Au fameux procès de janvier 2001, un avocat présent, Saur Schmidt, expliquait son ressenti :

*Certaines parties du témoignage de Al-Fadl étaient à mon avis mensongères etaidaient surtout le gouvernement américain à compléter le tableau. Il a menti dans nombre de déclarations dans lesquelles il dressait le portrait d'une organisation unifiée, faisant d'al-Qaïda la nouvelle mafia ou les nouveaux communistes. Ça a fait d'eux un groupe identifiable permettant ainsi de poursuivre en justice toute personne associée à al-Qaïda par ses actes ou déclarations, dont Ben Laden qui était très loquace.*

Le grotesque fut toutefois atteint durant ce procès, lorsqu'un des inculpés cita Mercy (Mercy International Relief Organisation), organisation « humanitaire » saoudienne, comme n'étant qu'une façade aux organisations terroristes. Elle joua semble-t-il un rôle déterminant dans les attentats des dites ambassades américaines. Ainsi, le FBI avait monté un procès pour « punir » Ben Laden, dont chacun

## *CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR*

---

était sûr qu'il ne portait guère sinon aucune responsabilité dans les faits, pour disculper l'Arabie saoudite si généreuse avec le terrorisme.

L'association incantatoire entre cet homme et al-Qaïda fut tellement employée, souvent sans la moindre preuve tangible à y associer, que cette longue mise au point m'a semblé indispensable.

### **6.3 La piste et ses preuves**

Continuons les découvertes des zones pour le moins douteuses du dossier concernant la responsabilité de nos Arabes dans ce drame national. Nous avons vu la légèreté avec laquelle la simple identité des coupables proclamés fut établie, passons à un autre sujet d'étonnement. Ben Laden ne sera jamais officiellement accusé pour les attentats du 11 septembre 2001 par Ashcroft, attorney general, le ministre de la Justice. Jamais ce dernier ne lancera réellement ses troupes, en particulier le FBI, aux basques de celui qu'ils décrivent comme un monstre assoiffé de sang, ayant soi-disant déclaré la guerre aux États-Unis ! De la part d'un gouvernement aussi sûr de son fait et pour un des dix criminels officiellement les plus recherchés, dont la tête était mise à prix 5 millions de dollars, c'est pour le moins curieux et paradoxal ! Ce ne fut qu'au titre des attentats perpétrés contre les deux ambassades étasuniennes évoquées qu'il faisait partie de cette liste. Au vu du reste de cette fable, quelques preuves supplémentaires vérifiables, y compris dans le rapport de la Commission, seraient sans doute les bienvenues pour étayer ce dossier des ambassades, particulièrement léger au niveau de sa responsabilité. En fait, comme vu au paragraphe précédent, le groupe responsable de ces attentats fut rattaché par les Étasuniens à al-Qaïda... et al-Qaïda à Ben Laden. J'ai des oreilles, un âne à des oreilles... Quand on [demandait](#) à Rex Tomb, chef du service de presse du FBI à cette époque, les raisons de ces incohérences, il expliquait que le FBI n'avait aucune preuve tangible reliant Ben

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

Laden au 11-Septembre !

Tomb le disait sans détour, cette accusation, pour être validée, devait reposer sur un certain nombre de preuves qui ne furent ou surtout ne purent jamais être fournies. Ce doute était largement partagé par les médias, lorsqu'ils voulaient se lancer dans une analyse un peu moins superficielle que la propagande journalière : « *Les talibans ont expliqué qu'ils livreraient Ben Laden si les USA fournissaient les preuves de sa culpabilité. Les talibans en pourparlers fréquents avec les USA* <sup>4</sup> ». « *Il n'existe aucune preuve directe accessible au public reliant Ben Laden aux attentats du 11-Septembre* <sup>5</sup> ». Dans cette affaire de livraison éventuelle de Ben Laden, ce sont les Talibans qui eurent le plus le sens de l'honneur ! Avec cette exigence ne reposant comme si souvent que sur la menace, les États-Unis démontrèrent à leurs anciens partenaires le vide de leur dossier d'accusation. Dans le même genre, déclaration du général Myers, chef d'état-major des armées américaines, en compagnie de Rumsfeld, le 5 avril 2002 sur CNN, reprise immédiatement par Associated Press : « *L'objectif n'a jamais été de capturer Ben Laden* ». L'intéressé eut beau bafouiller une explication le lendemain, la vérité était sans doute dite. Il est certain que son arrestation revenait à ce que le petit peuple considère la guerre contre le terrorisme terminée et comment alors, pouvoir continuer à leur faire peur et exploiter cette peur ?

Face à ces accusations pour le moins légères en éléments factuels, on trouve la première dénégation de Ben Laden, sous la forme d'un communiqué sur la chaîne d'information arabe *Al Jazeera*, dès le 16 septembre 2001. Il nie toute responsabilité dans ce massacre. Pourquoi cet homme présenté par les Étasuniens comme leur ennemi n°1 refuserait-il l'honneur d'être celui qui, première mondiale, blessa les États-Unis sur leur sol ? Ce fait d'armes aurait pu pour-

4. « *discussion sur comment livrer Ben Laden* » - Washington Post, 29 octobre 2001. Les talibans ont demandé à voir les preuves de la culpabilité de Ben Laden, mais ne les ont pas obtenues

5. *l'enquête et ses preuves* - BBC News, 5 octobre 2001

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

tant lui donner une « *cote* » très élevée auprès des fondamentalistes les plus extrémistes. Au-delà même, les États-Unis et leur cortège de terreur et de pillage mondial étant si peu appréciés de beaucoup de peuples de la planète, Ben Laden pouvait, à cette occasion, devenir une référence universelle de la lutte contre l'opresseur, un « *Che* » musulman. Le sujet sera repris le jour même par Associated Press, le lendemain par CNN et le Washington Post, le 18 par Le Monde. Le 28 du même mois, dans une interview accordée au quotidien pakistanaise Ummat, il réfuta à nouveau toute participation, invitant même le gouvernement de Washington : « ... *il existe un gouvernement à l'intérieur du gouvernement aux États-Unis. C'est à ce gouvernement secret qu'il faut demander qui a organisé les attentats* ». Dieu que cet homme est ennuyeux ! En tout, quatre interventions pour nier toute responsabilité dans ces attentats. À ce stade, on peut déjà estimer sa culpabilité beaucoup moins évidente que dans les discours étasuniens et dans les médias du monde occidental aux ordres, les uns comme les autres sans preuve. Ces derniers ne feront aucune enquête, les « *journalistes* » français n'étant pas les derniers dans cette grande oeuvre d'enfumage où on ne fait que répéter vilement le discours officiel d'outre-Atlantique. Tout ce qui vient de Washington, dans cette affaire comme dans bien d'autres, est certifié sincère...

Puis, curieusement, la roue tourna. Le 13 décembre 2001, diffusion d'une première vidéo « *confession* » dans laquelle Ben Laden reconnaissait être le grand organisateur de ces attentats, depuis sa grotte afghane. L'histoire de cette cassette mérite donc quelques détails. Le directeur du FBI avait avoué, après une fouille serrée de tous les endroits où Ben Laden résida en Afghanistan, n'avoir trouvé aucun élément prouvant la connexion entre lui et les attentats. Par contre, la CIA aurait soi-disant retrouvé (sic) cette vidéo dans une maison de Jalalabad, dans le même pays, sans plus de précision sur le lieu et les conditions, ce qui semble très peu probable et réfuté par les témoins locaux. Pourquoi cette confession tardive qui ne sembla étonner personne, trois mois plus tard et non pas dès

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

les faits ? Bémol et non des moindres, cette culpabilité n'était en fait révélée que... dans les sous-titres étasuniens, la vidéo présentée étant de qualité médiocre, la voix de Ben Laden bien souvent très difficile à entendre, sinon inaudible. C'est à partir de ces sous-titres et d'eux seuls que la quasi totalité des médias firent une transcription dans leur langue *vernaculaire*, sans bien entendu s'assurer auparavant de la véracité de la traduction initiale du sous-titrage. Tout ce qui vient des États-Unis... L'infime minorité journalistique faisant l'effort, dont l'équipe du magazine télévisé allemand Monitor, équivalent du 60 minutes étasunien, découvrira que certains mots ne furent pas traduits à leur juste valeur dans le contexte de cette vidéo. Arrangement voulu avec la vérité pour fournir une « preuve », chose semblant de plus en plus difficile à procurer à ceux qui doutaient<sup>6</sup> ? Nouvelle version de « *l'infirmière* » koweïtienne ayant permis le démarrage de Tempête du désert ? Notons quand même que cette pseudo preuve de rien fut seulement exhibée par Bush après l'entrée de ses troupes en Afghanistan. Comme l'agression perpétrée par Ben Laden et ses « terroristes » était censée représenter la raison de ce pilonnage aérien et de cette invasion, on peut conclure que la population afghane a été une fois de plus martyrisée, durant ces premiers mois au moins, sans la moindre raison. Tous les experts consultés, quel que soit le pays occidental, relèvent les ajouts étasuniens n'ayant aucun rapport avec ce qui se dit en arabe et même la traduction non conforme d'un certain nombre de mots et phrases arabes.

Pour finir sur cette première mascarade, comme chacun est persuadé, à juste titre, que Ben Laden était particulièrement attaché à une pratique rigoriste du Coran, il faudra expliquer pourquoi il portait une bague en or, interdite par le même islam pour les hommes. Mais le comble du cynisme sera atteint quatre jour avant le vote des Étasuniens pour les élections présidentielles de 2004. Une seconde cassette vidéo de confession fut diffusée à ce peuple crédule,

---

6. Selon *La face cachée du 11 septembre* d'Éric Laurent chez Plon

---

## *CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR*

---

sous éternelle influence, ce nouveau *Comics* participant au premier chef à l'échec du candidat démocrate et à la réélection de Bush. Dans cette vidéo, les soupçons de traficotage furent omniprésents, Karl Rove n'étant certainement pas étranger à sa production, la date de diffusion était claire sur le seul but visé. On se trouvait au même niveau de tripatouillage électoral, mais psychologique cette fois, que lors de la précédente consultation où, en Floride, le frère gouverneur avait arrangé une victoire pour le moins incertaine. Ben Laden, sans doute mort depuis longtemps, volant au secours de Bush maltraité dans les sondages en fin de campagne ! Il fallait que ce dernier gagne, non pour lui, type sans épaisseur, mais pour le grand bonheur du complexe militaro-industriel, de Cheney et quelques autres comme Halliburton, engrangeant des profits astronomiques en Irak, en Afghanistan et préparant les agressions suivantes. Regardez de plus près cette vidéo. Chez tous, cheveux et poils grisonnent en vieillissant, chez ce Ben Laden, la tendance serait quasiment inverse. Comment expliquer cette étrangeté en sachant que l'homme, de part son attachement religieux, était loin d'être une « *cocotte* » se teignant toute pilosité ? De plus, nez et autres détails du visage comme empâtés ne semblent pas pouvoir se rattacher au même homme que sur les précédentes images disponibles.

Sans doute mort, Ben Laden ? Atteint d'une déficience rénale chronique grave, difficilement soignable, au vu du matériel à installer dans les fameuses grottes afghanes dépourvues de toute distribution d'énergie, certaines sources l'annoncent décédé fin 2001. Son état nécessitant une dialyse tous les trois jours, comment aurait-il pu tenir quasiment 10 ans sans soins ? N'importe quel médecin généraliste vous confirmera cette impossibilité. Il fut repéré une dernière fois le 11 novembre 2001 à Jalalabad, partant avec son convoi automobile vers Tora-Bora qu'il quittera avant la fin du même mois. Selon les témoignages recueillis sur place par Éric Laurent<sup>7</sup>, on le

---

7. *La face cachée du 11 septembre*

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

vit du côté de Tora Bora le 26 novembre 2001, puis dans un village à une dizaine de kilomètres le 1<sup>er</sup> ou le 2 décembre suivant avant de disparaître à tout jamais. En fait, Ben Laden fut bien déclaré décédé une dizaine de fois. La première alerte, sans doute la bonne compte-tenu de son dossier médical, fut donnée par le *Telegraph* du 27 décembre 2001, sur une information d'un membre de l'administration Bush. Musharraf président pakistanais confirma ensuite, le 19 janvier 2002, la mort de Ben Laden en décembre 2001 et son enterrement dans les montagnes au sud-est de l'Afghanistan. Suivront *BBC News* sur une information de Dale Watson, chef de la cellule antiterroriste du FBI et bien d'autres, comme cette note Confidential-Défense de la DGSE du 21 septembre 2006 présentée dans *l'Est républicain* (quelle confidentialité!). Elle annonçait la mort de Ben Laden de la typhoïde, un mois plus tôt. Élément complémentaire de doute sur la durée de nuisance de Ben Laden, Alain Chouet, ancien Chef de service des renseignements de sécurité à la DGSE intervint au Sénat, comme déjà évoqué. Il affirmait :

*Comme bon nombre de mes collègues professionnels à travers le monde, j'estime sur la base d'informations sérieuses et recoupées qu'al-Qaïda est morte sur le plan opérationnel dans les trous à rats de Tora Bora en 2002.*

En point de détail, les trous à rats sont bien loin du mensonge des médias et de leur Ligne Maginot bis. Entre l'information du professionnel du renseignement et les délires médiatiques, comment hésiter ? Et ne parlons pas de sa soi-disant capture rocambolesque ! En dehors de la grande production hollywoodienne sous le règne d'Obama, aboutissant à la soi-disant mort de Ben Laden et au largage de son corps en mer – on n'est jamais assez prudent – rien ne prouve la date réelle de sa disparition. Cet assaut arrivait surtout à point nommé pour remonter la cote d'Obama en chute libre et, sûrement par hasard, correspondait à l'ouverture de la campagne pour la future élection présidentielle étasunienne. S'il était toutefois encore vivant à cette date, il rendit un distingué service aux États-

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

Unis en personnalisaient le terrorisme. Il leur permettait d'agiter un épouvantail au dessus des foules afin que ces dernières légitiment les guerres impérialistes et le contre-terrorisme d'État.

Seymour Hersh, vrai grand reporter déjà évoqué, sembla donner vie à cet enfumage, mais en lisant attentivement son [long texte](#) parfaitement documenté, paru dans la *London Review of books* le 10 mai 2015, on s'imprègne surtout de ses doutes. Le résumé de son étude pourrait-être, oui un musulman fut tué lors de l'assaut des SEAL et son corps fut jeté en mer. Les versions, hors mensonges d'Obama et de la Maison Blanche, sont tellement à géométrie variable qu'il n'est pas interdit de plutôt penser à la mort d'un sosie, un de ceux des vidéos maintenant sans utilité mais non sans risque s'il restait en vie. L'histoire racontée à la CIA en août 2010 par un transfuge faisait état de la vie de Ben Laden dans les montagnes de l'Hindou Kouch de 2001 à 2006, région où les prises électriques destinées au raccordement d'une machine à dialyser ne sont pas des plus faciles à trouver. Encore une fois, comment expliquer cette durée de survie sans les dialyses nécessaires, deux fois par semaine depuis l'automne 2001 ? En 2007, l'Institut suisse d'intelligence artificielle Dalle Molle, mondialement considéré comme la meilleure expertise possible en reconnaissance vidéo et vocale, donna ses conclusions sur ce point. Tous les enregistrements produits après la fin septembre 2001, y compris et surtout la cassette des aveux de Ben Laden [seraient des faux](#). Cet avis autorisé fut donné après l'étude de 15 bandes sons différentes, postérieures à cette date, bandes, comme par hasard, « *authentifiées* » par la CIA !

Il y eut une troisième cassette vidéo diffusée le 8 septembre 2007, encore un hasard, au moment où allait débuter au Sénat le débat sur la stratégie étasunienne en Irak, même *Le Figaro* fit le rapprochement ! À force de prendre les gens pour des idiots incurables, il y avait du laisser-aller dans ce document. Sur 30 minutes de vidéo, seulement 4 minutes animées, le reste, une voix off récitait le texte. Le décor étant le même et Ben Laden ne semblant toujours pas atteint par les tracas de l'âge, de fortes interrogations

furent émises sur la date de réalisation, sans doute trois ans plus tôt, en même temps que la précédente. La DGSE émit également de sérieuses réserves. Ses spécialistes ayant remarqué un mouvement alternatif des sourcils jamais entrevus chez lui auparavant, le rapport se concluait sur la possibilité d'un sosie. Ce service de renseignements avait une autre très bonne raison d'exprimer des doutes. Cette cassette vidéo fut exhibée par le [SITE](#), centre – étasunien bien sûr – de surveillance des sites islamistes. Comme pour la soi-disant officialisation de la mort de Ben Laden annoncée par al-Qaïda après l'épisode douteux d'Obama, il s'agissait de repiquage sur des forums djihadistes, comme par hasard, informations non sourcées et invérifiables dans les deux cas.

#### **6.4 La question, les aveux**

En dehors de ces mensonges avérés et de ces doutes, sur quoi reposait la certitude officielle de la culpabilité de Ben Laden ? Une seule « *preuve* », les aveux de [Khaled Cheikh Mohammed](#), obtenus sous la torture à Guantánamo. 183 séances officiellement admises par le pouvoir sur ce suspect, le Moyen Âge étasunien est en marche ! La phrase fameuse d'Albert Einstein : « *Les États-Unis sont un pays passé directement de la barbarie à la décadence, sans jamais connaître la civilisation* » revient obligatoirement en surface dans ces conditions, même si la barbarie reste toujours d'actualité. Il fallut donc attendre le 1<sup>er</sup> mars 2003 pour que celui qui est considéré par les États-Unis comme le cerveau des attentats du 11 septembre (Ah bon, le cerveau n'était donc pas Ben Laden ?), soit arrêté au Pakistan. Allez comprendre, le gouvernement de Bush avait la certitude de la culpabilité de Ben Laden le 11 septembre dès 16 heures mais, pour arriver à cette confirmation, près de deux ans pour la capture de Khaled et 180 séances de torture furent nécessaires ? Déjà se profile l'enfumage officiel. Quel besoin de ces exactions d'un autre âge, si le dossier était clair et structuré, pré-

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

sentant suffisamment de preuves flagrantes de la responsabilité des accusés pour les faire enfermer durant des siècles ? Elles devaient être particulièrement légères les pseudo-preuves pour être obligé de recourir à de telles pratiques ! On est au meilleur de la Gestapo ou du KGB de la grande époque, il est coupable parce qu'il doit être coupable.

Il ne fut toutefois pas le seul à bénéficier<sup>8 9 10</sup> des « *attentions* » de la CIA, comme l'a confirmé Michael Hayden, patron de l'agence, le 6 février 2008 devant la Commission du renseignement du Sénat. Cet essai n'est pas le lieu pour développer au-delà cette information, le principal point à retenir est que cette torture fut généralisée non pas semble-t-il pour faire avouer des crimes ou des informations, mais pour créer un conditionnement des suspects ! En un mot, on faisait entrer par ce moyen les aveux dans le crâne de ces hommes, afin de pouvoir présenter au gouvernement des preuves de leur culpabilité et qu'ils ne se rétractent pas durant un procès éventuel !

Jamais les membres de la Commission n'eurent l'autorisation de rencontrer les suppliciés pour vérifier leurs aveux. Ils durent se contenter des déclarations sur « *l'honneur* » (sic !) des bourreaux de la CIA ayant recueilli ces confidences ! Difficile de faire moins sûr et plus léger comme preuves d'accusation. Consultez la page 176 [Figure 6.2] du rapport de la Commission sur ce sujet.

Il est remarquable de voir ces gens ne sachant comment nous dire que les informations fournies par les prisonniers le furent sous la torture et que jamais ils n'eurent accès aux « *membres* » d'al-Qaïda pour vérifier la véracité de leurs aveux. Malgré tout, ils décidèrent de prendre cela en compte sur la seule foi des bourreaux. Où est l'objectivité de leur enquête ? Pas bégueule, la Commission.

---

8. « [CIA chief confirms use of waterboarding on 3 terror detainee](#) » Jurist Legal News & research, university of Pittsburg school of Law

9. « [CIA finally admits to waterboarding](#) » Caitlin Price 7 février 2008

10. « [La CIA a utilisé le waterboarding 266 fois sur deux prisonniers](#) », *Le Monde* 20 avril 2009

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

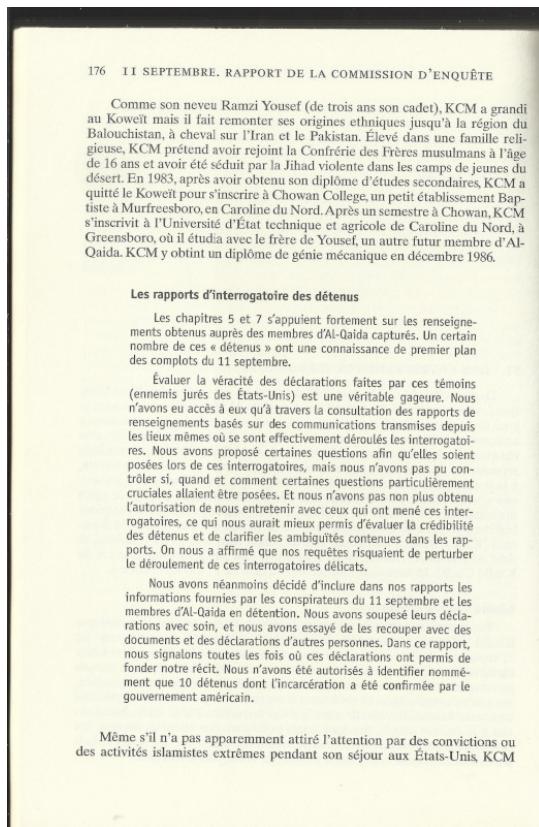


FIGURE 6.2 – Extrait du rapport de la Commission nationale d'enquête sur les attaques terroristes du 11/9

Ses demandes, ses questions sont repoussées, on ignore sa haute mission au sein de l'État et elle ne fait que le constater, sans même clairement le regretter. Pas regardante non plus sur « *ces interrogatoires* ».

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

*rogatoires délicats* » et sérieusement bornée enfin dans ses commentaires, dignes des dialogues d'un mauvais film d'espionnage de série B, « *Ennemis jurés des États-Unis* ». Doit-on leur rappeler que le rapport d'une commission chargée de traiter un problème aussi grave doit avoir une autre tenue qu'un tract de propagande partisane et présenter les preuves de ce qu'elle avance ? Où sont celles justifiant ce qualificatif et bien d'autres ? Pour sans doute se dédouaner quelque peu dans leur livre écrit en commun, « *Without precedent* », les président et vice-président de cette pantalonnade s'excusaient presque de leur docilité : « *Nous n'avions aucun moyen de vérifier la fiabilité des informations fournies par la CIA* », ce qui ne les empêcha pas de les prendre en compte.

Pour *Newsweek*, sous la plume de Philip Shenon, « *Tout ceci jette un voile sur la crédibilité du rapport final de la Commission. Dans les cercles du renseignement, on n'accorde que peu de crédit aux témoignages recueillis sous la torture* ». Tout est tellement clair dans ce dossier des aveux que le procès devant une juridiction spéciale militaire, dont on pouvait *a priori* douter de l'objectivité, fut annulé par Obama en janvier 2009, transféré à un tribunal civil et toujours pas commencé... Courage, freinons. Même aux États-Unis, semi-dictature soft depuis cette date, aucune chance qu'un tel dossier puisse avoir un avenir juridique. Comme si ce point de la torture n'était pas suffisant à lui seul pour entacher d'un doute majeur cette déposition, un événement pouvant être d'une importance capitale survint en cette fin d'année 2014. Le 9 décembre, la sénatrice Démocrate **Dianne Feinstein**, présidente de la commission du renseignement au Sénat, rendait public le rapport sur la torture et l'emprisonnement arbitraire. Ces faits, bien sûr en rapport avec le 11 septembre 2001, sont accablants pour le gouvernement étaisunien de l'époque, régulièrement tenu informé des « *expériences* » réalisées sur place. Ils le sont aussi pour souligner la veulerie et la complicité du gouvernement suivant. Obama annonça aussitôt qu'il ne lancerait pas de poursuites contre les bourreaux, façon délicate de favoriser la torture en toute occasion, Kerry se disant, lui,

préoccupé. Rassurez-vous, pas des conséquences de cette barbarie, mais parce que ce rapport allait attiser, inciter et encourager les attaques contre les Étasuniens et leurs alliés... Il nous explique en fait clairement la raison des attaques terroristes que nous subissons sporadiquement. L'agression systématique de ce qui est arabe depuis au moins la fin de la Seconde Guerre mondiale favorise la montée du refus des mêmes de toujours être le bouc émissaire. À partir de ce nouveau document, la responsabilité de Ben Laden et ses soi-disant troupes dans ces attentats, déjà gravement mise en cause dans ce chapitre, devient au moins improbable.

## **6.5 Il y a les bons Arabes... et les autres**

Après ces généralités posant déjà question dans notre contexte, voyons plus précisément les accusations, en entrant dans les détails pour le moins délicats à expliquer par le pouvoir. Parmi les interrogations posées par le début de cette période Bush, pourquoi l'ordre donné par l'équipe gouvernementale à tous, dès sa prise de fonction en janvier 2001, de cesser immédiatement toute enquête sur l'ensemble de la famille Ben Laden aux États-Unis ? Avec le niveau de « *respectabilité* » de ces milliardaires, enquête en cours dit graves soupçons. On n'enquête pas pour des vétilles sur des gens de la « *bonne société* », partenaires en affaire de la famille présidentielle étasunienne en plus ! Donc à cette date, outre Oussama, déjà longuement étudié, le reste de sa famille dont deux de ses frères vivant à proximité de Washington, n'étaient pas partout en odeur de sainteté. Il semble même que leur accointance avec le financement du terrorisme soit quasiment assurée. Serait-ce leur statut d'actionnaires du groupe Carlyle, groupe d'investissement dans lequel Bush et le trône saoudien ont aussi des parts importantes, qui leur valut cette brusque amnistie au moins orale à l'arrivée de junior à la présidence ? Pour en finir avec les doutes sur cette famille, elle aura aussi, par hasard, l'honneur de faire partie des exfiltrés de l'après 11

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

septembre. Alors que la totalité de l'aviation commerciale mondiale était interdite de vol au départ ou vers les États-Unis, des avions furent autorisés à décoller le 13 septembre. Ils rapatrieront vers l'Arabie un certain nombre de personnes en général riches et pour la totalité originaires du Moyen-Orient, dont l'équipe de Bush ne voulait visiblement pas qu'elles soient en contact avec les enquêteurs et/ou les journalistes. Pourquoi cette exfiltration expresse, comme celle des gens du Mossad un peu plus tard, sinon pour les soustraire aux questions pouvant se révéler embarrassantes ? Pourquoi ce procédé curieux alors que, de toute façon, les jeux étaient faits et les coupables désignés à la vindicte populaire ? Fallait-il que le dossier soit mince et que l'équipe au pouvoir craigne interrogatoires ou interviews pour justifier de telles pratiques ! Bilan 140 Saoudiens, dont 24 pour la seule famille Ben Laden, évacués grâce à six jets d'affaire et un gros porteur. On trouva cette révélation dans le *New York Times* où il fut question de la supervision de l'Arabie saoudite dans ces exfiltrations. Parmi ces jets d'affaire, au moins un Learjet fut mis à la disposition des Ben Laden par Raytheon, dont nous n'avons pas fini de parler dans cette enquête. Pourquoi est-ce que cette entreprise, leader mondial en matériel high-tech destiné à l'aviation militaire et aux drones, « sponsorise » ainsi la dynastie du BTP dans son lointain pays ? Il décolla de Tampa, Floride, le 13 septembre pour Lexington, Kentucky, bénéficiant d'une autorisation du même FBI qu'on empêchait d'ailleurs d'enquêter sur elle depuis le début de l'année. Sur ce dernier aéroport, le Learjet n'eut qu'à s'immobiliser à côté d'un Boeing 747 de la Saudia Airlines qui se permit même une escale à Boston avant de regagner le pays. Ce fait est rapporté par Jane Mayer dans le *New Yorker* d'après les confidences d'un haut fonctionnaire saoudien et par Michael Moore dans ses œuvres informatives. Une fois de plus le rapport de la Commission d'enquête est pris en flagrant délit de mensonge, lorsqu'elle affirme que tous les vols repritent dès le 13 septembre au matin, pour mieux désamorcer la bombe de l'exfiltration autorisée des riches Arabes que Bush et son équipe préféraient voir loin.

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

(Page 383)

Communiqué du *Nouvel Obs* du 14 septembre 2001 :

*Alors que les responsables américains avaient annoncé qu'ils autorisaient la reprise du trafic aérien aux États-Unis à compter de jeudi [13 septembre, NdA], le ciel des États-Unis restait fermé aux vols étrangers vendredi matin [14 septembre, NdA] à l'exception de ceux des compagnies aériennes canadiennes, après la mise en place de nouvelles règles de sécurité renforcées.*

L'*Administration de l'aviation civile* (FAA) avait pourtant autorisé jeudi des appareils étrangers non canadiens à se poser dans des aéroports américains. Mais il s'agissait d'exceptions accordées à des vols, partis depuis mardi vers les États-Unis, puis détournés vers le Canada peu après les attentats.

Avant de reprendre leurs vols vers les États-Unis les compagnies aériennes devront répondre à une série de nouvelles mesures de sécurité.

*Toutes les compagnies étrangères vont recevoir un aménagement à leur programme de sécurité approuvé par la FAA, exigeant l'application de mesures de sécurité additionnelles avant qu'elles ne soient autorisées à reprendre leurs opérations,*

a prévenu jeudi le porte-parole de la FAA Hank Price.

De fait, certaines compagnies ont annoncé une reprise des vols, avant de revenir sur leur décision faute de pouvoir satisfaire dans l'immédiat aux nouvelles normes de sécurité. Le Secrétaire américain aux transports, Norman Mineta, avait précisé que les vols commerciaux et privés seraient autorisés à partir de 11h heure de New York (15H GMT). Les aéroports rouvriront et les vols rependront au cas par cas, a-t-il ajouté, et uniquement après vérification de la mise en œuvre de mesures de sécurité drastiques. « *Cette approche progressive garantira la sécurité maximale, qui est notre objectif premier* », a-t-il dit.

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

Pour cette reprise, l'Administration fédérale de l'aviation civile (FAA) a en effet décrété de nouvelles mesures de sécurité équivalentes à celles instaurées pendant la guerre du Golfe en 1991. M. Mineta a appelé les voyageurs à se renseigner auprès des compagnies aériennes et les a prévenus que toutes les procédures prendraient beaucoup plus de temps, en raison des nouvelles consignes de sécurité. « *Il y aura certains inconvénients, mais la sécurité sera le premier élément du système à être rétabli* », précise-t-il dans un communiqué diffusé par la Maison Blanche.

Certains vols réguliers de la compagnie United Airlines devaient décoller à 19h (17h GMT) jeudi. Une autre compagnie américaine, Continental, a annulé tous ses vols réguliers pour la journée mais a prévu de mettre en place des vols spéciaux vers des villes comme San Francisco et Cleveland, « *pour lesquelles nous avons une demande* », a expliqué la porte-parole Erica Roy. D'autres vols intérieurs étaient prévus dans la soirée. Peu de temps après la décision américaine, la compagnie suisse Swissair a annoncé la reprise de trois vols à destination de New York, Washington et Los Angeles. En Allemagne, les principales compagnies américaines ont précisé que les vols transatlantiques ne reprendraient pas avant vendredi alors que la compagnie nationale Lufthansa ne savait pas encore quand elle serait en mesure de reprendre ses vols à destination des États-Unis. Elle craignait que l'espace aérien américain ne soit saturé.

Il fut cocasse de voir ladite Commission envoyer à l'aéroport de Tampa une liste de questions concernant le vol de ce Learjet [dédié aux Ben Laden](#). En le confirmant, cette dernière faisait tomber l'omerta officielle s'étendant jusqu'à la Maison-Blanche avant ce questionnaire, seule la commission fut chargée de maintenir l'illusion d'une belle histoire !

*Les gouvernants étasuniens nous jurent leurs grands dieux qu'ils ne s'attendaient pas du tout à cette attaque terroriste. Pourtant, nous l'avons examiné en détail dans le chapitre 3, de nombreux messages semblent avoir été envoyés par les services de renseignement « amis », même si on ne peut connaître le niveau de véracité de ces informations. Par contre, une opération de renseignement étasunienne de haut niveau, nom de code Able Danger, informait les autorités régulièrement et bien en avance des mouvements de ces terroristes ; elle commença son travail fin 1999, employant 80 personnes. Cofondée par les généraux Hugh Shelton et Peter Schoomaker, commandants en chef du SOCOM (Special Operations COMmand, en français, Commandement des opérations spéciales au Département de la défense), cette opération massive de « data-mining » était chargée de collecter les données publiques sur les réseaux Internet islamistes radicaux et le financement du terrorisme. L'ensemble de leur importante contribution dans cette lutte antiterroriste fut volontairement dévoyée ou enterrée, y compris par notre inévitable Commission. Du haut de sa « grande expérience » en la matière, restant entièrement à démontrer, elle trouva les dépositions du responsable de la cellule et de son adjoint peu fiables et insuffisamment précises. Il faut dire qu'elles allaient à contrario des mensonges officiels sur les non-informations ou autres erreurs volontaires dans les dates d'alerte. Louis Freeh, ancien directeur du FBI jusqu'en juin 2001, qualifia de stupéfiante l'affirmation de la Commission selon laquelle les résultats de l'opération Able Danger étaient « historiquement insignifiants ».*

## 6.6 Able Danger

Il n'entre pas dans mon propos de détailler parfaitement les activités de cette cellule antiterroriste, mais un exemple au moins montrant la dichotomie entre la réalité du terrain et le jugement bâclé et sans appel de cette Commission. Able Danger avait clai-

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

rement établi que l'homme identifié comme « *Mohamed Atta* », soi-disant responsable du commando de 19 terroristes, était aux États-Unis dès janvier-février 2000. Environ 18 mois avant les attentats du 11-Septembre, alors que la version officielle situait son arrivée au mois de juin de la même année ! Que de choses purent être réalisées ou non durant ces 6 mois sans surveillance, c'est effectivement historiquement insignifiant... surtout parce que par trois fois les responsables du SOCOM refusèrent d'autoriser *Able Danger* à entrer en contact avec le FBI pour lui fournir ce genre d'information. Faut-il relier ce refus de reconnaître le travail accompli avec l'information indiquant que 6 « *terroristes* », dont Atta, furent entraînés sur des bases étasuniennes parfaitement définies, Maxwell AFB (Air Force Base), Brooks AFB, Pensacola NAS (Naval Air Station) et le Defence Language Institute à Monterey ? Pourtant, le 15 septembre 2001, selon *Newsweek* et le *New York Times* cités par Éric Laurent, dans son livre déjà mentionné, ce sont des « *sources militaires qui ont fourni au FBI une information suggérant que 5 des pirates (...) ont reçu, dans les années 1990 un entraînement au sein des installations américaines les mieux protégées* ». Ni l'armée, ni le FBI n'accepteront de répondre à la moindre question sur le sujet et la contre-offensive du Pentagone sera cocasse : « *Les noms évoqués peuvent ne pas nécessairement signifier que les étudiants étaient les pirates de l'air en raison des différences d'âge découlant d'autres informations personnelles* ». Dans ce communiqué, tout et son contraire, prouvant embarras et réelle incertitude des rédacteurs. Pour ne pas leur faciliter la tâche, le premier des « *pirates* », selon son permis de conduire, pièce d'identité majeure aux USA, révèle une adresse à Pensacola en mars 1997 ! Curieusement, la même retenue de vierge effarouchée ne sera absolument pas de mise en ce qui concerne la liste des 19 coupables où, nous l'avons vu en début de chapitre, le plus grand trouble règne pourtant aussi sur les identités.

Les blocages iront jusqu'à priver en mars 2004, le n°2 de l'opération *Able Danger*, le lieutenant-colonel de l'US Army Antony Shaf-

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

fer, de l'autorisation de sécurité de la DIA lui permettant d'accéder aux renseignements recueillis, nous sommes dans le grotesque ! Sûrement par hasard, cette interdiction eut lieu quelques temps après qu'il eut révélé, en octobre 2003, à Philip Zelikow, maintenant bien connu des lecteurs, la qualité de leurs travaux, entre autres, la date de la découverte de Atta. C'était lors d'une entrevue en Afghanistan où Shaffer avait été muté. Outre que la question des raisons profondes de cette mutation peut se poser, il est également possible de s'interroger sur celles du déplacement du « *scribe* » de la Commission, si loin de ses repères et de sa tache principale de l'époque, alors que nous étions en plein travail de ladite Commission. Au titre des dérives gouvernementales sur cette date et le niveau de ce qu'il fallait cacher aux bons peuples du monde, les 10 000 exemplaires sortis pour la première édition du livre de Shaffer, *Operation dark heart*, furent achetés et détruits par le DoD, pour seulement autoriser ensuite, au « *pays de la liberté* », la parution d'une *seconde édition* censurée<sup>11</sup>. Pourquoi cet autodafé si le gouvernement était parfaitement clair dans ses déclarations ? À la veille d'une audience du Sénat étasunien traitant de cet aspect, en 2005, les témoins-clés de l'opération Able Danger, à savoir Shaffer, le capitaine de la Navy Phillipott (patron d'Able Danger) et Smith furent interdits de parole sur décision de Donald Rumsfeld, ministre de la Défense. On voit le soin global mis à dissimuler la vérité. Nouvelle question sur le même sujet : pourquoi ce comportement hautement suspect de Rumsfeld alors que le dossier gouvernemental est soi-disant si complet et si clair ? Pourquoi ce rejet officiel du travail de *Able Danger* s'il était si insignifiant, manquant de précision et de fiabilité ? Lors de cette même audience du Sénat, le membre d'Able Danger, Erik Kleinsmith témoigna que dans le cadre des règles de supervision de l'armée US, on lui avait ordonné de détruire l'ensemble des 2,5 téra-octets de documents, ce qu'il avait fait en mai ou juin 2000. À titre de comparaison, cette masse de documents informatiques

---

11. *New-York Times* du 26/9/2010

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

correspond aux deux tiers de la capacité en livres de la célèbre bibliothèque du Congrès à Washington. Le déni fut partout. En octobre 2005, le député Curt Weldon appela à « *une enquête complète et indépendante par l'inspecteur général du Pentagone* ». Par hasard ou plutôt sur ordre, elle conclura, bien évidemment, que les souvenirs des 5 témoins membres d'Able Danger « *n'étaient pas fiables* ».

Il est certain que le fait de supprimer des archives facilitait bien ce genre d'approximation. Autre question pouvant devenir embarrassante, pourquoi cette destruction ordonnée des archives d'Able Danger ? Tous les groupes liés au renseignement savent que de ces archives, surtout avec l'aide de l'informatique, peut surgir un jour le lien permettant le démantèlement de réseaux dangereux. Là où les informations recueillies peuvent permettre de solides avancées, y compris maintenant, dans cette lutte soi-disant sans compromis, on assiste à un autre autodafé incompréhensible. Il y avait-il des connexions insoutenables ? Fin juin de la même année, lors d'un discours à la Chambre des représentants, Weldon présenta une version grand-format d'un graphique reçu du Dr Eileen Preisser, document ensuite transmis à Stephen Hadley à la Maison-Blanche (adjoint puis Conseiller national pour la sécurité à partir de janvier 2005). Courte explication indispensable sur le Dr Preisser : directrice du LIWA (Land Information Warfare Activity), elle réalisa un rapport sur l'espionnage technologique chinois mi-1999, que le DoD lui demanda de détruire rapidement. Dès avril 2000, elle avait aussi établi que Condoleezza Rice était un risque réel pour la sécurité. Elle vint d'elle-même en aide à Able Danger, entre autres en lui remettant ce graphique, résultat de l'[analyse de son service](#). Pointant le doigt sur la photo de Mohamed Atta au centre du graphique, Curt Weldon demanda :

*M. le Speaker (désigne aux États-Unis le président de la Chambre des représentants), pourquoi n'est-il fait aucune mention d'une recommandation datant de septembre*

*2000 demandant d'arrêter les membres de la cellule terroriste de Mohammed Atta qui contenait trois des terroristes qui nous ont attaqués ? Nous devons poser cette question : pourquoi ces éléments n'ont-ils pas été pris en compte jusqu'à ce jour ? Mon chef de cabinet a appelé la direction de la Commission sur le 11/9 et a demandé explicitement : pourquoi n'avoir pas parlé d'Able Danger dans votre rapport ? Christophe Kojm, adjoint du directeur [Zelikow, NdA] répondit : « eh bien, nous avons étudié ces éléments, mais ce n'était pas la direction que nous voulions prendre ». La question, M. le Speaker, est donc la suivante : « pourquoi ne voulaient-ils pas aller dans cette direction ? Où cela nous aurait-il menés ? Qui a pris la décision de dire à nos militaires de ne pas arrêter Mohamed Atta ? »*

Ce débat fait la preuve des menées de Zelikow pour aboutir à un document édulcoré et mensonger.

Excellent questions de l'élu, restées bien sûr sans réponse de la part des responsables, mais prouvant, une fois de plus l'ambiguïté de la situation de ce gouvernement semblant au moins aussi coupable que victime. Une fois de plus, ce comportement ne peut s'expliquer que dans le cadre d'un « *inside job* ». Les Arabes idiots utiles devaient accomplir leur tour de piste jusqu'au 10 septembre au soir en toute tranquillité et non être arrêtés par le FBI ! Dans la mesure où l'on veut croire à la véracité de la VO et sa lutte acharnée contre le terrorisme, comment justifier la mise sous l'étouffoir d'une cellule aussi dynamique que Able Danger ?

## **6.7 Étranges élèves pilotes**

Revenons à nos pirates trop facilement découverts. Première question plus technique venant à l'esprit, lorsque qu'on est Saoudien, pour la plupart et habitant le Moyen-Orient pour la totalité,

---

## *CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR*

---

pourquoi aller apprendre à piloter aux États-Unis ? Dans les pays musulmans, Arabie saoudite, Qatar ou autres, il se trouve bien des écoles de pilotage, surtout pour le niveau de qualité de formation requis dans cette opération, si elle a toutefois un jour existé sous cette forme. La moindre recherche rapide sur Internet permet d'en déceler, en commençant par la *Saudia Aviation Flight Academy* à Riyad ou le *Qatar Aeronautical College* près de Doha. La discréction était bien plus grande, les futurs pirates n'avaient plus qu'à prendre un vol régulier la veille de leur détournement pour ne laisser quasiment aucune trace et compliquer sérieusement l'enquête. Bien sûr, cette variante ne peut présenter d'intérêt que dans la mesure où l'histoire du 11 septembre est véridique. Pourquoi choisir ce pays de mécréants pour lequel il faut un visa, même si la CIA du consulat américain de Djeddah, entre autres, aide beaucoup à contourner l'obstacle des officiers d'immigration ? Dans tous les cas, cette procédure laisse obligatoirement des traces, surtout au vu de la durée du séjour. À ce propos, rare plaisir, savoir que 15 des pirates n'auraient jamais dû avoir le précieux sésame, ne serait-ce que de la façon je-m'en-foutiste dont furent remplis les formulaires. Il est vrai que quand, comme adresse, on indique No ou Hôtel... Tentez d'obtenir un visa de six mois avec ce comportement, vous aurez perdu les quelque 200 euros réclamés d'avance à l'époque pour le fameux tampon ! Volonté flagrante de se faire remarquer et/ou assurance de l'acceptation des précieux sésames dans n'importe quelles conditions ? Le doute sur cette belle histoire ne s'arrête pas là. Il nous est conté par le gouvernement étasunien que tous les avoirs de Ben Laden, dans les banques du monde entier, étaient gelés depuis quelques années, je l'ai évoqué un peu avant, en fait, au moins depuis qu'on lui avait attribué les attentats contre les ambassades. Comment dans ce cas expliquer avec quelle aide financière les soi-disant terroristes ont pu vivre de plusieurs mois à plus d'un an et demi aux États-Unis où le coût de la vie est loin d'être symbolique ? Comment furent financés voyages, cours de pilotage et séances sur simulateur – pas les activités les

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

plus économiques – logements et les divers plaisirs de la vie qu'ils ne se refusèrent pas ? Parce qu'il existe au moins les preuves tangibles de leur séjour sur le sol étasunien, beaucoup plus évidentes d'ailleurs que celles de leur présence dans les avions détournés.

Autre questionnement, en revenant à la spécificité annoncée du Pentagone dans ce drame, notre sujet d'enquête. Si on tente de se fier à la version officielle, à peine capable, quelques mois avant, de faire voler correctement à vue un monomoteur à 150 km/h, comment croire le « *terroriste* » Hani Hanjour, brusquement aguerri par la grâce divine, aux commandes du vol 77 à plus de 800 km/h (selon la VO) ? À peine dégrossi sur un jouet aérien de moins de 2 tonnes aux commandes de vol par câbles, le voilà maintenant capable de jongler avec un avion de près de quatre-vingt tonnes aux commandes électriques ? Outre la totale dissemblance entre les deux types de pilotage, le tout se passe à une vitesse démentielle pour un 757, le cockpit résonnant sans arrêt de l'alerte de dépassement de la VMO<sup>12</sup>, ajoutant encore un peu plus de stress. Il serait, entre autres, devenu assez doué pour se sortir d'une quasi-boucle en descente, sous un important facteur de charge ? Le roman officiel osa même affirmer qu'il réussira sa spirale descendante parce qu'il volait aux instruments... on croit rêver ! Il est effectivement dans une situation très difficile notre pilote d'occasion. Ne connaissant que le vol à vue et n'ayant jamais reconnu son itinéraire, la visibilité par les fenêtres du poste de pilotage, lui permettra uniquement de revoir sa cible, à la fin de son virage. À chaque instant de cette fameuse boucle à *grande vitesse*, il ne sait pas où il se trouve exactement ! Bien sûr, tout ce qui se trouve ci-dessus est la reproduction de la vue quelque peu brouillée des choses de la VO que nul n'est contraint de croire. Hanjour aurait piloté avec exactitude durant plus de quarante minutes, je dis bien piloté. Au cours des chapitres 9 et 10, je ferai la démonstration de l'impossibilité de cette version. Dans les belles histoires, du genre de la VO, on ne peut vouloir

---

12. détaillée au sein du chapitre 9

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

tout et son contraire. Ou le « *pirate* » était à bord et il pilotait, incapable de reprogrammer un pilote automatique vers son nouveau but, ou, mon hypothèse, l'avion était sous un auto-pilotage particulier et il n'y avait pas de terroriste dans le cockpit. Au vu de ce qui vient d'être rapporté de cette phase de vol, il est temps de se pencher sur la personnalité du pilote extraordinairement doué présidant à sa réalisation.

Hani Hanjour, Saoudien, possédait, selon la VO, ses brevets de pilote tant privé que commercial, délivrés par une école de l'Arizona, mais on ne sait plus laquelle, puisqu'il en aurait fréquenté plusieurs dans cet État, en 1996, 1998 et 2001. Rien que le nombre de fois qu'il fut contraint de tenter sa chance dans différentes écoles, est un signe flagrant de ses piétres qualités aéronautiques. En supposant que le rapport de la Commission ait enfin rétabli le contact avec la vérité sur ce point, il aurait même été refusé dans une école de pilotage saoudienne ! Première interrogation, à ma connaissance ces brevets n'ont jamais été présentés et donc leur véracité jamais vérifiée. Nous ignorons de ce fait leurs limites, dans la mesure où ils existeraient. Cette non-présentation est déjà le signal fort d'un probable mensonge. Il aurait obtenu une licence de pilote privé (PPL, premier échelon cité ci-après) en trois mois. Surprenante rapidité au vu des commentaires des instructeurs. D'autant plus surprenante que deux autres « *terroristes* », Atta et Al Shehhi, passant le même diplôme selon une formule dite accélérée chez Huffman Aviation à Venise, Floride, obtinrent le sésame au bout de six mois ! Nous en sommes là au stade de la lessive lavant plus blanc que blanc, nous avons sans doute une formule super accélérée ! Aparté concernant cette école de pilotage, elle connu quelques soucis avec la justice étasunienne, certains de ses avions semblant servir au trafic de drogue avec la Colombie. Pour la suite, plusieurs mois supplémentaires de formation auront permis à Hanjour d'avoir un brevet de pilote commercial – CPC – délivré par la FAA en 1999. Comme le mensonge semble être une religion pour cette Commission, il faudra qu'elle explique comment il put difficilement obtenir

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

le PPL en 2001 et avoir au moins un diplôme aérien beaucoup plus difficile deux ans auparavant ? Ces brevets ne pouvant, en toute logique, se passer que dans l'ordre de difficulté grandissante, nous avons là encore un flagrant enfumage. Le rejet de sa demande de location d'avion monomoteur après test, abordé un peu plus loin, autorise au plus grand doute sur la véracité de cette version. Il ne diminue pas quand on apprend, comme indiqué dans la liste qui suit, que ce CPC n'est accordé que par type d'aéronef (par **type d'aéronef**, il faut entendre, planeurs, dirigeable, avion à réacteurs, mais absolument pas modèle d'avion, ou de planeur...). Là est aussi l'enfumage ! Il ne concerne en aucun cas un Boeing 757, objet des qualifications suivantes (MCC et ATPL) dans cette même liste, les plus difficiles à obtenir. Alors qu'ils se sont empressés de publier des faux concernant des consignes pour attentat, des manuels de vol en arabe, pourquoi ce néant concernant les diplômes de l'impétrant ?

Loin d'être un détail, voici pour information et dans l'ordre logique de passage, les principales possibilités, liste toutefois non exhaustive :

- *PPL* Private Pilot Licence, la base (par exemple pour piloter un Cessna monomoteur à train d'atterrissement fixe).
- *RU* Retractable Undercarriage, PPL avec ajout pour les trains d'atterrissements rétractables.
- *MEP* Multi Engine Piston, ne nécessite guère de traduction mais ne concerne évidemment pas les réacteurs.
- *IFR* Instrument Flying Rules, pour le vol sans visibilité.
- *VFR* Visual Flying Rules pour le vol de nuit.
- *CPL* Commercial Pilot Licence, (appelée CPC aux USA), n'est donné que par type d'aéronef. Voir ci-dessous la liste des obligations pour débuter le stage CPL.
- *MCC* Multi Crew Complement, pour le vol en équipage.
- *ATPL* Airline Transportation Pilot Licence, seul sésame pour voler officiellement en 757 ou 767 ou tout autre avion... après une formation spécifique sur ce type d'appareil.

Découvert sur Internet, la présentation des conditions d'accès chez

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

Astonfly, formateur au diplôme CPL/CPC :

- Avoir 18 ans révolus au plus tard le jour de l'examen pratique du CPL,
- Être titulaire des certificats théoriques du CPL ou de l'ATPL (voir en fin de liste) avec encore au moins 2 mois de validité,
- Détenir une expérience de 180 heures de vol dont au moins :
  - 100 heures de vol en tant que commandant de bord,
  - 20 heures de vol en campagne en tant que commandant de bord dont une navigation de 300 Nm,
  - 5 heures de vol de nuit.
- Détenir un certificat médical de classe 1 propre à la réglementation PART-MED,
- Justifier de l'aptitude à la langue anglaise FCL.055.

Ce CPL, chez Astonfly – comme chez les autres formateurs – comprend la qualification MEP évoquée dans mon listing des qualifications. On retrouve là, hormis l'âge, toutes les contre-vérités répandues dans le rapport de la Commission sur les diplômes réellement possédés. Il ne présentait aucune des conditions exigées pour l'accès à ce stage et il n'y a aucune raison de croire que d'autres écoles soient plus tolérantes, on ne plaisante heureusement pas avec la sécurité en aviation au niveau mondial.

Dans ce maquis de qualifications, que possédait-il réellement ? Une fois de plus, la VO prêche le flou, dans le but de faire croire aux capacités de pilotage de Hanjour en particulier, permettant, d'après eux, d'expliquer l'inexplicable. En acceptant leur belle histoire, on se demande même pourquoi la formation d'un vrai pilote de ligne est si longue et difficile ! Il semblerait toutefois que la dernière école utilisée en 2001 soit la *Sawyer Aviation* de Phoenix, Arizona, plus connue sous l'appellation d'*école de la dernière chance*, en disant long sur les capacités de Hanjour. Ces manques seront confirmés par la quasi-totalité des autres instructeurs l'ayant subi. Ce qui ne fait que renforcer ma précédente question, pourquoi ne pas se former localement ? Les commentaires des instructeurs ? Pilote lamentable, très faibles compétences, très mauvais, peu de facultés de

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

raisonnement, mauvais niveau d'anglais, point également confirmé par le rapport officiel évoqué. Rien que ce dernier « *détail* » prouve l'existence d'une histoire à dormir debout que les médias avalèrent sans la moindre recherche de l'éventuelle erreur (voir le dernier point de la liste des aptitudes nécessaires pour le CPL).

Voici un exemple de composition du simple examen d'aptitude aéronautique en Anglais :

**PREMIÈRE PARTIE** Cette épreuve est destinée à déterminer l'aptitude du candidat à écouter et retranscrire des enregistrements réels d'une liaison entre un aéronef et un organisme de contrôle de la circulation aérienne et d'une émission météorologique (ATIS ou VOLMET).

Le candidat doit être capable de retranscrire en anglais certains éléments de la bande sonore écoutée. Cette épreuve, dont la durée maximum est de dix minutes, est notée de 0 à 20. Le candidat doit obtenir 10 sur 20 à cette épreuve, sinon il n'obtient pas le niveau 4 OACI... et pas son CPL/CPC

**DEUXIÈME PARTIE** La deuxième épreuve est destinée à déterminer la capacité du candidat à communiquer aisément sur tout sujet intéressant les circonstances normales et anormales d'un vol. Le candidat doit être apte à comprendre et exécuter, en langue anglaise, les procédures radio-téléphoniques avec un organisme de contrôle de la circulation aérienne et doit être apte à communiquer, dans cette même langue, avec les autres membres de l'équipage.

Cette épreuve comporte l'exécution d'un vol fictif y compris sa préparation. Le candidat doit s'exprimer et réagir de manière pertinente aux informations et aux instructions qui lui sont communiquées et échanger avec un autre candidat, avec lequel il est censé constituer un équipage, des phrases type dans le cadre d'items pré-déterminés. Le candidat n'est autorisé à s'exprimer qu'en anglais. Cette épreuve, dont la durée maximum est de 20 minutes pour cha-

## *CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR*

---

cun des candidats, est notée de 0 à 20. Le candidat doit obtenir 10 sur 20 à cette épreuve, sinon il n'obtient ni FCL 055D ni le niveau 4 OACI.

La notation est réalisée à partir de la grille de notation du NIVEAU 4/5/6 établie par l'OACI selon les critères suivants :

- Notes minimales pour réussir l'examen FCL 055D et FCL 055 VFR :
- Toute note inférieure à 10 à l'une des épreuves prévues est éliminatoire. Le candidat qui totalise 30 points est déclaré avoir satisfait à l'examen FCL 055D d'aptitude à la langue anglaise, et au FCL 055 VFR NIVEAU 4 OACI. Il reçoit une attestation de réussite.
- Pour obtenir le NIVEAU 4 OACI : le candidat doit obtenir une note minimale de 10 à chaque épreuve.
- Pour obtenir le NIVEAU 5 OACI : le candidat doit obtenir une note minimale de 14 à chaque épreuve.
- Pour obtenir le NIVEAU 6 OACI : le candidat doit obtenir une note de 18 à chaque épreuve.

Encore une fois tout ce que dit le gouvernement étasunien est réputé sincère. La non-capacité à parler et comprendre parfaitement l'anglais, surtout dans un pays dont c'est la langue vernaculaire, est un obstacle internationalement rédhibitoire pour espérer obtenir des qualifications aéronautiques. Même en France cette lacune était éliminatoire dès avant 2000... sauf à ne pas quitter le territoire national. Là, sans même quitter les USA, il fallait par obligation un niveau correct en anglais pour comprendre les consignes du contrôle au sol et obtenir les diplômes avancés. Leur obtention nécessite que le bénéficiaire soit capable d'assumer toutes les phases d'un vol, loin des délires de la VO prétendant que nos pilotes d'occasion négocièrent l'apprentissage des seuls vols en ligne droite et des virages. Exit décollage et atterrissage... Exit le diplôme aussi, on ne peut, encore une fois, vouloir tout et son contraire !

Un mois avant ce drame, lorsqu'il vint louer un petit monomoteur à l'aéro-club de Freeway, Maryland, le même Hanjour fut

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

invité, comme le règlement intérieur le stipule, sur la demande pressante des assurances, à effectuer un vol de qualification. Nous sommes donc dans le contexte où notre pilote émérite a déjà tous ses soi-disant diplômes. Le moniteur l'accompagnant dans ce test, Marcel Bernard, parle d'un pilote très moyen, ayant eu des difficultés à contrôler et à poser correctement ce monomoteur, doublé d'un anglais particulièrement mauvais. La conclusion de cet épisode lamentable fut un refus de la location de l'avion de tourisme envisagé, signe clair de son niveau aéronautique. Autre question venant immédiatement, à l'esprit : qu'avait-il besoin d'aller louer cet avion de tourisme ne lui apportant rien dans le cadre de sa mission, si loin de l'Arizona... ou si près de Washington pour se faire remarquer ? Comment admettre, dans ces conditions, que le même, sans le moindre entraînement complémentaire avant le 11 septembre – il restait fort peu de temps – fasse preuve d'une telle virtuosité aux commandes d'un appareil 40 fois plus lourd, beaucoup plus rapide et si différent au niveau pilotage ?

Nouvel exemple de mensonge du rapport de la Commission – page 289 – Hanjour et Al-Hazmi ont loué de petits avions *[donc plusieurs !, NdA]* et effectué des vols de reconnaissance près du Pentagone ! Bien sûr, aucune précision sur l'aérodrome où ces locations furent réalisées, comment ce genre d'extra pouvait tenir dans le budget étiqueté défini par ladite Commission. Comment ils purent passer les tests autorisant cette location refusée ailleurs. Nous sommes là au stade du pitoyable, surtout quand le même rapport nous apprend, par ailleurs, que seul Hanjour savait piloter sur ce vol ! Les farceurs de la Commission, à moins que ce soit Zelikow, chargé de rédiger les 500 pages de mensonges et autres approximations, ont quand même dû se dire qu'il fallait sans doute imaginer une reconnaissance sur le site, avant la frappe, surtout en fonction de l'itinéraire choisi. Alors le rapport brode, mais en oubliant les réalités incontournables des lieux envisagés. Outre la zone (P 56A) interdite à tout vol civil sur la rive gauche du Potomac, pratiquement en face du Pentagone, il y a, à proximité directe de

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

cet immeuble, l'aéroport national Reagan (voir un document destiné aux atterrissages sur Reagan Airport [dans les annexes](#)). La photo aérienne ci-dessous évite les longs discours.



FIGURE 6.3 – Photo aérienne présentant le Pentagone

Au premier plan, le Pentagone, au fond, le Potomac, entre les deux, une piste particulièrement visible de Reagan Airport en haut à gauche de la photo, faisant passer les avions quasiment à la verticale du Pentagone. Sans réagir, les contrôleurs aériens auraient laissé un avion de tourisme errer à plusieurs reprises à basse altitude, quasiment au milieu du trafic particulièrement dense d'avions commerciaux (au moins un à la minute en heure de pointe), chargés de passagers et volant à la même altitude, mais à d'autres vitesses ?

Confirmation du doute par un pilote militaire connu, Hosni Moubarak l'ex-président égyptien, lors d'un entretien avec *CNN* après les faits, sur le côté indispensable de telles reconnaissances :

*... Ceux qui ont fait ça ont dû survoler longtemps cette*

*région. Le Pentagone n'est pas très haut. Pour foncer droit sur le Pentagone comme ça, un pilote doit avoir beaucoup survolé cette zone pour connaître les obstacles qu'il rencontrera en volant à très basse altitude avec un gros avion commercial avant de toucher le Pentagone à un endroit précis. Quelqu'un a étudié cela très bien, quelqu'un a survolé longtemps cette zone.*

Moubarak fut pilote, tant de chasse que d'avions de transport, au sein de l'Armée de l'air égyptienne, on peut donc considérer son avis comme motivé. Il ne parle pas d'entraînement avec un Cessna monomoteur mais d'un gros avion, évidence au niveau des automatismes à prendre, afin de piloter un tel engin dans des conditions pas très faciles pour un pilote professionnel, hors de propos pour notre pirate. Nos lampistes arabes ont-ils effectué la moindre reconnaissance au-dessus de leurs objectifs, base de toute mission, surtout de cette importance ? Qui et comment a déterminé cet itinéraire impraticable pour le débutant qu'on veut nous imposer au Pentagone ?

## **6.8 Simulateur de vol, l'explication providentielle**

Pour noyer le poisson et faire croire à des qualités de pilotage non découvertes à ce jour, le même document parle d'entraînement en simulateur. Si cette pratique fait partie du travail d'un pilote professionnel, elle ne palliera pas les lacunes de pilotage, ni la différence de machine habituellement utilisée. Pour information, un pilote professionnel possédant 20 000 heures de vol, passant du Boeing 747 à l'Airbus A 340, fait plusieurs mois de formation, entre autres sur ce nouveau matériel. Alors notre « terroriste » et ses 21 heures... Si vous voulez obtenir d'un pilote des automatismes absolus, le cockpit de son futur avion ne doit présenter aucun secret pour lui, il doit pouvoir faire les gestes nécessaires les yeux fer-

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

més. Mais, comme pour les voitures, d'un avion à l'autre, outre les réactions en vol variant, les différentes manettes et autres interrupteurs ne se trouvent pas toujours à la même place, pas plus que compteurs et écrans. Il faut donc absolument se former sur le simulateur de l'avion prévu. Machine au coût prohibitif pour n'importe qui, elle est généralement et uniquement la propriété des centres de formation les plus importants et/ou des grandes compagnies aériennes possédant le modèle d'avion correspondant. La spécialisation en est là, dans la plupart des cas, il existe un simulateur par type d'avion moderne, en service à l'instant T. Alors Hanjour et les autres comparses pointés du doigt sans apporter la moindre preuve, je l'ai déjà évoqué, où ont-ils été entraînés ? Quelle compagnie a laissé ces inconnus sans pedigree « *jouer* » un certain nombre d'heures avec une machine coûtant plusieurs millions de dollars ? Pour Hanjour, il semblerait qu'il s'agisse de la *Pan Am International Flight Academy*. Il y aurait pratiqué 21 heures d'entraînement sur un simulateur de Boeing 737. Sans doute une des seules vérités du rapport, dans la relation de ces faits, Miami ne possédait effectivement pas de simulateur de 757. Globe-trotter Hanjour ! Il fait partie des quatre installés à San Diego, Californie, passe ses diplômes en Arizona et fait ses séances de simulateur en Floride.

Si les « *enquêteurs* » de la VO pensaient rassurer leurs lecteurs avec cette précision, l'erreur est de taille. Le 737, biréacteur de la génération précédente, possède des caractéristiques de vol, un poste de pilotage en général et un tableau de bord en particulier reflétant bien son âge. Au lieu du style « *enfants de la télé* » ou « *glass cockpit* » des écrans numériques que Hanjour découvrira dans le 757, il se retrouva face à une profusion de compteurs à l'ancienne, ne pouvant que mieux le perdre le jour J, où il ne les retrouvera pas devant lui. Pour mieux cerner l'étendue de ces différences, le chapitre 10 comporte les photos des deux cockpits, elles se passent de commentaires. Comme si vous travailliez sur un simulateur de 2 chevaux Citroën pour vous préparer à piloter une Formule 1, dans les temps d'une qualification sur un circuit ! Parcourons les

---

## *CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR*

---

programmes de passage au simulateur de cette entreprise. Les différents stages existants sur Boeing 737-200, puisque la VO nous indique cet avion pour son entraînement, exigent, comme qualités requises minimales pour y accéder, un brevet de pilotage sur avions multimoteur et de vol aux instruments. Cette imposition étant bien sûr valable quelque soit le type de simulateur choisi. Cela semble d'ailleurs tout à fait normal, que viendrait faire un débutant sur des machines et des programmes d'entraînement au vol qu'il est incapable de maîtriser ? Comment alors expliquer que ce même débutant, à peine capable de faire voler un petit avion de tourisme à vue et ne possédant pas ces qualifications, même aux dires du rapport, puisse accéder à ces machines ?

Comment espérer voir du personnel hautement compétent perdre son temps avec des clients ne possédant pas la moindre parcelle des formations exigées ? Comment même espérer qu'une école telle que celle citée, une des plus cotée dans cette spécialité, accepte ce genre de candidat ne répondant à aucun des critères exigés ? Sinon, pourquoi émettre des critères ? La VO confondrait-elle formation aéronautique et fête foraine ? Il est vrai que le message totalement erroné à faire passer était la facilité de piloter un avion commercial pour justifier nos terroristes aux commandes. La conclusion sur ce point est que la trop fameuse Commission n'a même pas eu la décence ni la curiosité d'interroger le site Internet de cette école. Dommage, il aurait confirmé les restrictions d'accès que j'indique et le mensonge latent véhiculé. Confirmation de cette tendance au mensonge sur le même sujet. Page 291, belle histoire sur Moussaoui, autre « pirate » surnommé « *le vingtième* » par les médias, ayant sélectionné un entraînement sur simulateur de Boeing 747, également à la Pan Am Academy, mais sur le site de Eagan, Minnesota, banlieue sud de Minneapolis. La précision du lieu et du type d'avion vient du rapport. Outre qu'aucune précision sur le type de 747 n'est donnée, quand on interroge le site de cette école sur Internet, on apprend avec surprise que les simulateurs pour ce type d'avion sont uniquement à Miami et Denver ! Minneapolis ne

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

procure des cours que sur CRJ 200, 700, 900 (Bombardier) et EMB 175 (Embraer)...

Il est très improbable qu'à l'été 2001 une implantation de simulateur de Boeing 747 ait existé à cet endroit, beaucoup moins porteur que ceux cités plus haut. Installation et déménagement ont un coût suffisamment lourd avec ce type de machine fragile pour éviter ce genre de manipulation. Pour compléter le tableau, Moussaoui ne disposait que de 50 heures de vol, aucun vol en solo et aucun diplôme, même pas le PPL, l'entrée de gamme ! En reprenant ce qui fut dit plus haut sur les qualifications nécessaires pour avoir accès aux stages sur simulateur, on mesure l'ampleur de la supercherie. Toutefois, page 320, beaucoup plus loin, le rapport reconnaît que Moussaoui n'avait pas les qualifications nécessaires mais qu'il avait déclaré faire ce stage pour son ego ! Comment imaginer qu'une des meilleures écoles de pilotage des USA succombe à ce genre d'argument ? L'enquête, de plus, faisant état du nom du formateur, il n'est pas possible de laisser croire à l'utilisation d'un logiciel de type Flight Simulator sur un PC.

La même réflexion peut être faite pour Atta et Al-Shehhi, avec leurs six heures de simulateur de vol de 737 également, payées 1500 dollars en cash au SimCenter de l'école de pilotage d'Opa-Locka Airport, près de Miami. Six heures de simulateurs pour piloter un avion lourd ne correspondant même pas au simulateur utilisé ! Ben Laden, si toutefois il avait une quelconque responsabilité dans cette sinistre aventure, ne pouvait pas et là, il n'y a aucun doute, depuis sa grotte afghane, avoir accès au genre de perle rare décrite par les « *moustachus* », qu'ils soient civils ou militaires. Jamais des pilotes de cette qualité, musulmans ou non, n'auraient accepté d'aller se tuer dans le plus total anonymat, en écrasant leur avion sur un objectif défini. Ils ont tant d'occasions et de plaisir à piloter ! Maintenant, placez ce portrait réaliste mais pas du tout flatteur de Hanjour en face des commentaires de pilotes professionnels, s'inclinant tous devant le très haut niveau de pilotage nécessaire à cet inconnu : « *C'est pratiquement la technique d'un pilote de chasse,*

*pilote brillant, etc... ». On ne peut faire autrement que d'être, au moins, envahi par le doute. La réalité l'emportant toujours sur les impressions, il est plus que probable qu'il n'a jamais tenu le manche du 757, à la condition première qu'il fut bien à bord, ce que le FBI est toujours incapable de prouver.*

## **6.9 Assistance mondiale ?**

Certes, on sait que le Lieutenant-Général Mahmud Ahmad, patron de l'ISI pakistanaise, fit verser 100 000 dollars sur le compte de Atta en août 2001, sans d'ailleurs qu'on ait la moindre précision sur la provenance réelle de ces fonds. Mais avant cette date ? Trésorier partiel des pirates, il était en fait à Washington le 11 septembre, prenant son petit déjeuner avec le sénateur Démocrate Bob Graham et Porter Gross, un Républicain, membre de la Chambre des représentants. Il participa, avant cette date, à une série de réunions au sommet à la Maison Blanche, au Pentagone, au Conseil national de sécurité, avec Georges Tenet, alors chef de la CIA, et avec Marc Grossman, sous-secrétaire d'État aux affaires politiques. Quand le *Wall Street Journal* révéla qu'Ahmad avait versé de l'argent aux pirates de l'air, le président Pervez Mucharraf l'obligea à « *prendre sa retraite* ». Pourquoi les États-Unis, s'ils sont vraiment d'innocentes victimes de ce mauvais coup, n'ont-ils pas alors demandé à ce qu'il soit interrogé et poursuivi en justice ou même extradé aux USA ? Si je base mon calcul sur le versement de l'ISI, alors qu'il restait au maximum un mois à nos candidats pirates, les besoins financiers de ces hommes ont dépassé allègrement le million de dollars. Cette somme n'a d'ailleurs rien d'extravagant pour faire vivre et voyager 19 personnes dans les conditions décrites et dans les zones choisies, parmi les plus chères des USA (Floride et Californie). Le rapport de la Commission se contentant de 400 000 à 500 000 dollars pour le coût global de cette opération, devra expliquer comment il parvient à faire tout ce qu'il nous expose avec

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

si peu, les premiers « *terroristes* » étant arrivé début 2000. Même cette somme volontairement sous-estimée n'explique en rien sa provenance. Pareille dotation ne se dissimule pas facilement sous son matelas dans une grotte afghane. Qui a fourni une telle masse financière, sachant qu'elle était irrémédiablement perdue et qu'il était difficile d'espérer en faire une quelconque publicité ? Quels sont les pays, organismes ou entreprises ayant participé à cette action de « *sponsoring* » depuis la prise de la décision de cette soi-disant attaque terroriste et au moins jusqu'en août 2001, date du dernier versement ?

Une nouvelle opération d'enfumage a lieu au moment où je rajoute ce paragraphe, en mai 2016. Dans les médias étasuniens, la question du rapport de 28 pages déclaré secret-défense par Bush et enfermé dans un lieu fortement protégé, revient sur le devant de la scène. Dans nos médias beaucoup moins, on ne fâche pas un excellent acheteur d'armement made in France. On assisterait à un soi-disant conflit entre Obama et le trône saoudien sur les éventuelles retombées d'une loi destinée à punir ceux qui aidèrent, financièrement et/ou sur le plan logistique, nos 19 Arabes à tout faire.

Le sénateur Bob Graham déjà évoqué, président de la Commission permanente du Sénat sur le Renseignement, a dit à ce sujet : « *Je pense qu'il existe de nombreuses preuves probantes qu'au moins quelques terroristes étaient assistés et non uniquement financés... par un gouvernement étranger souverain.* » Dans ce contexte, Horst Ehmke, ancien coordinateur des services secrets d'Allemagne de l'Ouest, a observé : « *Les terroristes n'ont pas pu mener à bien une telle opération avec quatre avions détournés sans le soutien d'un service secret.* » Par contre, le gouvernement des États-Unis a même soutenu la position saoudienne au tribunal, ils ne peuvent être assignés en justice parce qu'ils disposent de l'immunité des États souverains. Immunité à géométrie variable en fonction de la cote d'amour du pays en question à Washington. Allez voir si Corée du Nord, Iran, Venezuela ou quelques autres

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

bénéficiaient de la même immunité dans les mêmes conditions ! Selon le rapport de la commission du 11-Septembre, l'Arabie saoudite a depuis longtemps été considérée comme la source essentielle de financement de la nébuleuse al-Qaïda grâce à ses riches citoyens et au soutien substantiel du gouvernement, donc du trône. Actuellement, la même dérive est reconnue en Syrie avec l'aide financière des mêmes vis à vis de Daesh. Il est vrai que l'Arabie saoudite n'est qu'un Daesh ayant réussi ! Thomas Kean, président de la commission du 11/9 se souvient avoir enfin eu la possibilité de lire ces vingt-huit pages « *tellement secrètes que j'ai dû obtenir toutes les habilitations de sécurité et aller dans les entrailles du Congrès avec quelqu'un me surveillant de près* ».

Il se rappelle aussi avoir pensé à ce moment-là que la plus grande partie de ce qu'il lisait n'aurait jamais dû être gardée secrète. Mais l'attention portée sur les vingt-huit pages cache le fait que beaucoup de documents importants sont encore classés secret – « *des tas de choses* », dit Kean, dont, par exemple, les auditions de George W. Bush, Dick Cheney et Bill Clinton par la Commission du 11 septembre. « *Je ne vois pas une seule chose dans notre rapport qui devrait rester secrète dix ans après* » dit-il encore. Le 11-Septembre peut bien faire désormais partie de l'Histoire, mais un certain nombre d'événements ayant conduit à ce jour dramatique demeurent cachés parce que révélant certainement autre chose comme piste que nos idiots utiles. C'est là encore du grand art. Comme les enfants privés de quelque chose de fort banal se précipitent dessus dès l'autorisation donnée... parfois même avant, sans réfléchir plus loin, médias et politiques se sont précipités sur ce document dès qu'il fut libéré du sceau sacré du secret. Tout content de cette trouvaille, aucune réflexion sur le fait que ces feuillets ne confirment que l'aide logistique, le reste est entré dans les esprits depuis le 11 septembre par le matraquage officiel. La méthode Coué....

Voici certains faits montrant une assistance globale de nos idiots utiles (Selon *The New Yorker* du 09/09/2014) :

---

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

---

*En janvier 2000 [un an et demi avant les faits, NdA], les premiers pirates de l'air, deux ressortissants saoudiens, atterrissent à Los Angeles après avoir assisté à un sommet d'Al-Qaïda à Kuala Lumpur en Malaisie. Nawaf al-Hazmi et Khalid al-Mihdhar arrivent avec des compétences très limitées en langue anglaise et sans expérience de la culture occidentale. [Par le plus pur des hasards, ils obtinrent leur visa magique à Dubaï dont le chef d'agence de la CIA, Mitchell, entretient des liens étroits avec Oussama Ben Laden, NdA]. Pourtant, grâce à une incroyable série de circonstances, ils sont arrivés à obtenir tout ce dont ils avaient besoin, d'un logement à des leçons de pilotage. Durant leurs premiers jours à L.A., des témoins repèrent les deux futurs pirates de l'air à la mosquée du roi Fahd en compagnie de Fahad al-Thumairy, fonctionnaire du ministère des Affaires islamiques, rattaché au consulat saoudien, connu pour ses opinions extrémistes. Plus tard, les enquêteurs du 11-Septembre le jugeront menteur et suspect ; en 2002, Thumairy s'est vu retirer son visa diplomatique et fut expulsé pour des liens supposés avec des terroristes, on lui interdira de rentrer aux États-Unis. Deux semaines après que Hazmi et Mahdhar furent arrivés à Los Angeles, un bienfaiteur fit soudain son apparition. Il s'agit d'Omar al-Bayoumi, saoudien de 42 ans, réputé travailler pour une entreprise saoudienne de services aéronautiques, Dallah Avco. Alors qu'il y touchait un salaire, il semblait que, pendant ses sept années passées en Amérique, il n'ait jamais travaillé pour cette entreprise. Bayoumi avait des contacts fréquents avec l'ambassade saoudienne à Washington, ainsi qu'avec le consulat à Los Angeles. Il était largement considéré comme un espion saoudien par la communauté arabe expatriée, le gouvernement saoudien niant qu'il le fût,*

---

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

---

bien que lui versant un salaire. Même avant le 11 Septembre, il était sur les listes du FBI comme agent saoudien. Avec un ami, Bayoumi quitta San Diego où ils vivaient pour rejoindre Los Angeles. Le matin du 1<sup>er</sup> février 2000, Bayoumi se rendit au consulat saoudien où il rencontra pendant près d'une heure Fahad al-Thumairy, qu'il considérait comme son conseiller spirituel. Des factures de téléphone montrent que Thumairy était en contact régulier avec Bayoumi. Après cette entrevue, Bayoumi et son ami se rendirent dans un restaurant halal de la ville de Culver City. Bayoumi dira plus tard aux enquêteurs que c'est lors de ce repas qu'il entendit deux hommes discuter en arabe avec l'accent du Golfe : Hazmi et Mihdhar. Il engagea la conversation avec eux et décida non seulement de les prendre sous son aile, mais aussi de les aider à déménager à San Diego et à s'y établir. Il leur trouva un appartement dans son propre immeuble, leur avança la caution et leur premier mois de loyer (qu'ils lui remboursèrent d'ailleurs immédiatement), les apprenti-pirates n'ayant pas de compte-chèques, et fut cosignataire de leur bail. Il a même donné une petite fête en leur honneur et lesaida à se procurer des papiers, et à s'inscrire à des cours d'anglais et à une école de pilotage. Il les présenta aussi à des membres de la communauté arabe, dont peut-être l'imam d'une mosquée locale, Anouar al-Awlaqi. Il n'y a pas de preuve que Bayoumi ou Thumairy aient su ce que les futurs pirates envisageaient de faire, et il est possible qu'ils aient seulement essayé d'aider des coreligionnaires [comme dans un roman de la série Harlequin ? NdA]. Toutefois, le jour même où les pirates arrivaient à San Diego, accueillis par Bayoumi, on a téléphoné quatre fois du portable de ce dernier à l'imam de la mosquée de San Diego, Anwar al-Awlaki

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

*déjà entrevu. Né en Amérique, ce dernier allait avoir, une décennie plus tard, la réputation d'être responsable de la propagande d'Al-Qaïda et un important agent au Yémen, jusqu'à ce qu'un drone de la CIA ne l'abatte. [Pas un mot sur les évidents dommages collatéraux liés à cet assassinat dans la population locale innocente, un « terroriste » ne prêchant qu'exceptionnellement en plein désert, NdA].*

*En janvier 2001, toutefois, un an après être devenu le conseiller spirituel des pirates, il quitta San Diego pour Falls Church, en Virginie. [Par le plus grand des hasards, c'est dans cette petite ville que résidaient les deux frères de Oussama Ben Laden, NdA]. Quelques mois plus tard, Hazmi, Mihdhar et trois autres pirates allaient l'y rejoindre. Un autre Saoudien qui était à San Diego à ce moment-là, Oussama Basnan, se lia d'amitié avec Hazmi et Mihdhar. En l'occurrence, la femme de Basnan recevait des dons de bienfaisance de la princesse Haïfa, femme du prince Bandar, au moins officiellement ambassadeur d'Arabie à Washington. Les paiements – qui ont atteint pas moins de 73 000 dollars sur une période de trois ans – étaient supposés financer le traitement d'un problème de santé dont souffrait la femme de Basnan. Selon des plaignants du procès contre les Saoudiens, une partie de cet argent a été utilisée pour soutenir les terroristes de San Diego. Cependant, le FBI n'a trouvé aucune preuve que l'argent ait été remis aux pirates, et la commission du 11/9 n'a trouvé aucun lien avec la famille royale.*

Il faut dire que cécité et surdité régnaienent en maîtres au sein de cette Commission.

*Nous affirmons que les prétendues « œuvres de bienfaisance », mises sur pied par le gouvernement du Royaume*

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

*pour propager l'idéologie wahhabite radicale à travers le monde furent les principales sources de financement et d'aide logistique d'Al-Qaïda pendant plus d'une décennie jusqu'aux attaques du 11 septembre,*

m'a dit Sean Carter, un des principaux avocats impliqués dans le procès. « *Ce n'est pas une coïncidence si ces prétendues œuvres de charité étaient encadrées par le ministère des affaires islamiques qui, depuis sa création en 1993, assume la principale responsabilité dans les efforts du royaume pour diffuser l'islam wahhabite* ». Quand le rapport fut publié, la phrase qui attira le plus l'attention est la suivante : « *Nous n'avons trouvé aucune preuve que le gouvernement saoudien en tant qu'institution, ou que de hauts fonctionnaires saoudiens à titre individuel, aient financé l'organisation.* » J'espère que cette belle histoire de coïncidences où il ne manque que la fée Clochette vous aura convaincu au moins sur la responsabilité de l'Arabie pour ce qui est de la logistique. Sa complicité, et à très haut niveau, semble acquise au travers de la réalité de ces 28 pages, cette querelle d'amoureux n'est là, je pense, que pour cacher le reste, le plus important.

Pendant qu'on occupe les esprits à travers les médias avec la logistique, on évite de se pencher de plus près sur la vraie question : où sont les preuves de la présence dans les aéroports concernés, puis à bord des avions, de nos 19 Arabes ? Aucune n'a jamais été fournie et cette absence restera éternellement la réalité de ce dossier. Cela permet aussi de mieux camoufler cet « *inside job* », évidence de plus en plus prégnante de cette affaire. Seuls les amalgames officiels permettent de faire la liaison, encore une fois restant à démontrer, entre la présence certaine de nos Arabes à tout faire sur le sol étasunien et leur participation active dans les attentats. Il est même probable que le financement des « *terroristes* » durant leur séjour aux États-Unis ait été négocié entre le gouvernement étasunien et le trône saoudien, ce dernier sachant que les hommes envoyés étaient de toute façon perdus. Il est vrai que quand on coupe mains

et têtes en public, quasi jurementlement, ce genre de « *détail* » n'a guère d'importance.

## **6.10 Flou artistique et contradictions multiples**

Interrogation forte que je viens de relancer, où sont les preuves, pas les affirmations gratuites et non étayées, de la présence de nos Arabes dans les quatre avions ? Ce point est directement en liaison avec le précédent et là aussi, le pouvoir étasunien a établi une liaison qu'il est incapable de démontrer. Oui, nos 19 Arabes à tout faire séjournèrent aux États-Unis, oui ils y menèrent une vie dissoute pour laisser un souvenir, oui certains prirent des cours de pilotage, mais au-delà ? Les seules images connues de ces « *terroristes* », montrent deux compères, enregistrés à l'issue de leur nuit de débauche à Portland, accédant à la navette régionale les ramenant à Boston le 11 septembre au petit matin. On y voit Atta et son complice passer le contrôle. Ainsi, deux « *terroristes* » peuvent être filmés avant leur embarquement à Portland, aéroport régional, dont les besoins sécuritaires étaient beaucoup moindres et il n'existerait aucune trace de leur passage et de celui des autres dans des aéroports internationaux autrement équipés ? Quand je parle d'images, il s'agit de celles délivrées, comme à Portland, par les caméras de surveillance du monde entier, c'est-à-dire indiquant sur l'écran date et heure de la prise de vue, à la seconde près et quelques autres informations. Sinon à quoi serviraient-elles, ne serait-ce que sur le plan judiciaire, si le besoin s'en faisait sentir ? Pour ne pas sortir de notre propos, qu'en est-il à Washington-Dulles ? Qu'il s'agisse des salles d'embarquement où obligatoirement ils devaient passer, des comptoirs d'enregistrement ou encore des zones de fouille, rien. Pas une image montrant un ou plusieurs de nos coupables emblématiques. Le terroriste furtif ? Ce manque est tellement troublant pour le dossier que les autorités montrèrent quelques vues de quelques « *terroristes* » estimés être à Washington-Dulles, comme

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

par hasard totalement démunies des indications ci-dessus ! L'aéroport international de la capitale des États-Unis **non muni des caméras réglementaires** ?

Court développement sur ce nouvel enfumage. La vidéo en question montre deux des 19 « *pirates* », soi-disant à Washington-Dulles, et fut présentée par Associated Press en juillet 2004... la veille de la publication du rapport de notre commission ! Bis repetita, comme la « *vidéo* » de Ben Laden diffusée juste avant la réélection de Bush, l'infirmière koweïtienne ou un des multiples autres enfumages dont les États-Unis sont coutumiers depuis la nuit des temps ? Bien sûr, notre vidéo de Dulles fut ratifiée par le FBI ce qui, je vous le concède, de nos jours ne veut pas dire grand chose, sinon rien. Elle pose de sérieux problèmes de cohérence pour sa possible authenticité. Sur les vidéos de sécurité classiques, je l'ai abordé, l'heure et la date sont incrustées dans l'image selon un processus authentifié, avec l'identifiant de la caméra, permettant de connaître la zone qu'elle surveille. La vidéo publiée en 2004 ne contient, certainement par hasard, aucune de ces données<sup>13 14</sup>. Les caméras de surveillance 24/24 utilisent de plus des prises de vues accélérées à intervalles de 1 seconde, pour satisfaire aux limites de stockage de données. Curieusement, la vidéo enregistrant al-Mihdhar et Moqed a été tournée à 30 images par seconde (30fps), performance de toutes les caméras disponibles pour le grand public, dans n'importe quel magasin de la planète. Forte suspicion, pour le moins, que cette vidéo n'a pas été tournée par un dispositif de sécurité à l'aéroport de Dulles, mais plutôt genre oncle Donald filmant Fifi, Riri et Loulou récupérant leurs bagages. La Commission va jusque préciser que les supposés pirates de l'air al-Mihdhar et Moqed passèrent le point de contrôle de sécurité à Dulles et furent enregistrés

13. Rowland Morgan et Ian Henshall, *9/11 Revealed : The Unanswered Questions* (Carroll & Graf, 2006), p.118

14. Jay Kolar, *What We Now Know about the Alleged 9-11 Hijackers*, par Paul Zarembka, éditions, *The Hidden History of 9-11*, mis à jour dans une 2<sup>e</sup> édition (New York : Seven Stories, 2008), pp. 3-44

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

sur un circuit fermé de télévision (CCTV) à 7 h 18, Hani Hanjour s'y retrouverait à 7 h 35. Alors que le pouvoir cherchait par tous les moyens à donner quelques preuves de la véracité de son propos, jamais la soi-disant vidéo signalée dans le rapport ne sera présentée au public et encore moins à la justice. Plus de 300 caméras sur cet aérogare dont les enregistrements sont conservés 30 jours. Chaque bande fut examinée image par image par des techniciens des systèmes d'information, avec des hommes du FBI par dessus leur épaule pour être sûr que rien ne soit dissimulé. David Brent, informaticien employé par IT System, a déclaré :

*En 2001, je travaillais pour un fabricant [IT System, NdA] qui à l'époque avait son système de vidéosurveillance à l'aéroport international Dulles de Washington, et au Pentagone [donc avec de vraies caméras de vidéosurveillance et non pas la plaisanterie présentée par les autorités !, NdA]. Après les attentats du 11/9, j'ai fait partie de l'équipe qui avait la dure tâche de visionner toutes les vidéos de l'aéroport, avec plusieurs autres agents qui regardaient par-dessus nos épaules. Avez-vous remarqué que j'ai précisé TOUTES les vidéos ? Ça veut dire chaque image des quelques 300 caméras sur une durée de 30 jours. Cela nous a pris 3 semaines à raison de 15 heures par jour<sup>15</sup>.*

Pas une bande n'a été dévoilée depuis cette date par le gouvernement pour étayer sa thèse. Officiellement et juridiquement parlant, nous n'avons qu'une vidéo non conforme montrant des personnes passant un point de sécurité non identifié, à une date inconnue ! Raccorder ces vues à l'embarquement de nos pirates sur le vol 77 semble complètement éthétré et juridiquement non recevable. Mais la Commission ira encore plus loin dans le mensonge. Ils assureront, dans leur rapport, avoir soumis aux experts du système informa-

---

15. David Brent, [\*The CSI Effect : How TV is Changing Video Surveillance\*](#), Security InfoWatch, 15 février 2011

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

tique CAPPS ([Computer-Assisted Passenger Prescreening System](#), en français, Système de vérification préliminaire de passagers assisté par ordinateur), la bande vidéo de l'examen de certains de nos « pirates » repérés par le détecteur manuel. Les frères al-Hazmi subirent une vérification indiquée comme approfondie par les douaniers, l'un d'eux n'avait même pas sur lui un papier d'identité avec une photo et ils le laissèrent passer ? Bien sûr, pas une image de cet intermède, alors que comme tout lieu pouvant amener des problèmes, il existe une sinon plusieurs caméras... Bizarrement, alors que le déclenchement de cette CAPPS est heureusement très peu fréquent, les agents d'enregistrements ne gardent aucune mémoire de cet incident dans leurs entretiens avec le FBI. Curieusement aussi, selon un entretien récemment rendu public (daté du 26 septembre 2001) avec l'agent d'enregistrement à l'aéroport de Dulles, Alex Vaughn, qui s'est occupé des frères al-Hazmi, il ne mentionne pas qu'ils furent marqués par le système CAPPS pour un examen additionnel<sup>16</sup>.

Pour en finir avec cette étude détaillée d'un nouveau mensonge, le rapport de la Commission déclara qu'Hani Hanjour et les frères al-Hazmi occupaient des sièges de première classe (page 22). Brenda Brown qui enregistrait les passagers de première du vol AA 77 ce matin-là fut interrogée par le FBI le 17 septembre 2001 et s'est souvenue avoir enregistré quelques passagers lors de ce qu'elle a appelé « *une journée peu chargée* », (30% de remplissage sur le vol 77 et moins encore en première !), mais ne s'est rappelée daucun passager masculin de type arabe<sup>17</sup>.

16. <https://fr.scribd.com/document/13950309/T7-B17-Screeners-9-11-and-Check-In-Fdr-FBI-302s-Screener-and-Check-In-Interviews> - FBI - Alex Vaughn Interview, 26 septembre 2001. M. Vaughn a dit qu'on lui a montré l'image du système de sécurité provenant de la caméra de surveillance voisine #31, révélant soi-disant les frères al-Hazmi, mais cet enregistrement n'a jamais été publié. (Ibid., Interview d'Alex Vaughn, 26 septembre 2001

17. <https://fr.scribd.com/document/13950309/T7-B17-Screeners-9-11-and-Check-In-Fdr-FBI-302s-Screener-and-Check-In-Interviews> FBI - Interview de Brenda Brown, 17 septembre 2001) [ B – présentation]

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

Si après toutes les péripéties détaillées dans le texte sur cet embarquement toujours non prouvé, les agents ayant traité ce problème, loin d'être fréquent, ne se souviennent de rien, c'est sans doute que cette belle histoire ne comprend pas grand chose de réel. Ces tentatives bafouillantes portent quelque discrédit complémentaire sur la volonté officielle de faire croire qu'ils disaient la vérité. En fait, il est plusieurs fois fait référence à des images vidéos dans les annexes, dudit rapport, soi-disant issues des caméras disposées par la Metropolitan Washington Airports Authority. Aucune ne fut exhibée, alors que, si elles existaient vraiment, elles ne pouvaient que soutenir leur thèse ?

Dès 13 heures 10 le 11 septembre, comme il est habituel de le faire après chaque crash aérien, n'importe où dans le monde, American Airlines édita les listes des passagers et des membres d'équipages, dont celle du vol 77 nous intéressant plus particulièrement. Cette liste, diffusée par Associated Press, révéla toutefois rapidement un problème important, selon Éric Laurent déjà cité (page 81) « *AA77, on fait état de 64 victimes, la liste officielle n'en recense que 56 et aucun des cinq terroristes. Le rapport final de la commission indique 58 passagers* » (dont les 5 terroristes, NdA). Lorsque le FBI prit le relais, informations sur les passagers, récit de son vol, y compris heure de décollage, devinrent brusquement secrets, American Airlines, les autorités de l'aéroport de Dulles et même FAA expliquant l'interdiction leur étant faite par le même FBI de donner le moindre détail. Le *Washington Post*<sup>18</sup> comme *CNN*<sup>19</sup> feront part de cette entrave dans leurs compte-rendus. Ce fait corrobore le témoignage de l'hôtesse du comptoir d'enregistrement des premières classes du vol 77 évoqué un peu plus haut. Par définition, les pointages des compagnies aériennes sont fiables pour plusieurs raisons. Comme le fret et la météo, ils aident les commandants de bord à calculer la quantité de carburant qu'ils vont

---

18. [Washington Post](#)

19. [CNN](#)

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

emporter et sont également indispensables pour, en cas de crash, prévenir les familles... et les assurances pour indemnisations. À ce titre, on y trouve âge, sexe, situation de famille, adresse et activité professionnelle. Il est quasiment impossible, mais faisons l'effort d'y croire, qu'une liste présente une erreur, portant sur un individu, mais quatre listes, dans deux compagnies différentes, parmi les plus importantes au monde, avec un écart total de 19 noms, comme par hasard les 19 « *terroristes* »...

Le procès jugeant Zacarias Moussaoui en 2006, fut l'occasion de confirmer les soucis du gouvernement Bush avec cette vérité. L'inculpé fit de nombreuses demandes pour avoir accès à des documents classés confidentiels et le droit d'appeler des prisonniers dits d'Al-Qaïda détenus à Guantánamo comme témoins, notamment Bin al-Shibh. Les procureurs, donc l'État, les rejetèrent sous le prétexte un peu trop facile et un peu trop souvent utilisé par le gouvernement depuis ce 11 septembre, de menaces potentielles à la sécurité nationale ! Ce blocage amena la juge Leonie Brinkema à interdire aux procureurs de demander la peine de mort ! La position du gouvernement se trouva néanmoins renforcée, un autre tribunal lui donnant raison dans son refus de témoignage en direct de trois terroristes tenus au secret absolu par les autorités étasuniennes. Outre la confirmation par une cour d'appel, la Cour suprême, saisie par la défense, refusa d'examiner leur requête. Justice et démocratie US étaient en marche. Attitude pour le moins troublante chez des gens si sûrs de leur fait, au moins dans le verbiage. Pourquoi cette crainte avec un dossier « *en béton* » vanté comme tel par la phalange gouvernementale, avec des responsabilités aussi bien définies ? Où se situe le danger pour la sécurité nationale si des prisonniers confirment l'appartenance de Moussaoui à la nébuleuse terroriste auteur des attentats ? Mais ce procès mit aussi en avant les imbrications des différents services de sécurité et/ou de renseignements dans cette affaire, ne donnant pas une vision très saine de la situation. Le député républicain de Pennsylvanie Curt Weldon déjà cité, déclara à la barre du tribunal que le gouvernement

en savait plus sur ce drame du 11 septembre qu'il ne le prétendait. Il évoqua l'opération secrète du Pentagone *Able Danger* lors de laquelle quatre des dix neuf « *terroristes* » avaient été identifiés un an et demi avant les attentats ! Cette opération a été abordée plus tôt dans ce même chapitre.

### **6.11 Des traces parfaites et bien évidentes**

Détail intéressant toutefois, le stage choisi par Hanjour comprenait 34 heures de simulateur et, comme indiqué plus haut, les instructeurs ne le revirent plus au-delà de 21 heures de pratique. Autre façon pratique de se faire remarquer ? Au prix où est facturée cette prestation, un élève ne finissant pas sa formation à plus de chance de laisser un souvenir qu'un autre. Ce fait semble être établi, il fallait laisser des traces visibles par tous, permettant d'établir une (pseudo ?) filière arabe pour ces attentats. Dans le résumé qui suit, vous constaterez que les comportements et les actions de nos terroristes ont tendance à faire passer cette hypothèse de la suspicion à la quasi-certitude. J'ai évoqué le « *chou blanc* » des hommes du FBI du côté de Tora-Bora, dans leur recherche de documents indiquant la participation de Ben Laden aux attentats dans ses différents lieux de passage, là où il n'avait pas besoin de cacher quoique ce soit. Par contre, dans le même temps et comme par hasard, l'ex-appartement étasunien d'un supposé pirate, lieu où il est nécessaire de ne pas laisser de trace en partant, était visité. Ils y auraient découvert, dans un sac de sport oublié (sic), une lettre d'instruction en trois exemplaires ! Personne, au sein des services officiels, ne semble trouver curieux de voir une lettre d'instruction dupliquée comme un vulgaire tract, chez la même personne, et après l'attentat. Qu'avait-il donc à faire de trois exemplaires, alors que dans toute action les consignes, exceptionnellement données de manière écrite, sont nominatives et en un seul exemplaire ? Pourquoi, après avoir appris ses instructions n'avait-il pas déchiré et jeté

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

au moins les deux exemplaires inutiles ? Dans la chambre d'hôtel d'un autre, Al-Shehhi, on trouva des manuels de vol de 757 – la langue n'est pas précisée – trois livres d'arts martiaux, des cartes de vol de la côte Est et bien sur un cutter, [selon](#) Catherine Wilson d'Associated Press. Dieu que ces gens sont distraits ! Personne ne s'étonna qu'un « *terroriste* » puisse être aussi inconséquent en oubliant tout ce dont il avait besoin pour son mauvais coup.

Cela rejoint les soi-disant autres découvertes du FBI de manuels de vol sur Boeing 767 en arabe, chose n'ayant jamais existé, chaque pilote professionnel du monde entier possédant, nous venons de le voir, un très bon niveau d'anglais, langue internationale de l'aviation. Par contre, pour ceux connaissant la taille de ces manuels, s'ils ont vraiment existé, nous avons là une nouvelle preuve du mauvais coup préparé à l'avance. Combien de temps faut-il pour traduire, éditer et relier de tels documents ? La mallette importante bien connue qu'on peut voir à la main des pilotes de lignes dans un aéroport, n'est pas là pour emmener un en-cas, mais toute la documentation obligatoire, dont les manuels de vol de l'avion qu'ils vont piloter. Le FBI, dans cette affaire, est descendu au niveau des pires polices politiques de dictatures dans la fabrication et/ou l'exploitation de fausses preuves. Je ne fréquente pas les milieux terroristes, mais j'imagine assez mal le rapport entre cette activité ou toute autre activité illicite et ce désir de laisser un souvenir. Le terrorisme s'accorde mieux de la discréetion que du style m'as-tu vu. De multiples autres exemples existent sur cette volonté affichée de se faire remarquer, pour Hanjour, comme pour ses acolytes. Vouloir prendre des cours de pilotage uniquement basés sur le contrôle de l'avion en vol, ne voulant pas passer par les enseignements pourtant obligatoires du décollage et de l'atterrissage. Cela dit, cette information fut distillée par le rapport dont on connaît les difficultés avec la vérité. La première contradiction sautant aux yeux étant que, comme déjà évoqué, l'absence de formation pour les autres phases du vol ne permet pas d'avoir le diplôme qu'on leur prête avoir reçu. Encore une fois, il faudra choisir entre tout

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

ou son contraire. Éreinter aussi de questions des spécialistes de l'épandage de produits chimiques, demander des subventions aux administrations concernées pour la même activité... tout était bon pour être sûr qu'on se rappelle d'eux. Ultime preuve des approximations officielles, dans le cadre de l'épandage aérien de produits chimiques mortels, comment faisaient nos terroristes n'ayant pas appris à décoller, alors qu'il s'agit d'avions monoplace ?

Vous noterez, en plus, le manque de réflexion des « *terroristes* »... ou des auteurs de la VO. On commence par se faire remarquer par sa médiocrité et sa volonté de ne retenir que ce qui concerne le vol droit et les virages, durant les cours de pilotage. On continue en tentant tout pour attirer l'attention avec la volonté d'épandre des produits chimiques. On termine par un demi-tour en marchant, pour aller s'écraser sur des symboles du pays soi-disant haï ? Un matin en se levant : « *Tiens, pourquoi ne pas plutôt percuter les Tours à New-York et le Pentagone à Washington, plutôt que de répandre des produits chimiques mortels ?* » Le rapport d'enquête nous enseigne même l'éventualité de prendre une centrale nucléaire comme cible. Bref n'importe quoi, prouvant le manque de sérieux de ce document. Quand on connaît la somme de travail que représente la préparation d'un tel plan sur un lieu précis, la voltige intellectuelle n'est certainement pas de mise. Ces exécutants, s'ils ont existé jusqu'à la finalisation de ce plan, au même titre que ceux se faisant sauter au milieu d'une foule innocente, n'étaient certainement pas là pour décider la manière de procéder. Avant même leur départ, ils devaient savoir quelle était leur cible et la manière de la frapper.... si toutefois la vraie raison de leur présence était là, ce qui, une nouvelle fois, reste entièrement à démontrer. Curieux manque de professionnalisme dans la préparation de ces missions ou dans la VO, une fois de plus, où l'on traque de plus en plus difficilement la moindre trace de vérité. Pour confirmer ce doute, les autres pirates, même s'ils débordent mon propos, permettent de globaliser le mensonge officiel. Mohammed Atta par exemple, « *pilote* » du 767 crashé sur la tour nord aurait, selon le paragraphe 7.2

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

débutant page 266, obtenu sa licence de pilote amateur (PPL), le bas de gamme, mi-août 2000. Le rapport nous promène ensuite sur les cours pris au-delà dans une autre école aéronautique – pourquoi en changer ? – se terminant piteusement par un échec aux tests de vol aux instruments en octobre de la même année. Cela n'empêche pas le même document de mentir page 23 : « *Atta, le seul terroriste à bord ayant appris à piloter un jet !* » Espoir sans doute que les près de 250 pages d'écart fassent passer facilement cet enfumage complémentaire.

Atta, l'homme présenté comme recruté pour cette « *haute mission* », le FBI le définissant même comme le chef de ce commando. Ben Laden, musulman intégriste, sunnite salafiste s'il en est, aurait confié une opération dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle était complexe et destinée à « *punir les États-Unis* » à un semblable individu ? Lui et certains de ses acolytes se sont semble-t-il fait connaître, lors de leur séjour en Floride, comme des alcooliques, consommant de la cocaïne et cherchant sans arrêt bonne fortune auprès de filles pas très regardantes<sup>20</sup>. Ce signalement, confirmé par l'amie de Atta en Floride, Amanda Keller, correspond plutôt à ce qu'il est convenu d'appeler un « *fétard* » qu'à un religieux introverti. On l'imagine mal se suicider dans l'anonymat le plus complet, aux commandes d'un avion, alors que tant de plaisirs terrestres lui sont proposés ! Le rapport nous indique que le même, qui a la phobie de l'avion, le reprend une multitude de fois, la dernière pour simplement aller acheter les billets destinés au 11 septembre. Outre la contradiction, on voit bien que l'argent coule à flot, comme dans tous les faits détaillés. Encore 19 billets, dont une partie en première classe pour de lointaines destinations, même si elles sont nationales. Pour corser la note finale et ne pas tenir dans le budget de pingre accordé par la VO à nos Arabes à tout faire, ceux du vol 77 migreront dans un motel du Maryland durant une large

---

20. selon Daniel Hopsicker journaliste d'investigation, information donnée aussi dans le *Wall Street Journal*

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

semaine, s'inscrivant même dans un club de gymnastique, avant de prendre des chambres d'hôtel près de Dulles. Parmi les autres, arrivés à Boston, et bien qu'ils aient des chambres d'hôtel, Atta et Al-Omari décident de partir faire une virée à Portland, Maine, en voiture de location, quelques 200 kilomètres plus au nord, la nuit précédant une telle mission !

Ils s'y distinguèrent particulièrement, encore une fois. Pour être sûrs qu'on se souvienne d'eux ? Ils iront même jusqu'à régler leurs nombreuses consommations et autres dépenses nocturnes avec leurs cartes bancaires nominatives. La navette aérienne partant de Portland pour Boston, lieu de leur dernier embarquement supposé, n'arriva qu'une heure avant le départ du vol 11, cas flagrant d'irresponsabilité et/ou de mensonge. Pas du tout le profil d'un chef de commando terroriste ! Outre leur comportement général, très éloigné des canons de rigueur de Ben Laden et de ceux l'entourant, comment apprécier des gens qui auraient pu compromettre toute l'opération au moindre retard de ladite navette ? En partie liée à la déréglementation du transport aérien dans ce pays, ce n'est pas un cas d'école ou une vue de l'esprit. Le matin du 11 septembre, les quatre avions « *détournés* » subirent, à leur départ, des retards allant de 10 à 40 minutes. Il aurait suffi que la navette Portland-Boston subisse un tel retard pour que l'opération tourne au fiasco... à condition bien sûr de gober le rapport de la Commission d'enquête seule à attester de leur présence à bord. Dernier doute important sur Atta, une nuit de débauche juste avant de piloter un avion commercial qu'il n'a jamais abordé auparavant, est-ce cohérent ? Atteindre une cible de 63 mètres de large en arrivant dessus à plus de 700 km/h selon la VO après une nuit de beuverie semble relever au moins de la fumisterie.

Outre les points déjà évoqués et les multiples interrogations qu'ils déclenchent, d'autres encore viennent à l'esprit. D'où sortaient ces 19 individus, comment et par qui ont-ils été recrutés ? À ma connaissance, il n'existe pas d'agence d'intérim pour terroristes, alors ISI pakistanaise, Mossad israélien, GID saoudienne,

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

CIA étasunienne ? Y a-t-il un lien, par exemple, entre le recrutement d'une partie de ces gens et la visite amicale rendue à Ben Laden le 12 juillet 2001 à l'hôpital américain de Dubaï par Larry Mitchell, chef d'agence de la CIA sur place ? Ne peut-on pas ressentir un curieux fumet dans cette rencontre entre l'ennemi public n°1 des États-Unis soigné dans un hôpital étasunien et un représentant de haut rang de l'agence de renseignement du même pays censé participer à sa chasse ? Doit-on ranger au rayon des hasards le rapatriement du même Mitchell dès le 15, trois jours plus tard ? La suite étasunienne des aventures de nos pieds nickelés du terrorisme a une furieuse tendance à nous indiquer une piste, sinon sur le recruteur, mais au moins sur celui ayant servi de coach. Vous n'allez pas y croire, comme déjà évoqué, 15 de ces 19 dangereux terroristes logeaient à Hollywood, Floride mais, encore un hasard, vraiment à côté, parfois dans la même rue, vivaient pas moins de 30 « étudiants » israéliens. Si le scénario officiel dit la vérité sur ce point précis, tout peut arriver, ils n'ont absolument pas averti les forces de police sur ce qui se tramait. Que faisaient ces étudiants de la filière « Mossadienne », comme plus d'une centaine d'autres au sein des États-Unis, si près des « terroristes » ? Surveillance ou manipulation, dans les deux cas, pour le compte de qui ? S'agit-il plutôt de « sous-location » ? Les terroristes, recrutés par la CIA pour faciliter les formalités d'entrée, étaient-ils gérés par nos étudiants dès leur arrivée aux USA, la guerre fratricide existant entre FBI et CIA ne permettant pas une discrétion suffisante sur cette présence ? Comble, Atta avait un colocataire, Charly Voss, ancien pilote de la CIA, emmenant des armes au [Nicaragua](#) et ramenant de la cocaïne. Ah oui, vous allez sûrement me demander où étaient les quatre autres. Les fins limiers du FBI les trouvèrent à San Diego, Californie, à l'autre extrémité du pays, parmi eux Hanjour, notre futur pilote émérite du vol 77.

Omar al-Bayoumi nous ferait nous orienter vers un pool, une internationale du terrorisme, les services des différents pays se partageant l'accueil des arrivants. Deux des résidents de San Diego

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

prirent des cours de pilotage au *Sorbi's Flying Club*<sup>21</sup>, où ils laissèrent l'impression de personnes incapables de piloter. Cela ne les empêcha pas de se faire quand même remarquer en proposant de l'argent contre l'apprentissage de la conduite de mutiréacteurs, alors qu'ils ne maîtrisaient aucunement les règles de base du vol sur monomoteur ! À chaque nouveau détail des dépenses faites ou proposées, l'estimation ridiculement basse donnée par le rapport d'enquête paraît moins cohérente. Autre question découlant de ce qui précède, quelle excellente raison poussa Hanjour à s'exiler apprendre à voler en Arizona, alors que ses compères de San Diego apprirent localement ? Où est la logique incluse entre la domiciliation en Californie, une « *scolarisation aérienne* » dans l'Arizona, et des cours sur simulateur en Floride, comme déjà évoqué ? Encore plus de dépenses ? Les quatre « *Californiens* » étaient apparemment en relation avec Abdussattar Shaick, par ailleurs informateur du FBI. Le Comité parlementaire du renseignement l'avait surnommé « *la meilleure chance du FBI de découvrir le complot du 11 septembre avant qu'il ne se produise* ». Hélas, Shaick ne put fournir aucune information de quelque importance que ce soit à son mentor. Forte présomption que les « *surveillés* », étaient totalement étrangers aux faits leur étant officiellement reprochés concernant les attentats ? La preuve complémentaire de ce sentiment pourrait se trouver dans le fait que l'informateur n'a jamais été inquiété, y compris pour soupçon de rétention de certaines informations, à une période où il ne faisait pas bon être arabe et en situation équivoque aux USA.

Plus cette « *enquête* » avance, plus une question revient, lancinante. Que venaient faire ces 19 pauvres types dans cette galère ? Certains passèrent peut-être un brevet de pilote minimum, mais aucune preuve ne fut jamais apportée de leur présence dans les avions béliers qu'ils étaient de toute façon incapables de maîtriser pour les amener à leur but avec l'importante précision requise. Au vu des éléments rendus publics, rien ne peut leur être repro-

---

21. selon [historycommons.org](http://historycommons.org)

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

ché sur le plan pénal, seule une opération de diversion orchestrée longtemps à l'avance peut justifier leur apparition. Une fois de plus, nous retombons dans l'optique d'un « *inside job* ». Je présume déjà la question suivante, que sont devenus nos dix neuf terroristes ?

Ne présentant aucun intérêt pendant et surtout après ces attentats, ils ont sans doute fini leur carrière beaucoup plus discrètement que leur vie des mois précédents. Leur parcours ne peut se concevoir autrement qu'éliminés physiquement par des hommes de quelque organisme officiel ou officieux. Par leur seule existence, ils risquaient d'enrayer la belle machine de propagande gouvernementale, ils devaient donc disparaître. Comme les mouchoirs jetables, ils avaient servi.

Là aussi les preuves du gouvernement manquent totalement. Dans le rapport comme dans les déclarations officielles, aucune certitude. Dans les affaires criminelles, le FBI doit effectuer une [procédure de traçabilité](#) des restes humains entre découverte et inhumation. Chris Kelly, porte-parole de l'Institut de Pathologie des Forces Armées (AFIP), là où s'effectua l'identification des corps des victimes du vol 77, entre autres, a dit que les autorités avaient des réticences à vouloir se séparer des corps des pirates kamikazes : « *Nous ne savons pas exactement ce qu'il en sera d'eux, il y a très peu de chances que l'on fasse l'effort d'atteindre les familles jusqu'à elles* ». Il n'expliqua ni pourquoi aucun effort ne serait fait pour localiser les familles des pirates de l'air présumés, ni pourquoi l'AFIP ne serait pas en mesure de faire une comparaison avec les échantillons d'ADN retrouvés à des endroits où les pré tendus pirates de l'air auraient vécu. Même certaines familles des accusés/coupables se déclarant prêtes à coopérer avec les autorités étasuniennes ne recevront aucune réponse. Mi-août 2002, selon Associated Press du 16 août 2002, l'ADN des restes des victimes n'avait toujours pas été vérifié en raison du fait qu'« *il avait été prêté peu d'attention aux restes des terroristes* ». Alors que l'AFIP déclarait avoir formellement identifié les restes de l'ensemble des passagers innocents et ceux du personnel navigant, elle n'identifia

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

aucune partie du corps d'aucun pirate présumé. Kelly déclara plus tard que « *les restes humains qui ne correspondaient à aucun relevé étaient ceux des terroristes* »... limités à neuf « *terroristes* » si [on en croit cbsnews](#). Dans de telles conditions de non respect des procédures, jointes à l'absence de preuve de la présence même des accusés dans les aéroports, peut-on raisonnablement croire que dans ces restes humains certains appartiennent à un ou plusieurs de nos « *terroristes* » ? Aucune juridiction au monde n'accorderait [\*\*la moindre attention\*\*](#) à ce dossier.

Ultime soupçon du coup monté ou de l'« *inside job* », comme vous préférez. Aussitôt la nouvelle du drame du 11 septembre diffusée dans le monde entier, Vladimir Poutine tenta de joindre Bush pour confirmer l'innocence de la Russie dans ces attentats. Bush refusa de prendre la communication, ce qui outre l'aspect butor de ce comportement, tendait à considérer cette confirmation russe comme inutile. Par contre, le chef d'état-major interarmes russe, Leonid Ivachov, commanda auprès de ses services une étude sur chaque point trouble de ce dossier, dès identification de ceux-ci. Trois jours plus tard, les causes et les acteurs de ce drame étaient connus et identifiés. Il s'agirait, d'après ces recherches, d'un affrontement interne entre dirigeants étasuniens. Les attentats [\*\*auraient été commandés\*\*](#) par une faction particulièrement dure du complexe militaro-industriel et exécuté par une société militaire privée dont les États-Unis regorgent. Si on admet cette hypothèse, ne présentant que peu de variations par rapport à la mienne, on pourrait avoir l'explication de la « *disparition* » de [Richard P. Gabriel](#), 54 ans, dans le crash du Pentagone. Lieutenant des Marines à la retraite, il était le créateur et le directeur de Stratin Conseil. Sous ce doux vocable se cachait une de « *ces entreprises permettant l'externalisation des missions de défense* », auparavant appelée plus communément « *mercenaires* », travaillant aussi, qui l'eut cru, dans la sécurité et l'espionnage. Encore un hasard ?

En cette seconde moitié de 2016, où la lutte des États-Unis et de leurs obligés contre le terrorisme arabe est – plus dans le verbiage

## CHAPITRE 6. BEN LADEN ET LES PIRATES DE L'AIR

que dans le concret – toujours aussi implacable, il est « *plaisant* » d'apprendre la réconciliation des anciens ennemis. Outre la France, ce sont essentiellement les États-Unis qui fournissent des armes aux fanatiques salafistes de al-Nostra, branche moyen-orientale de... al-Qaïda, ancien soi-disant ennemi numéro 1, censé être le tueur de près de 3000 Étasuniens le 11 septembre 2001 selon la légende officielle. Il serait intéressant de connaître l'opinion des familles des disparus – mais qui s'en soucie ? – sur cette nouvelle idylle contre nature.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

## Chapitre 7

# Mais où est le président ?

*Pas le profil d'un premier de la classe, George W. Bush, vivant l'existence dorée d'un fils de grande famille, s'adonnant au moins à l'alcool jusqu'à quarante ans. Ce fait avéré ne l'avait toutefois pas empêché de se présenter en 1978 aux élections, où heureusement il échoua, reportant quelque peu son entrée en politique. Sa pratique de l'espagnol le fit apprécier de la population d'origine hispanique, mexicaine ou cubaine, fortement concentrée dans le sud, et une bonne dose d'une démagogie vite intégrée l'aideront dans sa conquête du pouvoir. Comme gouverneur du Texas, son refus de réétudier les dossiers de peines de mort le rendit attractif aux conservateurs de tout poil. Cent cinquante-deux peines exécutées durant ses deux mandats feront de lui le nouveau recordman national du genre. On a les performances qu'on peut. Ce n'est pas qu'il soit méchant ce garçon, mais son virage mystique, lorsqu'il arrêta l'alcool, l'a perturbé.*

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

### 7.1 Parlez-moi de lui

Pour rendre ce changement plus palpable, quel meilleur exemple, que de rappeler ce dialogue entre lui et Jacques Chirac, président de la République française, juste avant le déclenchement de la seconde guerre d'Irak<sup>1</sup>? Lors de cette conversation téléphonique, pour convaincre son homologue français de participer à ce conflit, il avança comme argument que « *Gog et Magog sont à l'œuvre au Proche-Orient et que les prophéties bibliques sont sur le point de s'accomplir* ». Il ne s'agissait pas d'un écart de langage dû à une reprise de la boisson ou de la fumette, il récidivera le lendemain lors d'une conférence de presse. Les détails n'en peuvent plus d'être inquiétants sur l'équilibre psychique de l'homme réputé le plus puissant de la planète. Gog, prince de Magog, c'est l'apocalypse. Il faut relire la Genèse pour voir apparaître ce personnage particulièrement sombre, sinon le retrouver dans deux chapitres des plus obscurs du [livre d'Ézéchiel](#).

### 7.2 La résistible ascension de George Bush junior

*Janvier 1997* : Deuxième et dernier mandat de Bill Clinton selon la Constitution américaine, les élections présidentielles se profilent à plus de trois ans. Un Clinton politiquement affaibli, avec l'[affaire Lewinsky](#) et les concessions qu'elle lui fait consentir pour ne pas subir la rigueur de l'*impeachment*, il sera bientôt inculpé. Pour conserver le maximum de chances de subsister, il lui est sans doute nécessaire de s'accorder les « *grâces* » Républicaines, en nommant un ministre de la Défense de ce parti d'opposition et même, un peu plus tard, de Donald Rumsfeld à la tête d'une commission sur la guerre des étoiles! Guerre des étoiles qu'il avait décidé de non

---

1. rapporté par Jean-Claude Maurice, directeur de la rédaction du *Journal du Dimanche*

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

pas stopper au début de son premier mandat, comme vanté durant sa campagne, mais de fortement ralentir, nous en reparlerons. Côté Républicain, camp de rattachement naturel des néo-cons, on préparait pour les primaires devant désigner leur candidat, une vedette du parti, très conservateur mais restant emblématique, John McCain. Son principal défaut à l'époque, manquer de malléabilité pour l'avenir. D'ailleurs, s'il avait correspondu point par point aux souhaits des comploteurs, pourquoi aurait-il fallu chercher un autre candidat ? Cet événement décidant, en cas de victoire, de la vie politique étasunienne au minimum pour les quatre années suivantes, cela pouvait repousser la chance du PNAC à une date ultérieure et surtout indéfinie. « Jeb » Bush, frère cadet, membre de ce dernier groupe belliqueux et signataire de la lettre adressée à Clinton en 1998 proposa son aîné, George W., ne faisant pas partie du PNAC, sans doute sur conseil de Cheney et Rumsfeld, comme candidat à opposer à McCain. Bush, fut donc choisi par le clan Républicain extrémiste, comme étant l'alternance officielle, devenant, par la même occasion, le candidat de la direction du parti, son gouverneur de frère se faisant fort, si le besoin était, de donner un dernier coup de pouce au niveau de la Floride. Cet État n'est pas parmi les plus faibles contributeurs parmi les grands électeurs. Rumsfeld et Cheney, vieux chevaux de retour de la politique, sont en retrait, l'ombre leur va si bien. En face, ils savent trouver Al Gore, le vice-président actuel, bénéficiant au moins d'une neutralité bienveillante de la part du corps électoral.

John McCain, beaucoup plus apprécié que Bush au sein du Parti républicain et parmi la population, alla jusque mettre ce dernier en difficulté durant les primaires, ne réjouissant pas du tout ceux du PNAC et leurs visées militaro-financières. Situation inacceptable amenant des solutions qui ne le furent pas moins. Pour circonscrire ce danger palpable, les pires bassesses seront mises en œuvre par l'équipe de Bush. McCain fut accusé d'avoir eu un enfant avec une femme noire, d'avoir trahi au Vietnam, d'avoir transmis la syphilis à sa seconde épouse et d'être devenu fou en captivité dans le même

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

Vietnam où il aurait trahi. On imagine le niveau intellectuel de ces calomnies dont le nom du responsable est facilement identifiable, Karl Rove, formé par l'un des pires déchets intellectuels de ce siècle qui en fut pourtant riche, [Lee Atwater](#), le Dark Vador du Parti républicain, heureusement décédé. Selon les jours, Bush surnommait Karl Rove, *fleur de fumier* ou *petit génie*, donnant une idée plus juste de l'individu et de ses méthodes, tandis que la classe politique américaine l'appelait plutôt *Bush's brain*, le cerveau de Bush... La vieillesse étant vraiment un naufrage pour certains, on vit plus tard McCain, toujours Républicain, servir d'entremetteur à Obama le « *Démocrate* », rencontrant en son nom les pires voyous de la planète. Qu'il s'agisse des représentants d'[« État islamique »](#) ou les [amis néo-nazis de Kiev](#), l'ancien combattant prisonnier est devenu manipulateur des poubelles de l'Histoire.

Le programme du candidat Bush, au moins pour les parts militaire et de politique étrangère, intimement liées aux USA, sera un chef d'œuvre de démagogie et de duplicité. Il déclarait que les USA n'avaient pas fonction à être les gendarmes du monde, tout en réclamant une hausse annuelle des budgets militaires de plus de 4 milliards de dollars. Les électeurs furent enchantés des deux propositions. Sans tomber dans le réductif, la majorité de la population étasunienne est persuadée – il faut dire qu'on le lui a suffisamment rabâché depuis des décennies – que leur pays a été créé pour régler les problèmes de toute la planète et la dominer et que c'est bien comme ça. Une [destinée manifeste](#) en quelque sorte, surtout qu'il est plus confortable d'être le dominateur que le dominé, le marteau que l'enclume. Avec l'aide du PNAC et d'Enron, plus gros scandale financier à venir des cinquante dernières années, il monta une campagne électorale, la plus onéreuse de l'époque. Fin 2000, il est élu président des États-Unis. La Floride participa bien sûr très largement sinon totalement à sa victoire. Ce frère compatissant, sinon complaisant et même complotant ne pouvait guère aller plus loin sans que la Cour suprême, y compris avec le nombre « *d'amis de Papa* » y siégeant, ne soit contrainte d'émettre

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

un avis négatif du plus mauvais effet. Outre son très court succès auprès des grands électeurs, 271 mandats (le minimum pour être élu est de 270) contre 266 à son rival Démocrate, il faut aborder les radiations faites sur les listes électorales par l'État de Floride. Préventivement, 173 000 électeurs en furent sortis, principalement des Noirs dont chaque Républicain connaît le malheureux penchant à voter Démocrate. Une partie de ces suppressions eut lieu sous le prétexte du passé de délinquant des « *sortis* ». Même en admettant la véracité de ces arguments, d'ailleurs non globalement vérifiée, les condamnés avaient purgé leur peine, jamais assortie d'une clause de suppression des droits civiques. Le *Washington Post* prouvait en plus, après enquête, que dans certains quartiers noirs de Floride, encore un hasard, il fut « *perdu* » beaucoup plus de bulletins de vote, jusqu'à un tiers, que dans les autres quartiers. Ces radiations et autres magouilles n'empêchèrent d'ailleurs pas Al Gore de disposer de près de 500 000 voix d'avance au niveau national. Cette victoire de Bush et ses combines ne furent pas spécialement appréciées par la population de couleur, mais bien au-delà non plus. Pour la première fois de l'histoire de ce pays aux traditions démocratiques bien ancrées, un documentaire de Michael Moore révèle la voiture de Bush un instant bloquée par des manifestants sur Pennsylvania Avenue, entre le Capitole, où il venait de prêter serment, et la Maison Blanche. Début en fanfare !

### 7.3 L'envers du décor

Le candidat Bush ne s'étant pas imposé naturellement auprès de son parti, loin s'en fallait, il devait donc accepter les « *annexes* » présentées par ceux du PNAC, voyant déjà poindre la possibilité du nouveau Pearl Harbor qu'ils appelaient de leurs vœux. Son vice-président, l'autre face du ticket, fut **Dick Cheney**, la galerie de portraits dans le [chapitre 4](#) rappelle les conditions réelles de ce choix. Son équipe rapprochée, Cheney et **Rumsfeld**, renforcée des pires

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

faucons du PNAC et de l'AEI, fera vite apparaître ses exigences, tandis que débutaient les grandes manœuvres réalisées sur le président par nos célèbres duettistes. Les faits cités ici correspondent à une réalité connue de tous, y compris des médias. Les marques les plus visibles du complot en cours se situent dans cette période. Ils ont maintenant le pouvoir et leurs principaux pions sont déjà en place, je les ai déjà partiellement évoqués et en évoquerai d'autres au fur et à mesure du déroulement détaillé des faits. Mais la suite ne sera pas plus brillante. La médiocrité présidentielle devint une évidence dès le printemps, avec une haute administration au point mort, comme sans réels projets pour le pays, tandis que le nouveau maître multipliait les bourdes, attirant les critiques de toutes parts. Le premier exemple concerne la politique étrangère sur laquelle aucune déclaration précise n'avait été faite depuis l'arrivée de Bush et son équipe<sup>2</sup>. Il en résultait une descente régulière dans les sondages, renforcée par la large part de la population ne lui ayant pas pardonné les trucages de Floride. Durant la première année – au moins – de son premier mandat, Bush ne vit que le bon côté de cette place au sommet, poursuivre sa vie oisive. Michael Moore l'a brocardé sur ce sujet comme sur d'autres dans ses documentaires. Pour mieux cerner la façon dont il s'investissait dans sa charge de président, dans *Fahrenheit 9/11*, Moore cite le chiffre hallucinant de 42% de son temps de présidence en congés avant le 11 septembre, ce qui ne devait pas être pour déplaire à Dick Cheney (Chiffre initialement calculé par le *Washington Post*). Dans ce contexte, il est certain que proposer à un président peu volontaire et loin d'être un premier de la classe d'encore alléger sa charge de travail ne pouvait que rencontrer un accueil favorable. C'est la raison première de la facilité d'acceptation par Bush de ces captations internes des responsabilités durant ses premiers mois de mandat.

Les délégations si propices à son farniente, il est fort probable

---

2. selon le *Washington Post* du 11 septembre : « *So quiet at the Top* » par Morton Abramovitz

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

qu'elles lui furent suggérées, Dick Cheney était de loin le mieux placé... et le plus intéressé ! Dans ce registre, qu'on peut qualifier de préméditation, on peut placer la création en mai 2001 par Dick Cheney, avec la signature de Bush – déjà – donc bien avant les attentats, d'une commission d'études sur le terrorisme. La prémonition, ça ne se discute pas, surtout quand il s'agit de traiter uniquement l'aspect relatif au détournement d'avions civils, problème quasiment disparu des ciels étasuniens depuis une décennie au moins ! Elle semble être à l'origine de l'ordre du JCS (Joint Chief of Staff, comité des chefs d'état-major interarmées) du 1<sup>er</sup> juin suivant, déjà évoqué. Ce dernier document définissait les nouvelles règles régissant l'interception des avions détournés, les compliquant à plaisir, je l'ai abordé dans un chapitre précédent. Il fallait maintenant l'accord de Rumsfeld lui-même, sachant qu'intervention ne voulait pas dire possibilité de tir. Comme on voit mal les chefs des armées auto-réduire leur propre autorité, surtout dans ce cas où jamais il n'y eut le moindre incident dans l'application de l'ancienne procédure, trouvez une bonne raison pour ce revirement. J'entends une explication autre qu'un rapport direct avec le futur 11 Septembre. Des travaux de cette soi-disant commission d'études sur le terrorisme, ce texte de transfert des compétences semble être la seule livraison. Elle ne s'est jamais engagée pour éviter l'agression des mêmes terroristes, ce qui était pourtant dans ses attributions, au vu de son appellation. Cela laisse plutôt penser qu'il fallait ce faux nez pour la mise en place d'un blocage supplémentaire destiné à freiner, sinon empêcher, toute intervention aérienne autour des avions perdus ce jour-là. Ce qui ressemble bien, encore une fois, à une pré-connaissance de ces attentats... donc à un « *inside job* ». Cette idée est encore confortée par la décision des mêmes, avant la fin de la même année 2001, de partiellement revenir à la situation existante avant ce texte castrateur. Pourquoi ces deux modifications parfaitement inverses en six mois avec, comme par hasard encore, le 11 septembre au milieu ?

Toujours dans cette catégorie des détournements de pouvoir,

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

d'autres décisions importantes pour ce complot furent soufflées au président. Dans une allocution du 8 mai 2001 paraissant banale, Bush annonçait la création, au sein de la FEMA, de l'ONP (Office of National Preparedness, Bureau de la préparation nationale) sous la responsabilité de Dick Cheney, pour « *pouvoir coordonner la réaction du gouvernement face aux attaques terroristes sur le territoire américain* ». À cette époque, encore une fois, ces attaques étaient carrément une vue de l'esprit, la précédente datait de 6 ans et avait été réalisée par des Étasuniens d'extrême-droite. Pour mieux apprécier l'importance de cette décision, jusqu'à cette date le vice-président ne faisait pas partie de l'autorité nationale de commandement des forces opérationnelles US. À partir de cette date, il détenait cette capacité et celle de la FEMA, que Bush venait, par décret, de charger de la gestion des suites d'attentats sur le sol étasunien ! Interviewé le même jour sur *CNN*, Dick Cheney expliquait ses nouvelles responsabilités :

*Une des plus grandes menaces pour notre nation peut aussi venir d'une organisation terroriste à l'étranger ou même d'un autre État utilisant des armes de destruction massive contre les États-Unis. La menace sur la partie continentale des États-Unis et sur notre infrastructure est en train de changer et d'évoluer. Et il faut porter notre attention sur tout ce domaine, d'ordinaire appelé la défense du territoire. Le Président m'a demandé de prendre la responsabilité de superviser tout cela.*

L'objet un peu vague indiqué dans l'allocution présidentielle était quand même la défense interne du pays et de ses citoyens. Si des informations indiquaient l'émergence d'un risque terroriste interne jusque là inenvisageable, comment expliquer que les premiers personnels chargés de s'occuper de ce nouveau volet de la FEMA ne seront recrutés que trois mois plus tard, quelques jours avant les attentats ? Confirmation dans le [chapitre 3](#), Allbaugh ne présenta

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

officiellement l'ONP à ses troupes que durant leur réunion nationale, du 6 au 10 août. Le même 8 mai, par décret, Bush accordait au même Cheney la responsabilité de tous les programmes fédéraux concernant la gestion des conséquences de l'usage d'armes de destruction massive sur le sol étasunien. Ces programmes existaient dans certains ministères (DoD, DoJ, DoE, Santé... ) et dans certaines agences fédérales. Encore de l'inédit au niveau des risques potentiels à ce moment et du recentrage sur la tête du vice-président d'un maximum de responsabilités. Les avions de chasse de la DCANG (District of Columbia Air National Guard), basés sur Andrews AFB, étaient sous les ordres du président de par les textes en vigueur, contrairement à tous les autres États étasuniens où les gouverneurs sont compétents. Autre délégation de ce président pas très volontaire, passer le commandement de cette escadrille... à Donald Rumsfeld, Secrétaire d'État à la Défense. La non-poursuite de l'avion du vol 77 comme des autres s'explique un peu mieux ainsi. En fait, en cas d'absence de Bush, quelle qu'en soit la raison, Cheney et Rumsfeld étaient les vrais patrons des États-Unis, y compris des armées, et du maintien de l'ordre avec la FEMA et la CoG déjà détaillée, qu'ils connaissaient si bien pour en être les auteurs. L'imparable préparation du complot se révélait un peu plus à chaque fait vérifiable cité.

Continuons de découvrir les preuves de la finalisation de la mise en place des différents pions nécessaires à ce complot, visiblement le temps pressait et la discrétion n'était plus de mise. Comme annoncé au sein du [chapitre 3](#), le 24 mai 2001, [Gordon England](#) était nommé Secrétaire à la Marine, le 31 mai, Thomas White, s'installa au poste de Secrétaire de l'Army et le 1er juin, James Roche, fut choisi au poste de secrétaire d'État à l'USAF. En dix jours, toutes les armées étasuniennes virent leur « *patron* » changer. Pourquoi, après si peu de temps laissé aux prédécesseurs pour faire la preuve de leurs capacités, remplacer les responsables politiques des différentes armées ? Pourquoi sinon pour préparer des événements nécessitant d'avoir auparavant en place des gens dont on connaît la

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

servilité ? Le choix de membres très haut placés chez les fournisseurs du Pentagone laissait également supposer un ou plusieurs conflits dans les prochains temps, mais comment les faire accepter par les foules, sinon par un acte révoltant... Le complexe militaro-industriel s'imposait. Quand on additionne les faits pour le moins troublants :

- Changement des règles d'interception d'avions civils ne correspondant pas aux normes fixées ;
- Cheney prenant une importance capitale vis à vis du président et étant présent le jour du drame ;
- Rumsfeld devenant donneur d'ordre pour la Garde nationale aérienne de Washington DC ;
- L'étude par les équipes de Bush, dès leur mise en place fin janvier 2001, de l'attaque de l'Irak ;
- La mise en place des nouveaux pions du tandem Cheney-Rumsfeld à la tête de toutes les armées américaines.

Il devient flagrant, au minimum, que le 11 septembre fut *prévu*, osons même *prémédité* ; nous sommes, encore une fois, plus près d'un « *inside job* », que d'une attaque inattendue de fanatiques moyen-orientaux. Bush fils fut justement choisi par les complices à cause de son manque de volonté et sa paresse. Il fallait à Cheney et Rumsfeld un président de ce (petit) calibre pour mieux le manipuler.

Dans *Destiny and Power : The American Odyssey Of George Herbert Walker Bush*, déjà cité, l'ancien président des États-Unis reconnaît une part de responsabilité à son fils pour avoir donné autant de marge de manœuvre à Cheney et Rumsfeld, et avoir utilisé un langage trop belliqueux. Il faisait entre autres référence au discours de 2002 sur l'« *axe du mal* » désignant Irak, Iran et Corée du Nord comme des ennemis des États-Unis. « *Il est assez facile de faire la Une avec des déclarations enflammées, mais cela ne résout pas les problèmes diplomatiques* », déclara Bush père à Meacham, selon le *New York Times*. Ce point fut abordé en détail au sein du **chapitre 4**. Avec ce livre, nous avons une large confirmation des

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

thèses avancées ici. Oui, les vieux routiers de la politique, Cheney et Rumsfeld, manipulèrent à l'envi leur fantoche de président. Face à ce personnage sans épaisseur, choisi sur ce critère, ils purent s'emparer dans la plus parfaite légalité de la totalité des leviers de commande nécessaires à l'accomplissement du complot en cours de montage.

Arrêtons-nous un instant sur Donald Rumsfeld. Ennemi juré de Bush père depuis de très nombreuses années, quelle explication trouver au fait qu'il puisse passer la rampe auprès du fils, malgré les conseils de papa ? Cette nomination, avec un tel contentieux, est le signe révélateur d'une obligation de le choisir, et précisément pour ce poste de la Défense, un des plus porteurs dans le cadre des projets du PNAC. Argument complémentaire justifiant cette obligation de donner le poste du Pentagone à Rumsfeld ? Comment sinon expliquer que Cohen, Républicain nommé par Clinton à la tête du DoD où il resta près de quatre ans, connaissant donc parfaitement les dossiers en cours, soit remercié après l'élection de Bush junior ? Plus on avance dans la découverte des hommes et des actions préparatoires, plus il est évident que la création du PNAC est la résultante de la volonté des comploteurs d'aboutir en transformant l'enveloppe démocratique du pays. Chaque chose en ce monde est créée pour répondre à un besoin. Cette officine l'était pour celui de comploter contre son propre pays, besoin non satisfait par les « *confrères* », Rumsfeld sans doute pour piloter toute la partie militaire du plan prévu.

Cheney et Rumsfeld disposaient vraiment de tous les détails pour affiner ce plan, y compris ce « *black program* » anti-détournement d'avion qui sera étudié dans le [chapitre 9](#) à venir. Pour le choix de la date ? Rien n'est plus prévisible que l'agenda d'un Président, surtout quand on participe à son élaboration. L'emploi du temps est tellement dense que les modifications de dernière heure sont exceptionnelles. De plus, un voyage du président en Floride, l'État du cadet, permettait un éloignement suffisamment long pour boucler l'opération. De quoi fut informé George W. Bush de ce qui

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

ressembla quelque peu à un coup d'État ? On sait le plan d'invasion de l'Afghanistan sur son bureau pour signature le 10 septembre<sup>3</sup>, présenté par son équipe de politique étrangère, avant son départ pour la Floride. Par contre, il manquait les motifs officiels, ceux nécessaires pour faire adopter l'agression, les faux semblants permettant de faire taire les pleutres du Conseil de sécurité de l'ONU, jamais très regardant sur les agressions étasuniennes. Supposons le président pas du tout emballé pour signer ce document présenté/imposé, surtout s'ils lui ont expliqué les volets suivants et dans quelles conditions va se faire l'adhésion du peuple étasunien à cette nouvelle donne. Même s'il n'est pas très éveillé, il se rend compte de l'engrenage dans lequel il a mis le doigt avant d'y passer le corps. Comme écrit plus haut, il est, malheureusement pour lui, bien tenu, son élection étant plus due aux tripatouillages en Floride qu'à sa « *carrure* » politique, il le sait. Maintenant, il doit rendre aux faucons les services ayant permis cette accession à la magistrature suprême. En fait, il était informé depuis le début de son mandat que ce dossier était en cours de bouclage, je l'ai abordé dans un **chapitre précédent** avec les révélations de O'Neill.

La préparation réelle devait remonter aux débuts du PNAC, au vu de la logistique à mettre en place, ce qui ne fait que confirmer l'antériorité de la préparation de l'invasion en Afghanistan et en Irak, par rapport à la date excuse du 11 septembre... et le côté prévisible, sinon prémedité de ces attentats. Il est en effet hors de question d'imaginer la mise au point d'un plan d'une telle ampleur en quelques jours ou même quelques mois. Il faut veiller à faire déplacer vers des postes clefs certaines personnes de confiance, le plus discrètement possible. Cela demande du temps, si on ne veut pas attirer l'attention. Regardez dans le **chapitre 3** le nombre de schémas pointant leur nez, avec des objectifs qui, comme par hasard, seront ceux retenus. Dès 1997, les manœuvres d'approche des rares « *élus* », ceux qui seront partiellement ou totalement informés de

---

3. selon [Finger Pointing on anti-terror plan - CBS News - 11 août 2002](#)

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

ce projet débutèrent.

Après un long travail, alors qu'ils ont tout préparé et réglé de leur côté, ils exigent maintenant cette signature, si bénéfique pour leurs mandants du complexe militaro-industriel... et pour eux-mêmes. Bush sait aussi qu'ensuite, on va lui présenter un plan d'agression de sept pays pour les cinq prochaines années. Outre l'Afghanistan, on y trouve au moins, dans le désordre, Syrie, Irak, Iran, Somalie et Soudan fermant cette litanie. La Libye sera « *confiée* » à l'OTAN, succursale européenne, elle s'en occupera avec l'appui plus qu'actif de la France, y compris pour assassiner le chef d'État des lieux. Pour que la mort de Kadhafi soit filmée en direct par les hommes du service action de la DGSE il fallait, au minimum, ne pas être loin des assassins. Il est aussi remarquable, par un nouveau hasard, que ces pays ne soient pas des amis d'Israël mais, pour la plupart, géographiquement proches de lui. Bush chercha à gagner du temps en décidant de ne signer ce papier qu'en revenant de Floride, espérant grappiller ainsi futilement, près de 36 heures... ou plus si les faucons se révélaient être des brasseurs de vent, tout peut faire espoir dans ces moments ! Cette version est en grande partie confirmée par le général (4 étoiles) à la retraite [Wesley Clark](#). Lors d'un discours en octobre 2007 à San Francisco, Californie, dans le cadre des primaires pour l'investiture démocrate dans la course à la Maison-Blanche, il narrera cette période. Pas du tout le profil d'un révolutionnaire, ni même d'un homme dit de gauche à la sauce étasunienne. Il racontait que dix jours après le 11 septembre, lors de son passage au Pentagone, un général siégeant à l'état-major l'avait informé de la prochaine attaque contre l'Afghanistan mais aussi déjà contre l'Irak, même si rien ne rattachait ce pays à al-Qaïda. Il raconta aussi comment, à sa visite suivante, le même lui confirma le plan d'attaque contre les sept pays évoqués plus haut, plan défini dans une note secrète signée par Rumsfeld lui-même. Dans son discours, et en plusieurs occasions, Clark parlera dans des termes très explicites de nos perpétuels va-t'en guerre, Cheney et Rumsfeld, avec leur demi-douzaine de seconds couteaux déjà

nommés dans les chapitres précédents : « *Des types impitoyables qui ont pris la direction de notre politique étrangère, à la suite d'un coup d'État politique, sans que le peuple et ses élus n'aient un mot à dire.* » Dommage qu'il n'ait pas exposé sa pertinente analyse plus tôt, lui retirant une bonne part de crédibilité morale. Même si ses arguments restent imparables, ils aboutiront à l'élection d'un encore plus timoré ou surtout plus malin que lui.

## 7.4 Les risques du métier de président potiche

Digne de Hollywood, le scénario de l'« *inside job* », l'action subversive interne au pays, ressemblant à un coup d'État ? N'oublions pas les précédents connus, comme celui envisagé en 1934 par le grand patronat américain contre Roosevelt, désamorcé à temps à la suite des révélations du général des Marines, [Smedley Butler](#), devant le Congrès, l'assassinat de Kennedy ou celui que semblait mijoter Bush père. Avant de décider de la validité de cette option, examinons de plus près ce 11 septembre, côté présidentiel. George W. Bush passa la nuit du 10 au 11 septembre 2001 à Longboat Key, Floride, petite île dans le Golfe du Mexique, au large de Sarasota. Dans cette ville au sud de Tampa il doit, le lendemain matin, affronter une école primaire et sa technique de lecture particulière. Premier étonnement, malgré le nombre de dossiers importants en souffrance, comment comprendre cette insistance portant sur un problème très secondaire à l'échelle du président du pays le plus puissant de la planète ? Surtout quand les programmes d'éducation de ce niveau sont réglés pour la plupart par les États eux-mêmes. La visite présidentielle avait été annoncée à grand renfort de publicité et un journaliste avait écrit qu'en fait,

*la présence de Bush ... à cette séance de lecture en avait fait une cible potentielle ... car cet événement à l'école, annoncé massivement [dans les médias] garantissait que*

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

*l'endroit où se trouverait Bush ce jour-là n'était pas un secret<sup>4</sup>.*

L'événement était connu par les responsables de l'école et du comté depuis début août. Tout avait été préparé. Le Colonel Steve Burns, Shérif du comté de Sarasota, avait fait part de ses inquiétudes, il était chargé de la sécurité à l'école élémentaire Booker ce jour-là et travaillait avec le Secret service.

Sur le toit du bâtiment annexe de son hôtel et, selon la presse locale, pour la première fois, une batterie de missiles sol-air fut installée, servants à poste, tandis qu'un avion AWACS ([Airborne Warning And Control System](#), en français : système de détection et de commandement aéroporté, 11 heures d'autonomie, plus de 400 km de portée du radar embarqué) tournera toute la nuit sur zone. Ajoutez les bateaux des Coast Guards et de la Police patrouillant à proximité et une forte présence de troupes sur la plage proche pour avoir une meilleure idée du niveau atteint par la protection... et donc par l'alerte. En supposant que le journaliste « *n'en fasse pas des tonnes* » sur le sujet, comment interpréter cette soldatesque particulièrement musclée, officiellement reconnue comme une première ? Cette question prend surtout son importance en fonction des événements du lendemain, en principe imprévisibles... et de l'absence reconnue de moyens d'attaque, navals et/ou aériens, des terroristes arabes. À quoi rimerait cette gesticulation face à nos traîneurs de babouches avant même leur manifestation éventuelle ? Pour ce voyage et comme pour tous les autres, il aurait dû être accompagné de Condoleezza Rice en tant que conseillère à la Sécurité nationale. Présence normalement indispensable, pour aider le président dans ses choix si un incident grave, intérieur ou international, survenait durant son déplacement. Ce 11 septembre, madame Rice préféra rester à la Maison Blanche, même s'il est permis de s'interroger sur la raison profonde de cette décision et

---

4. Mike Riopell, « [Educator's History Lesson](#) », Arlington Heights Daily Herald, 11 septembre 2006

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

sur celle de la non-insistance du président restant, en principe, le patron. [Deborah Loewer](#), contre-amiral et directrice de la Situation Room à la Maison Blanche fit donc le voyage à sa place, mais dans un cas de crise, elle ne pouvait pas lui être de la même utilité. Le hasard vous dis-je.

Le 11 au matin, d'après ses propres déclarations, en entrant dans l'école Emma Booker et avant d'assister au cours de lecture, Bush voit sur un écran de télévision installé dans le hall, le premier avion impacter la tour nord du WTC de New-York. On peut déjà s'étonner, même aux États-Unis, de voir un téléviseur allumé dans le hall d'entrée d'une école en fonctionnement, mais cet étonnement atteint la stupeur en écoutant l'histoire distillée par le président. Il a seulement quitté son hôtel, distant de 15 kilomètres, à 8 heures 39. Comme on ne secoue pas un président comme un vulgaire colis, l'heure d'arrivée probable est postérieure à celle du premier crash (8 heures 46). Entrons dans le détail de ce qui peut être un autre mensonge présidentiel. Première annonce du crash d'un avion sur la tour nord par *CNN* à 8 heures 50, belle performance, sans toutefois avoir de vidéo du crash à montrer. La chaîne se contentera d'un plan général montrant dans le lointain une épaisse fumée s'échappant de la tour frappée. Les vraies images de ce premier crash ne seront diffusées sur les chaînes de télévision « *grand public* » que le lendemain, ce furent, en particulier, celles des [frères Naudet](#). Comment peut-il donc voir l'avion frapper ? De plus, son commentaire concluant qu'il s'agissait d'un mauvais pilote n'est pas à la hauteur de sa fonction, mais [sur ce point](#) au moins, pas de surprise. Le président oublie-t-il que dans cette seule tour, plus de 20 000 personnes travaillent en heures pleines et qu'il s'agit peut-être de la pire tragédie connue par les États-Unis ?

Il n'aurait pas été informé de la réalité de ce drame ? Le ca-fouillage de l'entourage du Président ne tient pas à la moindre analyse. Deborah Loewer, témoignera qu'elle informa Bush du premier crash dès sa descente de voiture, avant même de pénétrer dans l'école, la nouvelle était donc bien parvenue quasi-immédiatement.

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

Non seulement il savait, mais il connaissait aussi déjà le second détournement et fut également averti du troisième avant 9 heures 01, heure de son entrée en classe. Il semble donc au minimum très étonnant, sinon impossible, qu'il ait pu voir des images de l'avion percutant la première tour, à peine dix minutes s'étant écoulées entre le premier impact et 9 heures 01. À ce niveau, on sait s'exprimer et ne pas utiliser de termes portant à confusion ou laissant, dans un proche avenir, la porte ouverte à des analyses sans fin de distingués politologues. Il ne peut s'agir non plus du crash contre la seconde tour, Andrew Card vint l'en avertir en classe à 9 heures 05 devant toutes les caméras présentes. Alors ? Les nombreuses vidéos existantes sur le sujet le montrent, lors de cette seconde annonce, comme statufié. Il restera ainsi un long moment, près de sept minutes, sans la moindre réaction, une éternité pour un président dans ces conditions<sup>5</sup>. À cet instant, il s'apercevait certainement qu'il s'était fait doubler, lui donnant cet air de profonde réflexion, cette intérieurisation qui dura. Il se rendait compte, et c'est sans doute la raison de son immobilisme en classe, que les projets des comploteurs étaient en cours de réalisation. Ils avaient profité de son déplacement pour déclencher leur action et son frère n'était sans doute pas étranger à l'affaire, les deux faits étant intimement liés. Ils étaient donc bien capables de mettre leurs menaces à exécution, l'amenant à prendre conscience des risques qu'il courait. Désormais, sa vie ne valait plus très cher.

Maintenant, car il faut étudier les deux faces d'un problème, supposons que Bush ait vraiment vu ces images. Je viens de l'aborder, ce ne peut pas être par le biais de la télévision dite publique. Lors de chaque déplacement du président et pour traiter toute éventuelle crise grave, intérieure ou mondiale, le Secret Service ins-

---

5. Jennifer Barrs, « *From a Whisper to a Tear* », Tampa Tribune, le 1<sup>er</sup> septembre 2002. Au sujet de l'importance de cet épisode, et sur le fait qu'il a pratiquement disparu du Net, lire Elizabeth Woodworth, « *President Bush at the Florida School : New Conflicting Testimonies* », 7 juillet 2007, 911Blogger.com

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

talle une salle sécurisée, une classe de l'école dans notre cas. Les images, surtout si elles montraient l'impact du vol 11, ne pouvaient être retransmises que par des services du gouvernement, sur le réseau spécifique de moniteurs existant dans ce sanctuaire provisoire. Par contre dans ce cas, nous entrons dans une zone passablement trouble. Cela sous-entend qu'au moins une équipe officielle, sans doute dépêchée par les comploteurs parfaitement informés de ces attentats, et pour cause, ait filmé le crash, démontrant au Président que le point de non-retour était définitivement franchi. On quitte alors une nouvelle fois la piste des terroristes arabes, ce n'était pas la première, ce ne sera pas la dernière. L'une des questions toujours sans réponse, écrivait le *St. Petersburg Times*, est « *pourquoi le Secret service n'a pas immédiatement transféré Bush en lieu sûr ?* ». Le comité des familles de victimes du 11/9 a posé la question ainsi : « *Pourquoi le président Bush a-t-il été autorisé par le Secret service à rester à l'école élémentaire de Sarasota ?* » Cette question est d'autant plus justifiée que Cheney, à Washington, bénéficia de cette mise à l'abri immédiate. Dans son livre sur le Secret Service (service entre autres responsable de la protection du président), Phillip Melanson écrivait : « *Avec une attaque terroriste en cours, la procédure voulait que le président soit transporté le plus rapidement possible dans le lieu sûr le plus proche* »<sup>6</sup>. Les pirates de l'air visaient des cibles à « *haute valeur représentative* », mais le chef du Secret Service a tout de même permis au président Bush de rester dans l'école encore 30 minutes ? Ce dernier y prononcera une première allocution sur le drame en cours à 9 heures 29, devant l'ensemble des élèves et du corps enseignant, restant très général dans son propos prouvant, si besoin était, à quel point il était peu ou mal informé du déroulement des opérations. Il prouvait aussi à la Nation qu'il s'y trouvait toujours, alors que deux avions détourn-

---

6. Phillip H. Melanson, *Secret Service : The Hidden History of an Enigmatic Agency*, New York : Carroll & Graff, 2002, rapporté aussi par Susan Taylor Martin dans *Of Fact, Fiction : Bush on 9/11*

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

nés étaient toujours en l'air et, que se trouvant à proximité d'un aéroport, la plus grande vigilance aurait du être de mise ! Pourquoi, au vu de ces preuves de détournement, le Secret Service n'a-t-il pas envisagé la possibilité que l'un d'eux puisse se diriger vers l'école à ce moment-là ? Bien sûr, aucune preuve flagrante, mais cette entorse exceptionnelle aux règles de sécurité a plutôt tendance à faire subodorer qu'à haut niveau, le Secret Service savait qu'il n'était pas en danger à ce moment.

Autre question d'importance, pourquoi le président du plus puissant pays de la planète ne réagit pas dès l'information du premier crash, reprenant immédiatement le chemin d'Air Force One ? Il est des priorités qu'un chef d'État se doit d'assumer et entre une séance de lecture dégoulinante de démagogie et un drame national, il semblerait à tout un chacun que le choix soit vite fait. Même si la version officielle répand le contraire, il va falloir expliquer, avec l'enchaînement qui suit, comment le président pouvait ne pas savoir qu'il s'agissait d'un acte terroriste suivant un détournement ? À bord de son avion, il était possible à Bush d'obtenir, en toute sécurité, les transmissions nécessaires sur des lignes protégées avec les principaux ministres en cause dans ce drame. Il pouvait définir les mesures d'urgences à prendre, tout en étant sur la route du retour vers New York, la ville blessée ou Washington, siège des décisions. C'est d'autant plus curieux que selon son agenda, il était attendu au Pentagone vers midi<sup>7</sup>. Les trois pompiers de Fort Meyer qui sortirent le One Titan Truck 3000 du garage – camion spécialisé dans la lutte contre les incendies, particulièrement d'avions – n'étaient là que pour assurer la sécurité de l'atterrissement de Marines One, l'hélicoptère présidentiel le ramenant d'Andrews. Confirmation de cette information avec la préparation du blocage de l'autoroute passant juste devant l'héliport du Pentagone par le Secret Service pour la même heure, 12 heures. Sept cent cinquante nautiques, soit

---

7. selon Ryan Alessi : « *An anniversary of agony at the Pentagon* », Scripps Howard news Service 1/8/2002

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

environ deux heures de vol pour Washington, laissaient largement le temps aux gens sur place de voir s'il subsistait un risque pour le président. En dernier recours, il avait la possibilité de rester à l'abri de poitrines militaires armées sur Andrews AFB, à quelques minutes de la capitale, tant que la situation n'était pas clarifiée, au moins au niveau de sa sécurité. S'il est loin d'être le plus intelligent, il n'est pas non plus un « *Lou ravi* » – ne jamais sous-estimer son adversaire – et en bon politicien, il sait que la présence physique vaut souvent autant sinon plus que les mesures prises aux yeux des foules anxieuses. Effectivement, « *on* » ne souhaitait pas sa présence à Washington, permettant d'avaliser sa couardise et sa fuite devant ces graves responsabilités, outre son éventuelle disparition, j'en reparlerai. Pendant ce temps, Cheney et Rumsfeld montraient leur « *sens du devoir* » en réglant l'ensemble des problèmes soulevés par ce genre de drame.

### 7.5 Le vol le plus long

Est-ce dans la voiture le ramenant à l'aéroport ou en arrivant dans l'avion qu'il eut la communication téléphonique avec les compoteurs ? Dans tous les cas, c'est à ce moment que leurs « *reven-dications* » furent mises sur la table, confirmées serait plus juste et les différents niveaux de menaces aussi. Bush avait un ultimatum, à mon avis environ une heure au départ de Sarasota, pour répondre aux compoteurs. La réponse ayant été jugée au moins provisoirement satisfaisante, Air Force One, à 11 heures 29, se retrouvera, miraculeusement escorté par des chasseurs armés<sup>8 9</sup>). Je ne suis d'ailleurs pas certain que le terme escorté soit à prendre dans le sens officiel. Il se doit d'atterrir à Barksdale pour un premier message très vague sur les responsabilités dans ces attentats. Il redevient président des États-Unis, la phase suivante se passera à Offutt, avec

---

8. History Commons - [complete 911 timeline](#)

9. Reopen 9/11 : [11-Septembre : « Le prochain, ce sera l'Ange »](#)

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

la vidéo-conférence. À ce stade des faits bruts, on a quitté l'option possible de l'accident d'avion, si toutefois elle a jamais existé. La Guardia, second aéroport de New York, est à une encablure des tours et on sait déjà que les avions en cause n'en venaient pas et ne s'y rendaient pas. Cette simple information déclenche d'ailleurs une interrogation pratique supplémentaire. Pourquoi, pour un détournement « *traditionnel* », les « *pirates* » n'ont-ils pas choisi des vols au départ de La Guardia, où ils pouvaient frapper les tours au plus vite, moins de deux minutes après le décollage ; de JFK ou de Newark, à peine plus lointains ? Pourquoi, si nous étions dans une situation « *normale* », choisir Boston et le grand détour réalisé, permettant aux chasseurs de l'Air Force d'intervenir, hors 11 septembre ? Des trois aéroports new-yorkais partent aussi chaque jour par dizaines les vols intérieurs longue distance, si on veut retenir comme importante la fausse raison de la quantité de kérosène embarqué. Toujours cette notion de surprise nécessaire à tous les plans d'attaque et totalement « *oubliée* » dans ces actions d'une rare légèreté dans la préparation comme dans la réalisation. La réponse à cette question ne peut-être que l'hypothèse traitée en détail au chapitre 10.

Le passage des images du premier crash et la révélation du second sont, je le pense, des « *messages* » des conspirateurs. Ces projets devaient être gradués, en fonction de la « *rapidité* » du Président à faire allégeance. D'abord les tours, sans séparation possible, l'espace de temps entre les deux crashes ne se prêtant pas à l'amorce de discussions, l'immeuble 7 étant détruit « *en prime* » plus tard, du genre « *trois pour deux* ». Si le message n'était pas assez clair et, visiblement, le président se faisait tirer l'oreille, cela amenait un troisième avion crashé, cette fois sur un domaine d'Etat chargé de symboles, le Pentagone. Siège de la puissance militaire établit dont le président est, selon la Constitution, le Commandant en chef, cela devient quasiment un message personnel. Toutefois, contrairement à New-York, on ne « *charge pas la mule* » au niveau des pertes, on règle juste ses comptes avec ces fouineurs

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

d'analystes du budget et l'ONI trop curieuse. L'audace de s'attaquer à ce symbole de la puissance militaire étasunienne fut jugée suffisante pour marquer les esprits. Le quatrième avion, car il ne faut pas l'oublier, devait aussi avoir une cible. On ne détourne pas un avion, surtout dans le contexte d'un pareil plan global, pour uniquement faire du tourisme aérien. Même si cette explication paraîtra légère à certains, deux avions sur Washington ne peuvent-être que la réponse aux deux avions sur New-York. Les vols 77 de AA et 93 de UA étaient les deux vols destinés à se crasher sur des bâtiments de la capitale étasunienne, offrant deux visions possible de cette matinée.

Washington comme but du vol 93 ? Avant la série de zigzags dont nous ne connaîtrons sans doute jamais la raison réelle, autre que la supercherie hollywoodienne, marquant la fin de sa trajectoire, c'était bien sa direction générale de vol. Le crasher également sur un autre édifice symbole laisse le choix entre la Maison Blanche et le Capitole. Bien que dans le cas présent on ne puisse faire que de la prospective, mon choix irait sans aucun doute au Capitole. Le recours à ce quatrième avion signifiait que le président refusait le diktat des comploteurs. Il fallait alors faire démarrer le stade ultime de ce coup d'État, car c'en était un, le discours évoqué du général Wesley Clarke le « *confirmait* » bien. Il comprenait une prise de pouvoir en bonne et due forme, c'est à dire l'application de la CoG dans sa totalité, avec suppression de la Constitution et des libertés lui étant rattachées. Cela sous-entendait l'absolue nécessité de ne pas avoir d'opposition à base démocratique, les élus, qu'ils soient Représentants ou Sénateurs. Dans les sphères du pouvoir et des assemblées, Démocrates et Républicains réunis, il existait aussi des légalistes, sans doute même une majorité bien gênante dans le cas de cette option. Cette dernière agression de terroristes « *arabes* » contre ce bâtiment mythique aurait le mérite de débarrasser les comploteurs de toute opposition. Elle soudait la nation KO debout autour d'eux, mieux que Pearl Harbor. À ce titre sans doute, et par le plus grand des hasards, l'évacuation des *congressmen* ne débu-

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

terra qu'à partir de 9 heures 48... dix minutes après l'impact sur le Pentagone, quand tout fut fini parce que Bush venait de capituler après cette troisième frappe. Par comparaison, sur ordre du même Cheney, l'évacuation du personnel de la Maison Blanche débute vers 9 heures 20. Les premiers F-16 eux, n'arriveront qu'entre 9 heures 56 et 10 heures, au-dessus du Pentagone, pour faire de la figuration, prouver au bon peuple étasunien l'attention qu'on lui portait. Même le rapport de la commission évoque cette possibilité : « *Ce dont nous sommes certains (...) a sauvé d'innombrables vies et peut-être le Capitole ou la Maison Blanche de la destruction.* »

Pourquoi ne pas faire tomber l'avion sur la Maison Blanche ? Sur le mode badin, je dirais parce que Dick Cheney s'y trouvait ! Futur président dans ce contexte, il devait d'autant plus être épargné qu'il était sans doute membre sinon instigateur du complot. Plus sérieusement, pour rassurer les foules, dans ces moments de grands troubles, il faut un élément de certitude. La Maison Blanche représentant le plus fort symbole du pouvoir, surtout s'il est devenu personnel, ne pouvait disparaître sans risque. Dans une situation un peu chaotique, la présence du président ou de son remplaçant constitutionnel, le vice-président, dans le cadre habituel ne peut qu'avoir un effet positif sur l'obéissance des forces armées. Elles seront si utiles dans la perspective définie par le « *Mein Kampf* » du PNAC, *Rebuilding America's Defense*. Sept pays à réduire en cendres, de quoi occuper les boys pour les années à venir, conflits dont on était certain du résultat favorable... Je parle bien entendu du résultat financier des entreprises participantes.

Dans le plan initial, parce qu'il faut bien admettre qu'il y avait un plan, le vol 93 devait frapper le premier sur Washington. La réalité sera différente à cause d'un retard de 41 minutes au décollage, retard dont on ignore toujours totalement la cause réelle et ne comptez pas sur le rapport de la Commission pour vous éclairer, ce ne fut pas le souci des enquêteurs, et encore moins celui de Zelikow, son rédacteur. Problème technique dans l'aéroport – qui avait connu un incendie la veille dans un bâtiment en construction

## *CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?*

---

– ou sur l'avion, dérèglement du trafic aérien intérieur, ou grain de sable volontairement introduit dans cette belle organisation par quelqu'un qui savait ? Sur la partie du drame de Washington, deux versions différentes peuvent exister au niveau de l'hypothèse, sans rien changer au schéma général de l'agression et à ses motifs. La première, celle que je viens de présenter, la seconde consisterait à inverser les rôles et les destinations. Parlons horaires. Le vol 93 décolla de Newark à 8 heures 42, avec ces 41 minutes de retard, il disparaîtra à 10 heures 06 au milieu de nulle part en Pennsylvanie, au bout de 1 heure 24 de vol, explosé en plein ciel au vu de l'éparpillement des débris, certains à 12 kilomètres du soi-disant impact. Il lui restait environ 180 kilomètres pour atteindre le Capitole à Washington, soit au minimum 15 minutes. J'ai sur ce point précis l'absolution du rapport de la Commission, une fois n'est pas coutume, ce dernier lui donnant entre 10 et 20 minutes pour atteindre Washington. Les 10 minutes prouvant, si besoin était encore, le peu de réalisme de ses membres, nous aboutirions à une vitesse de 1080 km/h que le 757 est incapable d'atteindre ! Si on replace ce vol dans le plan prévu, on s'aperçoit que les 41 minutes de retard ont complètement bouleversé les prévisions des comploteurs. Le vol 11 a duré 1 heure ; le 175, 51 minutes ; le 77, 1 heure 17, ces trois durées se tiennent statistiquement. Le vol 93 se distinguait avec une estimation de presque 1 heure 40, s'il était allé au bout de sa mission, parce qu'il existait ce retard considérable au décollage. Le Pentagone était, dans cette autre version, frappé par ce vol 93, le 77 étant alors destiné au Capitole, en dernier. Comme aucune liaison radio ne pouvait être établie, ces modifications de cibles ne peuvent venir que d'une possibilité technologique exposée au sein du chapitre 9. Il est visible, et l'examen des trajectoires le confirme, que le vol 93 fut mis en attente au cas où, en allongeant spécifiquement son trajet, dès qu'il décolla avec ce retard. Son demi-tour se situe presque au niveau du lac Érié. Quelle autre solution proposer pour tenter d'expliquer ce détours hors norme, même dans le cadre de ce plan diabolique ? Quelle qu'en soit la raison, remercions le bon

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

« *hasard* » qui fit prendre 41 minutes de retard au vol 93, il a sans doute sauvé au moins une façade de démocratie aux États-Unis.

Ce quatrième avion, qu'il soit l'un ou l'autre des vols, signifiait aussi, dans le même temps, un « *accident* » d'Air Force One en plein ciel et au milieu du Golfe du Mexique si possible, les terroristes, bien sûr arabes, ayant osé aller jusqu'à ce point. Prise de pouvoir légale du vice-président en application de la Constitution, par décès et disparition du président. Ce dernier devait mieux comprendre maintenant les grandes hésitations de madame Rice à l'accompagner...

Bush quittera l'école élémentaire à 9 heures 35, Air Force One décollant de l'aéroport international de Sarasota-Bradenton à 9 heures 54 sans escorte aérienne ! Trois des avions détournés ayant déjà percuté des signes forts de la puissance étasunienne, confirmant le côté massif de l'attaque, comment expliquer qu'Air Force One décolle de Floride sans la moindre protection ? À l'heure de son décollage, le quatrième avion ne s'est pas encore crashé en Pennsylvanie. Les gens du Secret Service étaient sur les dents, le passage au détecteur de métaux de tous ceux qui embarquaient dans Air Force One à Sarasota prouvant le niveau atteint par l'alerte. L'idée venant immédiatement après est que le président ne courrait aucun risque comme déjà abordé, mais elle ne résiste pas à l'analyse, même si elle peut s'avérer exacte, après le troisième crash. Quel qu'il soit, un Président reste un Président et doit être protégé en tant que tel. Qu'il y ait risque ou non pour sa vie, tant à bord d'Air Force One qu'à terre, dans une situation aussi trouble il devait avoir une escorte de chasseurs dès son décollage. Sinon, pourquoi une protection aussi musclée à terre la nuit précédente ? N'oublions pas que le Secrétaire d'État à la Défense, Donald Rumsfeld, était au Pentagone et n'avait pas encore disparu dans la nature à l'heure du second impact, tandis que Dick Cheney veillait à la Maison Blanche. L'un comme l'autre avaient suffisamment de poids politique de par leurs fonctions pour obtenir cette escorte, immédiatement après le second crash. Ils auraient d'ailleurs dû l'organiser, il

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

n'y avait aucun problème, les USA ont suffisamment d'avions de chasse disponibles, pour faire face à cette demande. Pourquoi cette formalité n'a t-elle pas été mise en œuvre ?

L'Air Force, prise dans la multiplicité voulue d'exercices en cours n'avait plus de disponible rapidement ? Pas de souci, la Navy pouvait très bien prendre le relais, elle regorge de F/A-18 et certaines bases n'étaient pas très éloignées pour un chasseur, entre autres Pensacola, à l'autre bout de la Floride. Le rapport de la Commission ne ratant aucune occasion de se ridiculiser, écrira (page 61) : « *L'Air Force tentait d'établir une CAP (Combat Air Patrol, patrouille de surveillance armée destinée à empêcher l'entrée d'un hostile dans une zone définie) au-dessus de Washington.* » La plus puissante force aérienne de la planète tente de réunir deux chasseurs armés, mais uniquement pour Washington, rien pour le président ! La Navy, les Marines, sans compter la Garde nationale pouvaient aussi assurer ce rôle avec leur aviation, il y a donc au moins un lourd soupçon du côté volontaire de cette absence d'escorte, comme de ne rien pouvoir faire. Autre performance remarquable de ce document à ranger désormais dans la collection Contes et Légendes, Air Force One décolle de Sarasota sans destination précise ! Il se dirige d'abord vers Washington et c'est seulement à 10 heures 10, après 16 minutes de vol, qu'il met le cap à l'ouest. L'aide de camp du président mettant 10 minutes de plus pour trouver une base d'accueil pouvant recevoir le commandant en chef de toutes les armées étasuniennes ! On est en plein délire... Du genre : « *Allo, ici Air Force One, est-ce que vous permettez au président d'atterrir chez vous s'il vous plaît ?* » En fait, si une parcelle de vérité existe dans cette histoire, elle ne peut être que l'expression de l'opposition entre les comploteurs et Bush. Ce dernier voulait peut-être revenir à Washington pour tenter de reprendre la main, l'équipe Cheney/Rumsfeld attendait des assurances claires pour l'autoriser, ils avaient à ce moment en main tous les leviers de commande de l'État.

À partir de là, le mystère s'épaissit. Débute un vol de 110 mi-

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

nutes, à peine moins que pour regagner Washington D.C., mais en direction du nord de la Louisiane et Barksdale AFB, dans la banlieue de Shreveport, près des frontières du Texas et de l'Arkansas. Pas le chemin le plus direct pour rentrer à Washington, plutôt même la direction opposée. Il y atterrira à 11 heures 45. Pourquoi cette base si éloignée, tant de Sarasota que de Washington, voyage si long, comportant un certain nombre de risques ? La Floride possédait deux énormes bases aériennes, juste sur sa trajectoire pour gagner la Louisiane, Eglin AFB dédiée à l'US Air Force et sa voisine Pensacola NAS (Naval Air Station, base aérienne de la Navy à terre), nous venons de l'aborder. Si l'urgence était avérée, Atlanta NAS, encore plus près, un peu plus au nord, en Géorgie, sur la route de Washington. Avec une piste de 3000 mètres, il n'y avait aucun risque pour poser un Boeing 747-200, même si dans le cas de l'avion présidentiel, il s'appelle VC-25. Pour enfoncer le clou, si l'histoire du vol vers le nord se révélait exacte, lorsque l'avion présidentiel vira vers l'ouest, il avait fait plus de la moitié du chemin pour rejoindre Atlanta ! Et il ne se passera rien avant que l'avion de Bush n'ait fait une heure de vol. Pourquoi la situation change-t-elle totalement au bout de ce laps de temps ? Que s'est-il passé durant cet intermède relativement bref ? Pourquoi ne pas atterrir à Eglin, Pensacola ou à Atlanta ? Pourquoi ne pas voler vers le lieu normal du pouvoir, Washington, malgré la « *mise en garde* » de [Cheney](#) ?

Durant ces moments critiques, qui est le président ?

Le Daily Telegraph [révélait](#), peu après cet événement, que dans Air Force One en route pour Barksdale, Bush s'est écrié : « *Ceux qui ont commis ces actes regretteront de m'avoir comme président* ». Éclat présidentiel et phrase confirmés par [plusieurs sources](#). Sans se lancer dans l'étude de texte et autres détails de sémantique, chaque mot a quand même là son importance. Ceux ... ... m'avoir comme président. On est dans le limpide. Même si Bush, de temps en temps, « *se la joue façon cow-boy* », cette phrase ne ressemble à rien si on imagine une attaque étrangère. Bush n'était, Dieu merci, que le Président des Étasuniens, donc il menace bien de repré-

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

sailles, à ce moment, un ou plusieurs compatriotes qui l'ont, effectivement comme président et qu'il soupçonne d'être responsables de ces crimes. Par contre, tempérons immédiatement les ardeurs poétiques du même journaliste indiquant qu'Air Force One faisait lentement des ronds dans le ciel. De Sarasota à Barksdale, il y a environ 1300 kilomètres en ligne droite – non compris l'éventuel détour vers le nord de la fable officielle – que l'avion a parcouru en 110 minutes, selon les communiqués. Le Boeing ayant une vitesse de croisière de 895 km/h en haute altitude, ce qui ne semble pas être le cas durant cette journée, une simple règle de trois nous fait comprendre que durant ces 110 minutes, il peut parcourir au mieux 1640 kilomètres. Compte-tenu du temps perdu au décollage, de l'approche et de l'atterrissage et du fait qu'il volait plus bas donc moins vite, selon les informations disponibles, ça laisse peu de temps pour faire, lentement ou non, plus d'un cercle d'attente dans le ciel !

D'après les services de renseignements, cette escale à Barksdale pouvait aussi servir de point de rencontre avec un de ces E-4B, avion dit de l'apocalypse. Ce ne pouvait être un des deux qui, un peu plus tôt, rodaient dans le ciel de Washington, trop de distance à parcourir pour le temps disponible. Sans doute celui ayant décollé le matin même de Wright-Patterson dans l'Ohio. Excellent moyen toutefois de maintenir ou faire encore monter la pression chez un président nouvellement élu, pas très malin et qui, en l'absence de madame Rice, semble n'être informé que par bribes de la situation générale dans le pays. Plus que le [DEFCON 3 détaillé un peu plus loin](#), la venue de l'E-4B, alias « *Doomsday Plane* », laisse une connotation de conflit à risque nucléaire. Pour encore renforcer ce côté fin du monde probable, le président atterrit à Barksdale, et ce n'est certainement pas un hasard, en plein exercice Global Guardian. La mise en scène était vraiment très au point, on découvre là une des nécessité de changer la date de certains exercices... et de la localisation de l'atterrissage.

Lorsqu'il se pose, la base est en effet en effervescence, de vraies

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

bombes nucléaires – détonateurs toutefois non armés – sont réellement sorties des dépôts et chargées à bord des B-52 alignés comme à la parade<sup>10</sup>. Une arrivée dans de telles conditions, est à même d'avoir raison de toutes les bravades, surtout de la part d'un élu sachant, depuis la veille, sa vie peut-être en danger. La destinée de JFK, dans ce contexte, doit surgir chez n'importe quel président. La nécessité du déplacement sur cette base décidée par Cheney et Rumsfeld apparaît beaucoup plus claire maintenant. Un président fragile psychologiquement et soigneusement mis en condition ne peut que se tourner vers eux pour le sortir de cette situation traumatisante, il est seul. Depuis son élection, il leur a donné tous les pouvoirs, afin de continuer sa vie de plaisirs. Atlanta, Eglin ou Pensacola ne pouvaient effectivement pas remplir cette mission de contrainte psychologique, là est l'utilité de replacer tous les faits dans leur contexte. Les pièces du puzzle s'assemblent. Par contre, cette avalanche de mesures sécuritaires et leur cause correspondent de moins en moins avec la thèse des attentats commandités par Ben Laden depuis sa fameuse grotte afghane. Ce sera sans doute la raison de la disparition progressive de ces menaces dans les déclarations officielles des jours suivants, ça sentait un peu trop la vérité, l'*« inside job »*. Je crois que cette menace était réelle mais pas made in Afghanistan et fut annulée uniquement lorsque George W. Bush aura cédé à toutes les revendications des comploteurs et accepté, en plus, de leur servir désormais de porte-parole. Sauvé, il reprend sa *« légitimité »*.

### **7.6 DEFCON, ou comment encore mettre la pression sur un président**

Visiblement « *on* » voulait faire monter la pression supportée par Bush. Tous les moyens seront utilisés pour le contraindre. Che-

---

10. selon Eric Schmitt & Thom Shanker Counterstrike « *The untold story of America's secret campaign against Al Qaida* », NY Times book 2011

## *CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?*

---

ney, en tant que vice-président, déclencha d'abord la CoG, Plan de continuation du gouvernement, plus largement étudiée dans un précédent chapitre, histoire sans parole, mais pas sans message sous-entendu. Le Président n'est plus président, remplacé par un aréopage non-élu mais désigné. Notons déjà que cette pression n'est pas relâchée malgré, semble-t-il, l'acceptation présidentielle des conditions posées. L'ultimatum prenait fin vers 11 heures et, malgré cela, près d'une heure plus tard, alors que Bush estposé à Barksdale depuis 11 heures 45, Cheney décrète ce DEFCON 3 (contraction de DEFense CONdition) à midi. C'est aussi la confirmation de ce que j'avançais sur les responsabilités équivalentes à celles du président, sur la mise en alerte des armées que Cheney s'était octroyée. Dans le langage militaire, on peut toutefois s'interroger sur ce choix. Un DEFCON 3, couleur de code jaune, indicatif Round House, ne correspond qu'à une préparation des forces armées au-dessus de la normale. Quatre avions perdus, près de 3000 morts, deux tours emblématiques et le siège social de toutes les armées étasuniennes touchés ne méritaient que ça ? Cette interrogation est bien sûr à comprendre par rapport à la fable officielle des tueurs arabes. Sans aller jusqu'au DEFCON 1, l'état de guerre, une telle attaque terroriste, si elle venait vraiment de l'extérieur, méritait un DEFCON 2, le cran juste en dessous, déjà utilisé durant la crise des missiles de Cuba en 1962. Pour mieux situer le débat, le DEFCON 3 fut utilisé durant la [guerre du Kippour](#) se déroulant loin, très loin, sans que les intérêts étasuniens soient directement en jeu, même si leur allié israélien payait chèrement ce [nouveau conflit](#). Pour encore accroître l'aspect dramatique de la situation, Cheney promulguera la fermeture des frontières terrestres (Canada et Mexique) quinze minutes plus tard, les lignes aériennes étant fermées depuis plus de deux heures à ce moment. À ce moment, les États-Unis étaient complètement isolés du reste du monde. Il semblerait que les reniements présidentiels soient bien avancés, mais encore insuffisants pour les comploteurs.

À Barksdale, Bush enregistrera un premier message où il parle

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

seulement d'un acte lâche, qui sera puni pour cela. Jusque-là, il peut encore imaginer l'intervention d'un groupe étasunien d'extrême droite, comme à Oklahoma City :

*Je tiens à rassurer le peuple américain sur le fait que toutes les ressources du gouvernement fédéral travaillent à assister les autorités locales en vue de sauver des vies et d'aider les victimes de ces attaques. Que personne ne s'y trompe : les États-Unis traqueront et puniront les auteurs de ces actes lâches. Je suis en contact régulier avec le vice-président, avec le secrétaire à la Défense, avec l'équipe de sécurité nationale et avec mon cabinet. Nous avons pris toutes les précautions de sécurité appropriées pour protéger le peuple américain. Nos militaires, aux États-Unis et autour du monde, sont en état d'alerte maximum, et nous avons pris les précautions nécessaires de sécurité pour continuer les fonctions de l'État. Nous avons pris contact avec les chefs de file du Congrès et avec les dirigeants mondiaux pour les assurer que nous ferons tout ce qui sera nécessaire pour protéger l'Amérique et les Américains. Je demande au peuple américain de se joindre à moi pour remercier toutes les personnes qui déploient toute leur énergie à secourir nos concitoyens et pour dire une prière pour les victimes et leurs familles. La résolution de notre grande nation est mise à l'épreuve. Mais ne vous y trompez pas : nous montrerons au monde que nous surmonterons cette épreuve. Que Dieu vous bénisse.*

Il s'agit du texte officiel, on ne peut être plus vague à ce moment, pas d'allusion au terrorisme, sans compter les mensonges destinés à rassurer le bon peuple, comme le niveau d'alerte maximum des armées, nous venons de le voir. Ce message ne sera diffusé qu'à 13 heures 04, alors que l'avion présidentiel s'est posé à Barksdale à 11 heures 45. Il est là aussi permis de s'interroger sur les raisons

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

ayant repoussé la retransmission du message de son président à la nation inquiète, la rédaction du discours ayant eut largement assez de temps pour être réalisée durant le voyage aérien. Entendre en direct le discours du chef de l'État, aucun média, même privé, ne refuserait ce bouleversement des programmes un jour pareil. Le rapport de la Commission osera même avancer la sécurité comme raison pour expliquer ce curieux retard de diffusion ! La sécurité de qui et de quoi ? C'est sûrement un énième hasard, mais la Commission usera des mêmes arguties que le cercle du pouvoir quand elle ne saura plus comment expliquer certaines dérobades.

Alors, pas de certitude, à cette heure, sur son maintien en vie et en fonction ? Message trop généraliste correspondant au niveau d'informations qu'on a bien voulu encore une fois lui communiquer ? Volonté de le présenter comme incapable de prendre des décisions ?

Le comportement de Bush durant cette période allant de la révélation des attentats à son retour à Washington le soir ne fait que confirmer mon hypothèse. Complètement dépassé, craignant sans doute pour sa vie, il est un jouet, une marionnette dans les mains des comploteurs qui le promènent selon leurs désirs. Peut-être faut-il confronter ces dernières questions avec les articles parus dans le *New York Times* les jours suivant le drame, faisant état des déclarations d'[Ari Fleischer](#), porte-parole de la présidence. Il parlait d'un message téléphonique « *d'assaillants* », le matin du 11 septembre, indiquant qu'ils [\*\*voulaient détruire\*\*](#) la Maison Blanche et Air Force One. Certes, il y a des fous partout, mais il est beaucoup plus rare, pour ne pas dire exceptionnel, que les fous, pour s'authentifier et montrer le sérieux de leurs propos, utilisent les codes d'identifications de la présidence, réputés secrets ! Seule une infime minorité de hauts responsables civils et militaires en ont connaissance et l'information du *New York Times* amène à réfléchir. Ces codes secrets sont des algorithmes de haut niveau mathématique, élaborés par le [\*\*logiciel Promis\*\*](#). Soi-disant volés, comme par hasard, par un ex-agent spécial du FBI arrêté en février 2001, donc sous la présidence

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

de Bush, on veut nous faire croire qu'en sept mois, il n'avait pas été possible de fournir de nouveaux codes, pour préserver la sécurité du pays ? Si cette histoire des codes est vérifique, mais pourquoi le propre porte-parole de la présidence mentirait sur ce fait ? Combien de personnes en avaient connaissance ? Celui ou celle les ayant communiqués aux « *appelants* » est parmi eux, sachant qu'il est réglementairement impossible, à la même personne, pour des raisons facilement compréhensibles, de détenir plusieurs codes... sauf peut-être le vice-président, Dick Cheney. Aspect le plus désagréable de cette fuite, permettre au possesseur occasionnel de se faire passer pour le président dans un certain nombre d'ordres, le feu nucléaire y échappant heureusement pour des raisons de sécurités complémentaires.

Karl Rove, conseiller du président (relire sa biographie [au chapitre 4](#)), avait fait le même genre de révélation dès le 13 septembre. Il indiquait qu'ils avaient des preuves solides qu'Air Force One et le président à bord, étaient une des cibles des terroristes. D'autres rumeurs, quasi officielles, parvenues la veille faisaient également état d'un risque d'attentat contre Bush. Ces jolis discours permettaient éventuellement de faire le lien avec une possible future disparition de Air Force One en vol... Parce que ce risque pour sa vie n'était pas une nouveauté pour Bush. Déjà, lors de la réunion du G8 à Gênes en Italie, du 20 au 22 juillet précédent, des mesures de protections hors du commun avaient été prises pour prévenir un éventuel attentat le visant. La zone de la réunion avait été couverte d'[un véritable couvercle d'acier](#) dans ce but, la volonté sécuritaire allant jusqu'à faire tenir les réunions sur un navire de guerre ancré au milieu du port. À ce moment, il faut faire la corrélation avec la batterie de missiles totalement inhabituelle disposée près de l'hôtel où dormit le Président. Au moins, ces deux informations sont complémentaires, l'une expliquant l'autre. Par contre, l'absence de l'escorte aérienne ne devient plus douteuse mais totalement voulue, prémeditée. Pourquoi et par qui ? Ce risque révélé pour le président et Air Force One, modifie de beaucoup la donne. Il n'y a là pas non

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

plus de possibilité d'argumenter sur le terrorisme arabe responsable du massacre de ces innocents. Un risque à ce niveau pour Bush ne peut venir que de l'intérieur du pays, un « *inside job* », Ben Laden ne possédant ni aviation de chasse, ni installations de missiles sol-air disséminées sur le territoire étasunien. Information complémentaire, renforçant ce côté « *inside job* », durant le vol vers Barksdale, tous les passagers d'Air Force One se virent [confisquer la batterie de leur téléphone portable](#). Raison donnée ? Éviter le risque d'identification et de localisation de l'avion. Comment expliquer que d'éventuels terroristes, forcément arabes, puissent localiser l'avion présidentiel en plein ciel, avec quel matériel et dans quel but ? La seconde partie de l'explication concernant cette confiscation, venait du pilote, [Mark Tillman](#), colonel de l'Air Force. Aux environs de 10 heures 55, il signalait la menace d'un autre avion en visuel, donc très proche, au moins dans l'utilisation de ce terme en aéronautique. Comme par hasard, cette intervention d'un avion non identifié, mais obligatoirement militaire, les vols civils étant fermés depuis longtemps, intervint au moment de la fin de l'ultimatum. Encore une fois, pourquoi ces précautions d'une extrême gravité, pour faire face à une bande de traîneurs de babouches ? Ce genre de mesures ne peut se comprendre que face à un ennemi très structuré, parfaitement organisé et bénéficiant de ressources quasiment illimitées, aussi bien financièrement que matériellement. Dans cette définition, on est loin des possibilités de l'homme des grottes afghanes et de ses soi-disant acolytes.

### **7.7 Le nouveau Pearl Harbor et l'État de guerre officiel**

Sur « *conseil* » de Dick Cheney, avion et président repartent à 1 heure 04 p.m pour Offutt AFB, Nebraska, quartier général du Strategic Air Command, cœur du commandement de la force de frappe nucléaire étasunienne, ce qui n'est pas un vain mot dans

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

ce pays. Il y arrivera à 2 heures 50 p.m. et Bush pourra discuter par vidéo-conférence durant une heure pleine depuis un bunker souterrain hautement sécurisé avec, comme par hasard, Cheney, Rumsfeld et Rice. Il est certain que durant toute cette « *promenade* », Cheney et Rumsfeld à un moindre titre, ne voulaient pas voir Bush à Washington, sous le prétexte un peu trop aisément de sa sécurité. Elle était pourtant si facile à garantir dans la capitale, au vu des forces armées disponibles. Outre Andrews déjà noté, comment oublier l'énorme centre d'entraînement du Marines Corp à Quantico, sur le bord du Potomac, à une encablure au sud du siège du pouvoir ? À l'heure du décollage de Barksdale, tout l'aréopage gouvernemental posté à Washington, y compris ceux n'étant pas informés du complot, était obligatoirement conscients que le drame était passé. Le quatrième crash datait de trois heures et aucun autre avion n'était égaré dans le ciel américain désormais vide. Dans ces conditions, comment expliquer, autrement que par les hypothèses des paragraphes précédents, ce nouveau détour par le Nebraska, encore plus à l'ouest, quasiment entre côte est et ouest, encore plus éloigné de la capitale d'un pays durement touché ? Pour en revenir à Offutt, c'est lors de cette vidéo-conférence que Bush appris ses nouvelles consignes de la journée se terminant. Exit les lâches qui seront poursuivis et punis pour des attentats sans signature définie. Désormais, ce drame s'internationalisait, un des trois intervenants de cette conférence ou George Tenet, patron de la CIA, lui susurreront le début de la fable Ben Laden. Son discours suivant à 20 heures 30 l'évoquera (voir le texte en [fin de chapitre](#)).

Tenet, autre grand médium qui s'ignore, prenait son petit-déjeuner à l'hôtel St Regis le matin même, à une encablure de la Maison Blanche, avec le sénateur David Boren. Il expliquait à ce dernier que Ben Laden préparait une attaque de grande envergure contre les États-Unis<sup>11</sup>. On appréciera là encore, la différence entre cette révélation et l'atonie complète du gouvernement pour préve-

---

11. selon Bob Woodward : « *Bush at war* », Simon & Schuster NY 2002

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

nir ce risque qui paraissait si évident... dans la mesure où il exista un jour.

Et si Bush n'avait pas répondu favorablement au diktat avant Barksdale ? Sans vouloir présumer et comme déjà évoqué, l'itinéraire de l'avion présidentiel, pour une raison facile à comprendre en regardant une carte des États-Unis, survola principalement le Golfe du Mexique. Il est en effet très difficile d'avaler la couleuvre du rapport. Air Force One décollant sans avoir de but pour son voyage, avec le Président à bord, il y a là au moins soupçon de sous-traitance de cette histoire à Hollywood ! Pour aller au plus court, ce que lui autorise son statut d'avion militaire et présidentiel, Air Force One survolera une étendue d'eau dont il ne pouvait attendre aucun secours durant environ 50 minutes. Bon endroit pour le faire disparaître sans laisser la moindre trace. À ceux qui trouveront une tendance à l'exagération, je suggère de se pencher à nouveau sur le dossier Kennedy ou du coup d'État contre Roosevelt. La vie d'un président aussi adulé soit-il – ce qui était très loin d'être le cas de Bush – bloque-t-elle les pulsions de certaines personnes ou de certains groupes, surtout lorsqu'ils ont déjà depuis quelques heures le sang de quelques milliers d'Américains sur les mains ?

Le soir même, à 6 heures 54 p.m., lorsque Bush atterrit à Andrews, il y avait 300 chasseurs retrouvés dans le ciel de Washington. Marines One, l'hélicoptère présidentiel, sera escorté jusqu'à la Maison Blanche par six autres hélicoptères... surtout pour avaliser la notion de la menace subsistante, campagne de peur restant le meilleur moyen d'obtenir l'adhésion des foules. Durant la réunion du Conseil National de Sécurité débutée à 21 heures sous sa présidence (selon tempsreel.nouvelobs.com) le 11 septembre, confirmée par le rapport de la Commission, et selon le même document, l'éternel va-t-en guerre Donald Rumsfeld intervint, pressant le Président et les autres membres du Conseil national de sécurité restreint d'imaginer qui pourrait avoir hébergé les terroristes. Bien sûr cette « *réflexion totalement objective* » englobait surtout Irak,

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

Afghanistan, Libye, Soudan et Iran. Tous les pays que le PNAC espérait éliminer depuis des années, sans la moindre raison spécifique, hormis le besoin de piller leurs richesses naturelles et de donner des gages à Israël, leur allié régional.

Avant de se coucher, à 11 heures 30 p.m., l'Histoire dit que Bush junior écrivit dans son journal : « *Le Pearl Harbor du XXI<sup>e</sup> siècle a eu lieu aujourd'hui* ». Je ne sais pas pour vous, mais ce nom de Pearl Harbor, dans ce même contexte, je l'ai déjà lu quelque part....

Voici le texte du discours télévisé de 20 heures 30, depuis la Maison-Blanche permettant de faire la différence avec le précédent de Barksdale :

*Bonsoir. Aujourd'hui, nos concitoyens, notre mode de vie, notre liberté même ont été attaqués dans une série d'actes terroristes meurtriers et délibérés. Les victimes étaient dans des avions ou dans leur bureau : secrétaires, hommes et femmes d'affaires, militaires et officiers, pères et mères, amis et voisins. Des milliers de vies ont soudainement pris fin par les actes ignobles et maléfiques de la terreur. Les images des avions s'écrasant dans des bâtiments, des incendies, d'énormes structures s'effondrant nous ont rempli d'incrédulité, d'une tristesse terrible et d'une colère silencieuse mais inébranlable. Ces massacres ont été planifiés pour précipiter notre nation dans le chaos et la retraite. Mais ils ont échoué. Notre pays est fort. Un grand nombre de personnes s'est mobilisé pour défendre notre grande nation. Les attaques terroristes peuvent secouer les bases de nos plus grands bâtiments, mais elles ne peuvent pas toucher les fondements de l'Amérique. Ces actes brisent l'acier, mais ils ne peuvent pas entamer celui de la détermination américaine. L'Amérique a été visée parce que nous sommes la lanterne de la liberté et des opportunités dans le monde. Et personne n'empê-*

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

*chera cette lumière de briller. Aujourd'hui, notre nation a vu le mal, le plus mauvais de la nature humaine, et nous avons répondu avec le meilleur de l'Amérique, avec l'audace de nos sauveteurs, en s'occupant d'inconnus, avec des voisins venus donner leur sang et offrir leur aide. Juste après la première attaque, j'ai mis en application le plan de secours prévu par le gouvernement. Nos militaires sont puissants et entraînés. Nos équipes de secours travaillent à New York et Washington pour aider avec les moyens locaux. Notre première priorité est d'obtenir de l'aide pour ceux qui ont été blessés et de prendre toutes les précautions pour protéger nos concitoyens sur notre territoire et autour du monde contre d'autres attaques. Les fonctions de notre gouvernement continuent sans interruption. Les agences fédérales à Washington qui ont dû être évacuées aujourd'hui rouvrent pour le personnel essentiel ce soir et rouvriront au commerce demain. Nos institutions financières demeurent fortes, et l'économie américaine sera également ouverte au commerce. L'enquête est en cours pour retrouver ceux qui sont derrière ces actes maléfiques. Toutes nos ressources sont dirigées pour que nos services de renseignement et d'application de la loi trouvent ces responsables et les mettent à la disposition de la justice. Nous ne ferons aucune distinction entre les terroristes qui ont commis ces actes et ceux qui les hébergent. J'apprécie beaucoup que les membres du Congrès m'aient rejoint dans la condamnation de ces attaques. Et au nom des Américains, je remercie les nombreux chefs d'État étrangers qui ont appelé pour présenter leurs condoléances et offrir leur aide. L'Amérique et nos amis et alliés se joignent à tous ceux qui veulent la paix et la sécurité dans le monde et nous ferons front ensemble pour gagner la guerre contre le ter-*

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

*rrorisme. Ce soir je vous demande de prier pour toutes les personnes affligées, pour les enfants dont le monde est brisé, pour tous ceux dont le sentiment de sûreté et de sécurité a été menacé. Et je prie pour qu'ils soient soulagés par une puissance plus grande que nous dont nous parle le psaume 23 : « Bien que je marche dans la vallée de l'ombre de la mort, je ne crains aucun mal car tu es avec moi ». C'est un jour où tous les Américains de tous les horizons s'unissent dans une même détermination de justice et de paix. L'Amérique a vaincu ses ennemis auparavant, et nous ferons de même cette fois encore. Aucun de nous n'oubliera jamais ce jour, pourtant nous allons de l'avant pour défendre la liberté et tout ce qui est bon et juste dans notre monde. Merci. Bonne nuit et que Dieu bénisse l'Amérique.*

Les attentats n'ont pas 12 heures et Bush a déjà la certitude qu'il s'agit de terrorisme étranger et que les pays les abritant – Afghanistan et Irak ? – devaient aussi être agressés à ce titre.

La légende et ses faux justificatifs étaient en marche.

### **7.8 Fin des préliminaires**

Présentation et analyse des contextes politique, historique, économique et géographique ayant présidé aux prémisses et au déroulement des événements du 11 Septembre 2001 à Washington se terminent ici. Elles vous emmènèrent de l'autre côté du miroir déformant des médias, là où se décide vraiment l'Histoire. Les acteurs, tant humains que matériels présentés en détail, sont maintenant en place et nous avons largement alimenté notre intime conviction, sur la possibilité d'être en face d'un vaste complot au sein des élites éta-suniennes. Malgré la somme des éléments permettant de conclure à la véracité de cette option, après plus de dix ans de contestation active, il demeure difficile de le cerner, en particulier au plan de

## CHAPITRE 7. MAIS OÙ EST LE PRÉSIDENT ?

l'explication de sa réalisation concrète. La propagande et la dés-information d'État veillent en permanence à ce que cela demeure hors de portée des citoyens, semant, de plus, une confusion bien orchestrée. Si ce n'était pas suffisant pour nuire à cette prise de conscience, le mouvement de refus de ce mauvais roman est désormais paralysé. La multiplicité des théories avancées pour tenter d'expliquer les faits et mettre à mal les explications officielles, en particulier au Pentagone finissant d'embrouiller les esprits.

Comme dans les précédents chapitres, il va falloir à nouveau débusquer et démontrer les nombreuses incohérences, approximations et mensonges de ce dossier. Débutant par une présentation du Pentagone, cette seconde partie comprendra également le rejet argumenté des hypothèses successives, imposées comme absolues et définitives, nous présentant un faux crash sans avion et totalement simulé à l'aide d'explosifs, de faux avions, de faux débris, de faux témoins, de faux dégâts... et pas mal de faux-culs. Bref, à l'opposé des contestataires « *no-planes* », « *fly-over* » ou autres, nous éliminerons toute frappe du Pentagone par autre chose que ce que de nombreux témoins ont vu : un avion de ligne de bonne taille aux couleurs American Airlines. Cet emploi va obligatoirement nous entraîner vers le milieu des hautes technologies, pleinement utilisées sur ceux-ci. Je tenterai de le faire le plus simplement possible, mais ce passage est incontournable pour assimiler le reste. Nous aurons donc la présentation complète de l'avion utilisé, son cheminement détaillé lors de ce jour dramatique et l'étude approfondie des dégâts causé par son crash.

Que s'est-il réellement passé au Pentagone ce matin-là ?



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

## **Chapitre 8**

# **Le PENTAGONE**

*À titre d'anecdote, pour ceux croyant encore la ségrégation raciale disparue avec la fin de la Guerre civile, au moins dans les États du nord, le Pentagone comporte 284 toilettes, deux fois plus que normalement nécessaires. Le racisme était encore vivace lors de sa construction en 1941 (et l'est encore aujourd'hui), hors de question, à quelques pas du mémorial de Lincoln, de voir des gens de couleur fréquenter les mêmes toilettes que celles de la race blanche autoproclamée dominante. Caractéristique complémentaire de ce bâtiment, différenciant aussi totalement cet attentat de ceux de New-York, il fut construit en béton armé à la mode de 1941/42, au niveau de la structure. Les tours, elles, furent réalisées principalement en acier, comme l'immense majorité des immeubles étaisuniens de grande hauteur depuis des décennies. Les travaux débutèrent donc grossièrement trois mois avant Pearl Harbor et, à partir de cette dernière date, l'entrée des États-Unis en guerre, les matériaux stratégiques, comme l'acier ou l'aluminium furent en très grande partie réservés pour le matériel de guerre.*

## 8.1 Faisons connaissance

Avant d'aborder l'examen des événements eux-mêmes, mieux connaître le bâtiment visé semble relever de l'évidence. Décrissons de suite ce message, pas de détails techniques pointus, ils ne serviraient à rien dans le cadre de cette étude, mais quelques informations sur ses particularités, elles prendront leur importance au fur et à mesure des explications qui suivront. Sa construction commença le 11 septembre 1941 – désolé ! – et fut achevée en février 1943. Inutile de s'attarder sur sa première spécificité, sa forme géométrique d'ailleurs peu courante lui donnant son nom, un pentagone, mais seulement visible d'avion. Cinq pentagones concentriques, cinq anneaux, à la façon de ces poupées russes, même si la comparaison peut paraître saugrenue en ces lieux. Ces anneaux, appelés rings dans la plupart des écrits sur le sujet, se nomment « *E* » pour l'extérieur, « *A* » pour le plus près du centre, immense jardin arboré nommé *Ground zero*, point de frappe d'une ogive nucléaire, cible certainement prioritaire en cas de conflit arrivant à ce stade. Entre chaque ring existe un vide d'environ 10 mètres de large, sorte de cour intérieure permettant heureusement au jour de desservir les fenêtres des niveaux supérieurs de cet immeuble géant.

Cet espace n'intéresse toutefois pas les deux niveaux inférieurs formant donc une immense zone couverte représentant en largeur, depuis l'extérieur, la valeur de trois rings et deux de ces séparations, ce sera la zone frappée. Seul, entre les rings C et B ce vide, nommé « *AE Drive* » va jusqu'au niveau du sol, positionnant déjà mieux le fameux trou de sortie, dont je reparlerai en détail [dans le chapitre](#) dédié à l'étude du crash. Ledit bâtiment possède uniquement cinq niveaux et mesure, au point le plus haut, environ 24 mètres ou 80 pieds. Leur répartition à partir d'une dalle de rez de chassée cotée 0 serait, au niveau des planchers : 1<sup>er</sup> étage + 14,1 pieds ; 2<sup>e</sup> étage + 26,6 pieds ; 3<sup>e</sup> étage + 38 pieds ; 4<sup>e</sup> étage + 53,4 pieds, sachant que le pied vaut approximativement 0,30 mètre. La charpente du toit, uniquement pour les rings *E* et *A*, porte une

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

couverture, deux pentes en « *ardoises* » de fibrociment, les autres sont du type terrasse. Il accueille environ 23 000 personnes, dont 3 000 civils, en faisant l'immeuble de bureaux sans doute le mieux surveillé au monde. Il faut dire qu'il comporte, outre le bureau du Secrétaire d'État à la Défense – ministre – et les services s'y rattachant, les états-majors des trois armes, on peut parler de quatre avec les Marines ou même de cinq avec les US Coast Guards. Rajoutez tous les services administratifs et deux cliniques, nécessaires au fonctionnement de cette énorme machine, le plus gros budget militaire mondial et de très loin, bienvenue au Pentagone. Ces fonctionnaires travaillent sous la surveillance de 86 caméras extérieures, dont une sur le bord du toit, destinée à l'héliport privé tout proche, côté ouest, quasiment à la verticale du futur impact. Le système redondant et cette falsification complémentaire furent abordés en détail dans le [chapitre 2](#) et ne nécessitent pas de complément.

À titre d'exemple de cette restriction sur acier et aluminium évoqué au début de ce chapitre, même sur un avion école comme le North American SNJ-4 ou AT-6C, futur T-6, cette chasse aux matières nobles se concrétisa par la réalisation de l'arrière du fuselage en contreplaqué d'acajou. Renforts, couples et longerons furent réalisés en épicea... tout comme le manche à balai, ça ne s'invente pas<sup>1</sup>. Le ferrailage des poteaux béton s'inscrit dans cette logique et devait être minimum, en quantité comme en section, ceux-ci étant coulés bien longtemps après l'attaque japonaise. Est-ce l'explication de leur section inusitée, même pour le début des années 40, ou le résultat de calculs moins rigoureux et de coefficients de sécurité plus élevés ? Même avec la technique de l'époque et l'économie voulue de matériaux stratégiques due à la guerre, ces dimensions, environ 50 centimètre de côté, sont disproportionnées avec la charge à supporter, surtout en ajoutant le paramètre du maillage de cette poutraison. Selon le schéma [8.1](#), le remplissage des façades du Pentagone est réalisé en briques de 8 pouces, gros-

---

1. *Les Ailes de gloire* n°15, page 101

sièrement 20 centimètres. Des plaques de pierre à chaux autrement appelées « *limestone* », d'une épaisseur de 5 pouces, soit un peu plus de 12 centimètres assurent la décoration extérieure du bâtiment. Collées sur les briques, elles ont un aspect particulièrement lisse leur conférant, en plus, un rôle auto-nettoyeur. Le total arrive à environ 65 centimètres d'épaisseur, au niveau des poteaux, 32 entre eux. Solide, même avant renforcement !

## **8.2 Pourquoi ces renforcements ?**

Outre les travaux communs liés à la taille et à l'âge de ce bâtiment, des modifications lourdes débutèrent dès 1993, leur durée globale étant prévue pour 14 ans. C'était sous Dick Cheney, avec entre autre le déplacement en sous-sol du NMCC, incontournable interface de la FAA, en cas de détournement d'avion civil, sujet déjà évoqué. En 1997, année de création du PNAC, avec un ministre de la Défense Républicain dans un gouvernement Démocrate, un nouveau plan de modifications du bâtiment apparut, officiellement à la suite de l'attentat d'Oklahoma City en avril 1995. Vous noterez au passage que les scrupules officiels concernant les retombées humaines de ce méfait s'arrêtèrent bizarrement au seul ministère de la Guerre, même s'il s'appela de la Défense, restant inenvisageable pour les autres, bien souvent plus exposés en plein Washington. Discrimination ne laissant pas de s'interroger sur la véritable raison, surtout liée à la date de prise de décision. Reportez-vous à mon hypothèse du chapitre 7, je situais le début de la conspiration autour de la date de création du PNAC, ce fait curieux s'inscrit parfaitement dans cette vision des choses. Approuvé en 1998, on aurait pu l'espérer parfaitement au point, au vu du temps de réflexion écoulé depuis ce drame, mais non. Un évaluateur de ce projet initial, William Viner, travaillant pour la DMJM-3DI, entreprise d'Arlington sous contrat, indiquait qu'une modification des plans eut lieu deux ans avant l'attentat, nous reportant donc à mi-

1999. La conception du mur anti-explosions aurait été modifiée à cette date. Raison invoquée : également l'attentat 100% made in America d'Oklahoma City quatre ans plus tôt. Celui-ci ayant déjà été soi-disant pris en compte sur les plans dressés en 1997, cette explication semble quelque peu réchauffée et amplifie le doute sur la sincérité des intentions.

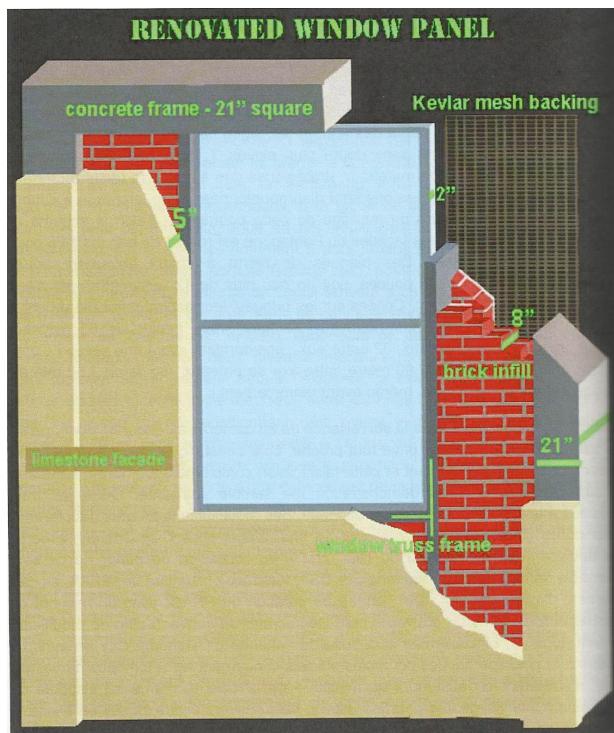


FIGURE 8.1 – Vue en coupe de la façade du Pentagone

Que trouvait-on comme parade aux risques envisagés ? Ren-

## *CHAPITRE 8. LE PENTAGONE*

---

forcement de la façade. Entre les poutres en béton armé horizontales hautes et basses d'origine de chaque niveau (en gris sur le dessin joint), constituant l'armature principale du bâtiment, incorporation de ferrures verticales en acier. Elles servaient surtout à fixer les nouvelles fenêtres anti-explosions, présentant le poids plus que respectable d'une tonne chacune avec des vitrages faisant cinq centimètres d'épaisseur. On ne pouvait vraiment pas se contenter d'une fixation sur un mur en brique datant de soixante ans pour les voir assumer pleinement leur rôle. Ces renforts métalliques avaient officiellement pour rôle complémentaire d'empêcher, autant que faire se peut, la pénétration de tout mobile (bombes, avions, etc.), ressemblant plus à une incantation qu'à une option sérieuse. Côté intérieur de la façade, un voile de kevlar était tendu, autre pour éviter l'intrusion d'éclats issus de ces armes, principalement pour ne pas voir les briques de remplissage se transformer en sous-munitions tueuses en cas de pénétration et/ou d'explosion. Dans le même genre d'idée, des systèmes de détection et d'extinction automatiques d'incendie étaient mis en place, luxe inconnu depuis la création du bâtiment, au vu de son âge.

*ATTENTION*, volontairement, les autorités firent croire que ce renforcement faisait des bureaux situés derrière cette façade ouest une citadelle quasi inexpugnable. C'est très exagéré, on est loin du Mur de l'Atlantique. Elle ne pouvait que faire illusion sur sa capacité à empêcher l'intrusion d'un avion, quel que soit son modèle, et même de projectiles lourds ou à haute vitesse, renforçant le questionnement sur la raison réelle de sa réalisation. Le seul apport de cette transformation ne pouvait intervenir qu'en cas de voiture ou peut-être de camion piégé, éventualité difficilement envisageable pour un Pentagone, particulièrement sécurisé au milieu de son parc gardé, par rapport à Oklahoma City. Le 11 septembre permettra malheureusement de confirmer l'inaptitude de cette transformation dans les cas extrêmes... qui étaient quand même l'explication donnée officiellement pour sa mise en chantier et pour les quatre milliards de dollars de coût de l'opération. Bien sûr, d'autres fer-

rures horizontales, reprises cette fois sur les poutres verticales en béton armé auraient pu être ajoutées, ne serait-ce que pour resserrer le maillage de ces renforts. Mais ne nous leurrons pas, aucun des travaux engagés ou envisageables n'auraient empêché un avion de 80 tonnes de pénétrer, surtout avec l'hypothèse développée dans le [chapitre 11](#). Pour en finir avec ce programme de modifications, il était la preuve que le risque d'attentat était pris au sérieux, y compris pour le Pentagone, surtout pour lui. Les femmes et hommes de pouvoir ayant un ego pour le moins surdimensionné, en cas de menace ou, *a fortiori*, de nécessité de renforcement de l'immeuble où ils travaillent, les travaux commenceront par la zone où ils se trouvent. Charité bien ordonnée... Or ici, les travaux débutent dans une zone symétriquement opposée à la leur, quel altruisme ! De simples comptables mieux traités qu'un ministre, en vérité je vous le dis, tout fout le camp ! Ministre et généraux, de l'autre côté du bâtiment, ne semblaient rien craindre, ou savaient-il qu'il fallait surtout donner une illusion ?

### **8.3 Pourquoi le choix de la façade ouest ?**

La trajectoire choisie par l'avion pour frapper ce bâtiment massif pose question, je le détaillerais dans les [chapitres 10 et 11](#), mais il y avait-il d'autres solutions envisageables ? Nous resterons toutefois dans l'optique d'un détournement « *terroriste* » sans visée particulière, sinon frapper les imaginations pour instiller la terreur, c'est d'ailleurs compris dans leur nom, faire un nombre maximum de victimes innocentes. La première venant à l'esprit, en direct depuis le ciel, s'écraser sur le toit ; en fait de toits, il y en a un par anneau et, pour faciliter les choses, la cible grossit au fur et à mesure de la plongée. Douze hectares, c'est la surface de cette toiture et si ce nombre ne vous parle pas, c'est l'équivalent de 24 terrains de football. Excellente cible s'il en est, au vu de la taille, le rater semble très difficile, même pour un mauvais pilote ! Beaucoup plus facile

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

de se diriger au hasard vers cette surface de toiture en étant en altitude que de chercher l'endroit exact à frapper à 4 mètres de hauteur une façade se précipitant vers vous à raison de 170 mètres à la seconde, avec tous les obstacles existants. Seule condition, ne pas avoir besoin de frapper un endroit spécifique.

Gardez toutefois vos illusions, n'est pas un *Stuka* qui veut ! Le piqué d'un Boeing 757 est une des figures les moins recommandables, il n'a d'ailleurs pas été conçu dans ce but. Tout va à peu près bien jusqu'à 10° de pente, plus vraiment sûr au-delà et très dangereux sinon irattrapable passés les 15°, surtout en configuration lisse, ce qui était le cas. Un risque important de perte de contrôle de l'avion existe, avec la malchance de voir sa chute se réaliser ailleurs que là où il doit se crasher. Le niveau de connaissances aériennes de Hanjour ne le prédestinant pas à ce genre de finesse technique, pourquoi n'a t-il pas choisi cette solution semblant être de facilité pour un bœotien, s'il était bien aux commandes ?

Nous avons donc maintenant la certitude qu'il fallait viser l'une des façades pour être sûr de frapper, but de la mission. Une fois cette obligation explicitée, pourquoi choisir de frapper cette demi-façade ouest, la seule si difficile d'accès, la seule en travaux, la seule si peu fournie en victimes potentielles ? Si derrière l'ensemble de ce côté ouest du Pentagone, du fait de ces travaux, il n'y avait que 800 personnes travaillant sur les cinq niveaux qu'elle comporte, au lieu de 4 500 en temps normal<sup>2</sup>, ils étaient tous derrière l'autre demi-façade ouest. Pour confirmer sa déclaration de guerre, après une préparation obligatoirement longue et onéreuse, Ben Laden ne va donc frapper que des bureaux vides et inachevés ? C'est comme si, au métro Saint-Michel à Paris, l'attentat avait eu lieu à 23 heures en pleine semaine, quand rames et quais étaient quasi déserts ! Finalement, il y avait de la grandeur d'âme chez ces terroristes... On dit Ben Laden d'une grande intelligence dans ses basses œuvres, même

---

2. selon le *Los Angeles Times* du 16/09/2001 Esther Schrader : « *Pentagon a vulnerable building, was hit in least vulnerable spot* »

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

si cela tient plus de la méthode Coué que de l'argument démontré, pourquoi alors ce choix irréaliste ? Sur cinq façades, quatre sont faciles d'accès grâce à un terrain plat et dégagé et possèdent chacune plus de 4 000 victimes potentielles, l'horreur absolue, but de toute attaque terroriste. Et il choisirait la moitié de façade la plus complexe, celle décrite dans le rapport, que les pilotes professionnels, ne veulent même pas envisager pour un mauvais débutant, au vu des difficultés ? Le début des travaux sur cette zone remontant si loin, connus de tous, amènent une autre réflexion simple. La préparation d'un tel plan demande des semaines, au minimum, sans doute plutôt des mois. Lorsque, selon la légende officielle, l'attaque fut entérinée depuis Tora-Bora, outre la difficulté d'atteindre cette demi-façade ouest à ce niveau, derrière elle, il n'y avait personne, la date officielle de livraison étant fixée au 12<sup>3</sup> !

Le 11 au matin, certainement par hasard, seuls le bataillon de contrôleurs financiers, les gens de l'ONI et quelques autres, arrivèrent sur ordre. Ils s'installèrent, d'une manière totalement impromptue, au milieu de travaux en cours de finition. Les « seulement » 125 victimes dans le bâtiment en sont la meilleure confirmation. Il semble évident que leur arrivée la veille du jour officiel de remise des locaux ne soit que la confirmation de la nécessité de cette frappe très sélective... et de l'« *inside job* ». Comment faire correspondre, à distance, date de frappe et présence humaine ? Même s'il possédait, on ne sait par quel miracle, l'information sur la date officielle de terminaison du chantier, pourquoi frapper la veille quand les locaux sont encore réputés vides ? Outre que choisir une façade à frapper à 20 000 kilomètres peut déjà poser question, il est à craindre qu'avec lui, même s'il est le suspect commode, on se trompe de coupable, au moins dans le cas du Pentagone. Si on admet Ben Laden derrière la préparation de cette journée dramatique,

---

3. Leo J. Tidus le 03 mai 2002 *A review of the Temporary Shoring Used to Stabilize the Pentagon after the terrorist Attacks of September 11th, 2001*, page 5

il est quasiment impossible qu'il choisisse cette façade pour son kamikaze. Il est tout aussi impossible qu'il choisisse de le faire traîner dans un tourisme aérien totalement déplacé dans ces circonstances. Si les terroristes s'assuraient le contrôle de l'avion au plus tôt, ils pouvaient prendre toutes les hypothétiques défenses à contre-pied. L'exercice prévu à la même heure au sein de la NRO, donnait deux minutes entre le décollage du même aéroport, Dulles, et le crash sur leur immeuble, soit moins de cinq minutes pour le Pentagone... en admettant la belle histoire non garantie. Arrivée en visuel et en basse altitude, quelle simplification ! Les avions atterrissant à Reagan Airport dans le sens nord-sud passent journellement quasiment au-dessus du Pentagone, pas de complication ni soupçon, le rêve d'un pilote débutant. Les photos aériennes du Pentagone en Figure 8.3 ainsi que dans le [chapitre 6](#) le confirmeront. On ne peut, encore une fois, vouloir tout et son contraire.

Pourquoi, avec cet objectif d'affrontement soi-disant annoncé, ne pas faire frapper le 757 sur l'aile nord, si facile d'accès, côté Potomac ? Il tuait le ministre et la plupart des membres des états-majors des différentes armes, décapitant en prime l'ensemble du système de commandement de toutes les armées étaisuniennes. Réjouissant pour des terroristes, succès planétaire assuré ! Ce fait est confirmé dans la plaquette du Pentagone réalisée et diffusée par le DoD. Le bureau du ministre, en périphérie extérieure du ring E, est parfaitement positionné sur le plan de l'étage considéré, ceux des états-majors aussi<sup>4</sup> ! Il ne fallait rien de plus en logistique que ce qui fut mis en branle pour la façade ouest... si nous restons rivés à la belle histoire de la VO. Pour encore affiner notre réflexion, le Pentagone est un bâtiment relativement bas, 24 mètres, rendant la visée avant une frappe très difficile, quand on fonce sur son objectif à plus de 600 km/h, face au soleil (je ne tiens pas compte des délires de vitesse du rapport d'enquête). Pourquoi, toujours avec le même débutant au manche, choisir le plus difficile, le rez de chaussée et

---

4. selon *Firefight : « inside the batter to Save the Pentagon on 9/11 »*

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

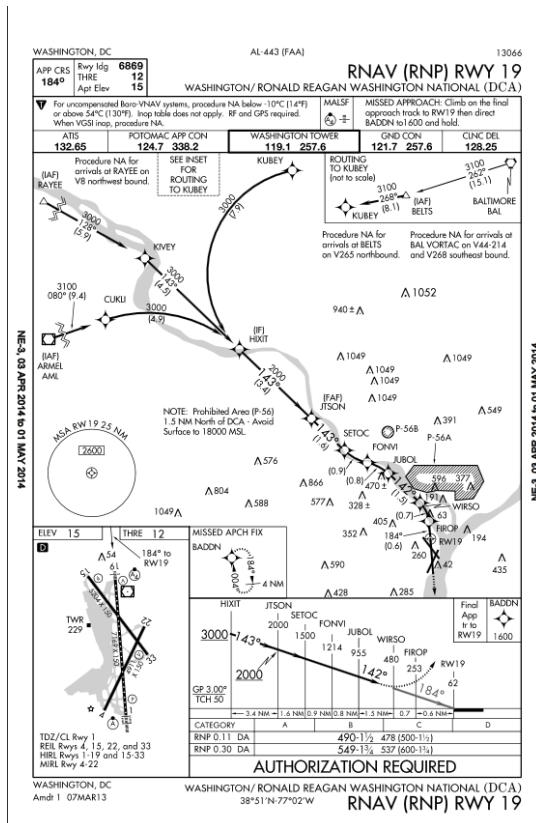


FIGURE 8.2 – Approche technique de l'aéroport Reagan de Washington, le pentagone se situe rive droite entre le (0,7) et l'extrême-  
mité de la piste 15/33

non le quatrième niveau beaucoup plus facile d'accès ? Cela amène à penser cette face ouest justement choisie pour faire le moins de victimes possibles, tout en marquant fortement les esprits. Quel



FIGURE 8.3 – Vue Aérienne du Pentagone, la piste de l'aéroport Reagan est facile à discerner en arrière plan

don de prémonition aussi chez les responsables des travaux au sein du DoD ! Deux ans avant, avoir l'idée de commencer les travaux par la demi-façade que choisir le « *pilote occasionnel* » du Boeing 757 pour impacter ! On est bien là dans une optique totalement différente du terrorisme, celle de l'« *inside job* » que je défends.

Pourquoi cette apparente fixation sur ce problème de façade, pouvant sembler assez secondaire ? Réponse possible à ce non-sens « *terroriste* », la seule, peut-être trop rapidement abordée dans le paragraphe précédent. Au rez-de chaussée de cette aile ouest venaient donc de s'installer ce même matin du 11 septembre, dans un espace rénové, je viens de l'évoquer, un « *bataillon* » de contrôleurs financiers (ils représenteront près de 25% des tués dans cette attaque). Ces gens, en plus de la clôture du bilan annuel, traquaient les erreurs de comptabilité, ou surtout celles causées par une multiplication forcenée des systèmes informatiques, non commutables entre eux, sans oublier qu'une telle manne financière pouvait attirer les indélicats. En résumé, s'il peut exister quelques bonnes raisons

pour frapper le Pentagone, tentez d'en trouver une autre que cette hypothèse pour choisir le rez de chaussée de la demi façade la plus difficile à atteindre, zone seulement réinvestie moins d'une heure avant la frappe par seulement une partie du personnel.

#### **8.4 Budget du D.o.D ([Department of Defense](#)), nouveau tonneau des Danaïdes ?**

Rappel de faits constituant quasiment un chapitre dans le chapitre. En 1990, le Congrès adoptait une loi obligeant tous les organismes fédéraux et les ministères, dont le DoD, à avoir des états financiers vérifiables chaque année. Ce fut, comme par hasard, l'année où Dick Cheney, secrétaire d'État à la Défense fit, avec l'assentiment général, sortir le Pentagone du cadre de l'Administration des services généraux, contrainte limitant certainement les possibilités d'acrobaties budgétaires. La surveillance directe, par une entité extérieure au sérail, même sur le plan de l'entretien et des modifications de cet immeuble géant était sans doute vécue comme insupportable. Étant l'instigateur de ces modifications profondes, autant dire que Cheney avait, dès cette date, une parfaite connaissance du projet et des plans, ce qui pourrait se révéler intéressant dans le cadre de la préparation de cet « *inside job* ». Le même Cheney sollicita une « *exemption de vérifications* » aussitôt cette loi promulguée, le Pentagone ne pouvant, selon lui, tolérer le moindre contrôle bien qu'il soit entièrement financé par le contribuable étaisunien. Chez lui, le goût du secret ne date pas d'hier. Cette exonération réputée momentanée, comme son nom l'indique, se transforma en usage convenu par tous, devenant donc permanente. Résultat ? À la veille des attentats, le DoD avait dépensé et gaspillé des milliards de dollars et cependant, il n'avait pas été sérieusement contrôlé depuis plus de vingt ans ! À défaut d'être contraint par un audit annuel indépendant, le Pentagone, à la fois juge et partie, ne délivrait chaque année qu'un état financier sommaire de

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

quelques pages, composé en interne. Une broutille pour justifier les dépenses du plus gros budget militaire de la planète et même du gouvernement étasunien. Pourquoi les élus n'ont-ils jamais tapé du poing sur la table pour exiger l'application, même au DoD, de la loi qu'ils avaient votée ? Depuis 1991 et la chute du régime soviétique, les temps étaient « *durs* » pour ceux du complexe militaro-industriel. La diminution des risques de conflit majeur entre les deux blocs, avait amené la compression ou du moins la quasi stagnation des budgets militaires. Comme ce complexe faisait preuve d'une extrême générosité au moment de ses campagnes électorales, les mêmes élus, sans le moindre scrupule, étaient devenus partie prenante dans ce gaspillage gigantesque. En fait, comptabilité et gestion financière du Pentagone furent classées en « *risque élevé* » par le GAO, *US Government Accountability Office*, l'organisme du Congrès en charge du contrôle des comptes publics.

10 septembre 2001 au Pentagone, veille du drame, *intervention de Donald Rumsfeld*, secrétaire d'État à la Défense devant un parterre de cadres du ministère, civils et militaires confondus. Entre autres :

*L'adversaire est ici. C'est la bureaucratie du Pentagone. Pas les personnes, mais les procédures. Pas les fonctionnaires, mais le système. [...] Certains doivent se demander pourquoi diable le secrétaire à la Défense attaque-t-il le Pentagone devant ses employés ? Je leur réponds : je ne souhaite pas attaquer le Pentagone, je veux le libérer. Nous devons le sauver de lui-même. Les hommes et les femmes de ce département, civils et militaires, sont nos alliés, pas nos ennemis.*

Pour être sûr que ses interlocuteurs comprennent bien où se trouvait la responsabilité, il ajoutait : « *Selon certaines estimations, nous ne pouvons pas tracer 2 300 milliards de dollars de nos transactions.* » Difficile de ne pas faire la corrélation entre ces deux faits situés à moins de 24 heures d'écart, surtout quand ce sont les

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

bureaux des personnels travaillant à apurer ces comptes, si difficiles à atteindre, qui seront frappés en premier. Mauvais esprit, énième hasard ?

Historique de cette « *découverte* ». Cette somme astronomique d'argent « *disparue* » avait fait son apparition dans le rapport annuel interne du DoD publié le 18 août 2000, pour l'année fiscale 1999, fin du second mandat de Clinton et ne correspondait qu'à ce seul exercice. Aucun des parlementaires des deux grands partis se partageant pouvoir et responsabilités depuis la création du pays n'ayant intérêt à ce que ce document soit diffusé, il dormit paisiblement au sein des archives. Le rapport en question énonçait en effet clairement : « *2300 milliards de dollars n'ont pas été étayés de données adéquates au contrôle ou de preuves suffisantes pour être jugées valides.* » Lors de l'audition de Donald Rumsfeld, nouveau secrétaire d'État Républicain à la Défense, par la commission sénatoriale des Forces Armées le 11 janvier 2001, réapparition magique du document dans les mains du sénateur Démocrate Robert Byrd qui attaqua immédiatement :

*Un récent article dans le Los Angeles Times écrit par un vice-amiral à la retraite et un employé civil du Bureau du secrétaire à la Défense, a accusé le ministère de la Défense d'être incapable de rendre compte des fonds alloués par le Congrès. Les auteurs ont écrit, et je cite en partie, « Les livres du Pentagone sont dans un tel désarroi absolu que personne ne sait ce que l'armée américaine possède réellement ou dépense. »...*

Rumsfeld venait défendre sa nomination et globalement son programme d'augmentation de budget qui le sous-tendait, la bagatelle de 50 milliards de dollars annuels pour les armées, alors que le candidat Bush n'en prévoyait que 4,5. Comment espérer cette rallonge budgétaire, alors que tant de dollars semblaient se volatiliser dans cet immeuble ? Premier point assuré, en arrivant à cette audition, Rumsfeld, vieux routier de la politique, connaissait déjà ce rapport

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

et sa conclusion désastreuse. S'il n'était en rien responsable, Cohen dirigeait le DoD, département de la Défense, à cette époque, celui que Nixon décrivait comme « *l'impitoyable petit salopard* », ne chargea pas son prédécesseur, il aurait pu le faire, pour une fois à juste titre.

Admettons l'impossible, Rumsfeld apprend à l'occasion de cette audition l'étendue des dégâts financiers au Pentagone. Pourquoi, même dans cette hypothèse particulièrement douteuse, nous sommes en janvier, attendre le 10 septembre pour sermonner publiquement ceux sur qui il veut faire retomber la responsabilité de cette gâegie, les fonctionnaires du Pentagone... ou leurs procédures ? Un speech d'entrée de jeu, début 2001, genre explication de gravures, rappelant qui était le patron et ce qu'il attendait de ses troupes aurait eu le mérite de la clarté. Ces presque neuf mois ne pouvaient que creuser encore plus le trou abyssal dans lequel semblaient disparaître les milliards, ce qu'ils feront d'ailleurs. Contrairement à certaines tentatives de plaidoyer, toutes les fois où il aborda ce sujet, dans l'intervalle entre ces deux dates, ne furent jamais volontaires, mais en réponse à une question d'une commission d'élus ou de journalistes. Le 3 juin 2001, il ne fait que répondre à la question gentillette d'un journaliste l'accompagnant dans un voyage en avion à Ankara. Également le 28 du même mois, ce qui semble obligatoire, il répondait devant une commission du Congrès, tout comme le 11 juillet 2001 où il était interrogé par la commission budgétaire de la Chambre des représentants, sur le budget 2002 des Armées, tout comme encore le 16 juillet devant le *House Appropriations Comitee* sur le même sujet. Ce délai prouvait également qu'il y avait sans doute une autre raison pour cette harangue. Il faut une explication claire à cette non-dénunciation totalement inhabituelle, la situation étant de plus quasiment bloquée. Aucune chance que le Congrès n'entérine une telle augmentation du budget de la Défense tant attendue par les néo-cons et leurs amis du lobby militaro-industriel, avec les révélations sur les disparitions de crédits aussi farameuses. Enfin, aucune chance... en temps de

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

paix, mais en temps de guerre ? Le Congrès est alors prêt à fermer les yeux sur bien des irrégularités et même sans doute à s'en moquer totalement. La réévaluation de la rallonge nécessaire pour la défense était déjà aussi un signe de la programmation réelle des prochaines aventures guerrières. Sinon quel besoin de 50 milliards annuels supplémentaires pour maintenir le *statut quo* d'une force militaire déjà hors normes, y compris dans son financement ?

Rectifications pour commencer les appellations prêtant à confusion. De l'argent qui disparaît, ça n'existe pas, Rumsfeld lui-même ne parlera en six occasions que de gaspillage et de transactions lors de sa fameuse allocution du 10 septembre. Comment comprendre cette somme hallucinante ? À cette époque, le budget du DoD était de 275 milliards de dollars, déjà de très loin le plus élevé de la planète, celui des États-Unis pour la même année, d'environ dix fois plus avec 1830 milliards de dollars. Comme il n'est pas possible au seul ministère de la Défense de dépenser plus que le budget national, où se situe le problème ? Une première piste nous est indiquée par la multiplicité des systèmes informatiques régnant visiblement en maîtres au Pentagone, pour la plupart non-connectables entre eux ! Pour un pays se voulant très en avance et servir de modèle à tous, 674 systèmes comptables informatiques différents au sein de ce seul ministère recouvrant l'ensemble de domaines aussi différents que la gestion du personnel ou la commande de satellites ! Chaque département, chaque service, répétait à l'envi tout ou partie des chiffres dans son système, aboutissant à ces aberrations, lors du recollement général. Le texte cité plus haut le dit bien, 7 600 milliards d'écritures comptables aboutissant à 2 300 milliards dont les justificatifs ne pouvaient pas être fournis ou non conformes à la norme ministérielle. Aux États-Unis, comme ailleurs, nous sommes dans un ministère, monde ubuesque ayant son propre rythme de travail et un respect absolu d'un certain nombre de règles, écrites ou non, logiques ou non. Tout doit entrer dans des cases prédéfinies et quelle que soit la situation, c'est toujours la case qui a raison. Dans la droite ligne de cette idée, une réflexion de Dov Zakheim

## *CHAPITRE 8. LE PENTAGONE*

---

émise sur le site du DoD le 20 février 2002, ce différentiel non-justifiable était tombé de 2 300 à 700 milliards de dollars ! Selon le principe du verre à moitié vide ou à moitié plein, il semblerait quand même que ces 700 milliards causaient encore de gros soucis, datant quand même du budget 1999, induisant un certain nombre de remarques. Qui, sinon la haute hiérarchie militaire inamovible, bien aidée par les politiciens de passage, laissa fleurir ce nombre invraisemblable de systèmes informatiques dans le même ministère ? Mais la question principale reste : pourquoi ? Cette opacité permettait de camoufler bien des magouilles, et le DoD dans ce domaine semblait largement en pointe depuis des lustres.

Le pillage des fonds publics ne datait pas d'hier au Pentagone où ils coulaient à flot depuis des décennies. Parmi d'autres bénéficiaires, on trouva aussi, par exemple et bien plus tôt dans le temps, dans d'autres histoires, des entreprises du genre de l'EATSCO, *Egyptian American Transport and Service COrporation*. L'Égypte et le transport n'ayant rien à voir dans cette affaire *montée par un Étasunien pur souche, Richard Secord*, général de son état, au passé sulfureux. Il correspondrait bien à notre « *galerie des portraits de voyous* » détaillée au *chapitre 4*, même s'il n'en fit pas partie. Après avoir fait ses classes dans le blanchiment d'argent de la drogue durant la guerre du Vietnam, on le verra – un de plus – mêlé au scandale de l'Iran-Contra et il profita de ses entreprises pour détourner des millions de dollars du Pentagone sur différents projets de barbouzerie. Le monde étant petit, on le retrouvera durant les années 1980 travaillant pour la Vinnel Corporation... filiale du groupe Carlyle, où les Bush ont d'énormes investissements. Ce n'est qu'un autre exemple du « *fonctionnement* » du Pentagone à travers les âges.

Il est aussi ridicule de croire que cette somme colossale a disparu que d'imaginer les comptes clairs et équilibrés entre recettes et dépenses au DoD. Même si la politicanillerie joue à plein dans ces débats, nous avons affaire à des gens capables d'analyses. Si autant d'individus différents, élus ou journalistes, au moins jusqu'en 2002,

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

trois ans après les faits, parlaient encore de cette fuite étrange et questionnaient tant sur son origine que sur son montant réel, il ne peut pas y avoir de fumée sans feu. Le 7 juillet 2011, la Chambre des représentants approuva un amendement, proposé par un membre Démocrate du Congrès, [Peter DeFazio](#), exigeant que le Pentagone soit en mesure de produire des états financiers vérifiables. Dans la présentation de son amendement, il revint en particulier sur les 2 300 milliards de dollars dont le Pentagone « *perdit la trace* » dix ans plus tôt. Il confirmait ainsi la déclaration en public du secrétaire à la Défense Donald Rumsfeld, un certain 10 septembre 2001. La preuve même de cette magouille dont le montant réel restera ignoré, après les destructions du 11 septembre, au World Trade Center comme au Pentagone, vient en particulier de ce que, les années précédentes, avec les mêmes systèmes comptables, ce fait ne s'était semble-t-il jamais produit. Une fois les choses remises en ordre, avec l'élimination des nombreux doublons, un poste devait certainement venir en tête des sommes inexplicablement « *volatilisées* », celui des « *black programs* ». Jamais connus par les représentants élus du peuple, leur gestion était confisquée par un aréopage comprenant le ministre et quelques personnes réputées « *sûres* », membres du pouvoir en place, comme le conseiller à la Sécurité nationale. Ces programmes secrets, pour leur immense majorité développés par le DoD, devaient représenter, à eux seuls, un casse-tête complet pour un comptable devant régler des factures sans trace d'affectation de rentrées financières ou de compte affecté pour cause de secret.

À la fin de l'année fiscale 2000, 1 100 milliards de dollars supplémentaires auront « *disparu* » et seront signalés comme tels dans l'édition suivante du même rapport, parue le 19 septembre 2001, après les attentats. Rumsfeld ne pouvait ou surtout ne voulait pas en parler durant sa diatribe du 10 courant, même s'il avait déjà toutes les informations précises sur le sujet. En deux ans, la somme phénoménale de 3400 milliards de dollars posait problème. Pour l'année fiscale 2000, le nouveau gouvernement avait une responsabilité d'environ six mois. C'est la preuve de son peu d'empressement

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

à mettre un coup d'arrêt à cette opacité et sans doute à l'utilisation de ce faux-nez pour cacher autre chose, il faut bien trouver une raison pour un comportement aussi irresponsable.

Les contingents de comptables, outre leur recherche de l'argent « *perdu* », venaient de mettre la dernière touche à ce bilan dont la publication était proche. La destruction de documents, en plus des hommes, fut si importante que les chiffres publiés devenaient quasiment invérifiables. Certaines sources très liées au gouvernement étaient n'hésitèrent pas à raconter que oui, les hommes étaient perdus, mais ça ne touchait aucunement les preuves comptables. Comment alors comprendre le communiqué du DoD, très laconique, indiquant qu'il ne publierait pas d'état financier à l'autonome 2001 en raison de la perte du personnel de gestion financière disparu [durant cette attaque](#). Si les pièces comptables étaient toujours existantes, la comptabilité ayant des règles intangibles, pourquoi ne pas rembaucher des spécialistes ? Cela sera fait plus tard et, avec l'aide de l'informatique, ils auraient rapidement pu ressortir ce document annuel. Il est vrai qu'après cette journée dramatique, les efforts et les esprits étaient tournés vers des tâches plus nobles, comme la lutte contre le terrorisme et la préparation des guerres de représailles... Si on additionne systèmes informatiques incommutables, « *black programs* » et [NMDA](#) évoqué à la suite, l'explication devient plus logique, mais qu'on ne s'y trompe pas, il y avait bien des sommes inexplicables dépensées au Pentagone. Sinon d'ailleurs, pourquoi cette frappe à l'endroit sans doute le plus difficile, le plus hasardeux et humainement le moins « *rentable* » de ce bâtiment ? Autre excuse irrecevable, d'autres personnels étaient arrivés dans cette zone rénovée. Outre qu'analystes et ONI représentèrent grossièrement plus de la moitié des pertes à eux seuls, comment croire que la présence d'autres personnes puisse arrêter des comploteurs avec le sang innocent qu'ils avaient déjà fait couler depuis le matin ?

Une autre réflexion budgétaire vient aussi immédiatement à l'esprit. Ces sommes non validables correspondent à certaines années du second mandat de Clinton le Démocrate avec pourtant, depuis

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

janvier 1997, un Républicain bon teint, William Cohen, à la tête du DoD, date très proche de celle de l'achèvement de la création du PNAC. Première dans toute l'Histoire des États-Unis, ce positionnement permet de mieux apprécier l'importance de cette décision. Motif officiel du choix de ce Républicain : dépasser les clivages politiques. Le camp opposé n'aurait-il pas plutôt détenu des informations suffisamment précises pour permettre la réussite de la procédure d'*impeachment* – le Président est remercié et remplacé par le vice-président jusqu'aux prochaines élections – que Clinton évita de justesse ? Période difficile pour lui, passablement malmené par l'affaire [Monica Lewinsky](#), la liaison durant officiellement de novembre 1995 à mars 1997. Remis dans ce contexte, le choix de Cohen ressemble un peu moins à un conte à dormir debout. Les Républicains n'étant sans doute pas assez malins pour découvrir eux-mêmes ces secrets d'alcôve, peut-être leurs amis de longue date du gouvernement d'extrême-droite israélien les leur avaient-ils sussurés. On sait que le Mossad avait, à la même époque, mis la Maison-Blanche sur écoute, et principalement les lignes desservant le Bureau ovale ! Brièvement, parce que ce n'est pas le lieu, le Mossad infiltrà Telrad, compagnie israélienne travaillant avec Nortel et Bell au développement du [nouveau système de communications](#) de la Maison Blanche. Des puces indétectables furent mises en place au stade de la fabrication des équipements.

Clinton avait ordonné, contrairement à sa propagande électorale, non pas de stopper totalement les travaux concernant la « *Guerre des Étoiles* » en 1993, mais de les ralentir. La SDIO (*Strategic Defense Initiative Organization*) devint la BMDO<sup>5</sup>, diminuant les ambitions sans supprimer les recherches. Des entreprises de pointe ne pouvaient se permettre de laisser des années durant des équipes ne l'étant pas moins vaquer à régler la quotidenneté. Dans ce milieu, encore plus que dans d'autres, qui n'avance pas recule. Peut-être en partie sur fonds propres en attendant, pourquoi pas en

---

5. *Ballistic missile Defense Organization*

détournant l'argent d'autres programmes, ou d'autres ministères, la SDI (*Strategic Defense Initiative*, connue en France comme *IDS* ou *Guerre des Étoiles*) reaganienne, revue par Bush père, continua d'exister. La signature par le même Clinton en 1999 du NMDA (*National Missile Defense Act*), dont l'intitulé semble pouvoir se passer de traduction et de commentaire, ressemblait fort à la régularisation d'une réalité, une capitulation du Président en rase campagne. Ce texte n'envisageait plus que des antimissiles basés à terre, seulement capables d'arrêter un nombre réduit de missiles intercontinentaux d'États « *voyous* » et non pas une attaque massive. La mise au point de ce nouveau bouclier antimissile était donc couverte par une vocation seulement défensive, au moins dans le verbiage, mais où se situe la différence entre une arme défensive et une arme offensive, à ce niveau technologique ? Uniquement dans la personnalité de celui qui donnera les ordres... Cette arme est d'autant plus terrifiante qu'elle est entourée d'une auréole de secret sur ses performances réelles. Elle peut, du jour au lendemain, devenir un revolver braqué sur la tempe de n'importe quelle nation n'acceptant pas de se soumettre à l'hégémonie étasunienne, comme le préconisera, un peu plus tard, le PNAC déjà entrevu. La quasi-totalité des pays de notre planète n'est pas en mesure de répliquer à cette technologie, hormis par des notes de protestations officielles, dont je vous laisse imaginer l'effet qu'elles produiront sur les intéressés. Difficile de trouver un meilleur moyen pour assurer une domination sans partage. Quand j'évoquais les points de concordance avec *Mein Kampf...*

De tels projets, SDI ou même NMDA, sont des gouffres financiers du fait même de la difficulté à découvrir les technologies de pointe répondant au cahier des charges gouvernemental. La Société américaine de physique conclura, en 1987, trois ans après le lancement du programme par Reagan, que le but était ambitieux, mais qu'il faudrait au moins 10 ans pour vérifier sa simple faisabilité. Elle n'est toujours pas parfaitement assurée... sauf dans les résultats financiers des entreprises participantes. Revenons sans doute

à l'origine d'une partie de cette somme extravagante non justifiable. Même si les travaux ne furent, au mieux, que ralentis dans la période séparant ces deux dates, il fallut bien payer ce qui fut dépensé dans les projets grandioses, même bien souvent convertis en nouveaux « *black programs* » de la Guerre des Étoiles. Celle-ci n'était pas encore officialisée mais existait, en totale contradiction avec les traités internationaux en vigueur signés par les États-Unis. Le nouveau *Space Command*, machine de puissance absolue et de chantage mondial, avait un de ces appétits pour vouloir militariser les zones suborbitale et orbitale de notre planète ! Pour mieux faire passer ce demi-tour en marchant, Clinton fera présider par Donald Rumsfeld, un de ses plus farouches opposants, la commission sur la défense par les systèmes d'antimissiles, qu'il créa en 1998... Encore un Républicain donnant des conseils au président Démocrate.

Fallait-il qu'il soit tombé bas pour être contraint à subir de telles avanies ! Comment, avec toutes ces coïncidences, ne pas voir la main des Républicains en général et du PNAC en particulier dans un pays officiellement gouverné par les Démocrates à ce moment ? Certes, du fait de la Constitution étasunienne, Clinton ne pouvait pas espérer briguer un autre mandat, mais était-ce une raison suffisante pour autoriser en 1999 ce qu'il avait beaucoup freiné en 1993 et faire massivement entrer les loups dans la bergerie ? Sa position personnelle ne lui permettait sans doute plus de refuser ces nouvelles largesses au complexe militaro-industriel. Une fois de plus, ce dernier avait trouvé les bons avocats pour plaider sa mauvaise cause. Dans les mois qui suivront le 11 septembre Bush junior, partisan bien connu de la paix sur Terre, dénoncera le traité ABM<sup>6</sup> du 26 mai 1972, pas de contrainte pour la folie dominatrice. Comme si l'ABM pouvait être mis en parallèle avec l'éventuel terrorisme arabe ! Encore une fois, ce dernier ressemblait surtout à une excuse facile pour enrichir le complexe militaro-industriel et conforter la domination mondiale des États-Unis. Définition même de la thèse

---

6. Anti Ballistic Missile

de l'« *inside job* », parce que les missiles intercontinentaux de Ben Laden... En fait, cette idée de sortir du carcan imposé par ce traité, ne venait d'ailleurs pas de lui, mais du « *Mein Kampf* » du PNAC, qui lui servit de programme présidentiel en septembre 2000. Le plus curieux de cette dénonciation fut l'utilisation bien pratique de l'article 14 [dudit traité](#), autorisant celle-ci en justifiant une agression majeure sur le sol d'un des signataires, les États-Unis, en l'occurrence. Cet argument officiel prend une saveur particulière quand on sait que [Douglas Feith](#), sous-secrétaire d'État à la Défense [était à Moscou](#) une semaine avant le 11 septembre pour... négocier la sortie des États-Unis [dudit traité](#). Les autres pays signataires, la Russie en l'occurrence, ou désireux d'y adhérer, se doivent, eux, de respecter le traité dans son intégralité ! Pile, je gagne, face, tu perds.

## 8.5 L'irrésistible ascension de Donald Rumsfeld

Le questionnement suivant porterait sur la raison réelle de l'éviction de Cohen à l'arrivée de Bush. Républicain comme ce dernier, il resta presque quatre ans à ce poste. Avoir dans son propre camp, à la tête de ce ministère si important dans le cadre de leurs visées guerrières, un homme au courant de tous les dossiers récents est pourtant un élément particulièrement favorable. Pourquoi son remplacement alors que son parti l'avait choisi à l'époque ? Pourquoi imposer Rumsfeld, ennemi juré de Bush père, à ce poste ? Ce fait ressemble assez bien à une confirmation de mon analyse du chapitre sur le président, Rumsfeld devait avoir ce poste. Il fallait un puissant motif, bien plus que la simple gestion de ce Pentagone budgétivore, qu'il connaissait bien pour l'avoir déjà dirigé en 1973. Dans ce rôle traditionnel, Cohen faisait parfaitement l'affaire, il menait la barque depuis quatre ans. Alors, quoi ? Finaliser par exemple la préparation du « *nouveau Pearl Harbor* » ? Dans ce contexte et dans celui-là seulement, Cohen remercié se comprend.

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

Il n'avait certainement pas l'étoffe ou même simplement l'envie de diriger et assumer l'ensemble des coups fourrés à venir. Il doit bien exister des Républicains fréquentables ! Rumsfeld savait-il déjà que le contexte allait très rapidement changer ? Le savait-il parce qu'il était un élément de ce changement radical ? Alors, si l'on met bout à bout :

- La conférence de Rumsfeld, la veille du drame sur les pertes et leur origine ;
- Un point d'impact pour le moins suspect du Boeing 757 sur la façade ouest du Pentagone ;
- L'installation précipitée des contrôleurs budgétaires le 11 septembre au matin juste derrière la même façade, eux qui, c'est certain, allaient découvrir le pot aux roses ;
- Pour mieux suivre l'évolution de cette recherche des sommes disparues, Rumsfeld était allé jusqu'à nommer Dov Zackheim responsable de cette recherche. Il savait donc en temps réel, l'avancement de ces travaux, un Dov Zackheim, ce jour là en déplacement « *professionnel* » en Allemagne... Courage, fuyons !

Les hasards ont tendance à s'évanouir et être remplacés par le besoin de chercher à qui le crime profite, mot malheureusement vraiment adapté, 34 des 65 personnes tuées dans ce premier ring étaient comptables ou analystes budgétaires, tous civils. Plus de documents, plus d'enquêteurs, plus de problème !

Dans le même secteur atteint du Pentagone, s'étaient installés, le même jour l'ONI<sup>7</sup>, service de renseignements de la Navy, eux aussi lourdement touchés dans cette attaque. Dans ce genre de situation, le hasard n'a pas sa place. Si les femmes et les hommes de l'ONI débarquaient au rez de chaussée de cette aile ouest encore partiellement en travaux ce matin-là, c'était bien entendu sur ordre, mais de qui ? Avaient-ils flairé une piste et/ouaidaient-ils les analystes financiers et méritaient-ils donc le même sort que ces

---

7. Office of Naval Intelligence

derniers ? Trente-neuf des 40 membres de l'ONI périrent ce jour là, dont la totalité de sa chaîne de commandement. Seul ce changement de lieu de travail permettait ce résultat global, un seul rescapé ! Outre cette participation présumée à la recherche de l'argent « *perdu* », il semble que cet organisme soit aussi au moins sur deux autres pistes emmenant également jusqu'au niveau gouvernemental. La première, je l'ai abordée au sein du [chapitre 3](#), lorsque je parlais des « *soucis* » de Delmart Vreeland. S'il fut en mesure, un mois avant le 11 septembre, du fond de sa cellule canadienne, de donner, parmi d'autres, les cibles pour ce jour d'attentats, il n'avait pu en être informé qu'avant son départ pour la Russie comme espion, donc au second semestre 2000... au Pentagone. Mais il y avait aussi et surtout, 240 milliards de dollars de titres douteux venant à échéance au 12 septembre, quel hasard ! Cette somme folle était semble-t-il directement en rapport avec le pillage éhonté que Bush père et certains de ses amis mirent en place dans l'URSS agonisante et la Russie naissante pour se rendre maître d'une partie des gisements de gaz et d'hydrocarbures avec l'aide de potentats locaux. Ces titres avaient toutefois un gros défaut, au bout des 10 ans, les investisseurs devaient dévoiler l'origine des fonds (dans le cadre de la lutte contre le blanchiment) avant d'entamer le processus d'authentification et les tests de propriétés. Or il semblerait que cette chaîne de contrôle causait d'importants soucis aux possesseurs. Comme par hasard, toutes les preuves se trouvaient au sein de deux établissements financiers spécialisés dont les bureaux étaient dans les Tours du WTC. Le 12 au matin, pour eux, que du bonheur !

Le 11 septembre au matin, Rumsfeld pérorait dans son bureau lors d'un petit-déjeuner de travail ayant quelque chose de spécifique, ne dépareillant absolument pas dans notre immense galerie des hasards. Cette réunion était consacrée au rapport quadriennal de la Defense, le hasard fit qu'il tomba à cette date<sup>8</sup>. Étaient

---

8. selon l'interview du général Thomas White, Chef d'État-major de l'US

présents les chefs-d'état-major, les différents directeurs des départements du DoD, et au moins Christopher Cox, président du comité politique du parti Républicain à la Chambre des représentants. Ce dernier rapporta les propos de Rumsfeld à 8 heures 44, deux minutes avant le premier crash contre la tour nord du WTC.

*Si nous restons vulnérables à une attaque de missiles, un groupe terroriste ou un État voyou qui se montrerait capable de frapper les États-Unis ou leurs alliés depuis des lieux éloignés aurait le pouvoir de tenir notre pays en otage du nucléaire ou d'un autre chantage. Laissez-moi vous dire. J'ai fait le tour de la question à plusieurs reprises. Il y aura un autre événement (répété plusieurs fois).*

Plus tard, après l'attaque contre le WTC : « *Croyez-moi, ce n'est pas encore fini ! Il va y avoir une autre attaque et elle sera pour nous !* ». Il y a un médium qui s'ignore chez cet homme<sup>9</sup><sup>10</sup>... Pourquoi, en ayant ce pressentiment, alors que le NRO évoqué au [chapitre 5](#), puis la Maison Blanche et d'autres organismes d'État étaient évacués de leurs personnels, le même ordre n'a-t-il pas été donné au Pentagone ? Pourquoi ce qui était possible ailleurs ne pouvait pas l'être au ministère, alors que plus d'une demie-heure s'écoula entre le second crash, certitude de l'attentat, et celui du Pentagone ? Pourquoi, sinon parce que les gêneurs devaient disparaître ?

## 8.6 Des hommes d'influence

Même si le manque de discernement est assez fréquent au sein des administrations d'État lors du recrutement de leurs responsables, comment comprendre celui de [Walker Lee Evey](#), en no-

---

Army, PBS le 26/10/2004 [Les sacrifiés du Pentagone](#)

9. selon *The Telegraph* du 16/12/2001

10. [De la rénovation à la révolution – Le Pentagone a-t-il été attaqué de l'intérieur ?](#)

vembre 1997 ? Ancien officier supérieur, il avait connu le front au Vietnam. Reconverti ensuite, toujours comme militaire, en spécialiste des programmes de satellites au moment de son embauche au Pentagone, Evey travaillait en Californie avec l'Air Force, Boeing et Lockheed sur un « *black program* », encore un, s'apparentant bien à ce qu'on sait de [MILSTAR](#). Tout n'est pas clair dans le financement de MILSTAR, il est même parfaitement envisageable que ce poste de dépense se retrouve au moins partiellement dans les milliards de dollars évoqués plus haut. [Aidan Monaghan](#), chercheur étasunien, avança l'hypothèse que les satellites de communication de la chaîne MILSTAR aient été utilisés le 11 septembre pour lancer le programme final de crash des trois premiers avions au moins. Ils permettaient un contact des plus discrets avec les avions sacrifiés, tous munis de série d'une antenne de réception radio par satellite. Non démontrable, mais tout à fait plausible, quoi de plus discret que ce réseau de satellites militaires ? Prévu pour pouvoir fonctionner sans liaison avec le sol durant plusieurs semaines, il est utilisé « *pour relayer les informations les plus sensibles entre le président et les forces armées* ». N'oublions pas qu'au moment des faits et depuis plusieurs mois, le vice-président Cheney disposait des mêmes prérogatives que le président dans tout ce qui concernait les liaisons avec les armées. Autre information importante tirée des recherches de Monaghan, sans aucun doute tout à fait par hasard, il remarqua une étrange coïncidence entre la chronologie des frappes et la concentration maximale des satellites GPS sur zone...

En fait, [John J. Hamre](#), le recruteur d'Evey, créa de toutes pièces le poste dévolu à ce dernier, sous le doux vocable de « *Manager du programme de rénovation du Pentagone* », même si son absence ne s'était pas vraiment fait sentir auparavant. Ce choix, au vu du CV de l'impétrant, pouvait surprendre sauf si on y voit, comme déjà évoqué, le début de la mise en place des fameux pions de la cellule « *futurs attentats* » du PNAC. Les qualités de base reconnues lui ayant valu cette nomination étaient surtout, selon la version officielle, la psychologie. S'y ajoutaient le contrôle des réac-

## *CHAPITRE 8. LE PENTAGONE*

---

tions en environnement de stress, la capacité à garder des secrets et, accessoirement, le maintien des coûts et délais dans des limites raisonnables. La rénovation d'un immeuble de bureaux même ministériel ne pouvant déclencher des états de stress méritant cette qualification, on peut se poser la question : quant cette capacité pouvait-elle devenir utile, sinon indispensable ? Uniquement en cas de coup fourré prévisible ! Le budget de cette rénovation s'établissait quand même à quatre milliards de dollars, joli pactole pouvant attiser bien des convoitises et aboutir à bien des excès, financiers ou autres. Hamre, présent au Pentagone depuis 1993 comme simple contrôleur au département achats du DoD, arriva à ce poste de secrétaire d'État adjoint à la Défense le 15 juillet 1997, ce n'est certainement qu'un hasard supplémentaire. Juste quelques temps après l'entrée en fonction du secrétaire d'État à la Défense Républicain dans un gouvernement Démocrate (24 janvier 1997). Ah oui, j'allais oublier, John J. Hamre est aussi Républicain... et le PNAC était né. Il démissionnera en mars 2000 pour prendre un poste de directeur au CSIS, à Washington, où il retrouvera par hasard Michael Ledeen entrevu dans la galerie des voyous du PNAC. Hamre en est aujourd'hui le président du Conseil d'administration. Le CSIS est principalement connu pour son rôle majeur dans la planification des exercices relatifs au CoG entrevus au [chapitre 4](#), depuis Reagan jusqu'au milieu du mandat de Clinton, au moins, en passant par celui de Bush père. Hamre sera aussi directeur de Choice Point, découverte au sein du [chapitre 4](#) avec Armitage, et de SAIC.

Hamre fut remplacé par Rudy (Rudolph) de Leon, autre sous-secrétaire d'État à la Défense, présent dans la maison, comme lui, depuis 1993. À l'arrivée des équipes Bush junior, le 16 mars 2001, il deviendra vice-président de Boeing Corp. Dans les deux cas, c'est nettement plus conséquent qu'un plat de lentilles comme cadeau de départ. De Leon laissa la place à Paul Wolfowitz, dont le pedigree figure également dans la galerie du PNAC. Il est certain que dans le cadre de ce plan de voyous, les De Leon et autre Hamre n'avaient

pas leur place. Ils avaient permis l'entrée des brebis galeuses au Pentagone, la seule chose qu'on attendait d'eux, leur temps était passé. Non seulement Evey, lui, ne fut pas remercié à l'arrivée des « *Bush's men* », mais il devint le principal conseiller de Donald Rumsfeld, tout en relevant de Paul Wolfowitz, sous-secrétaire chargé de la rénovation, un des néo-cons les plus virulents. Cette seule information ne peut que renforcer ma suspicion sur les raisons réelles de sa présence. Si l'on compare la trajectoire de Evey et de Cohen, ex-ministre de la Défense, quelques constatations se font jour. Il est préférable d'être exécutant, même en haut de la chaîne, que ministre. En dehors de cette boutade et au vu du traitement subi par William Cohen, il fallait que Walker Lee Evey soit vraiment important pour être non seulement maintenu, mais voir son influence s'accroître ainsi. Il faut sans doute aller chercher son rôle réel bien plus loin que la rénovation immobilière, objet officiel de son embauche.

Au Pentagone, ce que le PNAC comptait de plus porté à la confrontation militaire était en place, restaient les adaptations. Alors non seulement on y pratiqua les travaux de sécurisation initialement prévus, mais il fallut songer à le « *préparer* » pour recevoir le Boeing 757, dans le cadre de ce complot. Quelle meilleure couverture que ces travaux pour installer l'ensemble de ce qui sera nécessaire le 11 septembre sur ce site ? Cette question sera traitée en détail dans les [chapitres 9 et 11](#).

## **8.7 Pentagone, vrai ou faux bunker ?**

Dernier point concernant le Pentagone, beaucoup d'interrogations portèrent également sur l'éventuel armement de cet immeuble. Pourquoi vouloir absolument qu'un simple ministère, fût-il celui de la Défense, soit armé, il était déjà le seul à être renforcé ? Cette impérieuse nécessité sous-entend la violation possible du ciel américain et donc l'inefficacité des systèmes de détection... et des mi-

litaires abrités au sein du même Pentagone. Il faudrait, dans cette optique, adopter aussi le même type de raisonnement pour la totalité des autres ministères, et plus particulièrement celui du Trésor, qui présente une spécificité, il jouxte la Maison Blanche. N'oublions pas que l'attentat par avion civil détourné était une première aux États-Unis et que même les « *simples* » détournements étaient passés de mode depuis des années. Pourquoi vouloir se protéger d'un risque inexistant ? Pourquoi ne pas se parer aussi contre les tremblements de terre ou les tsunamis ? À Washington, succès assuré.



FIGURE 8.4 – Protection anti-aérienne du Pentagone installée... après le 11 septembre, (photo de mai 2002), l'affût porte-missiles est sous le filet.. Pourquoi cette présence si le Pentagone possédait auparavant sa propre force de dissuasion contre avions ? - Photo Michel STRAUGOF

La force d'une démocratie est justement de ne pas avoir besoin de montrer ses muscles en toutes occasions, mais de s'appuyer sur son statut. Après cet aspect philosophique, un exemple pratique. Sur 15th Street, perpendiculaire aux extrémités de New York et Pennsylvania Avenue, à l'angle de F-Street et en face de ce minis-

tère du Trésor – à l'époque nous intéressant – se trouvait un hôtel de classe nommé – sans imagination – hôtel Washington. Au dernier étage, une terrasse permettait aux clients de boire un verre avec une vue directe, latérale certes mais directe quand même, sur le Bureau Ovale. Desservie par deux ascenseurs et un monte-chARGE, la préparation d'un mauvais coup basé sur l'utilisation d'un lance-missile portable et discret ne semblait pas relever de l'impossible. Pourtant, chacun vivait avec ce « *risque* » depuis des années. Un régime autoritaire l'aurait rapidement annulé en fermant simplement ladite terrasse et au diable les clients ! En mai 2002, malgré les événements de l'année précédente, cette terrasse était toujours en activité, sans plus de sécurité visible, preuve complémentaire que le renouvellement des coups terroristes, à part dans les médias, n'étaient sans doute plus à l'ordre du jour.

Pour en revenir à ce bouclier antiaérien, une simple visite au Pentagone permet de constater qu'aucun lance-missile ne traîne sur les pelouses aux allures de green. Certains documentaires censés défendre une opinion opposée à la VO allèrent même jusque présenter, mais uniquement en dessin animé, des silos de missiles... sous la pelouse ! Avec cette proposition basée sur la méconnaissance complète des missiles et de leur environnement imposé, on atteint des sommets, compilant toutes les difficultés et impossibilités démontrables, entre autres l'humidité. Alors, faisons le point, définitivement, je l'espère. Commençons par ce qui interdit tous ces fantasmes, la proximité immédiate de Reagan Airport. Lorsque les avions arrivent ou partent par le couloir nord, le long du Potomac, ils passent bien trop souvent au-dessus du Pentagone, ou à proximité immédiate, les photos aériennes présentées en Figure 8.3 ainsi qu'aux chapitres 6 et 11 sont particulièrement claires sur ce fait. De plus, un missile, qu'il soit dans le style James Bond de ce documentaire ou visible sur pelouses ou toits, ça ne fonctionne pas seul, son lancement ne peut s'envisager qu'avec un radar de tir automatique et les calculateurs et autres annexes informatiques qui vont avec. Comment croire qu'un gouvernement, même étasunien, puisse ac-

cepter de prendre jurement le risque de bavure lié à l'éventuel dérèglement d'un radar de tir automatique, face à la centaine de vols ? Pour finir de convaincre les sceptiques, où se trouvent les radars assurant la gestion des tirs éventuels ? Un retour à ces photos déjà citées prouvera, loupe en main, que rien de ressemblant n'apparaît sur les toits du Pentagone, avec ou sans radôme protecteur. C'est si peu cohérent qu'après le 11 septembre, ladite protection – surtout destinée à prouver aux badauds et autres fonctionnaires y travaillant qu'ils étaient protégés – était assurée par des Hummer. Équipés de lance-missiles, ils étaient cachés sous des filets de camouflage, pour l'aspect surtout psychologique du problème, prouvant à l'envi l'absence totale de cet équipement auparavant. Finissons-en avec ce mythe, d'ailleurs très en retard sur les technologies de guerre moderne, dont les USA, il faut l'admettre, sont les champions. Depuis l'aide apportée par les Étatsuniens aux Talibans afghans et, en réponse, l'invasion du pays par les Soviétiques, chacun connaît l'efficacité redoutable du Stinger. Nombre d'avions et d'hélicoptères soviétiques en gardent un souvenir aussi cuisant que définitif. Alors pourquoi un système lourd et encombrant quand on a à sa disposition des lance-missiles pesant une quinzaine de kilos et faisant le travail avec la même efficacité ? Non, il n'y avait pas de missiles, enterrés, apparents ou portables pour protéger le Pentagone le jour de l'attaque, sans doute aussi parce que cette dernière était prévue unique et ne connaîtrait aucune récidive.

## 8.8 Épilogue

Immédiatement après cette terrible journée du 11 septembre, il fallut assurer nettoyage et reconstruction de cette façade et des bureaux dévastés se trouvant derrière elle. Sans le moindre appel d'offre, en principe obligatoire, surtout au vu du montant prévisionnel, Donald Rumsfeld choisira la société [AMEC Construction Management](#), y compris pour assurer partiellement le nettoyage des

## CHAPITRE 8. LE PENTAGONE

ruine d'un World Trade Center bien lointain et ne dépendant pas de lui ! Ce choix s'explique-t-il uniquement par les très bons rapports d'une longue amitié liant le patron de cette entreprise, Peter Janson, et le ministre ? Détail intéressant, AMEC venait d'achever sa participation aux travaux en cours dans cette aile du Pentagone, à hauteur de 258 millions de dollars. Fallait-il la même entreprise pour ne pas avoir de découvertes embarrassantes dans le tri des décombres ? Quelle avait été la prestation détaillée réalisée au Pentagone justifiant une telle facture ? Selon le DoJ, il semblerait que AMEC ne soit pas, en plus de ces contrats douteux, au-dessus de tout soupçon. L'entreprise fut condamnée en 2009 à payer 19 millions de dollars, après une procédure démarrée en 2005, pour pots de vin, commissions occultes, surfacturation, fraudes et fausses allégations, entre autres. Les noms des bénéficiaires de ces largesses ne furent bien sûr pas divulgués.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

## **Chapitre 9**

# **Un BOEING 757-200 au Pentagone ?**

*Les attaques du 11 septembre impliquent donc le monde de l'aviation étasunienne, tant civile que militaire et tout l'univers technologique l'environnant. Il en est l'élément essentiel et la cause, au moins apparente, selon la Version Officielle (VO), des explosions, incendies et effondrements spectaculaires des bâtiments touchés. Toutes les enquêtes indépendantes ont toutefois systématiquement et rationnellement conduit à de très forts soupçons d'emploi d'explosifs destinés à la démolition contrôlée des immeubles atteints, on peut même parler d'évidence. Avant de concrétiser le titre de ce chapitre et sans vouloir accorder trop de place aux autres versions évoquées dans l'introduction – missile, drone, autre type d'avion – il faut nécessairement démythifier ces élucubrations pour progresser. Comment bâtir cette hypothèse sans la certitude de la présence d'un avion, en laissant le doute, la porte ouverte à des théories fumeuses ou des options sans issue ? Lorsque, d'une façon argumentée, les vestiges de ces vieilles lunes ne rôderont plus autour de ce drame si réel, il sera alors possible de présenter une*

*version très plausible, ancrée sur les réalités du moment.*

## 9.1 Missile

Bien qu'incapable d'expliquer la période précédant l'impact, il fut quand même un grand succès de librairie. Ce dernier ne vint toutefois pas tant du vecteur choisi que de l'ampleur prise par le mouvement contestataire face aux explications simplistes du gouvernement étasunien. Il fut le signe le plus clair de cette défiance face aux mensonges officiels. Cette élucubration sera reprise par quelques documentaires opposés à ces derniers, comme *Loose Change 2*<sup>1</sup>

Quelles caractéristiques devrait sérieusement avoir ce missile pour devenir potentiellement viable ?

- Très furtif, y compris visuellement ;
- Tiré à l'horizontale, c'est à dire d'on ne sait où au vu du profil réel du terrain ;
- Capable de destructions énormes dans le bâtiment et de tuer près de 200 personnes à lui seul, non pas radialement par rapport à son point d'explosion, mais tout au long d'un chemin identifiable, exactement le contraire d'un missile ;
- Capable de pénétrer dans le bâtiment tout en explosant à l'extérieur ce qui est remarquablement antinomique. Un missile anti-bunker, comme celui envisagé dans le livre déjà cité de Thierry Meyssan a un comportement connu et identique, quel que soit le pays le concevant. Arrivant à une vitesse supersonique, il pénètre dans le bunker grâce à un nez particulièrement durci, traversant des épaisseurs de béton supérieures au mètre, et explose à l'intérieur. Les dégâts impressionnantes qu'il développe le sont à partir de l'effet de souffle en vase clos ;

---

1. Voir <https://youtu.be/j0cbQzSiRH8>

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

- Capable également de semer des centaines de débris visibles révélés par toutes les photos, sur les pelouses, les toits et à l'intérieur du bâtiment, certains ayant une taille proche du missile imaginé.

Magique et surtout complètement contradictoire. Autant le préciser tout de suite, aucun arsenal militaire au monde ne peut présenter un tel mouton à cinq pattes. À côté, le dahu serait d'un banal ! Dans le domaine de l'impossibilité absolue, le tir en biais. Un missile attaque frontalement, alors que là, l'angle est d'environ 50° par rapport à la façade, tandis que le transport des « *pièces à conviction* » à répandre dans les différents lieux n'est pas envisageable non plus.

Arguments complémentaires contre ce choix, il ne peut expliquer l'arrachage de la clôture, la frappe sur le groupe électrogène, la casse du muret de ventilation et la chute des cinq lampadaires, tout faits que nous examinerons dans les [chapitres 10 et 11](#). Il ne justifie pas non plus la dalle béton du plancher du premier étage étrangement dévastée en bout, côté façade, alors que l'effet de souffle, signe reconnaissable de son action, aurait plutôt dû la soulever et l'éventrer plus loin, vers l'intérieur... s'il avait pénétré le bâtiment. Autre sujet d'étonnement concernant cette théorie, comment expliquer dans ce cas que des témoins, beaucoup de témoins, aient vu un avion ? Sur 69 témoignages relevés durant l'enquête faite par un organisme concernant ce point précis, 37 ont vu un avion sans aucune ambiguïté, dont 7 d'une façon indirecte. Dans l'arsenal étaisonien, bien aidé en cela par les déclarations de Pierre Henri Bunel, « *conseiller technique* » de Thierry Meyssan, le premier missile auquel on pense pour ce genre de « *travail* » est le Tomahawk même si, contrairement aux constatations, sa pénétration dans un bâtiment est totalement exclue, inconvenient majeur dans notre cas. Il a pour lui ses capacités techniques d'approche indéniables, sa taille en faisant le moins mauvais des ersatz d'avion possible, mais pour la discréption de son lancement, voyez ailleurs.

À 1 million de dollars l'unité, à l'époque, il existe en deux ver-

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

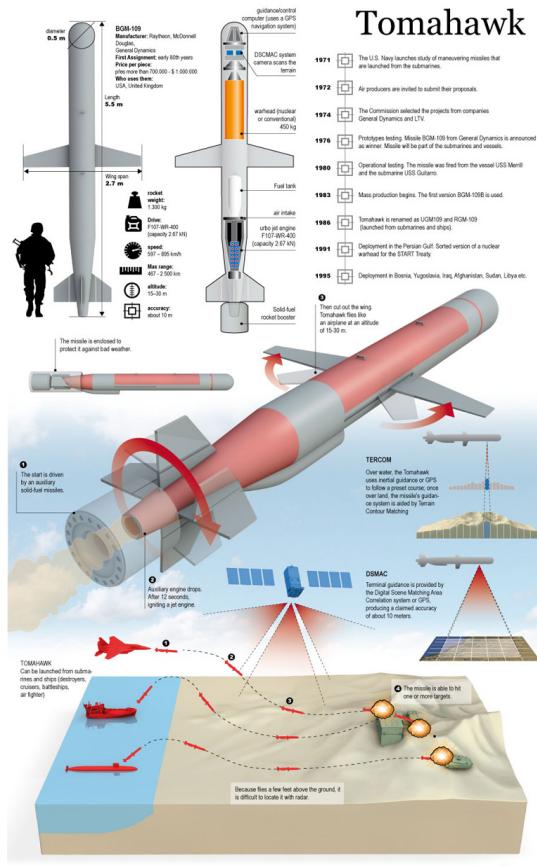


FIGURE 9.1 – Description détaillée du missile Tomahawk

sions : BGM 109 Tomahawk ou son équivalent aéroporté AGM 86 ALCM, nécessitant l'intervention d'un sous-marin nucléaire ou d'un croiseur pour le premier, d'un bombardier lourd, B 52 ou

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

B 2, pour l'autre. Encore plus de conspirateurs dans la confidence, meilleur moyen d'obtenir des fuites d'informations au final, à moins de tuer tout le monde, mauvais scénario de série B où seule l'hémoglobine n'est pas contingentée. Il ne dispense pas, malgré tout, de trouver une explication à sa longue pénétration dans le Pentagone et à la multitude de morceaux jonchant pelouses, toitures et intérieur. Le document présenté ci-avant vous donne ses dimensions réelles ; après en avoir pris connaissance, impossible de confondre la taille des deux, à quelques centaines de mètres de distance, rapport de grandeur de 1 à 8 environ. Là où vous voyez passer un avion, le missile ne sera même pas de la taille d'un crayon. Longueur 5,60 mètres, envergure 2,67 mètres, diamètre du corps 0,52 mètres, poids 1200 kilos. À rapprocher du Boeing 757 suspecté avec une envergure dépassant les 38 mètres et près de 4 mètres de diamètre du fuselage !

La photo 9.2, prise après le bombardement étasunien déjà évoqué d'Al-Shifa, au Soudan, présente plusieurs intérêts. Avec les deux combattants à ses côtés, le Tomahawk confirme ses limites de taille, rendant plus improbable encore la confusion visuelle avec un avion de ligne. Elle permet aussi de vérifier que pour la future dispersion des morceaux d'avion, ce n'était sans doute pas le meilleur choix. Dans notre cas, à Washington, personne n'a vu de missile, ce qui se conçoit au vu de sa taille. Les seuls à évoquer cette possibilité précisent qu'ils ont entendu, sans voir, ce type d'engin.

D'autres ont comparé le bruit ou l'impression de guidage avec celui d'un missile, tout en disant explicitement avoir vu un avion. Les témoignages parlant d'un missile ne peuvent être que très subjectifs, combien, parmi ces personnes, ont au moins une fois dans leur vie entendu passer un missile de croisière en général et un Tomahawk en particulier ? Par contre, ils sont tout de même très intéressants, tous expliquant qu'ils ont d'abord entendu le bruit de moteur, puis seulement ensuite le son de l'explosion. Cela sous-entend un missile volant à une vitesse inférieure à celle du son, le contraire parfait des munitions anti-bunkers que certains vou-

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

draient imposer. Subsonique avec 880 km/heure, le Tomahawk est doté d'une micro turbine placée à l'arrière, le propulsant avec une sorte de chuintement, les témoins parlant eux de hurlement strident, perçant, assourdissant, le bruit d'un jet commercial de bonne taille passant à très basse altitude. De plus, le moteur du Tomahawk survit parfois au crash final – toujours cette résistance globale des réacteurs – devenant un débris très reconnaissable comme malheureusement pour les Étasuniens à Al-Shifa et très différent de ce qu'on trouve sur la scène du crime du Pentagone.



FIGURE 9.2 – Reste de Tomahawk

Mais l'arsenal d'un pays perpétuellement en guerre comme les USA propose bien sûr d'autres solutions en matière de missiles, comme le [AGM 84 SLAM-ER](#) (photo en figure 9.4).

Nous entrons là dans l'erreur de casting. Seulement long de 4,37 mètres pour un diamètre de 0,34 mètre et ne dépassant pas 627 kilos, il n'a pas la puissance nécessaire pour produire les dégâts représentés sur les photos ayant fait le tour de la planète. De plus pour le confondre avec un Boeing 757... Par contre lui, on le trouve dans la panoplie d'armes adaptables sur un chasseur-bombardier F-15 ou F-18, comme par hasard très rares pour ne pas dire inexistantes dans le ciel de Washington à l'heure de la frappe et vus par aucun témoin. Évocation du F-18, uniquement parce que



FIGURE 9.3 – Résultat de recherche d'images pour « *Al-Shifa images turbin tomahawk* » - Photo d'une micro turbine du Tomahawk selon [ptaff.ca](#)

également choisi par Pierre Henri Bunel, pour porter ledit missile.

Dans le livre déjà évoqué, mais surtout plus tard sur [ReOpen 9/11](#), Bunel théorisera sur le missile anti bunker « *secret* » AGM 89, cousin de l'AGM 86 détaillé plus haut, tiré depuis un chasseur-bombardier F-18. Livre comme forum ayant été lus par un nombre important de personnes cherchant autre chose que le mensonge officiel, il est indispensable de supprimer toute possibilité de doute sur ce point. Si Meyssan, journaliste, n'est pas compétent en armement moderne, ce qui se conçoit, Bunel, lui, est censé l'être. Saint-Cyrien, officier spécialisé dans l'armement et ses effets, il semblerait qu'il soit là quelque peu sorti de son domaine de compétence. Comment déjà croire, dans un monde où l'information – même (surtout ?) erronée – est diffusée à outrance, que personne d'autre que Bunel n'ait entendu parler, sinon vu cet oiseau rare ? 25 ans après les faits, rien n'a jamais filtré sur la réalité de son missile magique tellement il était secret ! Cherchez dans l'impressionnante énumé-

---

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

---



FIGURE 9.4 – Source [wikimedia](#) - AGM-84 Harpoon

ration des missiles étasuniens, existants ou passés, aucun AGM 89. Bunel se lança donc complaisamment dans une série de données techniques censées démontrer sa connaissance du ou des missiles. Il ne réussira qu'à affirmer impossibilités et manque de maîtrise du sujet, quelles sont-elles ? Il commença par expliquer que l'AGM 89 top secret faisait l'objet d'un « *crash program* », « *programme d'urgence* » en bon Français remis dans le contexte, au début de la première guerre du Golfe, *opération Tempête du Désert*. Il était, semble-t-il sur place en tant qu'officier, c'est là qu'il aurait connu cette arlésienne volante. Pourquoi réaliser en catastrophe, en pleine agression qui ne dura qu'un peu plus d'un mois, un programme modifiant de l'AGM 86, arme donnant entière satisfaction et disposant des lanceurs nécessaires ? Il était si opérationnel et si efficace que des dizaines furent lancés depuis des navires croisant au large,

---

## *CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?*

---

détruisant de nombreuses cibles. Un conflit nécessite des certitudes dans le fonctionnement des différents armements utilisés, missiles compris.

Par essence, une ré-étude lourde laisse un risque de dysfonctionnement de la nouveauté, incompatible avec la neutralisation des cibles désignées et la recherche d'une victoire rapide. Poursuivant en détaillant cette modification, Bunel n'arrangea pas son cas. Les ailes, dit-il, sont quasiment de même taille que l'AGM 86, légèrement plus courtes, mais avec une corde plus forte pour une vitesse finale d'impact plus élevée. Un missile de croisière volant à une vitesse subsonique, a effectivement besoin d'ailes pour se sustenter, la précédente photo du Tomahawk [Figure 9.2] le confirme. Si l'AGM 89 envisagé a soi-disant été étudié dans l'urgence, cela sous-entendait que le maximum d'éléments de l'AGM 86 originel doit être conservé. Toute modification de fond (longueur, diamètre, poids global, vitesse, etc.) entraîne délais incompressibles et tests, au minimum en soufflerie, pour appréhender les éventuelles différences de comportement, particulièrement la stabilité aérodynamique, si importante pour la précision métrique du tir. Donc, pour ne pas entrer dans le cycle de ré-étude complet cité, cette modification des ailes devait se contenter de détails. Pour la vitesse, on est en pleine chimère, son augmentation au moment de l'impact ne peut venir que de la micro-turbine et non de l'aile. L'accélération de votre voiture dépend-elle de sa puissance ou de l'ajout d'un aileron sur le coffre arrière ? Pour programmer cette accélération permettant une frappe plus véloce, il faut que la micro-turbine possède une réserve de puissance le reste n'est que faribole. Pourquoi cette aile magique ne permet-elle pas alors une plus grande vitesse sur l'ensemble de la trajectoire ? En fait, par cette « *accélération* », Bunel voulait faire croire au schéma de frappe classique d'un missile anti-bunker ou anti-piste que le Tomahawk ne sera jamais. Cela revient à dire que le missile est globalement le même, hormis cette envergure soi-disant légèrement réduite, sous-entendant que ses caractéristiques dimensionnelles quasiment inchangées, débouchent

sur un poids... également inchangé. Marquise vos yeux d'amour ou d'amour vos yeux marquise ?

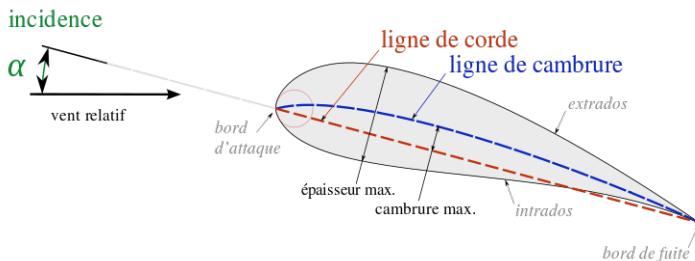


FIGURE 9.5 – Source [Wikimedia](#) - La modification de la corde peut-elle faire accélérer le missile en finale ?

Pourquoi alors ce nouveau modèle ? Dernier point très litigieux. Si les dégâts causés dans le Pentagone sont déjà difficilement explicables par un missile anti-bunker, ils ne le sont plus du tout par ce « *Tomahawk* » ne voulant pas dire son nom. Là, point de pénétration avant l'explosion, point de vitesse supersonique expliquant cette pénétration en biais prononcé – encore une fois l'AGM 86 ne vole qu'à 880 km/h, la moitié de la vitesse des missiles anti-bunker – antithèse de l'utilisation de n'importe quel missile de ce type. Comme encombrement et poids de l'AGM 86/89 le rendent totalement impropre à une utilisation sur le F 18 décrit comme porteur et que ses capacités techniques l'excluent également d'office, nous situons mieux l'enfumage de Pierre-Henri Bunel. Seul avantage de cette élucubration et pour confirmer le chapitre 6, comment croire à une agression arabe avec un tel matériel, l'infrastructure et le coût l'accompagnant ?

## 9.2 Skywarrior

La possibilité d'un avion autre que le Boeing 757 repose principalement quant à elle sur une méconnaissance complète, par ses défenseurs, de la technologie aéronautique en général et de celle des réacteurs en particulier. Tout est parti d'une photo présentant l'arbre interne d'un réacteur avec un plateau porte-aubes figurant dans le cahier photos de l'[annexe 1](#) en fin d'ouvrage. Cette théorie repose uniquement sur le diamètre de ce dernier ! Ces spécialistes auto-proclamés ont même défini avec exactitude le type d'avion à qui ces pièces appartenaient obligatoirement : le Douglas A-3 Skywarrior pour la Navy, autrement appelé B 66 dans l'Air Force.



FIGURE 9.6 – Photo Michel STRAUGOF, Douglas A-3 Skywarrior. Notez la taille réduite par rapport au 757 et les fameux réacteurs de nos spécialistes !

Le dernier exemplaire du A-3 rejoignit les cimetières d'avions au moins dix ans avant l'attentat (1991 pour le A-3 et en 1973 pour le B-66). Affirmation d'autant plus cocasse que, beaucoup

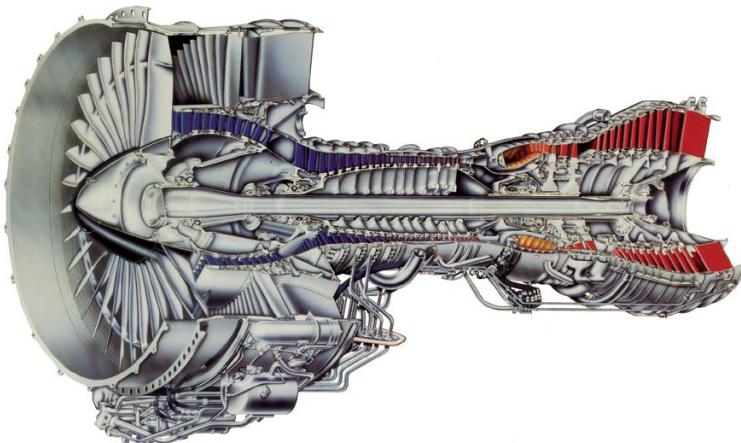


FIGURE 9.7 – Coupe d'un réacteur double corps double-flux. On voit bien la « *taille de guêpe* » du compresseur HP, au centre ayant favorisé le diagnostic de nos « *spécialistes* » auto-proclamés.

plus communément, les réacteurs accusés, des Pratt et Whitney J-57 de première génération, équipèrent en bien plus grand nombre, les bombardiers B 52 (8 sur chaque exemplaire), encore existants en nombre au moment des faits. Il équipea également Boeing 707 et Douglas DC 8, si le J-57 militaire s'appelait JT3, identique, lorsque installé sur les avions civils ! Comment croire, dans un environnement principalement militaire, le Pentagone, que des témoins puissent faire une telle erreur là aussi, entre sa taille et celle du 757, rapport de taille 1 à 3 ? Une [simple visite](#) sur un site traitant le plus simplement possible des réacteurs double corps, double flux, type équipant notre 757, permet de remettre les pendules à l'heure. S'il possède un diamètre très important en entrée et un peu moins en sortie, en partie pour réduire le bruit émis, le compresseur HP, longitudinalement en son centre, a un diamètre de 69 centimètres,

tout à fait en phase avec la photo. Fin de cette nouvelle tentative d'enfumage si courante sur Internet, où rien n'oblige à dire la vérité en tout anonymat garanti. Cette hypothèse douteuse était en plus réfutée directement par une autre photo montrant une pièce de réacteur enfouie dans les gravats, à l'intérieur du bâtiment, d'une taille ne pouvant correspondre au J 57, mais parfaitement à ce type de réacteur moderne. Ce document est aussi dans le cahier de photos de l'[annexe 1](#). Côté cocasse de l'affaire, la plupart des porteurs de ce raisonnement furent des partisans du no-plane. Bref, le non-avion abandonnant son réacteur, on frise le sublime !

### **9.3 Global Hawk**

Une photo truquée, voilà ce qu'imagina le cerveau fertile de Sam Danner, comme par hasard encore, témoin unique de sa supercherie !

Toute personne quelque peu versée dans l'aviation sait qu'affubler son délire des couleurs de l'avion honni ne sert à rien dans la « *démonstration* ». Depuis le début de la Seconde Guerre mondiale au moins, c'est principalement la silhouette qui permet l'identification, l'avion pouvant surtout être à contre-jour... Nombreux étaient les militaires, d'active ou retraités dans les parages ce matin là. Cette reconnaissance rapide, lot de la culture USAF, Navy ou Marines Corp, fait partie intégrante de leurs habitudes, étaient-ils pour cela, tous des complices postés par avance autour du Pentagone pour ne voir qu'un Boeing 757 ? Même si Danner ne s'était pas publiquement rétracté, comment croire possible la confusion entre cette libellule de kevlar et carbone avec un Boeing 757 ? Le personnage du premier plan rétablit la vérité en ce qui concerne, là encore, le différentiel de taille. Supercherie complémentaire pour la mauvaise cause, une des dérive en « V » du Global Hawk a disparu sur la photo. Le mensonge entraîne de ces obligations ! Curieusement, sur des sites recherchant soi-disant la vérité sur ce jour funeste, les

---

## *CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?*

---



FIGURE 9.8 – Global Hawk.

*no-planers* utilisent toujours cette pseudo solution, se gardant bien de commenter ou même d'aborder la rétractation publique de son auteur. Objectivité, quand tu nous tiens... Autre vérité, Danner savait parfaitement qu'il ne s'agissait pas d'un Global Hawk, il fit partie des ramasseurs de débris au Pentagone. Pour en finir avec cette option à la limite du lamentable, ceux qui y croient encore ou font semblant d'y croire devront expliquer le rôle de cette réalisation de matériaux exotiques dans la pénétration du bâtiment, même faiblement renforcé, avec sa masse à vide totale de 3850 kilos et sa vitesse maximale de 620 km/h.

## 9.4 Échanges

Reste l'échange d'avions. Avec lui, nous sommes partis pour des complications sans fin. Outre qu'il faille détourner deux fois plus d'avions, que deviennent les quatre avions initiaux ? Pour les faire atterrir, il faut des pistes capables d'accepter une charge minimale de 100 tonnes, suffisamment longues, 2500 mètres minimum, pour leur permettre de s'arrêter. Ces caractéristiques éliminant le plus grand nombre des aérodromes civils étaisuniens, elles ne concernent donc que les moins discrets, autour de villes de quelque importance. Se résoudre à choisir un aérodrome militaire ? Ce genre d'atterrisage a toujours des témoins, assez nombreux pour que le secret soit quasiment impossible à garder. Quatre avions civils en ces lieux n'est pas la panacée de la discréction. En supposant même que tout se passe correctement, que fait-on des passagers et des équipages dans cette histoire ? S'il est très envisageable pour les comploteurs de laisser mourir plus de deux cents personnes loin, dans les crashs de quatre avions dont on a déjà désigné les auteurs, trouver les volontaires pour abattre de sang-froid le même nombre de personnes commence par contre à relever du mauvais thriller. Comment faire disparaître plus de deux cents cadavres, dans la plus grande discréction, en ne laissant aucune chance de ne jamais retrouver quoique ce soit ? [Katyn](#) prouve à l'envi les limites de cette option. Comment transformer également quatre avions en vulgaires tas de déchets métalliques ? Cela demande matériel important, personnel nombreux et temps, le contraire de la discréction requise. Comment faire ensuite disparaître les restes représentant la charge de plusieurs dizaines de camions et ne rien avoir encore découvert quinze ans plus tard ?

Ceci n'est pas une vision méprisante mais réaliste de ces autres variantes envisagées pour cette catastrophe. Point commun les reliant toutes, l'incapacité révélée de leurs défenseurs à recréer l'historique complet et par site, partant au minimum du début de la journée jusqu'au moment du drame. Là réside la différence. On

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

ne peut prétendre à une quelconque reconnaissance en lançant à la cantonade une idée simplement différente, sans être capable de l'argumenter complètement. Ce n'est plus alors une hypothèse, mais une élucubration, pas le meilleur moyen pour progresser vers cette vérité, en fait, plutôt son contraire. En supposant même de l'honnêteté dans ces comportements, ils permirent aux gouvernements et à l'immense majorité des médias à leur botte, de regrouper abusivement toute recherche de la vérité sous l'appellation pratique de complotisme. En recouvrant sous ce même vocable questions pertinentes et hypothèses farfelues qu'aucune preuve ne vient soutenir, on tente de discréder la moindre interrogation rationnelle. Cette stratégie, utilisée à toutes les sauces depuis cette date, n'est toutefois pas un constat de force des pouvoirs, loin s'en faut.

Abandonnons donc sans remords ces hypothèses, maintenant suffisamment explicitées. La présentation objective de ces déviances du raisonnement aboutissant à des impasses intellectuelles amène à la seule réalité démontrable, c'est bien un Boeing 757-200 d'*American Airlines* qui impacta le Pentagone, CQFD. Si une confirmation était nécessaire, une enquête fut effectuée sur place après le drame. Sur 23 témoignages concernant la couleur de l'avion vu juste avant l'impact et compte-tenu des contradictions de certains, 15, soit 65%, parlent d'une façon recevable d'un fuselage argenté et de bandes rouge et bleu sur ce fuselage. Seul *American Airlines* possède ces couleurs distinctives. Quelques témoins semblent en contradiction, non sur la décoration choisie par la compagnie mais, ayant relevé d'autres couleurs, du fait du fuselage et des ailes en aluminium poli et verni. Ce quasi miroir prend les couleurs de l'environnement direct, par exemple le dessus du fuselage devenant bleuté lorsque le ciel est de cette teinte, la photo jointe [9.9] le confirme.



FIGURE 9.9 – Photo illustrant l’effet bleuté que prend le dessus du fuselage du 757-200 AA par beau temps

## 9.5 L’avion

Avant même de théoriser sur l’usage qui en fut fait, découvrir et se familiariser avec quelques notions indispensables d’un monde trop méconnu m’a semblé une étape obligée. Voici les caractéristiques de ce Boeing 757, issues des notices techniques du constructeur<sup>2</sup>. Long de 47,32 m, ce biréacteur aux moteurs placés sous les ailes, possède une envergure de 38,05 m. Le dessous de la carlingue se situe à 2,24 m du sol, en grande partie à cause de ces réacteurs. Du dessous de ceux-ci jusqu’en haut de la dérive, hauteur totale de l’appareil en vol, train rentré, 12,80 m environ (le document Boeing comprend une côte mini et maxi). La hauteur du fuselage est de 4,01 m, sa largeur ressortant à 3,76 m, tandis que son poids à vide est de près de 58 tonnes, le maximum au décollage (**MTOW** ou Maximum Take Off Weight) ne pouvant dépasser 115 tonnes. Aux

2. Notice Boeing réf D6-58327 de juin 1999, page 13 et suivantes

normes des années 2000, c'est un avion de taille moyenne, même si ses dimensions correspondent grossièrement à celles du Boeing 707, archétype du gros porteur long-courrier des années 60. La silhouette du 757 est très différente de celle des « *Wide-Body* », gros porteurs à fuselage large en français, biréacteur également, genre Boeing 767. Là, nous avons un long fuselage relativement étroit – selon les normes actuelles – des ailes fines complétant son allure, nettement plus élancée que la plupart de ses contemporains, gros ou petits. Bien sûr, sous certains angles, des confusions sont possibles avec d'autres avions de ligne, également biréacteur à ailes basses de même catégorie. Vu de l'avant ou de l'arrière, il est par exemple possible de le confondre avec un 737, dans les versions remotorisées et/ou longues, voir à un Airbus A 320. Pour toute personne familiarisée aux choses de l'aviation civile, cas très courant aux USA où les gens n'hésitent pas à utiliser fréquemment ce moyen de transport au vu des immensités à parcourir, il est très reconnaissable.

## 9.6 Spécificités

Notre 757, un 757-223, 365<sup>e</sup> avion de cette saga, n° de série 24602, fut réceptionné par *American Airlines* le 5 août 1991. Dès sa mise en service, son « *tail number* » sera N644 AA. Survivance de l'époque où les immatriculations étaient portées sur la dérive de l'avion, il figure maintenant de chaque côté du fuselage, à l'arrière. Pour ceux aimant les précisions, son numéro de parc chez *American Airlines* était N5BPAA. Dimensions et immatriculation semblant à cet instant des détails, elles occuperont plusieurs paragraphes dans les chapitres à venir, seule raison de cette insistance à les présenter. Sa capacité de 239 passagers au maximum en classe unique était réduite, dans notre cas, à 176 sièges, dont 24 en première classe. Les 42 680 litres de kérosène qu'il emporte se subdivisent en 26 119 litres dans le caisson central, situé sous les passagers au rac-

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

cordement des ailes, le reste dans celles-ci de façon symétrique, lui donnant une autonomie maximale de 7222 km. Celle-ci s'entend, bien entendu en configuration MTOW évoquée plus haut. Comme la totalité des 757 livrés neufs à cette compagnie, il était équipé de réacteurs Rolls-Royce, ce modèle précis ayant des RB 211-535 E4B. Seuls les Boeing 757-200 rachetés d'occasion lors de la cessation d'activité de la TWA furent équipés d'origine de réacteurs Pratt et Whitney. Erreur relevée parfois, ce modèle ne fut jamais doté du Rolls-Royce RB 211-524G/H, réservé aux 747-400 et 757-300 ER (Extended Range ou long rayon d'action). Cette version E4B du réacteur anglais, apparue en 1989, est bien totalement compatible avec la date de livraison de notre avion. Auparavant, il y eut le RB 211-535 initial sorti en janvier 1983, pour les premiers 757 livrés avec cette motorisation, suivi de la version E4 en octobre 1984. Le réacteur E4B dispose d'une soufflante de 1,86 mètre de diamètre, auquel il faut ajouter le carénage périphérique. Cet ensemble, long d'environ 3 mètres, affiche un poids supérieur à 3 tonnes. Du fait de la densité du matériel interne et surtout des matériaux utilisés, un réacteur c'est lourd !

Vitesse de croisière économique 850 km/h = 460 noeuds, à 10 500 mètres, soit 35 000 pieds. De par la formulation utilisée par le constructeur, nous ne parlons pas ici d'autre type de vitesse, que celle-ci, l'air raréfié permettant ces performances. Par contre, dans des conditions d'altitude proche de zéro rencontrées dans ce crash, la diminution importante de la vitesse est très largement liée à la résistance de l'air. Les indications de vitesse données par les enquêtes sont donc réputées fausses et/ou mensongères, pourquoi ? La VMO ([Velocity Maximum Operating](#), vitesse maximale en exploitation) est de 350 noeuds, soit presque 650 km/h au niveau de la mer. Ce sont les caractéristiques fournies par la FAA (Federal Aviation Administration) dans le certificat d'homologation des 757-200. Ces informations sur la vitesse du 757 ne sont pas une erreur, elles sont confortées par les performances de l'Airbus A 330 à la même altitude, 330 noeuds soit 590 km/h, selon les recommandations du

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

constructeur. On est très loin des vitesses osées par la VO pour le Pentagone avec 850 km/h, ou pour celle du 767 du vol 175 ayant volontairement percuté la tour sud à New York. Toutefois, dans ce dernier cas, cinq organismes officiels traitèrent ce dossier (MIT, RAF, FAA, NIST, FEMA). La variation de vitesse annoncée en résultant, de 436 à 514 noeuds, près de 20% d'erreur, semble très (trop ?) importante quand on sait les éléments utilisables par les uns et les autres quasiment identiques. Dans cette différence, il n'y a sans doute pas que des arguments techniques... Comme par hasard, les plus hautes vitesses sont issues des officines les plus proches et les plus dépendantes du pouvoir, FEMA en tête. L'expertise de cette dernière dans le domaine de l'aviation commerciale restant d'ailleurs entièrement à démontrer. Je rappelle que ses spécialités sont le traitement des catastrophes naturelles et des insurrections, forts éloignées de notre propos. Quelles sont les solutions possibles à ces aberrations ?

1. Ce ne sont pas les types d'avions annoncés qui ont frappé, mais où sont alors passés avions détournés et passagers et quel type de machine a servi aux frappes ? J'ai abordé ce sujet en début de chapitre, mon apport me semble suffisant dans cette voie sans issue depuis cette date.
2. Les données brutes des radars, appareils particulièrement fiables de nos jours, n'ayant aucune raison d'être mise en cause, ont été « *embellies* », dans quel but et par qui ?

Même avec les données de la FAA, les plus fiables, tout cela reste toutefois très théorique. En vol commercial traditionnel, aucun commandant de bord n'envisagerait de mettre un terme brutal à sa carrière, en promenant ses passagers à 100 mètres d'altitude ou moins et à 650 km/h. Le dépassement de la VMO de 150 à 200 km/h voulue par la VO, devrait de plus entraîner, selon les spécialistes, l'apparition d'un phénomène encore plus gênant bien avant, la quasi impossibilité de manœuvrer par durcissement des gouvernes. Autre manifestation ennuyeuse, cette vitesse excessive

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

amènerait sur les réacteurs, plus d'air qu'ils ne sont capables d'en ingurgiter, aboutissant à un risque de perte de puissance. Temporisons immédiatement une bonne part, sinon la totalité de ces informations. Elles sont assorties d'un conditionnel prouvant bien, et on le comprend, le manque de repères tangibles sur leur aspect inquiétant. Si ces belles théories permettent peut-être d'obtenir un diplôme, nous traitons ici la réalité du terrain, la seule à prendre en compte, au moins dans notre cas. Pour les vitesses, il n'y a aucune certitude, sauf les mensonges de la VO sur lesquels certains s'arc-boutent pour s'embarquer dans des théories sans débouché. Pour les difficultés de manœuvre comme pour le gavage des réacteurs, phénomènes liés au précédent, toutes les belles phrases s'effondrent piteusement. Malheureusement pour les victimes, les avions, sont arrivés au but, y compris après des approches difficiles.

Qu'en conclure ?

Soit les vitesses annoncées sont mensongères, je l'ai déjà indiqué, soit les effets à attendre de ces vitesses ne sont pas ce qu'on veut bien en dire, il n'y a pas de troisième voie possible. Dans les deux cas, je ne saurais donc trop conseiller aux tenants de ces théories réductrices un peu de discrétion... ou de proposer de nouveaux arguments cette fois incontestables. L'idée n'est pas d'offrir des envolées lyriques, mais de les prouver au travers de cas vérifiables. Ici, cas concret, les avions sont arrivés sur leurs cibles, avec une certaine précision et il sera difficile de prétendre le contraire. La vitesse serait erronée et, comme le NSTB<sup>3</sup> est spécialisé dans l'aviation civile et ses règles, pourquoi se trompe-t-il ? Cette question est d'autant plus justifiée qu'il s'est également trompé dans l'étude des boîtes noires et de la trajectoire qui en découla, j'aborderai ce problème dans l'[annexe 3](#), en fin de récit. Ces règles, sur la vitesse entre autres, sont édictées dans le cadre d'une utilisation normale, dite « *en bon père de famille* », ce que souhaitent compagnies aé-

---

3. National Transportation Safety Board, équivalent du Bureau enquêteurs accidents en France

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

riennes et clients. Dans l'optique d'un détournement, humain ou électronique, surtout si en plus l'avion est destiné à se crasher dans les minutes qui suivent, il est aisément de comprendre que les mesures de sécurité, telles que la VMO, intéressent beaucoup moins le « *pilote* ». La seule notion d'importance restant d'arriver sur la cible définie et de frapper.

Outre les raisons de densification des couches basses de l'atmosphère déjà évoquées, il existe des raisons techniques de résistance de l'avion lui-même à des problèmes comme le [fluttering](#) qui, lui, est incontournable et démontré. Voici une explication très simplifiée de ce danger. C'est un phénomène de résonance inéluctable dû à une vitesse critique, quelles que soient les caractéristiques de l'avion, chaque type d'avion ayant la sienne, toujours très supérieure à la VMO et tributaire de nombreux paramètres. Les fréquences de torsion et de flexion entrent alors en phase, pouvant amener, à cause de la résonance, phénomène d'auto-amplification, la destruction explosive de l'aile, du stabilisateur arrière ou de tout autre élément aérodynamique. Pas vraiment le but visé par les soi-disant terroristes avant l'accomplissement de leur mission, même s'il est certain que ceux-ci, s'ils sont bien à bord, ne connaissent pas ce phénomène et ses effets pervers. La démonstration de la réalité de ce phénomène [est confirmée](#) tant en soufflerie qu'en vol.

Comment se crée un avion commercial ? Chez le constructeur, les ingénieurs définissent les limites d'utilisation normales du futur appareil, par exemple pour le 757, 350 noeuds = 650 km/h = Mach 0,86. Au cours de son existence, hors conditions très particulières, jamais l'avion ne franchira cette barrière. Ce strict respect des normes évitera bien des ennuis à la compagnie aérienne concernée, comme d'éventuelles remises en état forcément onéreuses de l'avion ou de mécontenter et perdre une clientèle soucieuse de son confort et de sa sécurité. Cela évitera aussi aux équipages facétieux de compromettre leurs carrières en dépassant par trop les limites établies. Un avion coûte très cher, l'étude d'un nouveau modèle, une fortune. Les essais en vol du prototype correspondront obliga-

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

toirement à un large cran au-delà du seuil de vitesse commerciale définie auparavant, mais aussi bien sûr, un large cran en-dessous du moment fatal où il se disloquerait. Pour un avion commercial transportant de nombreuses vies humaines, ce ne peut-être, dans mon exemple, une VMO 350 noeuds et la destruction de l'avion en vol à 351 ou même 360. Ces essais vont permettre au constructeur, parce que les éléments fournis à l'éventuel acheteur sont autrement plus complets que lors de l'achat d'une voiture, même de luxe, d'indiquer dans ses documents techniques, une vitesse qu'il estime limite de l'avion. En clair, il dit à ses clients, jusque-là je sais, je garantis l'intégrité de l'avion, au-delà, je ne réponds plus de rien, ce qui, encore une fois, ne veut absolument pas dire que l'appareil va se disperser dans le ciel aussitôt cette limite passée. Si les essais ont par exemple lieu, à 400 noeuds, il ne va pas se désintégrer à 401, sinon le métier de pilote d'essais risquerait de manquer d'intérêt et surtout de candidats. Parce qu'il faut prévoir aussi l'au-delà de ces essais. Un avion doit être capable de résister à d'éventuels incidents graves. Contrairement aux automobiles, il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence pour attendre le dépannage... Cela s'appelle la marge de sécurité, on la trouve dans tous les matériels construits par l'être humain. Dans cette zone supérieure, un constructeur aéronautique va se contenter de calculs et uniquement de calculs faits maintenant fort précisément par les ordinateurs.

Un avion est un assemblage de morceaux d'aluminium le plus souvent, même si les composites se répandent de plus en plus. L'aluminium possède plusieurs stades dans ce qu'il peut endurer, à commencer par la déformation élastique, correspondant aux essais évoqués, les choses reviennent à leur place après l'effort. Suit la déformation permanente ou plastique, semblant pouvoir se passer de commentaires. Là encore, bien que déformé et, peut-être bon pour la casse après l'atterrissement, l'avion est toujours entier, même si les efforts se situent dans la zone réputée interdite. La construction par tronçons assemblés pratiquée de nos jours rend ce passage par la casse avion de plus en plus exceptionnel. Ensuite, plus loin encore,

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

sans qu'on puisse situer le point exact, la casse réelle de l'avion en vol. On voit donc que la marge de sécurité est, ce qui semble normal, conséquente. Elle permet le maximum de chances de survie aux équipages et passagers d'un avion commercial confronté à un problème technique grave le faisant sortir de l'épure limite d'utilisation définie par le constructeur. On se trouve dans la mouvance d'un coefficient de sécurité proche de 1,5 résumée dans le paragraphe suivant. Pour comparaison pour ne pas quitter notre sujet, celui des tours jumelles variait entre 3 et 5 selon les zones.

Cette explication est juste destinée à mieux faire appréhender la réalité et éviter au lecteur de se laisser abuser par certains auteurs, plus intéressés par le sensationalisme que par la vérité. Examinons les règles de sécurité utilisées dans un milieu heureusement très pointilleux sur cette question. Une base de réflexion me semblant saine est celle définie par la FAA. Aux États-Unis, cette administration assure la certification de tous les avions commerciaux autorisés à parcourir le ciel étasunien, à partir d'éléments précis publiés par exemple dans leur norme FAA 25 629. Dans la version 1992 de cette norme, à partir de la VMO et si vous rajoutez 15%, vous arrivez à la VD ou [diving speed](#). De cette vitesse, il faut, selon la FAA, que le nouvel avion soit encore capable d'encaisser une hausse supplémentaire de 20%, le FoS (Factor of Safety ou coefficient de sécurité), sans apparition du moindre fluttering, notion abordée un peu plus haut. Bref, arrivé à la limite d'apparition théorique du fluttering, l'avion est évidemment encore réputé entier par la FAA, même si les indications du constructeur fournies aux futurs utilisateurs sont bien plus restrictives, pour le bien de tous. On ne peut et ne doit pas voler chaque jour aux extrêmes limites de résistance d'un avion qui, sinon, ne durera pas au moins la vingtaine d'année espérée par la compagnie. American Airlines possède une flotte d'appareils estimée récente, dont l'âge moyen était de 12,8 ans en 2001. Pour reprendre l'exemple de notre Boeing, même s'il n'était pas contraint de correspondre à la FAA 25 629 évoquée précédemment, puisque antérieur à celle-ci, qu'aurait donné cette

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

tolérance d'utilisation ? VMO 650 km/h/350 noeuds + 15% = VD : 747 km/h/403 noeuds, + 20% de FoS = 896 km/h/484 noeuds, la marge voulue par les autorités aéronautiques permet de prendre l'avion en toute sécurité.

En l'absence de renseignements plus détaillés... et de chute massive de ce modèle, on admettra facilement que les anciennes normes n'étaient pas plus permissives, avec au moins le bénéfice de l'antériorité au niveau statistique. Pour être plus précis, le 757 nous intéressant étant sorti en 1991, c'est à la version de 1978 de la norme FAA qu'il faudrait se référer et remplacer 15% par 20%. Pourquoi cette zone de flou ? Parce qu'il est évident qu'aucun constructeur ne va risquer de casser un avion en vol simplement « *pour aller voir* ». Surtout aussi parce qu'aucun équipage sensé n'acceptera de risquer sa vie pour aller flirter avec la vraie limite de résistance, bien au-delà de la VMO et des essais. Ceux qui se retrouvent dans cette zone, uniquement envisagée par les calculs, le font par inadvertance, généralement à la suite d'une défaillance, chance et dextérité entrant alors d'une manière très importante dans leurs possibilités de survie.

L'utilisation du même avion par un « *terroriste* » pourra effectivement très largement s'affranchir de ces mêmes règles. Jusqu'où peut-il aller avant que l'avion se brise en vol ? Je le dis clairement c'est l'inconnue ne reposant que sur des calculs, dès l'instant où, volontairement ou par méconnaissance, on décide de ne pas se limiter aux règles standards, entre autres en dépassant la VD. Le pire est envisageable plus rapidement encore si ce dépassement est en plus assorti de manœuvres brusques, ce qui ne fut toutefois pas le cas lors de cette journée, pour aucune des machines touchées. Il restait donc parfaitement dans la définition des limites du profil super-critique. Le profil super-critique, c'est quoi ? En aérodynamique, il existe pour chaque type de profil d'aile une vitesse critique, je l'ai abordé un peu plus haut, en parlant du fluttering. Celle-ci provoque localement un écoulement supersonique sur une

zone de l'extrados<sup>4</sup>, induisant une traînée d'onde nuisible, généralement nommée onde de choc. Aux États-Unis par exemple, le NACA, ancêtre de la NASA, explora ces problèmes et, dès 1928, commença la publication des profils et leurs composantes mathématiques, d'où l'expression de [profil NACA](#) propre à certaines ailes ou... certaines quilles de voiliers. Les recherches faisant évoluer les choses, le 757 était doté d'une nouvelle voilure pour l'époque, dite donc de profil supercritique, favorisant une vitesse commerciale et non commerciale plus élevée à toutes les altitudes. Grâce à ce profil, l'onde de choc était diminuée en amplitude, repoussée vers la partie arrière de l'extrados, l'excluant même de celui-ci en régime subsonique, pour la réserver aux vitesses du régime transsonique. Il confère donc aux avions qui en sont munis une traînée plus faible que les autres dans les hautes vitesses, permettant à l'aile d'approcher les vitesses dites transsoniques sans vibration ou perte brutale de portance, donnant une latitude supplémentaire de sécurité. D'où le nom de supercritique donné à ce profil d'aile permettant des vitesses « *au-delà de la vitesse critique* », au-delà de celle où devrait apparaître l'onde de choc dévastatrice pour un profil classique. En outre, ce profil produisant une portance améliorée sur une plus grande partie de l'extrados, permet de diminuer la surface de l'aile nécessaire et donc de réduire le poids à vide de l'avion. Il présente donc de nombreux avantages expliquant sa généralisation dans l'aviation civile.

Différents conflits ont malgré tout permis de voir des avions revenir de missions dans des états techniques invraisemblables. Ils sauveront leurs équipages, qu'ils auraient dû abandonner en plein ciel bien longtemps avant si on se basait uniquement sur les calculs de la belle théorie. Les exemples de bombardiers revenant d'Allemagne nazie ou, plus récemment, certaines photos de B-52 rentrant de mission quasiment dépourvus de dérive, sont plus efficaces que

---

4. surface supérieure de l'aile, là où l'écoulement des molécules d'air est le plus rapide du fait de sa courbure, NdA



FIGURE 9.10 – Bombardier de retour de mission, très endommagé mais volant encore

tous les discours.

Confirmation toutefois que ce problème de VMO est pris au sérieux, Boeing comme Airbus installent dans les cockpits des alarmes visuelles et sonores, commençant à se manifester en cas d'un dépassement de 4 noeuds, soit moins de 8 km/h. Encore une fois, on alerte ainsi un équipage professionnel sur l'entrée dans une zone de fatigue prématuée de l'avion, pas de sa casse imminente. La meilleure preuve pourrait être cette information d'Airbus, tout dépassement de 31 noeuds, 58 km/h de la VMO entraîne une inspection des structures de l'avion au plus tôt. C'est bien la preuve de l'existence d'une partie de cette marge de sécurité évoquée plus haut. En seconde analyse, inspection seulement, laisse sous-entendre qu'à son issue, c'est un retour dans le circuit des vols commerciaux et non à la casse d'avions la plus proche ! Toujours au niveau de la sémantique, « *au plus tôt* », aussi précis que le certain temps mis par le [canon de Fernand Raynaud](#) pour refroidir, suppose une ur-



FIGURE 9.11 – Bombardier de retour de mission. La queue est quasiment arrachée mais l'appareil vole encore

gence toute relative. Le rôle secondaire des boîtes noires étant, rappelons-le, de dénoncer les abus et refroidir les ardeurs de certains pilotes, elles sont la version aérienne du chrono-tachygraphe des poids lourds. Le coût extrêmement élevé d'un avion amène à espérer une utilisation maximale pour le rentabiliser, raison première de ces limitations. Ce n'est bien sûr pas le cas s'il reste dans des hangars en vérification ou pire en réparation. Ça l'est encore moins dans un détournement avec crash en finale très proche.

Avant de clore sur ce point, une appréciation me semblant de bon sens sur la solidité réelle des avions commerciaux, sans se préoccuper de normes ou de calculs, donc plus à la portée de tous. La **boîte noire**, le FDR, enregistre aussi les efforts subis par un avion en vol, dans la limite de - 2 + 6 G. Comme pour la tenue à la température, limitée à 1100° C durant 1 heure, si l'**OACI** a défini cette plage de résistance, c'est parce qu'elle sait que les avions commerciaux peuvent encaisser ces valeurs d'efforts. Cette précision

me semblait indispensable pour contrecarrer les déclarations alarmistes de certains, tendant à faire croire à la fragilité d'un avion. Rien qu'en restant franco-français, la Caravelle auparavant, comme l'Airbus A 310 aujourd'hui furent sélectionnés et achetés d'occasion comme avion 0 G, servant entre autres à l'étude des phénomènes d'apesanteur. Les efforts subis par ailes et fuselage dans ce type de configuration dépassent et de beaucoup ce que ne supporteront quasiment jamais leurs frères limités aux vols commerciaux... et un 0 G n'a jamais cassé en vol !

## **9.7 Le faux mystère des immatriculations**

Une très importante question s'est posée lors de la vague de contestation de la VO traitant des événements du 11 septembre. Des enquêtes réputées sérieuses montrèrent qu'aucun vol n'avait été effectué par l'avion immatriculé N644AA – notre 757 – dans les mois précédant ce drame et qu'aucune immatriculation n'avait été fournie en face du vol régulier 77 le matin du 11 septembre. Certains contestèrent la réalité de la présence du Boeing 757 d'*American Airlines* immatriculé N644AA dans l'attaque du Pentagone. Cela favorisa l'émergence de théories dites « *no-plane* » au sein du mouvement contestataire, ces illusions furent proposées au début du chapitre, théories nées, entre autres, des incertitudes sur la réalité de l'utilisation de notre N644AA. Elles ont connu un succès assez large et rapide, inversement proportionnel aux connaissances des individus en matière aéronautique, divisant profondément le mouvement contestataire qui n'avait pas besoin de ça. Défi posé à ceux recherchant vraiment la vérité sur ce dossier, il faut dès maintenant et définitivement clarifier cette situation dommageable.

Dans le cas du Boeing 757 immatriculé N644AA, une seule solution pour confirmer ou non cette hypothèse basée sur le doute, les

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

statistiques du BTS<sup>5</sup>, et plus précisément de son service RITA<sup>6</sup>. Elles ont toutefois leurs limites. Sont uniquement pris en compte les vols commerciaux intérieurs étaisuniens réguliers, donnant lieu au paiement pour sa place, vols charters et internationaux n'étant pas renseignés. Leur première lecture<sup>7</sup> tendait à conforter la thèse de la longue immobilisation de celui nous intéressant directement. Jamais par exemple, depuis décembre 2000 et jusqu'au 10 septembre 2001, le vol 77 ne fut assuré par le N644AA. Bien sûr, du fait de la non-programmation du vol ce 11 septembre, ce numéro n'est pas indiqué dans les statistiques, mais on ne le sait que trop : ce jour-là, c'était le N644AA, je vais le confirmer. L'examen des mois précédents permet de constater qu'en fait, en bonne utilisation des potentiels, n'importe quel avion d'*American Airlines* disponible fut mis sur ce vol. Toujours un Boeing 757-223, jamais le N644AA, mais avec 142 exemplaires de ce modèle possédés par *American Airlines*... Ce vol 77 fut assuré chaque jour de ce mois, comme au moins l'ensemble de l'année 2001, à deux exceptions près – dont le 11 septembre – réduisant les manquements à la portion congrue. Confirmation que cet avion, en particulier, n'avait pas d'affectation précise depuis plusieurs mois, pour causes de travaux modifcatifs ou toute autre raison ?

Les avions commerciaux modernes coûtent très cher, un Boeing 757 neuf, en équivalent actuel, c'est environ 100 millions de dollars. Aucune compagnie aérienne n'achète ces avions pour les laisser sans travailler durant neufs mois, durée avancée par la thèse évoquée ci-dessus. Outre le manque à gagner, elle doit quand même assurer jurementlement les multiples destinations desservies, avec moins d'appareils. Le service chargé de respecter ces obligations vit de ce fait toujours sur le fil du rasoir, il n'y a pratiquement pas d'avions d'avance en cas de panne. Une bonne démonstration de cette affir-

---

5. Bureau of Transportation Statistics

6. Research and Innovative Technology Administration

7. selon [transtats.bts.gov](http://transtats.bts.gov), source de toutes les informations sur les vols de notre avion

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

mation fut donnée chez *American Airlines* le 14 juin 2001. Un 757 devait assurer la liaison Dallas/Miami, vol 1264, décollage prévu à 20h 54. Réalité un peu moins réjouissante, l'envol effectif eut lieu à 2h 05 du matin ! Si des avions de remplacement étaient disponibles sur simple demande – nous étions en plus au hub de la compagnie à Dallas, où elle dispose même de hangars – *American Airlines* aurait-elle laissé ses passagers attendre 6 heures ? Entre le coût représenté par ce retard et la perte de notoriété induite auprès des clients, l'addition fut lourde.

Dans ma recherche, un début de salut vint des [spotters](#). Passionnés d'aviation en général et d'aviation civile en particulier pour certains, vous ne pouvez pas les rater. À chaque aéroport d'importance, ils sont en bout de piste, pour photographier un maximum d'avions de ligne, certains publiant leurs œuvres sur des sites aéronautiques respectables, parfaitement connus. Chaque photo est alors identifiée, localisée et datée, l'avion étant bien sûr signalé avec son immatriculation. Grâce à un d'entre eux, [Airliners](#), un début de clarté apparu, par l'intermédiaire de deux photos concernant notre avion.

L'une en février à Miami, ne pose pas trop de problème du fait de l'éloignement de la date du 11 septembre, l'autre par contre, surprise, le même avion photographié le 7 août à Boston, un mois seulement avant les attentats !

Une recherche informatique sur le site du BTS étasunien révélera l'absence totale de cette immatriculation dans les deux cas sur les aéroports concernés. En application de la règle voulant qu'un avion doit tourner pour être rentabilisé, j'avais ciblé pour Boston la période du 7 au 15 août. Le N 644AA n'en n'avait jamais redécollé au titre d'avion commercial, me laissant supposer – ces statistiques ne traitent que les décollages – qu'il en est de même pour l'atterrissement du 7, ce que ne peut imaginer un spotter. Une aide bénévole à mon incompétence informatique assumée découvrit même que cet avion n'avait jamais décollé de Boston de toute l'année 2001 jusqu'au 11 septembre, à titre commercial bien sûr. La même dé-

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?



FIGURE 9.12 – Le Boeing 757-223 immatriculé N644AA photographié à Miami en février 2001. Source [airliners.net](http://airliners.net) - Miami - International (Champ de Wilcox / 36th Street / Champ panaméricain) (MIA / KMIA) Floride, États-Unis – février 2001

marche pour le vol de Miami, en prenant en compte la totalité du mois de février, amena un constat identique, pas un décollage de Miami sous cette immatriculation. Le N644AA n'est pas un avion fantôme, deux photos prises à six mois d'intervalle confirmaient des vols.

Bref aparté résumant la méthode de travail de certains contestataires, sur cet aspect du problème. Tout est suspect pour eux, d'où la mise en cause systématique des photos ni officielles ni répertoriées – on ne sait trop par qui – et même éventuellement des spotters ! Attitude irrationnelle et improductive, faisant plutôt

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

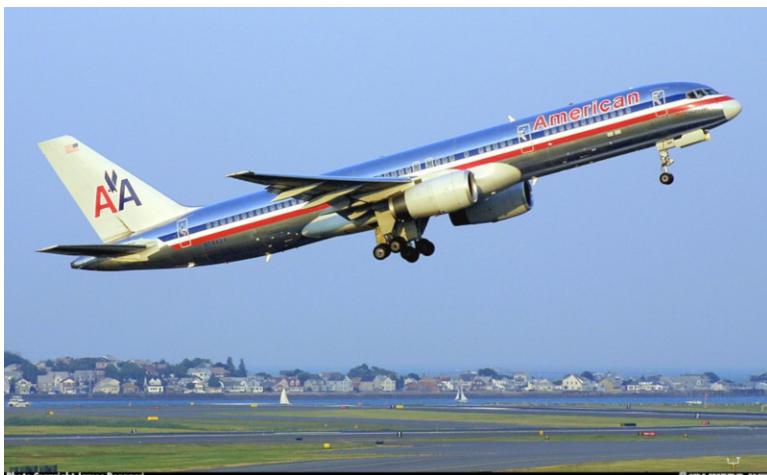


FIGURE 9.13 – Le Boeing 757-223 immatriculé N644AA photographié à Boston le 7 août 2001. Source [airliners.net](#) - Boston - Général Edward Lawrence Logan International (BOS / KBOS) Massachusetts, États-Unis – 7 août 2001

craindre une recherche de toutes les arguties permettant de réfuter la présence d'un avion au Pentagone. Par contre, les mêmes n'hésitent pas à prendre comme référence le livre de Sacha Sher<sup>8</sup> sur le sujet, pas du tout suspect à leurs yeux, où ce « *spécialiste* » nous dévoile pourtant d'étranges lacunes, n'en faisant qu'une bible pour certains entichés du coup tordu, pas trop regardants sur la vérité.

L'auteur nous détaille ce que veut dire l'immatriculation de notre 757, N644AA (*Le grand bluff*, page 89). Pour lui N c'est « *Number* », nombre en français ! En réalité comme F, en immatriculation aéronautique internationale, signale un avion enregistré en France et G en Grande-Bretagne, N débutant un marquage est sim-

---

8. [le Grand Bluff](#)

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

plement l'indication d'un avion enregistré aux USA, donnant une idée du niveau de compétence de l'auteur en ce domaine ! Alors, nos curieux chercheurs de vérité accusent le BTS de faire exprès de ne pas trouver les informations parce que, dans leur immense paranoïa, il est forcément complice. Ils ne peuvent même pas envisager qu'une demande faite avec une information erronée a peu de chances d'aboutir. Aucun travail par contre sur la double numérotation signalée en début de chapitre. Je voudrais manifester mon étonnement. Ni plus intelligent ni plus malin que quiconque, j'ai du mal, vraiment beaucoup de mal à croire que personne n'ait semble-t-il eu – ce drame est maintenant vieux de plus de 16 ans – l'idée d'utiliser le numéro de flotte avant moi. Comment une telle désinformation, des avions immobilisés durant neuf mois, a-t-elle pu courir durant des années, sans qu'une réflexion contradictoire n'ait été tentée sur le sujet ? Compréhensible pour des gens n'ayant aucune culture aéronautique, comment même imaginer l'oubli de cette piste par [Pilots for Truth](#) aux USA ? Cette association regroupe des pilotes, en majorité civils, donc particulièrement à l'aise avec les horaires, les numéros d'immatriculation et autres points intéressants les vols chez eux, il est même probable que certains travaillent chez *American Airlines* ! Ce grave manque d'informations correctes laisse une mauvaise impression, alors que les documents publics existent.

Combien de pièges du même acabit existent encore dans ce dossier, acceptés par l'immense majorité des contestataires ? Je suis d'autant plus à l'aise pour poser ces questions qu'il y a peu de temps encore, je m'inscrivais dans cette ineptie ! Un peu plus tard, deux autres photos retrouvées sur Internet. Une du 10 mars prise sur l'aéroport de Los Angeles International, Californie, l'autre du 3 mai 2001 de celui Los Angeles John Wayne, Californie, ne faisaient rien pour faciliter ma tâche « *d'enquêteur* ». Ma recherche, avec N644AA, se révéla aussi vainqueur jusqu'au moment où j'eus enfin l'idée d'utiliser son numéro de flotte, N5BPA.



FIGURE 9.14 – Le Boeing 757-223 immatriculé N644AA photographié à Santa Ana le 3 mai 2001. Source [airliners.net](#) - Santa Ana - John Wayne/Orange County (SNA/SNA) California, USA - May 3, 2001 Santa Ana - John Wayne/Comté d'Orange (SNA/KSNA) Californie, États-Unis - 3 mai 2001

## 9.8 BINGO !

*American Airlines* s'arroge le droit de signaler les vols de ses avions au BTS selon l'une des deux possibilités, le *tail number*, N644AA ou, dans notre cas et pour le même avion, le numéro de flotte, N5BPAA (signalé N5BPA1 sur les derniers listings publiés). Cette façon de travailler est utilisée depuis trop longtemps, au moins 1995, sans qu'il y ait volonté d'embrouiller les recherches, cessons la paranoïa gratuite. Notre Boeing 757 fut toujours signalé au BTS comme N5BPAA. Par contre, d'autres avions du même modèle, dans la même compagnie, sont toujours désignés par leur

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

*tail number.* Une tentative d'« *enfumage* » aurait, d'une manière erratique, utilisé alternativement les deux possibilités. Aussitôt, les statistiques se mirent à parler, mais d'une façon très complexe, rien n'étant prévu pour mon type de recherche, au moins au niveau de mes faibles connaissances informatiques. Chaque jour, pour la seule compagnie *American Airlines* et sur le seul aéroport de Miami International, code MIA, le listing de février compte en moyenne une centaine de lignes. La réponse tomba pour notre N5BPAA, première apparition sur cet aéroport le 4 février 2001, indication ne concernant toutefois que le départ. Il assurait le vol 0823, décollant à 17 heures 05 en direction de Los Angeles. Pour la suite des « *aventures* » de notre Boeing, compulsar ensuite le listing de L.A. – sans se tromper d'aéroport, il y en a trois – à la même date, ou le lendemain pour cause de décalage horaire.

Je connaîtrais alors uniquement, cette fois encore, le vol suivant et sa destination. À nouveau consultation de la même quantité de lignes, parfois plus selon les lieux, rarement moins. Cet avion faisant entre un et quatre vols journaliers, il ne faut en rater aucun si vous voulez pouvoir suivre le déroulement sur près de huit mois, plus de 200 jours et nombre de listings. J'ai reconstitué l'emploi du temps de cet appareil depuis le 4 février, ce qui m'a paru suffisant comme confirmation, mais comment ne pas risquer l'erreur de lecture entre N5BPAA, N3BPAA, N2BPAA, N7BPAA, plus tous les approchants ralentissant l'examen ? Comble du vice, le classement du listing se fait uniquement par ordre croissant des numéros de vol, obligeant à encore plus d'attention, notre avion pouvant avoir décollé deux fois dans la même journée, du même aéroport. Bref, on parle d'un travail de bénédicin, mais dans le cas présent, même pour un bénédicin, on peut évoquer de la maltraitance ! Petit à petit, le schéma se mit en place, les zones d'ombres s'effaçant au profit d'informations qu'on peut qualifier d'indéniables, sauf peut-être pour quelques irréductibles paranoïaques.

Pour revenir à notre avion, seuls moments permettant travaux, réglages et essais liés au « *black program* » que je détaillerai un peu

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

plus loin **dans ce chapitre** : du 2 au 7 avril, le 22 mai, du 31 mai au 3 juin et, à ce stade de mes recherches, dernière « *disparition* » du Boeing 757 des vols commerciaux avant le drame du 11 septembre, entre le 22 et le 30 août. Le dernier vol du 21 du mois d'août le voyait atterrir à Los Angeles, Californie, la reprise de son activité commerciale se faisant à Dallas, Texas, au hub d'*American Airlines*. L'avion que je suivais, fut donc utilisé chaque jour, du 4 février au 10 septembre, les seules zones indécises persistantes étant celles signalées un peu plus haut. Durant ces absences, charter, ferry flight – vol de convoyage ou d'essai sans passager – vol international, passage sur une base de l'USAF pour recevoir l'équipement décidé, selon les décisions du « *black program* » ? La maintenance régulière de l'avion, au vu du rythme effréné des rotations commerciales adopté, pouvait toutefois avoir lieu durant un des arrêts indiqués ci-dessus, en même temps que d'autres opérations.

de de transporteur (JJ / MM / AAA)	Numéro de vol	Nombre de queue	Aéroport	ure de départ prévue	ure de départ réel	temps écoulé [Mins écoule réel] (minal de disp
AA 09/10/2001	2	N338A1	JFK	08:00	09:00	318 381
AA 09/10/2001	4	N390A1	JFK	12h00	12h05	321 343
AA 09/10/2001	10	N302A1	JFK	22:00	22h02	317 298
AA 09/10/2001	12	N321A1	BOS	13h00	12h54	338 353
AA 09/10/2001	22	N312A1	JFK	15:00	14h56	318 377
AA 09/10/2001	30	N323A1	JFK	23h00	22h59	315 332
AA 09/10/2001	31	N394A1	HNL	09h05	08h02	338 340
AA 09/10/2001	32	N389A1	JFK	13h00	12h57	326 442
AA 09/10/2001	34	N329A1	JFK	08h00	07h57	323 373
AA 09/10/2001	36	N60EA1	IAD	16h00	16h02	285 284
AA 09/10/2001	40	N307A1	JFK	10:00	09h58	326 382
AA 09/10/2001	74	N305A1	IAD	22h45	23h11	284 280
AA 09/10/2001	76	N302A1	IAD	08:30	08h28	294 280
AA 09/10/2001	88	N59eA1	ORD	13h00	13h01	246 259
AA 09/10/2001	114	N5ER1	EWR	08h00	08h00	328 333
AA 09/10/2001	144	N6BPA1	IAD	12h45	12h49	290 278
AA 09/10/2001	152	N616A1	EWR	22h35	22h26	314 302
AA 09/10/2001	161	N5EA1	OGG	15h45	15h47	334 336
AA 09/10/2001	164	N5EA1	OGG	15h45	15h47	334 336

FIGURE 9.15 – Vol d'arrivée à Washington-Dulles le 10 septembre au soir, avec toutes les informations nécessaires

Grâce au BTS et l'utilisation du bon numéro, je suis aussi en mesure d'annoncer que le 10 septembre 2001, après un Chicago-Los

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

Angeles en début de matinée, vol 1149, décollage à 9 heures 05, il fera, toujours sous la bannière d'un vol commercial et sans doute par un pur hasard, un Los Angeles-Washington, vol 0144 décollant à 12 heures 49 du bord du Pacifique (voir tableau ci-dessus). Celui qui frappera le Pentagone le lendemain arriva donc à Dulles, point de départ de son dernier voyage, le 10 en fin de soirée, après 4 heures 38 de vol (les 278 minutes signalées sur le listing). Il sera à Washington à 12 h 49 + 4 h 38 + 4 h de décalage horaire, soit 21 h 17. Ultime besoin de discréetion ? Un atterrissage dans la semi-obscurité au minimum rend impossible son suivi par les spotters. Certitude se détachant de cette enquête, contrairement à certaines élucubrations, notre 757, le N644AA était donc bel et bien présent à Washington Dulles pour s'envoler une dernière fois le 11 septembre.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

*Le flagrant manque de qualification des pirates désignés par la VO étant démontré dans le chapitre dédié, il serait illusoire de croire à une quelconque participation volontaire ou non des équipages officiels. Que reste-t-il alors comme explication possible pour le mystère de ce vol ? Ces avions ont-ils été guidés sur leurs cibles ? Durant les années précédant le 11 septembre, la technologie de guidage des avions de ligne, en vol comme pour l'atterrissement, accomplit des bonds spectaculaires. La responsabilité en incombe à l'alliance de l'électronique de bord – tant en communication de données qu'en systèmes de contrôle de vol – de l'informatique et des satellites de géo-positionnement. Si des essais aussi discrets que fructueux eurent lieu durant les dernières années du XX<sup>e</sup> siècle et ce, jusqu'à peu avant notre date fatidique, il ne faut pas oublier que la plupart de ces technologies remontent à la seconde guerre mondiale. Liées aux drones au sens large du terme, elles sont aussi une spécialité étasunienne, datant de cette période, leur seul vrai rival actuel dans cette branche d'activité étant Israël.*

## 9.9 Hypothèse de l'avion guidé

1944, naissance de Azon et de l'[opération Aphrodite](#). Azon, était un système de bombe à guidage bidirectionnel mis au point pour la destruction des ponts étroits, très difficiles à toucher avec une munition traditionnelle, l'ancêtre des *smart bombs* (bombes intelligentes capables de se guider avec précision sur sa cible) en quelque sorte. Les alliés se trouvèrent également devant une priorité absolue, détruire les bunkers géants créés dans le Pas de Calais par les Allemands, pour lancer massivement V1 et V2, au moins sur Londres. Aphrodite utilisait des bombardiers lourds – [B-17 Flying Fortress](#) ou [B-24 Liberator](#) – bourrés de plus de 10 tonnes de Torpex, explosif deux fois plus puissant que le TNT. Le système étant encore incapable d'assurer le décollage, les pilotes, devaient amener leur avion à l'altitude de croisière et au cap prévu, puis sauter en para-

---

## *CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?*

---

chute, après avoir amorcé les charges explosives. Le système Azon amélioré assurait alors le guidage du *drone*, pour le faire s'écraser sur ces fortifications, depuis un avion d'accompagnement, le *guide*, installé à bord, ayant fort à faire. Deux caméras de télévision, installées dans l'avion sacrifié, lui donnaient toutes les coordonnées de vol de ce dernier, filmées en direct depuis le tableau de bord, altitude, vitesse, pente, inclinaison, etc... La transmission instantanée actuelle par informatique et/ou électronique, aujourd'hui si banale était encore à inventer. C'est au cours d'une de ces missions que disparurent, le 12 août 1944, Joseph Joe Patrick Kennedy, fils aîné de la famille et son copilote, Wilford John Willy. Le **Torpex** explosa avant qu'ils aient le temps d'évacuer leur Liberator destiné à s'écraser sur la [forteresse de Mimoyecques](#) dans le Pas de Calais, où s'élaborait le super-canon V3, devant être pointé sur Londres. *Aphrodite* fut globalement un échec militaire cuisant, par manque de fiabilité et de précision. Mais cette technologie, dont la mise au point fut bâclée devant l'urgence de la situation, donna pourtant naissance à de l'*électronique*, d'une extrême avant-garde pour l'époque, même si elle était encore à lampes, il faudra attendre 1947 pour voir apparaître le transistor.

À l'issue du conflit, les États-Unis se trouvèrent à la tête de stocks invraisemblables d'avions militaires de tous types. Certains, comme les Douglas C-47 et C-54 facilement convertibles dans le circuit civil, devenant DC-3 et DC-4, d'autres par contre encombraient les parcs de matériel, particulièrement les chasseurs. Au vu des avancées techniques en cours, dont le passage généralisé à la propulsion par réaction, leur avenir semblait celé. Au moment de la guerre de Corée, des chercheurs militaires en transformèrent un certain nombre en cibles volantes, destinées à l'entraînement des pilotes de chasse, de l'artillerie antiaérienne et aux premiers essais de tirs de missiles, sol-air ou air-air. C'est ainsi que des dizaines d'Hellcat et autres Mustang seront équipés pour voler une dernière fois en automatique, décollage compris ! Très tôt toutefois, la technicité de ces équipes permit d'envisager l'utilisation en drone

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

de machines de n'importe quelle taille et de toutes difficultés de transformations. Nombreuses furent les Forteresses volantes B-17 sorties des surplus, entre autres de la base David Monthan AFB, Arizona, pour être *dronisées*. Vous pensez être dans un roman de science-fiction ? Non, simplement bienvenue au pays de la technologie militaire la plus avancée au monde. On ne peut vouloir être constamment en guerre contre le monde entier et être technologiquement en retard ! Quelques preuves ne peuvent nuire.

Dans les mois précédent le 11 septembre, apparurent officiellement dans l'aviation commerciale, des systèmes de contrôle de vol automatisés. Cette avancée, étudiée et mise en œuvre par [Raytheon](#) et ... Boeing depuis la fin des années 1990, permettait de modifier le plan de vol d'un Boeing 757 ou 767, encore un hasard ! provoquant un changement de route de l'avion en utilisant les fonctions du pilote automatique. L'avènement du GPS<sup>9</sup> permit sa réussite. Propriété des armées étasuniennes depuis sa création au début des années 80, la technologie du [GPS différentiel](#), fut mise à la disposition de l'aviation civile par l'administration Clinton [en mai 2000](#). En fait, la vérité technique est un peu différente. Ce qui était mis à la disposition des civils avant cette date, c'était un signal dégradé, la SA ou [Selective Availability](#). Depuis le début du GPS, sa précision diabolique existait, mais était réservée à l'usage des forces armées. La confirmation vint lors du début de la seconde guerre du Golfe, sous les ordres de Bush junior, lorsque France et Allemagne durent à nouveau subir un signal dégradé, pour refus de se plier à la volonté guerrière étasunienne. Arrêtons-nous un instant sur ce fait à première vue anodin, pourquoi ce revirement stratégique de Clinton sur le GPS, à quelques mois seulement de la fin de son second et dernier mandat ?

Depuis le début de l'année 1997, un ministre de la Défense

---

9. [Global Positionning System](#), un réseau de satellites permettant de déterminer une position dans l'espace. Trois satellites pour un point longitude + latitude, 4 pour disposer de l'altitude en plus

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

républicain avait été nommé par un président démocrate, sujet abordé dans le chapitre précédent. Cohen, par sa position au sein de l'équipe gouvernementale, était informé des différents *black program* en cours et en préparation, et pour cause, il en réglait les factures. Initialement destiné aux avions militaires, le *black program* que je détaille utilisait un signal non-dégradé. Assurant précision des vols et des frappes, quelles que soient les conditions météo, son existence vint aux oreilles des néos-cons du PNAC, s'ils n'étaient pas informés auparavant par leurs liaisons avec les entreprises du complexe militaro-industriel. Parmi ces gens, quelques intelligences remarquables comprirent vite l'intérêt complémentaire de cette ouverture technique dans la recherche de leur fameux nouveau Pearl Harbor. Les essais ayant été concluants, entre autres sur C-32, appellation militaire du Boeing 757 civil, il n'était pas difficile de sélectionner les types d'avions destinés à cette mission<sup>10</sup>. Ces essais s'achevèrent sans doute durant le premier semestre 2000, laissant la marge suffisante pour le reste du plan. Il fallait avoir l'accord des compagnies propriétaires pour s'assurer de disposer des avions, de les équiper, de former des équipes de pilotes sûrs et de procéder aux essais. C'est certainement pour l'application de cette seule avancée que fut prise la décision de faire profiter l'aviation civile du GPS différentiel, il restait un an aux comploteurs pour finaliser les détails de leur plan.

Le système WAAS, en français, Système de navigation automatique de précision d'un avion sur des routes électroniques prédéfinies, fut créé par Hugues Aircraft, permettant de faire naviguer un avion à distance, suivant un parcours programmé en utilisant les couloirs aériens. Il fonctionnait à partir du géo-positionnement par satellites, le GPS, vingt stations-sol le complètent, réparties dans toute l'Amérique du nord et seulement là, même à ce jour. Avant le rachat de Hugues Aircraft par Raytheon en 1997, le WAAS était

---

10. Les 757 et 767 sont techniquement si proches, que la qualification d'un pilote sur un de ces modèles le qualifie automatiquement sur l'autre, NdA

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

déjà donné pour une précision de trois mètres, la qualité des équipes du repreneur ne pouvait qu'améliorer cette performance. Ce progrès autorisera en effet un positionnement, tant vertical qu'horizontal, entre un et trois mètre, du jamais vu jusque-là. Ça lui permettait de devenir un élément très important d'un système intégré de guidage de haute précision connecté au [GPS différentiel](#). Le WAAS acheva, semble-t-il, ses premiers essais d'une manière discrète, mais satisfaisante. À l'époque, l'avion choisi fut un Boeing 727, la précision atteignant 3-4 mètres sur une approche jusqu'à 200 pieds, 60 mètres/sol avec un GPS simple, résultat déjà bien supérieur à la norme ILS<sup>11</sup> de catégorie 1, calée à 7,6 mètres.

Chronologie de l'aventure. Dès janvier 1999, il fut décidé de coupler GPS, LAAS et WAAS. Le feu vert pour la mise à disposition du [GPS différentiel](#) à l'aviation civile n'étant donné par Clinton qu'en [mai 2000](#), je l'ai évoqué, pourquoi cette décision un an et demi avant, sans certitude de suite présidentielle positive ? En septembre 1999, le bureau de certification avion était prêt et il ne manquait que le système d'alerte pilote en cas de défaillance satellite, voulant dire que le reste de l'équipement avion fonctionnait déjà parfaitement. La [FAA](#), qui est une administration, semblait toutefois avoir estimé que les normes de précision n'étaient pas atteintes, mais nous sommes encore deux ans avant le 11 Septembre 2001. Début 2000, un an et demi avant les événements, la FAA met sur pied une équipe d'experts en communications satellites, le [WIPP](#) (WAAS Integrity Performance Panel), avec l'intervention de gens de Ohio University, Jet Propulsion Laboratory, Stanford University et Mitre Corporation. Pour information, [Mitre Corporation](#) est la contraction de MIT (Massachusetts Institute of Technology) et d'une vieille connaissance, la [Rand Corporation](#). Dans ce dossier, la FAA n'intervenait pas après que le projet soit terminé mais pendant son développement, entraînant des problèmes de coordination

---

11. Instrument Landing System, en français *système d'atterrisseage aux instruments*

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

entre les équipes. Il y avait en fait plusieurs composantes : équipement avion, équipement satellite, les communications, les softwares, etc.

En mai 2000, comme indiqué plus haut, fut mis à la disposition de l'aviation civile du [GPS différentiel](#), permettant d'arriver à une précision digne d'un missile de croisière Tomahawk. En août 2000, Raytheon [annonce](#) la disponibilité du signal WAAS :

*AMENDED VERSION : Wide Area Augmentation System Signal Now Available August 24, 2000 WASHINGTON, DC - After a successful 21-day stability test of the Wide Area Augmentation System (WAAS) signal in space, the U.S. Department of Transportation's Federal Aviation Administration (FAA) declared that it is now available for some aviation and all non-aviation uses ... The system demonstrated one to two meters horizontal accuracy and two to three meters vertical accuracy throughout the contiguous United States...*

### *Traduction*

*Washington DC le 24 août 2000 : La version modifiée du WAAS est maintenant disponible. Après la brillante réussite de tests de stabilité du signal WAAS dans l'espace sur 21 jours, le département des transports de la FAA a déclaré qu'il est maintenant disponible pour les usages aériens et non aériens... Ce système présente une précision démontrée d'un à deux mètres en horizontal et de deux à trois mètres en vertical partout sur le territoire étasunien...*

Le 10 avril 2001, l'équipe d'experts qu'elle avait nommée presse la FAA de s'engager clairement pour le WAAS, jugé viable, d'après eux, le défaut étant du côté du réseau satellites, limité à la chaîne [INMARSAT](#). Apparemment, il faudra à la FAA jusqu'au 13 août 2001 pour avoir les idées claires sur le sujet et émettre des spécifi-

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

cations pour un système opérationnel dans l'aviation civile sur tout le territoire US.

En février 2002, Raytheon déclare se préparer pour les tests FAA, 6 mois seulement après les événements. Le trou noir technologique existe, Raytheon l'a créé. Il est intéressant de se rappeler que, certainement par hasard, dans l'historique officiel de ce programme WAAS, il n'existe aucune information sur son avancement durant la seconde moitié de 2000, ainsi que 2001 et 2002, juste après sa reprise de la société originellement créatrice... En 2000 et 2001, il y eut des équipes de développement et des prototypes en cours, les informations reprises plus haut le confirment. Cette étape a forcément eu lieu entre 2000, avènement du GPS dit *augmenté* et 2002, année où Raytheon se dit prêt aux tests de certification FAA. Donc aussi en 2001, CQFD ! Ce silence technologique est une façon de ne pas attirer l'attention sur la valeur de cette invention, dans un prochain environnement *terroriste*.

Avec ce WAAS, on peut utiliser une fonctionnalité de procédure d'approche appelée RNP ([Required Navigation Performance](#)). Celle-ci, par une suite de virages descendants à rayon constant vers l'objectif, les RF, Radius to Fix, permet une approche impossible avec les instruments traditionnels, comme une approche complexe en courbe comprenant un virage en *courte finale*, à moins d'un nautique du but. Cette description correspond effectivement assez bien à l'approche finale du vol 77 que je vais détailler dans le [chapitre suivant](#). Alaska Airlines fut la première compagnie, en 1996, à réaliser 30 approches RNP sur Juneau International Airport, près du Canal Gastineau. Le RNP dispose de différentes valeurs, permettant de s'adapter aux approches spécifiques, pouvant aller de RNP 10 à RNP 0,3. Le nombre indique, en miles nautiques, le rayon du cercle dans lequel le système de navigation embarqué est capable de calculer la position de l'avion avec une haute précision. La RNP 0,3, rayon de 0,3 nautique autour de l'avion, est imposé pour les approches finales. Pour confirmer qu'il ne s'agit pas d'un essai sans suite, ni d'affabulations de comptoir, l'OACI introduira le RNP

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

dans ses textes (doc 8168), pour [application en 1998](#)<sup>12 13</sup>.

Pour compléter ce sujet, il faut une nouvelle fois relativiser les choses. Le WAAS officialisé devra permettre de guider des milliers d'avions chaque jour, expliquant la prudence des autorités sur le sujet. Dans le cas du 11 Septembre, il s'agissait uniquement de guider, au pire, quatre avions une seule et unique fois. On peut très bien avoir un système testé, fonctionnant à la perfection, mais pouvant encore attendre des mois avant une validation administrative. Rien ne permet d'affirmer que ce système ne fonctionnait pas en 2001, les informations communiquées plus haut auraient même une lourde tendance à prouver le contraire. Simplement, il ne fut certifié FAA qu'en 2003 alors que l'objectif était curieusement l'année 2000. La certification FAA exige non seulement que le système soit techniquement validé, mais que soient réglées les questions de normes, de financement, d'administration. Elle lui permet de passer au stade opérationnel global pour tous les vols sur tout le territoire. Le stade précédent était la mise au point en essais intensifs, validée sur avions civils, bien au-delà du prototype isolé. On ne passe pas du jour au lendemain de ce dernier stade à celui de l'acceptation officielle comme guidage dans le ciel le plus fréquenté au monde. Le WAAS peut être couplé aux systèmes d'atterrissement automatique existants, le plus récent, également signé Raytheon, étant le JPALS, abordé juste après.

Le point important est surtout de prendre conscience que depuis le milieu de l'année 2000, plus d'un an avant le drame, les éléments relatifs au guidage automatique d'un avion en vol et à son atterrissage étaient connus et disponibles dans le milieu de la technologie aérospatiale. [Aidan Monaghan](#), chercheur étasunien, émit l'hypothèse que les quatre avions sacrifiés ont bénéficié d'un tel système pour se diriger vers leurs objectifs. Ceci expliquerait l'étonnante trajectoire en virage descendant de l'avion ayant im-

---

12. Voir aussi : [Performance-based navigation](#)

13. [GNSS applications](#)

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

pacté la tour sud du WTC, ou la curieuse boucle descendante, elle aussi, de l'[avion du Pentagone](#). Désolé pour cette avalanche technologique, mais le suivi de cette hypothèse dépend de notre capacité à appréhender le niveau existant déjà à cette époque, chose totalement inconnue du passager classique d'un vol commercial que nous sommes en général.

Le JPALS<sup>14</sup> permet des atterrissages de précision tout temps, dans le but, fort louable, d'améliorer la régularité des vols. Il n'est que la version militaire, donc améliorée, du LAAS civil déjà évoqué. Moins vanté comme but, mais tout aussi intéressant pour certains, il était dédié principalement aux opérations spéciales pour des missions très discrètes. Pour ces gens là, non seulement l'atterrissement mais la totalité de l'approche doivent être parfaitement guidés, afin d'éviter tout repérage hostile et ses risques, il fut testé à Holloman AFB durant les trois mois précédant le 11 septembre 2001. Dès janvier 1999, la décision était prise de coupler, dans le but d'obtenir un système de navigation et de guidage de haute précision, GPS différentiel, WAAS et LAAS. Rapidement, ce dernier fut remplacé par le JPALS, version très améliorée, mais utilisant une grande partie de composants communs, le but étant une interopérabilité entre civil et militaire et une baisse des coûts de fabrication. Ce point est d'ailleurs [précisé](#) dans les documents techniques Raytheon. Le matériel à installer au sol pour le faire fonctionner représente peu de chose. Une console de communication de la taille d'un gros four à micro-ondes, une antenne VHF faisant deux fois la taille d'une personne moyenne et un récepteur GPS, pas plus important qu'un trépied pour appareil photo. Au Pentagone en travaux, rien d'impossible pour cacher si peu de matériel... au Sheraton ou ailleurs non plus. Autre chercheur étasunien, [Kevin Ryan](#) émit l'hypothèse que le programme de travaux de *renforcement* du Pentagone a pu servir de couverture à l'[installation discrète](#) d'un tel système. Il

---

14. [Joint Precision Approach and Landing System](#), Système pour atterrissage automatique de précision

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

aurait servi à guider le Boeing sur sa trajectoire finale avant l'impact, expliquant la précision chirurgicale de la frappe, ne supprimer que les contrôleurs financiers et le Service de renseignements de la Navy.

Pour que le JPALS fonctionne, il suffit de disposer des récepteurs GPS au sol. Ils envoient leurs informations vers une station située sur le lieu de l'atterrissement, celle-ci les renvoyant à l'avion en approche par une simple liaison VHF<sup>15</sup> ultra-classique, permettant d'effectuer les corrections nécessaires en automatique. Représons-le, sur un avion commercial de taille conséquente, pas sur un mini-drone ou un chasseur. Pour confirmer, le 6 septembre 2001, Raytheon et l'US Air Force organisèrent un exercice de démonstration clôturant la phase initiale de tests du JPALS. Dans ce domaine, avec les possibilités d'applications et les contrats juteux qu'elles peuvent engendrer, quand on organise un exercice de clôture d'une phase d'essais, il ne reste aucun problème à régler. De plus, nous parlons là d'informations grand public, c'est dire depuis quand les spécialistes étaient eux informés. Fin août de la même année, toujours sur Holloman AFB, le plus grand des hasards voulut que Raytheon fasse atterrir six fois de suite un Boeing 727 de FedEx, sans pilote, à l'aide du système de prise de contrôle de l'avion, atterrissages se déroulant avec une précision de l'ordre du mètre. La quasi-totalité des tests portant sur ce sujet fut réalisée entre 2000 et 2001, comme par hasard une nouvelle fois – sauf FedEx – sur des Boeing 757 et 767, les deux types d'avions choisis par les complotateurs. Nouvel hasard, *American Airlines* et *United Airlines*, pour équiper leurs 757 et 767, avaient choisis le FMS<sup>16</sup> Pegasus de chez Honeywell réputé le plus approprié à la mise en place de ce système de prise de contrôle. Cette décision fut annoncée par Honeywell elle-même le 7 juin 1998, la version choisie ne compor-

---

15. Very High Frequency, plage d'ondes de radiocommunication de 30 à 300 MHz

16. **Flight Management System**, ordinateur de bord prenant en charge la gestion du vol

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

tant « que » 150 *way-points*, largement suffisante, toutefois, pour assurer la totalité des vols intérieurs.

Quelques semaines après le 11 septembre, le 9 octobre plus précisément, la société Cubic Defense Systems de San Diego, Californie, [déposait un brevet](#). Il permettait de retirer le contrôle d'un avion à son pilote et d'utiliser son système de pilotage automatique pour implémenter un nouveau plan de vol préprogrammé et in-interruptible tout en supprimant toute possibilité de communication avec l'avion. Ce nouveau brevet utilisait une technologie GPS développée par Honeywell en 1996. Une [interface de transmission](#) « *Data Link* », entre FMS et ACARS<sup>17</sup>, autorisait en outre depuis le début 2001, de mettre à jour le FMS durant le vol. Cette manipulation pouvait se faire depuis le centre des opérations de la compagnie aérienne ou d'un centre de contrôle aérien *afin de répondre à une situation tactique*, selon la plaquette de présentation. Depuis fin 2001, peu de temps après les faits, les chercheurs militaires firent de nouvelles avancées, le WAAS pourrait être utilisé sans avoir besoin du JPALS et fournir un guidage de précision dans le ciblage des bâtiments. Encore une fois, quand on les annonce, surtout au public, les essais sont terminés depuis un certain temps. Le slogan des chercheurs militaires résumait le niveau de leurs avancées : *il fournit un positionnement si précis que le Bureau ovale lui-même serait une cible plausible*. Dans mon hypothèse, même si ça ne présente guère d'intérêt, il est impossible d'être sûr que le WAAS fut utilisé avec ou sans le JPALS ; je penche plutôt pour le mix des deux systèmes par sécurité. On est toutefois là au niveau de l'anecdote, l'important est de savoir que la technologie existait, en série au moins pour partie, puisque l'aviation commerciale s'en équipait, et encore plus souvent au niveau des prototypes en phase finale de validation. Il ne s'agit donc pas d'un roman de

---

17. Aircraft Communication Adressing and Reporting System, système de communication écrit discret permettant la liaison entre l'équipage de l'avion et la compagnie ou le contrôle

science-fiction. Je pense cet historique suffisamment convainquant pour ôter les doutes de réalisme chez certains, face à ces technologies revues et corrigées à la sauce high-tech d'aujourd'hui, encore assez confidentielles dans nos contrées à la même époque.

Avant d'aller plus loin et pour conforter cette hypothèse, ce programme existe vraiment officiellement depuis 2006, sur un brevet officiel de Boeing et Raytheon déposé le 19 février 2003. De nombreux essais ayant été réalisés plus tôt, y compris avant le 11 septembre, il n'est pas inutile de s'interroger sur les raisons du retard dans sa divulgation, alors qu'il est habituellement bon de prendre ses concurrents de vitesse. Est-il interdit d'imaginer que ce délai permit de *noyer le poisson*, afin que le monde aéronautique au complet ne fasse pas trop la corrélation entre les deux faits ? Si la date de dépôt, 3 ans plus tôt bloquait toute velléité de la concurrence pourquoi, si mon analyse est erronée, ne pas avoir fait l'annonce *grand public* au même moment ? Si certains jugeaient ces preuves encore insuffisantes, j'ajouterais que Lufthansa se plaignit en 2006, certains de ses Boeing neufs étant livrés avec ce nouveau système alors qu'elle souhaitait utiliser le sien, sans doute lié à l'EGNOS ([European Geostationary Navigation Overlay Service](#)), le GPS européen.

### **9.10 De l'avion de transport civil au « *black program* »**

Bien évidemment, à la suite des hypothèses émises par les chercheurs étasuniens renommés cités plus haut et développées dans ce livre, des objections émergèrent.

## **Les vitesses des avions lors des impacts étaient beaucoup trop élevées pour ces systèmes**

Ce système est destiné à un atterrissage, donc à des vitesses situées entre 120 et 150 noeuds, 140 pour le Boeing 757, bien inférieures à celles de nos impacts même corrigées, 335 noeuds sur le Pentagone. C'est toutefois oublier un peu vite que les USA ont la chance d'avoir une expérience incomparable et unique au monde dans des atterrissages beaucoup plus rapides. Le X 15, comme la navette spatiale n'étaient, lors de leur posée, que des planeurs, de mauvais planeurs, exigeant des vitesses très élevées pour tenir dans l'air. Ils se posaient, même en automatique, beaucoup plus vite qu'un 757 : 370 km/h pour le X 15 plus ancien, 472 km/h pour la navette, soit 255 noeuds. Cette dernière vitesse ne pouvait pas représenter le maximum des possibilités techniques globales de ce système d'assistance, la sortie des trains, par exemple, s'effectuait à 312 noeuds/578 km/h. Ne serait-ce que par égard pour les cosmonautes à bord, on ne fait pas atterrir un engin de 104 tonnes à l'extrême limite des possibilités de pièces banales comme pneumatiques ou composants électroniques de guidage, au risque d'un accident extrêmement grave à ces allures. Quand on sait le coût de la formation d'un cosmonaute, ce genre de *détail* prend toute son importance. Ces systèmes de guidage étant partiellement basés sur des temps de réponse de composants électroniques, rien n'interdit d'imaginer ces éléments en plus rapides permettant un guidage fiable aux vitesses auxquelles je me réfère, d'ailleurs pas si éloignées. Prenons en référence, les systèmes de guidage d'un missile de croisière existant comme le Tomahawk permettant un suivi de terrain en rase-motte à plus de 800 km/h/430 noeuds et une frappe d'une précision métrique en bout de course. La preuve est faite, les composants sont déjà disponibles chez Raytheon, l'entreprise alimentant les deux créneaux, civil et militaire.

## **Comment expliquer que des avions de ligne aient été ainsi modifiés ?**

Seule explication permettant de comprendre le haut niveau de sophistication technique de type militaire appliqué à ces avions civils, la participation de ces derniers à un programme de recherche technologique très confidentiel. C'est l'exacte définition d'un *black program* aux États-Unis. Nous ne sommes pas chez James Bond, mais dans une réalité étasunienne assez courante. Tout à fait officiel, bien que très secret, il est seulement connu par un faible nombre de personnes de très haut niveau pour des raisons de discrétion et financé comme tel par un ministère, très souvent celui de la Défense. Les fonds utilisés sont bien entendu inconnus du Congrès et leur dépense est suivie par de petits comités du type du Conseil national de sécurité. Quant à l'aspect de la démocratie et du contrôle des élus du peuple sur les dépenses publiques...

Un peu d'Histoire. Le premier vrai *black program*, le [projet Manhattan](#), création de la première bombe atomique, fut gigantesque. N'oublions pas qu'il comprenait la construction d'une ville complète et de laboratoires de recherches à Los Alamos, Nouveau-Mexique et sur deux autres sites aux USA pour le traitement et l'enrichissement de l'uranium. Rien d'important ne filtra avant la fin de la guerre malgré le nombre considérable de personnes y travaillant. Des années 40 aux années 80, la firme Lockheed élaborera de nombreux avions aussi étonnants que secrets, sous le couvert d'une succession de *black program* désormais connus. Ce fut d'abord le [P-80 Shooting Stars](#) en 1944, premier chasseur étasunien à réaction opérationnel. Il nécessita la création du fameux [Skunk Works](#), bureau d'étude spécialisé dans ce type de commande, avec une usine dédiée à Burbank, Californie, capable de tenir des délais hors normes de réalisation des prototypes. Puis, dans les années 50, vint le célèbre [U-2](#) d'espionnage en haute altitude, si secret que pour lui on créa une base d'essais perdue dans le désert du Nevada, à Groom Lake. À l'origine simple terrain de secours proche

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

des centres d'essais nucléaires, c'est aujourd'hui Zone 51. Si un scandale international n'était survenu à la suite de la légitime destruction par les Soviétiques, d'un de ces appareils survolant leur territoire, l'existence de l'U-2 n'aurait sans doute jamais été révélée durant sa vie opérationnelle. Cette vie touchait d'ailleurs à sa fin au moment de cet incident. Dans les années 60, cette petite base devint un important centre d'essais, toujours ultra-secret, mutation motivée par l'ambitieux programme suivant le U2, le [A-12 Oxcart](#).

Révolutionnaire, il était le premier avion espion [tri-sonique](#) en titane, doté d'une technologie exceptionnelle, il fut assemblé et testé pour le compte du même client que l'U-2, la CIA. Malgré son coût d'étude et de réalisation (92 millions de dollars de l'époque), il ne fut connu des contribuables étasuniens et des élus que bien des années plus tard, lors de la mise en service de sa version militaire, le biplace de reconnaissance stratégique [SR-71 Black Bird](#). Ce genre d'exemple peut partiellement expliquer, au vu du coût du programme, certains écarts financiers évoqués dans un précédent chapitre. Plus près de nous, le Lockheed [F-117 Nighthawk](#), petit chasseur-bombardier furtif soi-disant invisible des radars, ne sera dévoilé que peu de temps avant sa première utilisation opérationnelle, l'opération *Tempête du désert*, première agression US en Irak. Cette technologie y fit semble-t-il merveille, les Nighthawk réalisant leurs missions nocturnes sur Bagdad face à une DCA impuissante. N'oubliions pas le bombardier [Northrop B-2](#) et bien d'autres encore qui bénéficièrent de ce secret au même niveau, en temps de paix comme en temps de guerre. Même autour des munitions, ce phénomène exulta, comme le BATS<sup>18</sup>, missile antichar à têtes multiples.

---

18. [Brilliant Anti-armor Technology Submunition](#)

---

## *CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?*

**Certes, mais pourquoi et comment ces avions n'ont pas effectué normalement leur mission et, au lieu de ça, sont allés impacter les tours du WTC et le Pentagone ?**

Il faut effectivement une explication à ce changement radical de mission. Si on admet l'existence de ce *black program*, il sera d'ailleurs très difficile de trouver une autre possibilité explicitant l'ensemble, une seule raison rationnelle s'impose immédiatement, le détournement de ce programme. D'autres, les conspirateurs bien sûr, le modifièrent à leur profit. Ils prirent le contrôle des avions durant le trajet et les projetèrent sur les objectifs qu'ils avaient assignés, sans que les responsables du *black program* initial ne puissent techniquement les en empêcher.

**Comment expliquer la mise en retrait de l'USAF et la passivité de la FAA ?**

Le statut d'avion en mission d'essai confidentielle, au sein d'un *black program*, permet de passer facilement entre les mailles du filet, d'autant plus facilement que ce même jour, un détournement d'avion civil était prévu. Ces derniers *essais* se situaient en plein cœur d'exercices militaires aériens très importants et fort nombreux, ce point fut abordé dans le [chapitre 5](#). Les vols étant tenus secrets, USAF et FAA avaient pour consigne de leur garantir une totale et complète liberté de mouvement, l'exact contraire de vols commerciaux traditionnels, où il y a dépôt obligatoire d'un plan de vol précis. On ne peut imaginer la mise au point d'un logiciel anti-détournement le contraignant à utiliser les couloirs aériens pour son retour quand de nombreuses vies humaines sont en jeu ! La même chose existe dans tous les pays ayant une expertise en avions de chasse. Vous parlerais-je du *tube* virtuel réalisé à bien plus de 35 000 pieds en diagonale au-dessus de la France, pour permettre à un célèbre chasseur national de faire des essais de vitesse sur une

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

assez longue distance ? Près de 1000 kilomètres en un peu plus de trente minutes, toute circulation commerciale étant écartée sans que personne, hormis les contrôleurs habilités, ne connaisse ou ne s'aperçoive de l'existence de ce test. La non-inscription de notre 757 sur les listes du BTS pour le 11 septembre est une preuve de la non dépose d'un plan de vol, donc d'un vol non-commercial. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre les soi-disant impossibilités de l'USAF à intercepter cet avion et l'inexplicable passivité de la FAA dans l'identification des avions et la transmission des données à l'Air Force. Les deux structures citées ne peuvent être raisonnablement considérées comme des citadelles fascistes monolithiques dévouées à la cause des conspirateurs.

Le manichéisme ne résoudra pas le problème, sans compter que l'agrandissement à l'infini du cercle de ceux-ci peut-être la cause de leur perte, bien avant l'échéance prévue. Non, il n'y avait pas d'incapables au sein des responsables de l'aviation militaire la plus puissante et la mieux structurée de la planète. Aucun non plus au sein de l'administration responsable du ciel civil le plus fréquenté au monde. Les contrôleurs de la FAA concernés par les essais d'un prototype secret sont briefés par l'USAF et la CIA avant chaque vol d'un *black program*. Il ne faut pas que leurs observations ou leurs relevés radars pouvant révéler quelque détail que ce soit, puissent sortir du cercle très fermé des initiés autorisés. Ces gens sont contraints, de fait, à l'équivalent du secret défense, comme l'ensemble des équipes, civils et militaires confondus, travaillant sur ce programme. FAA et USAF savaient très bien ce qu'étaient ces vols, où ils se trouvaient à chaque instant et où ils devaient aller, dans la version initiale, sans avoir le droit de les signaler ou pire de les intercepter. Hors de la définition donnée au paragraphe précédent, point de solution.

## **Comment détourner un avion, la porte du cockpit restant fermée ?**

Bien que le front de lutte du détournement aérien soit calme depuis plusieurs années, il semble établi par la communauté internationale de l'aviation, que les USA et sans doute Israël, appliquèrent, dès la fin des années 60, la fermeture de la porte du cockpit à clef. Cette décision intervenait à une époque où les tentatives de détournement atteignaient une fréquence inquiétante, laissant des traces dans les esprits. De 1968 à 1984, 71 avions étasuniens furent par exemple détournés sur Cuba. Durant les 30 dernières années, 682 détournements eurent lieu aux USA<sup>19</sup>. Même la Commission censée traiter toutes les questions sur le sujet n'a pas donné d'élément satisfaisant à ce cas de figure, comme pour tant d'autres d'ailleurs. Elle crut pouvoir donner une réponse, en faisant une nouvelle fois parler les disparus. Nos Arabes à tout faire auraient remarqué que la porte du cockpit s'ouvrait, sur tous les vols, une première fois 10 à 15 minutes après le décollage. Vous apprécieriez à sa juste valeur cette généralisation basée sur un nombre sans doute très restreint d'observations. Il serait de plus intéressant que ces officiels expliquent comment et à qui des pirates de l'air décédés dans les conditions qu'ils nous narrent, ont fait ces révélations statistiques d'une haute tenue.

Pour rester dans le flou et comme pour le carburant embarqué évoqué plus loin, le rapport la joue faux-cul en mettant ces réflexions qu'ils n'ont pas le courage d'assumer, dans la bouche de *terroristes* ne risquant pas de les contredire. Cette tentative d'explication tombe à plat, la soi-disant prise d'assaut du cockpit du vol 77 intervint après 36 minutes de vol et aucune des trois autres à 15 minutes. Outre ce point pouvant prêter à sourire, si cette histoire n'était pas aussi dramatique, ce document officiel est incapable d'expliquer ce phénomène de pénétration d'intrus et en-

---

19. "9-11 and the Public: Seeking Answers and Accountability" Written Transcript Unanswered Questions - 10/6/2002

---

## *CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?*

core moins de faire la moindre préconisation, afin que pareil cas ne puisse se reproduire, sauf renforcer les portes d'accès aux cockpits ! S'il y a agression armée sur le personnel de cabine, avec tentative de meurtre, vous pourrez renforcer les portes, un pilote pourra toujours ouvrir pour tenter de sauver le reste de son équipage. Hors le cas du vol 77 assimilable au *Mystère de la Chambre Jaune*, puisque soi-disant détourné sans ouvrir la porte du cockpit, cela pose aussi question pour les trois autres avions : comment les *pirates*, s'ils ont existé, ont-ils franchi des portes verrouillées ?

### **Comment expliquer le manque d'alerte de la part des pilotes ?**

Directement lié au point précédent, il reste une des interrogations lancinantes de cette journée. Avec la technologie actuelle et l'entraînement reçu, tous les pilotes d'avions de ligne connaissent le code 7500. Standard mondial, pouvant être tapé en deux à trois secondes sur le transpondeur en cas de détournement, aucun ne l'utilisa. De quoi éveiller les soupçons. Deux ou trois secondes, lorsque des criminels tentent de forcer la porte d'accès au poste de pilotage en principe verrouillée, ce n'est pas très difficile à trouver, il leur en faut largement plus pour entrer. Là, pas un des quatre appareils n'envoya un 7500, alors que, dans un détournement *normal*, ce geste peut sauver bien des vies, en commençant par celles des pilotes. Même Burlingame, ex-pilote militaire, soi-disant rompu à l'antiterrorisme, ne l'a pas utilisé, n'a même pas signalé le problème par radio, alors que sa porte ne fut, d'après le FDR, jamais forcée. Je parle d'un message radio, car, contrairement à ce que tente de nous expliquer la *VO*, dans un détournement *traditionnel*, cette-dernière ne peut-être coupée avant l'irruption des pirates dans le poste de pilotage ! Pourquoi, alors qu'ils ont le casque radio sur la tête durant tout le vol ne pas simplement lancer un *Mayday* n'exigeant aucun mouvement particulier ? Un avion sur quatre ne lançant pas d'alerte, sous quelque forme que ce soit, difficile à concevoir, quatre

avions, donc huit navigants, c'est tout simplement impossible. Pour encore renforcer cette affirmation, déclaration de [Victoria Clarke](#), figurant dans notre fameux rapport : *beaucoup de signaux de transpondeurs indiquaient de faux détournements.*

Cette allusion ne pouvant correspondre qu'au code 7500, comment comprendre que des faux détournements l'utilisent et que les vrais restent silencieux... si on reste dans cette optique de détournement terroriste ? Dans le cadre d'un exercice grand format de validation finale du logiciel anti-détournement, ce non-recours au code 7500 devient immédiatement beaucoup plus normal ! Comment ne pas alors chercher une autre solution à ces questions sans réponses ? Comment ne pas croire à l'absence réelle de détournement, telle que la loi le décrit ? La Commission tente une romance sur un autre vol, le 93 perdu en Pennsylvanie (page 30). Les *pirates* auraient réussi à ouvrir la porte du cockpit – porte verrouillée – en 35 secondes... ne pouvant que faire du bruit. Le contrôle au sol entend à la radio le commandant donner l'ordre aux intrus de sortir, alors qu'il ne lui en aurait fallu que deux pour envoyer le code 7500, ce qu'il ne fit pas ! Maintenant que ces éventuels points de frictions sont explicités, il va être possible de développer une hypothèse complète et cohérente du volet Pentagone de ce drame. Hypothèse sans doute, mais s'appuyant sur des réalités de l'époque, elle a au moins le mérite d'apporter une réponse à une précédente question, pourquoi ce très (trop ?) long détour pour aller s'écraser sur un bâtiment de la ville de départ ?

### **9.11 Du *black program* à l'avion tueur du complot, un passage secret ?**

Supposons, c'est le propre d'une hypothèse. Des chercheurs travaillent depuis quelques temps à la mise au point d'un logiciel anti-détournement d'avions civils, dans le cadre d'un *black program*. On comprend facilement la discrétion entourant son développement,

---

## *CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?*

---

au cas où pareille éventualité se réalise. Comment fonctionnerait-il ? Son démarrage a lieu dès que l'équipage donne l'alerte par un signal discret ou dès que cette situation est détectée par le contrôle aérien, comme dans le cas présent, silence radio et/ou extinction du transpondeur. Enclenché depuis le sol pour prendre le contrôle total de la machine, il ne peut être débrayé depuis l'avion et amène ce dernier, avec passagers, équipage et terroristes, à atterrir automatiquement sur une base décidée à l'avance, suivant l'itinéraire le plus court. C'est généralement là où se trouvent ceux qui ont déclenché la mise en marche du programme, là où la reprise en main des choses par les forces de l'ordre traditionnelles sera nettement plus aisée et surtout moins risquée que dans le ciel. Quelle est l'idée de base ? Créer un logiciel n'acceptant que des consignes d'un niveau supérieur à celles données par le pilote ou le copilote, jusque-là réputés donneurs d'ordre, y compris pour le pilote automatique. Celui-ci reste débrayable sur simple demande de l'équipage... sauf avec ce logiciel. Les ordres de ce nouveau système, dans le cas de l'anti-détournement, seraient transmis depuis l'extérieur par liaison satellite dont disposent maintenant tous les avions de ligne, ou même simple liaison radio. Ils entraîneraient la reprogrammation du système de vol suivant les désirs de *l'entrant*. L'équipage n'ayant plus qu'à assister, impuissant, sans aucun moyen de contrôle ou de modification de cette nouvelle situation, l'avion s'en allant vers un endroit précis, sans leur intervention. Les systèmes en cours d'homologation étudiés plus tôt dans ce chapitre confirment la validité de cette hypothèse, principalement aux États-Unis, à cette période.

Quel peut-être le passage secret entre ce programme *officiel* et le complot ? Un groupe particulièrement virulent de néocons, informés de ce *black program*, par leur position dans l'appareil d'Etat, décident de l'utiliser pour fomenter ce nouveau Pearl Harbor, assurant par la guerre, la poursuite de l'hégémonie étasunienne. Avec le PNAC étudié un peu avant, nous n'avons aucun mal à trouver des arguments en faveur de cette version. Détail ou hasard supplémentaire, outre Cheney et Rumsfeld aux postes décisionnels, Armi-

---

## *CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?*

---

tage, longuement décrit dans le chapitre du PNAC, est membre du conseil d'administration de Raytheon, le développeur des systèmes de guidage externes. Par contre, il faut trouver des gens de très haut niveau, dépourvus de la plus élémentaire moralité, ce qui n'est pas évident, pour modifier des lignes de programme informatique en connaissant la finalité de leur travail. Pour ne pas perdre trop de temps à rechercher le ou les *ripoux* capables de faire cette transformation, deux solutions existent : un hacker particulièrement qualifié, en échange d'une amnistie, ou l'intervention d'un hasard de l'existence. Ne souriez pas, les vrais hasards existent aussi.

La mise au point de ce logiciel anti-détournement, ne peut être que le résultat du travail d'une équipe, le héros solitaire réalisant les plus grands miracles, informatiques ou autres, c'est uniquement au cinéma. Imaginons. Dans ce groupe, obligatoirement de très haut niveau, se trouvent quelques éléments, sans doute parmi les plus brillants, ayant repéré ses failles le rendant piratable et donc non-fiable dans le cadre de sa commercialisation. Cette option est forcément exacte, la confirmation de cette non-inviolabilité fut donnée le 11 septembre. Principe : *Si je vois les failles, d'autres les trouveront aussi.* C'est ainsi que les médias nous parlent, de temps en temps, de méchants hackers ayant réussi à craquer les protections de sites officiels très surveillés, n'importe où dans le monde. La communauté scientifique, comme toutes les communautés humaines, est régulièrement agitée de coteries dues aux rivalités professionnelles et autres jalousies personnelles, ce n'est pas un scoop. Supposons également que les remarques de ces surdoués n'aient pas été prises en compte par les responsables du groupe, totalement auto-satisfait de leur produit. Il n'est pas interdit de penser que la frustration de ceux qui ne furent pas écoutés puisse les amener à mener grand battage pour faire prendre en compte leur point de vue, sans toutefois sortir de leur milieu balisé par le secret défense.

Une oreille *compatissante*, chargée de discrètement surveiller l'avancement des travaux – nous évoluons dans un microcosme – saisissant la balle au bond peut très bien leur avoir donné raison

et proposé de faire la démonstration de ce risque en établissant la modification du programme prouvant cette faille. Il s'agit juste de la réécriture d'un certain nombre de lignes d'un programme informatique permettant d'annuler le *black program* à un moment précis, les comploteurs se chargeant alors de l'introduction de leur programme ourdi à l'ombre du PNAC. D'autant plus plausible que cette manipulation totalement innocente ne demande aucun travail spécial risquant d'être repéré. Comme c'est dans le cadre d'un test, les pilotes à bord pourront reprendre les choses en main et ramener la preuve concrète de l'erreur dans l'étude et sa non-inviolabilité sera la justification donnée. Le tout assorti bien entendu d'une promotion exemplaire après réussite de cette démonstration, la première récompense pouvant être de se trouver à bord du vol, être aux premières loges, pour voir l'avion échapper au logiciel et faire tomber le discrédit sur les responsables... Dans la liste des victimes affichée dans le [chapitre suivant](#), quatre personnes au moins pourraient correspondre à ce signalement professionnel, plus deux autres éventuellement. Du grand art typique des services secrets, jouant sur la naïveté et surtout la vanité de certains, quel que soit leur QI. L'Histoire, au moins depuis *Le Corbeau et le Renard* de la Fontaine, nous enseigne que les plus intelligents se sont maintes fois précipités sur ces chimères, raison bien souvent de leur chute. Combien de scientifiques de très haut niveau, pour ne pas sortir de notre domaine, se firent embobiner au fil de l'Histoire récente, en passant des informations à des réseaux étrangers, sur la base de l'affectif ?

Le *black program*, comme celui des comploteurs est destiné, à l'aide d'une pré-programmation en 3D dans l'espace, à assurer le guidage parfait, sans souci d'inertie, le plus important avec un avion de cette taille. Pour les amateurs de précisions, nous ne sommes plus en mode réactif comme dans un guidage extérieur, où le manipulateur s'essouffle à anticiper ces fameuses inerties mais en prévisionnel, les prenant en compte dès la création du logiciel. Les puissances informatiques disponibles dans le secteur de la re-

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

cherche militaire permettent largement cette option<sup>20</sup>. Les modifications requises pour le détournement électronique et informatique de l'avion, au cours de sa mission de validation du système anti-pirate sont certes délicates, mais limitées en quantité. Dans le cadre de notre *black program*, les systèmes (WAAS, JPALS...) installés comportent presque tout ce qu'il faut pour guider des avions vers des cibles. Aucun système technique nouveau à créer pour réaliser ce but imprévu. C'est un point crucial semblant être demeuré incompris de beaucoup de ceux ayant déjà réfléchi à la possibilité d'avions guidés sur les cibles. Principale différence, dans l'optique de ce complot, permettre la prise en main totale de l'avion par un système automatique *hostile* en lieu et place d'un système *amical*. Nous parlons ici de technologies de guerre électronique, le quotidien des sociétés travaillant dans l'avant-garde du domaine aérospatial aux USA depuis plusieurs décennies. Pour vulgariser mon propos, il s'agit uniquement d'implanter des récepteurs de commandes radio et des programmes informatiques de type *Cheval de Troie*. Le moment venu, leur rôle n'est pas d'interrompre, mais de *détrouner* le fonctionnement normal du système anti-pirates et ravir le contrôle total du Boeing 757 au centre de mission d'Andrews AFB par radio.

Il faut :

1. Lancer un enregistreur de données FDR en temps réel, afin de pouvoir en fabriquer une fausse boîte noire ensuite, j'aborderais ce point avec précision dans l'[annexe 3](#) en fin d'ouvrage ;
2. Brouiller le contrôle de la base d'accueil, Andrews AFB ;
3. Couper toutes communications entre l'avion et ses supports au sol ;
4. Prendre le contrôle du système anti-détournement et modifier ses paramètres de guidage automatique ;

---

20. la modélisation informatique d'une explosion thermonucléaire était déjà réalisable depuis quelques années en 2001, NdA



FIGURE 9.16 – Exemple d'aménagement du poste de travail

5. Changer le plan de vol en cours de route, implanter de nouveaux « *waypoints* », ( points de balisage) ;
6. Incapaciter équipage et passagers ;
7. Pouvoir diriger l'avion en vol et, si besoin, le détruire à partir de l'avion d'accompagnement.

Principalement concentrées en soute électronique et informatique de l'appareil, ces modifications sont rapides à effectuer et tout à fait à la portée d'une équipe d'experts, surtout si une partie d'entre eux est membre du *black program*. Les risques de découverte de ces modifications, avant le 11 septembre, frisaient le zéro absolu, surtout avec le faible laps de temps restant avant l'action. Je l'ai déjà dit, rien n'est parfait en ce monde, alors il y a des contraintes. La première, la plus facile à négocier, reprendre les commandes de l'avion dès la fin de son demi-tour à la limite de l'Ohio. À partir de ce moment en effet, la trajectoire définie dans le cadre du logiciel anti-détournement officiel est obsolète. À l'itinéraire tranquille ramenant sur la base d'Andrews par le sud de Washington,

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

on substitue une plongée en direct vers le Pentagone. Moins aisé parce que demandant une intervention humaine, mais absolument pas impossible, il faut positionner l'avion détourné sur le bon cap, les bonnes altitude, assiette et vitesse et faire coordonner la bonne réalisation de ces obligations avec le début du point de trajectoire pré-programmée.

D'où le côté indispensable de la mise en place d'un WAAS et des autres matériels sur cet avion. Lorsque le 757 effectuera son demi-tour vers Washington en mode guidage automatique du *black program*, il sera attendu en haute altitude par un avion de guerre électronique, une petite équipe de spécialistes installée à bord.

Tout résidera alors dans la dextérité de celui commandant ce changement de programme depuis l'avion accompagnateur. La moindre erreur est immédiatement sanctionnée, expliquant sans doute le *bowling* dans les lampadaires à proximité immédiate du Pentagone. Expliquant également l'absolue nécessité de ce second avion dont je n'ai pas fini de vous parler, il suivra notre Boeing, dès le début de son trajet retour. Un bon candidat pour ce rôle d'accompagnateur est le Gulfstream C-20, classique, discret et disponible en nombre.



FIGURE 9.17 – Alignement d'avions Gulfstream C-20 sur le tarmac

Qui s'étonnerait d'en voir un en vol dans les parages d'un avion du *black program*, un jour de grandes manœuvres aériennes, dont un des thèmes est le détournement d'avions civils et la guerre électronique, la fameuse « *Electronic Warfare* » ? Il existe même, vous pouvez le constater, la solution de profiter d'entreprises privées proposant ce genre de location aux USA, comme [Phoenixair](#). En aparté, pour mieux expliciter mon choix du type d'appareil d'accompagnement, une partie des jets d'affaires Étasuniens ou Français disposent d'une voilure directement issue des enseignements de l'aviation militaire de combat. Cela donne à ces machines des performances d'évolution bien au-delà des besoins les plus fréquents de leur utilisation, et bien supérieures à celles des gros porteurs. À qualité de pilotage identique, le [Falcon 10 multiplace](#) de Dassault par exemple, a des capacités de décollage supérieures au SEM ([Super Étandard Modernisé](#)) monoplace de la même marque, le Falcon pouvant partir en montée immédiate à 20°, alors que l'avion militaire doit se contenter de 15°, une fois tous les éléments rentrés.

## 9.12 Petites modifications entre amis

Nous avons vu l'étroitesse des créneaux possibles pour travaux, réglages et essais liés au *black program*. Notre Boeing N644AA resta la plupart du temps, de février jusqu'au 10 septembre, un 757 lambda, abattant un à quatre vols journaliers, avec passagers payants, ce pourquoi il avait été acheté. Ce planning paraissant terriblement serré par rapport à l'enjeu, le calendrier des différentes modifications, connues ou occultes, dû présenter quelques difficultés de mise au point, d'où la nécessité de démarrer la réflexion longtemps à l'avance. Comme évoqué au paragraphe sur le WAAS, l'étude étant initialement uniquement destinée à l'Air Force, a quasi obligatoirement bénéficié, durant les phases de définition du matériel, de l'entrée en scène de leurs avions pour défricher l'ensemble des interrogations. Elle évolua simplement dans

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

le sens d'un meilleur rendement financier de l'effort de recherche consenti... et des intérêts des comploteurs, sans attirer l'attention. Dans notre cas, un C-32, copie conforme du 757 civil, principalement dans sa version C-32-B, peint d'un blanc uni des plus discrets pour un avion gouvernemental.

Il est vrai qu'un des C 32-B est géré par le 227th Special Operations squadron à Mc Guire, l'autre... par le 486th Flight Test Squadron à Eglin, Floride, confirmant mes informations du prochain paragraphe. Notation particulière, ces deux appareils furent, dans le temps, associés à de multiples immatriculations, ce qui semble assez logique, tant pour celui des « *Special Operations* », que pour celui servant aux essais, expliquant la teinte choisie. Outre ses marquages minimum, rendant son repérage très difficile par un éventuel « *spotter* », le C 32-B est surtout équipé de réacteurs Rolls-Royce, comme le 757-200 destiné à percer le Pentagone, permettant des essais dans les conditions les plus proches de la réalité. Autre avantage non négligeable de ce choix, il est équipé d'une avionique beaucoup plus évoluée que celle du 757 d'*American Airlines*, en particulier d'un GPS, indispensable pour tester et implémenter un système de guidage automatique très performant. Pour être plus précis, il dispose :

- d'un système d'évitement de collision de trafic ;
- d'un avertisseur de proximité du sol amélioré ;
- d'une amélioration de gestion météo par prédition ;
- et d'un avertisseur de cisaillement de vent, futur (avant 2001) système de navigation par GPS, FMS, console d'instruments électronique, Data link, etc., facilement transportable sur les 757 d'AA comme de UA.

Les C-32-A sont eux bicolores, bleu et blanc, comme Air Force Two, ce dernier étant l'un des C 32-A. Les quatre C 32-A étaient opérés par le 89th Airlift Wing basé à Andrews AFB.

Le *black program* est en route, la mise au point du matériel nécessaire suit son cours sur une des nombreuses bases discrètes de l'Air Force, très certainement Holloman AFB, Nouveau-Mexique,

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

pour la partie *officielle* de cette étude. Base particulièrement isolée, située au cœur de l'immense périmètre d'essais de missiles de White Sands, au sud de cet État. En dehors d'un important groupe de chasse sur F-22 Raptor, ce que l'USAF (US Air Force, armée de l'Air étasunienne) a de plus moderne, Holloman abrite le 96<sup>e</sup> TG (Test Group), appelé 46ème à l'époque des faits, c'est la raison de mon choix. Bien que ce TG ne soit qu'une antenne, le siège étant sur Eglin AFB, Floride, elle est particulièrement importante et responsable nationalement de toutes les évaluations et essais opérationnels des nouveaux équipements et systèmes proposés pour l'utilisation ultérieure par les forces aériennes. Cette vision du développement des choses est encore facilitée par la possession de l'avion nécessaire au test, sans avoir besoin d'en réclamer un dans une autre formation. Le 46 th TG d'Eglin doit juste détacher son C-32-B à son annexe du Nouveau-Mexique le temps nécessaire. La structure de ce Test Group sur Holloman se subdivise en quatre TS (Test Squadrons), à savoir :

- 586<sup>e</sup> TS essais en vol ;
- 746<sup>e</sup> TS plus particulièrement orienté vers tout ce qui touche au GPS et ses développements. Il est désigné et reconnu dans ce rôle par le DoD ;
- 781<sup>e</sup> TS spécialisé dans la formation continue des ingénieurs et techniciens et la veille scientifique ;
- 846<sup>e</sup> TS simulation avant les essais en vol.

Dans notre cas, il est probable qu'au moins les deux premiers Squadrions cités aient largement participé à la mise au point de ce dispositif anti-détournement. Au vu du contexte de ce programme de travail, l'Air Force était bien sûr partie prenante, la CIA étant certainement aussi impliquée.

Deux compagnies aériennes nationales, *American* et *United Airlines*, prêteront ou loueront chacune ponctuellement deux avions pour servir de cobayes. Il est à noter que pour faciliter le travail d'adaptation des machines aux essais, les avions choisis étaient techniquement très proches (757 et 767). Ils le sont au point que,

---

## *CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?*

---

comme déjà abordé, la qualification des pilotes sur un des deux types, l'autorise, *de facto* sur l'autre. De plus, rappelons-le, les FMS qu'elles avaient choisis sur ces modèles, étaient les plus adaptés au type de transformation envisagée. Une fois la définition du matériel nécessaire faite et testée sur le C-32, tout était prêt pour l'adaptation sur les machines retenues, en particulier notre 757. Dès le départ, il fallut prévoir de rajouter sur N644 AA, un GPS et son antenne, il deviendra l'ossature de tout le système anti-détournement *officiel*. De ce fait, les essais de vérification de cette adaptabilité ont pu être peu nombreux et très bien camouflés en vols de maintenance avec essai après modification, comme il en existe régulièrement au sein des grandes compagnies, pour faire évoluer leur matériel. Ces vols non commerciaux sans passagers payants, les *ferry flights*, n'emportent avec eux que les équipes techniques chargées de ces transformations afin de vérifier leur bonne adaptation. Dans ce cas de vol technique d'amélioration, l'approbation indispensable de la FAA ne soulève jamais la moindre remarque. Leur faible nombre permettait de les caser facilement dans les créneaux très réduits dont j'ai donné plus haut les dates possibles. Pour ce faire, il semble nécessaire que les travaux envisagés soient effectués dans les ateliers de maintenance des compagnies. Conjuguées avec le *black program* militaire, les opérations d'entretien apparaissent clairement comme l'autre solution aux difficultés de réalisation des modifications d'avions de ligne. Beaucoup trop de personnel non-maîtrisable à Holloman et beaucoup trop d'yeux avertis pouvant découvrir et révéler des détails embarrassants. De plus la présence prolongée d'un avion civil dans des ateliers militaires, ne peut-être que source d'interrogations... et de fuites.

Les ateliers *American Airlines* sont une possibilité beaucoup plus attrayante dans le cadre d'un arrêt pour installation des éléments techniques destinés au *black program*. La maintenance avion, au niveau de cette compagnie de premier plan, ce sont trois usines intégrées de haut niveau de technicité, employant plusieurs centaines de personnes. Six cents avions doivent régulièrement entrer

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

et sortir de ces ateliers chaque année. Quoi de plus discret qu'un avion *American Airlines* dans un centre de maintenance *American Airlines*? Quoi de plus anodin qu'une petite équipe de maintenance, même étrangère à l'entreprise, puisque déléguée par un des fournisseur de matériel, accomplissant des travaux de modifications dans ces lieux? Elle peut même répondre aux éventuelles questions : elle travaille sur une version améliorée du 757 AA au niveau équipement de navigation, les autres avions du même modèle devant être **rétrofités**, après réussite des tests. Rien que de tout à fait normal dans la vie d'une grande compagnie aérienne. Beaucoup plus facile à gérer qu'un long séjour à Holloman. Cette éventualité des modifications réalisées dans un centre de maintenance *American Airlines*, ne présente toutefois aucune obligation, le marché de l'aéronautique propose également des structures indépendantes bénéficiant des accréditations pour ce faire. Elle n'est pas la pierre d'achoppement de la réflexion, encore une fois, je suis descendu là au niveau du détail sans grande importance uniquement pour démontrer la grande latitude existante, meilleur gage de réalisme de l'hypothèse. La suite? Dernière étape, celle de la validation globale pour approbation par la FAA. Il faudra, à l'issue de tests encourageants, procéder à une grande répétition générale, sur plusieurs vols, afin de prouver la validité des choix quel que soit le lieu, permettant ensuite la diffusion massive de cette invention auprès des compagnies aériennes du monde entier. C'était le programme général de tests prévus le 11 septembre 2001.

Toute éventualité de reprise en main de l'avion ou d'envoi de messages d'appel à l'aide, par l'équipage ou certains passagers, doit être éliminée. Il était donc logiquement nécessaire de trouver un système permettant d'incapaciter définitivement tous les occupants. Très forte contrainte toutefois, il ne faut rien de détectable facilement en amont. Aucun professionnel, équipe de maintenance ou pilote ne devait pouvoir le découvrir avant le détournement électronique. Pas d'installation complexe, difficile à tester et risquant de présenter une fiabilité aléatoire. Il fallait *simplement* qu'elle en-

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

traîne le décès des personnes présentes à bord par **hypoxie** d'altitude ou phénomène avoisinant. En filigrane, cela sous-entend leur élimination longtemps avant l'impact par sécurité, certainement durant la partie du trajet s'effectuant entre 30 000 et 35 000 pieds, là où cette pressurisation est indispensable pour survivre. À cette altitude, la perte de connaissance survient en 30 secondes, c'est le genre d'accident qui survint, le 14 août 2005 sur le vol 522 d'Helios Airways. Pour donner une idée des ravages de ce phénomène, à partir de 4800 m/16 000 pieds, un simple test d'écriture très simple est troublé pour un pilote sans pressurisation. À 5000 m/16 700 pieds, la réalisation de mouvements adaptés devient difficile dans les mêmes conditions, dès 5500 m/18 300 pieds, débute la zone critique, les effets de l'altitude sont même sensibles au repos. À partir de 6000 m/20 000 pieds, ce sont les troubles neuro-psychiques qui surviennent, avec apparition plus ou moins rapide de syncopes, le décès survenant en quelques minutes.

Pour ce faire, la télécommande de l'extérieur (par le second avion) de la COV<sup>21</sup> semble favorite, mais ce n'est qu'un détail ne remettant nullement en cause le raisonnement global. Vous avez là aussi une explication plus plausible du long détour réalisé par chacun des quatre vols détournés, cette disparition globale des présents dans l'avion ne pouvait se faire qu'avec ce détour permettant la montée en haute altitude. Par contre, un détournement basique avec intervention de vrais pirates pouvait intervenir quasiment dès le décollage effectué<sup>22</sup>, permettant l'effet de surprise propre à ce type de délit. Autre souci des conspirateurs, il fallait penser globalement à ce que rien ne reste de suffisamment grand dans la future épave, permettant l'identification de modifications, d'où découleraient doutes et risques d'enquête. Pour les tours de New-York le problème était réglé, rien ne subsisterait après leur écroulement programmé, mais au Pentagone, il fallait aussi assurer cette impos-

---

21. Cabin Outflow Valve

22. cf. L'exercice de crash sur le NRO

---

## *CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?*

---

sibilité. De toute façon, notre avion modifié était piégé *de facto*. Les comploteurs ne pouvaient pas, en cas de problème technique durant ce long voyage avant l'impact, laisser des preuves des modifications réalisées. Une avarie sur l'itinéraire choisi ? L'avion explosait, de manière à ne laisser que des morceaux de la taille de ceux trouvés au Pentagone, les coupables étaient tout trouvés, nos braves terroristes servant à tout qui, dans le cas présent, auraient mis une bombe à bord ! Cela sous-entendait, lors de ces modifications, l'installation d'une bombe servant aussi bien pour cette éventuelle anomalie technique que pour obtenir le résultat que je détaillerai au [chapitre 11](#), traitant des observations post-crash. Sur un autre des quatre vol, ce fut même le message que le *pirate* au manche fit soi-disant passer aux passagers pour justifier le retour à l'aéroport. Encore une fois, sur ce vol vers le Pentagone, absolue nécessité du second avion capable d'intervenir à tout moment pour décider d'une destruction en vol si besoin était. Je crois à un pré-équipement destructeur de l'avion, lors de son passage sur un autre site, mais non raccordé électriquement. Au vu de son programme de travail et de l'anecdote citée au chapitre suivant sur la surveillance des parkings d'avions de Dulles ou d'ailleurs, comment auraient-ils pu préparer notre 757 à la sauce comploteurs ?

Les conjurés avaient de toute façon besoin de disposer d'un lieu discret, dans un site éloigné des ateliers du *black program* et de la compagnie aérienne. Leur équipe pourrait ainsi procéder, aux quelques modifications techniques nécessaires au détournement électrique de l'avion, à son guidage sur la cible désignée et sa destruction finale. Même si elles ne sont guère nombreuses, elles méritent la discréetion, un peu douteuse, par exemple, au sein des ateliers *American Airlines* ou sur la base d'Holloman. Cette subdivision du travail entre les deux sites permet de renforcer le secret des transformations, la main droite des ateliers d'*American Airlines* ignorant le travail de la main gauche sur un autre site intervenant, comme par hasard, en dernier. Première question essentielle, où trouver le bon endroit et quand disposer discrètement des avions,

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

dans notre cas, de notre Boeing 757 N644AA ? Revenons brièvement sur la question clé des dates et périodes d'interruption des vols commerciaux de notre avion. La trace du N644AA se perd une dernière fois à son arrivée à Los Angeles, Californie le 21 août 2001, il réapparaîtra à Dallas, Texas, le 30 du même mois. De nombreuses possibilités s'offrent pour l'accueillir durant cette période et là non plus aucun caractère impérieux dans sa définition exacte mais une, la [Zone 51](#), retient particulièrement mon attention. Pourquoi ?



FIGURE 9.18 – La zone 51, au Nevada

Nom issu de la nomenclature des anciennes zones d'essais nucléaires au Nevada, c'est une base d'essais de prototypes ultra-secrète créée dans la première moitié des années 50, son histoire a été contée un peu plus tôt dans [ce chapitre](#). En plein désert, à 200 kilomètres au nord-ouest de Las Vegas, près de Groom Lake, elle est incluse dans le périmètre militaire de manœuvres aériennes et de tests de Nellis Range dépendant de l'Air Force. Accès particulièrement réglementé, pour assurer sa tranquillité, le secteur interdit autour d'elle a une taille équivalente à celle de la Suisse ! Premier avantage, Groom Lake est géographiquement bien placée

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

entre disparition et réapparition de notre 757, entre Californie et Texas. Il est aisé de penser que les membres de la conspiration, infiltrés dans le *black program*, aient pu utiliser la couverture d'un *ferry flight* de maintenance de notre 757. On ne le voit pas figurer dans les décollages de Los Angeles, parce que vol non-commercial, il n'a pas besoin d'être signalé au BTS. Un tel vol permettait l'embarquement de l'équipe de ripoux pour les déposer en toute discrétion sur Zone 51. En toute discrétion ? L'atterrissement d'un avion de ligne convoyant cette petite équipe techniquement très performante, travaillant sur un projet secret est un non-événement en ces lieux. Cette base voit atterrir, au moins hebdomadairement, des b riacteurs civils amenant du personnel y travaillant en provenance de l'aéroport de Las Vegas. Techniciens particulièrement pointus dans leurs domaines d'activité, ils sont tenus, du fait de leur lieu de travail et de leur type d'activité, au mutisme le plus total. Rappelons de plus que la plupart des personnels des compagnies high-tech aérospatiales étasuniennes travaillent en Californie... voisine du Nevada.

Si on se réfère à la vidéo déjà évoquée du crash de notre avion partiellement truquée, l'explosion survenant lorsque la dérive de l'appareil approche de la façade, ne peut être naturelle. Aucun élément technique de cette zone du Boeing 757 ne peut produire un tel feu d'artifice, il démontre donc la présence d'explosifs à bord, lequel choisir ? La mission de cet avion est de non seulement tuer un maximum de personnes dans une zone restreinte, mais de faire disparaître aussi le plus de documents comptables possible. Ce but ne peut être atteint avec une quasi certitude que par un produit présentant des qualités incendiaires elev es. Si on suit l'analyse de l'explosion finale lors de ce crash et ses conclusions logiques, on ne peut faire l'impasse sur l'installation d'une bombe air-fuel dans la dérive ou à proximité immédiate. Vous trouverez une description détaillée de cette arme et de ses utilisations dans le [chapitre 11](#).

Par la place de certains du PNAC au sein de l'appareil d'état, surtout au Pentagone, nos comploteurs sont régulièrement informés

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

de l'avancement de ce *black program*. Ils sont également parfaitement au courant des différents exercices prévus par les armées, surtout l'USAF dans leur cas. Il ne leur est pas difficile, je l'ai déjà évoqué, de profiter de cette quasi mise au point du logiciel anti-détournement, pour inclure la validation globale avec notre avion *détourné* dans les exercices militaires. À vrai dire, je pense même que la pression fut mise sur les concepteurs de ce logiciel afin d'obtenir la corrélation des deux sur une période définie, tout comme le voyage de Bush en Floride évoqué au [chapitre 7](#). Il leur est si facile de déplacer les dates. Facile aussi d'inclure dans ces exercices un ou plusieurs détournements, comme par hasard aux alentours de l'heure prévue officiellement pour celui du Pentagone. Là encore, excuse imparable, entraîner les pilotes de chasse aux nouvelles règles d'interception des avions civils, règles décidées par les comploteurs quelques mois plus tôt. Pour vendre ce mélange des genres aux officiels non-membres de cette conspiration ? La démonstration de la supériorité du logiciel sur les interventions un peu trop répétitives de l'USAF – près de deux par semaine depuis le début de l'année 2001 – qui a quand même d'autres chats à fouetter que de courir après des avions civils. La mise en avant de la sauvegarde des vies humaines aussi, équipages et passagers confondus, dans le cadre de ce projet, par rapport à une intervention de l'Air Force pouvant très mal se terminer en cas d'obligation de tir devant emporter la décision. Le [drame](#) de la *Korean Airlines*, même s'il était justifié, est encore dans toutes les têtes.

À son départ de la Zone 51 pour Dallas et son retour dans sa vie d'avion de ligne commercial, le N644AA était paré pour son futur rôle d'avion bélier. Le 10 septembre au soir, c'est un appareil parfaitement prêt, mais semblable à des dizaines d'autres garés à ses côtés qui stationne à Washington-Dulles. Le raccordement électrique fut réalisé à mon avis, sur cet aéroport le 11 septembre au matin, expliquant ce retard inhabituel de dix minutes. Les équipages, lors de la visite pré-vol s'attachent aux éléments de sécurité, pas aux détails. Le risque, c'était l'agent de piste trop curieux parce

## CHAPITRE 9. UN BOEING 757-200 AU PENTAGONE ?

que non compris dans le *black program* ou le plan des conspirateurs. Inhabituel le retard ? Vol régulier, répertorié comme tel par le BTS, son heure de départ est toujours la même, 8 heures 10, les « *retards* » en septembre au décollage s'étalant de 0 à - 4 minutes, c'est à dire une majorité de décollage en avance ! On est dans tous les cas loin des 10 minutes de retard du 11 septembre et encore plus de la moyenne sur l'année 2001, sur 261 vols Dulles/L.A., donnée par le BTS, moins 18 secondes... Dix minutes ? Largement le temps pour activer le circuit de la mise à feu de cette charge.

L'équipage ? C'est celui retenu pour ce vol de confirmation. Par l'intercom de piste, il n'est pas difficile de lui expliquer une dernière vérification. Placé à plus de quatre mètres du sol tout à l'avant de l'avion, il n'a aucune visibilité sous l'aile et au-delà.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

## **Chapitre 10**

# **Son dernier vol**

American Airlines, compagnie aérienne de premier plan au niveau mondial, réalise donc quotidiennement depuis au moins le début de 2000 – je ne suis volontairement pas remonté plus loin – le vol 77. Partant à 8 heure 10 – 8 heures 45 en 2000 – de Washington-Dulles pour Los Angeles International, ce 11 septembre 2001, il est curieux à plus d'un titre.

### **10.1 Dernier vol, premiers étonnements**

Chaque compagnie est tenue par la FAA d'indiquer 8 jours à l'avance la liste journalière de ses vols commerciaux, *a fortiori* réguliers, la haute fréquentation du ciel étasunien nécessitant une certaine régulation. Première anomalie et non des moindres, officiellement ce jour là, ce vol n'existe pas ! La consultation du listing du BTS joint, voit figurer, pour le 11 septembre, code du transporteur (AA), date, numéro du vol (0077), aéroport de destination (LAX) et heure officielle de départ (8 h 10). Ces informations basiques permettaient de s'assurer qu'il s'agit bien d'un vol régulier (ce que confirment les tableaux des jours et mois précédents), d'où

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

sa présence systématique sur ce listing.

BTS   Airline Sur-Heure Statistiques															
AA	09/10/2001	0771	N3BWAA	SJU	07:00	06:58	0228	0225	-2	07:15	0017	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/10/2001	0795	N3BGAA	MA	07:34	07:31	0151	0155	-3	07:48	0017	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/10/2001	1217	N2BGA	ORD	06:25	06:25	0115	0109	0	06:37	0012	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/10/2001	1223	N2CQGA	ORD	09:45	09:40	0123	0153	-5	10:28	0049	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/10/2001	1229	N2DFAA	ORD	13:25	13:24	0119	0113	-1	13:33	0009	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/10/2001	1247	N2KQAA	ORD	20:21	20:16	0122	0114	-3	20:30	0012	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/10/2001	1309	N8T1AA	DFW	14:20	14:20	0184	0172	0	14:27	0007	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/10/2001	1319	N497AA	DFW	19:32	19:28	0188	0180	-4	19:40	0012	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/10/2001	1381	N258AA	DFW	08:15	09:50	0190	0196	215	10:13	0023	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/10/2001	1787	N28LAA	ORD	16:55	16:53	0128	0103	-2	17:31	0008	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0075	INCONNU	LAX	18:00	09:00	0338	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0077	INCONNU	LAX	05:10	09:00	0328	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0135	INCONNU	LAX	11:15	09:00	0325	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0143	INCONNU	LAX	15:00	09:00	0315	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0371	INCONNU	DFW	16:10	09:00	0187	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0387	INCONNU	DFW	17:35	09:00	0185	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0510	INCONNU	DFW	17:51	09:00	0191	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0573	INCONNU	DFW	09:23	09:00	0183	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0599	N871AA	DFW	07:56	07:49	0194	0254	-7	07:59	0019	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0771	N3BFAA	SJU	07:00	06:57	0226	0220	-3	07:10	0013	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	0975	N5CAAA	MA	07:34	07:34	0151	0168	0	07:51	0017	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	1217	N2AAA	ORD	06:25	06:26	0115	0104	1	06:33	0007	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	1223	INCONNU	ORD	09:45	09:00	0123	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	1229	INCONNU	ORD	13:25	09:00	0119	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	1247	INCONNU	ORD	20:21	09:00	0122	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	1309	INCONNU	DFW	14:20	09:00	0184	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	1319	INCONNU	DFW	19:32	09:00	0188	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	1361	N493AA	DFW	08:15	05:17	0190	0181	2	05:26	0009	N/A	N/A	N/A	N/A
AA	09/11/2001	1787	INCONNU	ORD	16:55	09:00	0128	0000	0	09:00	0000	N/A	N/A	N/A	N/A

SOURCE Bureau of Transportation Statistics  
Retrouvez cette page web à : <http://beta.rita.dot.gov/airlinesummary/statistics/srcdatstat/OnTimeSummaryDeparturesData.xls?Persionprint>

FIGURE 10.1 – Listing des vols du BTS en date du 11 septembre 2001

Alors que tous les documents traitant de ce vol le confirment, y compris la VO, et bien qu'il ait décollé ce matin du 11 septembre de Dulles étant sur le tarmac depuis la veille au soir (voir [chapitre précédent](#)), pas d'immatriculation de l'avion sur ce listing. Pour expliquer ces incohérences, deux solutions possibles : soit le BTS, lors de la refonte de sa grille statistique a volontairement supprimé ces informations (sur ordre ?), soit AA, spécifiquement le 11 septembre 2001, en pleine semaine, avait non-programmé et non-signifié ce vol commercial régulier au BTS ? Comment expliquer cette absence d'informations pour ce vol, alors que le 0599,

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

parti moins d'une demi-heure auparavant pour DFW (Dallas-Fort Worth), comprend bien ces renseignements ?

J'ai retenu la seconde explication et la suite des événements pour le moins troublants vous feront mieux comprendre mon choix. En clair, au moins huit jours à l'avance, cette compagnie savait qu'il n'y aurait pas de vol régulier ce jour là. Si ce fait ne ressemble pas à une pré-connaissance d'une situation officiellement qualifiée d'imprévisible.... La ligne était-elle déficitaire ? *American Airlines* avait quand même l'obligation morale et surtout pénale de l'assurer tant qu'il figurait sur ses horaires et tarifs publics. Personne, semble-t-il, n'eut *l'indélicatesse* ou la curiosité de poser ces questions de manière insistante au transporteur, surtout pas les hommes de paille de la Commission, chargés de réaliser le rapport officiel, un chapitre précédent a rappelé le profil de ses membres. La rentabilité de la ligne ne devait toutefois pas poser trop de problèmes même si, on le comprend facilement, son numéro de vol changea pour devenir 0149 dès la reprise des vols commerciaux. Il part toujours à 8 heures 10 de Washington Dulles et se rend toujours à Los Angeles International.

Anomalie suivante, comment expliquer qu'un vol non-signalé puisse avoir 58 passagers à bord pour le FBI et la Commission en comptant les cinq terroristes, 56 pour la liste officielle sans terroriste, sur 176 places offertes ? Cela nous place aux environs de 30% de remplissage, une quasi désertification pour une fréquentation statistique, toutes compagnies confondues, supérieure à 60% sur l'ensemble du territoire étasunien le même jour. Je mets effectivement en doute la version du FBI, le listing initial sorti par la compagnie après ce drame ne comportant aucun nom à connotation arabe, nous l'avons vu dans le [chapitre 6](#). Aux cinq *terroristes* que dénombre cet organisme, [Renee May](#), hôtesse de l'air à bord, en compta six et, pour sa part, [Barbara Olson](#) n'en trouva que deux, lors d'[\*« appels téléphoniques »\*](#) dans les deux cas ; avec sa mère pour la première, avec son mari pour la seconde. Ces discussions téléphoniques, relatées par la VO, sont entachées, elles aussi,

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

d'une grave suspicion de mensonge. Un de plus ! Aparté sur ce sujet restant sensible, les deux communications de Barbara Olson furent confirmées et leur contenu détaillé par son mari, proche collaborateur du ministre de la Justice, en tant qu'Avocat Général du DoJ (Department of Justice). Il s'emmêla toutefois rapidement dans ses explications, parlant d'abord d'appels à partir d'un téléphone portable, puis [en PCV](#) depuis un téléphone de cabine.

Ted Olson déclara à Newsweek :

*Barbara était calme et rassemblait des informations pour me dire que les terroristes portaient des cutters et des couteaux pour prendre les commandes de l'appareil et avaient repoussé les passagers et l'équipage à l'arrière. Elle m'a demandé : « Ted, qu'est ce que je peux faire ? Qu'est-ce que je peux dire au pilote ? », puis, sans explication, elle a coupé.*

Techniquement, qu'en est-il ? La première version est immédiatement réfutable, en 2001, la technologie ne permettait pas d'utiliser un téléphone cellulaire entre un avion à 35 000 pieds et le sol, elle n'apparaîtra qu'en 2004, dommage pour le rapport et le film sur le vol 93. Pour le PCV, argument complémentaire, les téléphones de cabine ne fonctionnent qu'avec une carte bancaire, rendant l'option PCV particulièrement difficile à admettre. Il fallut attendre le procès de Zacarias Moussaoui en 2006 et l'établissement, pour cette occasion, d'un [rapport du FBI](#) concernant la belle histoire des appels téléphoniques à partir des quatre avions sacrifiés. Concernant les hypothétiques appels de Barbara Olson et après étude, cet organisme ne retient comme possibilité qu'un appel et non deux, de plus non abouti... donc, aucune communication entre mari et femme. Sachant que le FBI fait partie du même ministère de la Justice, il est assez cocasse de le voir officiellement traiter Ted Olson de menteur. Il va de soi que la soi-disant conversation téléphonique de Renee May est à ranger dans la même impasse. Ce que nous apprîmes par ce rapport du FBI, les spécialistes [le savaient](#)

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

de longue date. Donc, volontairement le rapport ment et sait qu'il ment.

Approximations bas de gamme par excellence dans le travail de la Commission, à part l'exemple de Renee May et, par un curieux hasard, dans leur rapport si souvent cité, on parle d'un membre d'équipage, d'un passager, sans que jamais la moindre identité ne soit révélée. On est en pleine crise de spiritisme, ils font tourner les tables et parler des ectoplasmes ! Plus fort selon eux, le pilote fit une annonce aux passagers selon laquelle l'avion était détourné ! Les données du FDR qu'ils possédaient au moment de l'établissement de ce rapport indiquent que jamais la porte du cockpit ne fut ouverte durant le vol, Burlingame ne frappe pas le code 7500 sur son transpondeur pour avertir les autorités, mais il informe les passagers d'un détournement. Les terroristes passe-muraille ? Où ont-ils pu de plus trouver cette annonce, puisque la bande du CDR est soi-disant illisible ? Bien sûr, aucune preuve au moins phonique de la Commission pour étayer cette approximation supplémentaire qui pourrait être risible si le sujet n'était pas aussi dramatique.

Point de doute supplémentaire, il est *sûr*, d'après la VO uniquement, que le vol 77 partit de la porte D 26 de l'aéroport international de Washington Dulles. L'examen des données de la FDR indique une erreur de 3000 pieds, la bagatelle de 1 kilomètre de durée de roulage, ce qui n'est pas rien sur un aéroport, aussi vaste soit-il ! Ce départ ne correspond même pas au seuil de la piste 30 utilisée pour le décollage mais quelque part, mal défini, 700 mètres plus au sud et 140 mètres plus à l'est, grossièrement dans les bois, sur la gauche du taxiway emprunté pour rejoindre la piste ! Le vrai lieu de départ – il fallut bien embarquer les passagers – reste au stade de l'interrogation non-résolue, ce que les comploteurs cherchaient sans doute comme leurre complémentaire. Toutefois, ce positionnement dans les bois, assez rare pour un avion, donnerait du corps au soupçon que ce matin là, l'avion ne soit pas parti de cette porte D 26. Le tracé obtenu par l'étude du FDR est tellement parallèle à celui nécessaire pour se placer en bout de piste que repousser

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

le départ vers un autre satellite de départ, plus proche du bâtiment d'accueil, semble une explication plausible. Ce vol n'étant pas enregistré comme vol commercial ce matin là, on peut très bien imaginer une réponse de l'administration de l'aéroport basée sur la porte habituelle du vol 77, D 26, sans que cela soit le cas ce 11 septembre. Il est assez courant sur certains aéroports d'avoir une porte d'embarquement dédiée, à une heure précise pour un vol régulier or, celui-là *était quotidien* depuis au moins deux ans !

Autre curiosité de ce vol décidément loin d'être ordinaire, sur ce faible nombre de passagers, une très forte proportion, hors de toute probabilité statistique, sont des cadres au minimum supérieurs, travaillant pour la défense, la cybersécurité et l'informatique principalement, les branches high-tech ayant des connexions avec le militaire. Avec *une vingtaine de personnes*, ils représentaient près de 36% des passagers, du jamais vu, amenant une réflexion globale autre que le bon hasard qui, depuis le début de cette étude, doit commencer à fatiguer d'être arrangé à toutes les sauces. Vous remarquerez que ce lien fait état de la liste du FBI sans pouvoir apporter la moindre preuve, la démonstration fut faite au *chapitre 6*. Un complément d'information sur la réalité de ces *problèmes d'identité*, principalement au niveau des « *terroristes* », serait le bienvenu.

À savoir :

*Suzanne CALLEY*, 42 ans, directrice du programme marketing de Cisco Systems Inc., entreprise possédant un département cyber-sécurité.

*William E. CASWELL*, 54 ans, physicien au sein de l'US Navy au Naval Surface Weapons Center de Silver Spring, Maryland. Sa famille ignorait jusqu'à la raison de son voyage de ce jour. Il travaillait depuis 1983 sur un projet d'intelligence artificielle et sur un autre projet majeur mais classifié de technologie de défense. Pour mieux situer les choses, le Naval Surface Weapons était lié depuis quelques temps avec la DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency, dépendant aussi du DoD), pour certaines études, en

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

particulier sur des explosifs. L'US Navy s'occupait de ceux à base de thermite, la DARPA faisant son affaire des technologies débouchant sur les gels explosifs. Aurait-il travaillé sur un de ces explosifs qu'on soupçonne lourdement d'avoir été utilisé au WTC et sans doute au Pentagone ? Le hasard étant partout, le patron de la DARPA, Arden Brement devint, par la seule grâce de Bush (ou de Cheney ?), celui du NIST dès le mois suivant ce drame, en octobre 2001. On comprend mieux les impasses suspectes du rapport qu'établira cet organisme sur les faits de cette journée, en particulier sur le WTC : tout verrouiller.

*Charles DROZ III*, 52 ans, Capitaine de corvette à la retraite, vice-président de EM Solutions Inc, société spécialisée dans le développement de logiciels. Au sein de la Navy, il travaillait déjà sur les processeurs à haute capacité de signaux et d'algorithmes de traitement des mêmes signaux.

*Charles S. FALKENBERG*, 45 ans, directeur de recherche à Ecologic Corp, spécialisé dans le génie logiciel, a travaillé sur le programme du Global Hawk, un des drones les plus perfectionnés.

*Wilson Bud FLAGG*, 62 ans, contre-amiral retraité et ancien pilote chez *American Airlines*.

*Richard P. GABRIEL*, 54 ans, lieutenant des Marines à la retraite, créateur et directeur de Stratin Conseil. Sous ce vocable se cache une entreprise permettant l'externalisation des missions de défense, auparavant appelé plus pratiquement mercenaires, traillant également, qui l'eut cru, dans la sécurité et l'espionnage.

*Stanley HALL*, 68 ans, Directeur de gestion de programmes chez Raytheon (ex Hugues), doyen et surtout spécialiste de la guerre électronique.

*Brian C. JACK*, 48 ans, directeur de la division programmation et économies fiscales au Pentagone. Brillant mathématicien et analyste financier, il travaillait dans cette division depuis 23 ans et devait connaître tous les coups fourrés ayant pu se dérouler durant ce temps au Pentagone. Ces troupes traquaient les sommes soi-disant égarées, dont Rumsfeld avait parlé la veille. Ce point fut

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

détaillé dans un [chapitre précédent](#). Invité à faire une conférence à la *Naval Postgraduate School* au sein de l'université de Monterey, proche de San Francisco, pourquoi un vol vers Los Angeles distant de plus de 600 kilomètres de sa destination ? Des liaisons journalières existaient également à partir de Washington pour San Francisco... Sans doute une des meilleures preuves du côté non usuel de ce vol<sup>1</sup>.

*Steven D. JACOBY*, 43 ans, chef d'exploitation de Metrocall Inc. Entreprise spécialisée dans la transmission de données sans fil et messagerie.

*Chandler R. KELLER*, 29 ans, ingénieur spécialisé en propulsion chez Boeing, chef de projet chez Boeing Satellite Systems.

*Dong LEE*, 48 ans, ingénieur spécialisé dans les systèmes de défense intégrés chez Boeing Co. A passé 14 ans à la NSA.

*Ruben S. ORNEDO*, 39 ans, ingénieur en propulsion chez Boeing Satellite Systems à El Segundo. Est signalé comme ayant joué un rôle clef dans les projets d'une importance vitale pour la défense et la sécurité des USA.

*Robert PENNINGER*, 63 ans, ingénieur électricien au sein de l'entreprise d'armement BAE System à San Diego, fournisseur du Pentagone.

*Robert R. PLOGER III*, 59 ans, architecte de logiciels et directeur des systèmes et département architecture de logiciels chez Lockheed Martin Corp., premier fournisseur du Pentagone en masse financière.

*Lisa J. RAINES*, 42 ans, vice-présidente d'une firme de biotechnologie.

*John P. SAMMARTINO*, 37 ans, directeur technique Xontech Inc., société de R.D. dans la défense antimissile, les technologies des capteurs pour la défense et l'industrie, ainsi que l'analyse des données de renseignements. A travaillé comme ingénieur au Naval Research Lab.

---

1. Voir <http://www.voltairenet.org/article163869.html>

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

*Léonard E. TAYLOR*, 44 ans, responsable technique chez Xon-tech Inc., voir ci-dessus pour le crâneau d'activité.

*John D. YAMNICKY*, 71 ans, ancien pilote militaire et pilote d'essais, ingénieur aéronautique, travaille pour la défense chez Veridian Corp. racheté par General Dynamic en 2003 pour ses départements espionnage, sécurité nationale et protection. A participé à plusieurs *black programs*.

*Vicky YANCEY*, 43 ans, ancienne technicienne en électronique navale chez Vrendenburg Co., fournisseur du ministère de la Défense.

Par contre, la présence de gens sans histoire ou absolument pas liés à cette industrie de l'armement ne s'explique pas. Le mauvais endroit au mauvais moment ? Aucune solution satisfaisante n'explique leur embarquement sur un vol, officiellement non-commercial.

Particularité complémentaire de ce vol, *Charles Burlingame* en était le commandant de bord. D'entrée soyons clair, il est absolument hors de question de mettre en cause la probité de cet homme, victime de ce jour, mais visiblement, il était plus ou autre chose que ce qu'on en a dit. Ex-pilote de chasse de la Navy sur F-4 Phantom depuis 1971, date de sa sortie de la Naval Academy, c'était un ancien de *Top-Gun*, donc un très bon pilote. Il commença à voler pour *American Airlines* en 1979, tandis qu'à sa demande, il était versé dans la réserve de la Navy. À partir de ce moment, les éléments de sa vie professionnelle étant aussi contradictoires que la VO elle-même, j'utiliserais le conditionnel pour décrire la suite. Il arrêterait de travailler pour *American Airlines* un an plus tard, en 1980, et entrerait alors au bureau de Washington de *Lockheed Aerospace*, fournisseur n°1 du Pentagone. Il reprendra une activité de commandant de bord chez *American Airlines* en 1984 mais gardera, durant plusieurs années, un poste de consultant chez Lockheed. Des pilotes de chasse, rien que dans les deux armes (USAF et Navy), les États-Unis en regorgent. Qu'il puisse devenir spécifiquement consultant interroge. Non seulement il n'avait plus de rôle militaire actif depuis 1979, sa courte reprise durant *Tempête du Désert* étant

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

postérieure, mais, comme pilote de la Navy, il n'a jamais volé sur un chasseur de la marque qu'il conseillait !

Un consultant apporte son expertise, que pouvait-il proposer de plus que n'importe lequel de ses collègues, grade ou nombre d'heures en opérations ne le distinguant pas à ce point des autres pilotes dans ces conditions ? Durant sa présence au Pentagone, au titre de la réserve, il serait devenu le *metteur au point*, des exercices appelés MASCAL<sup>2</sup>. Le scénario comprenait, par hasard, l'écrasement d'un Boeing 757 sur cet immeuble, le premier eut lieu le 24 octobre 2000. À ce point, c'est le flou. Est-il l'auteur du plan MASCAL ou juste le rédacteur du plan d'intervention d'urgence ? Est-il même vraiment l'un ou l'autre ? Cette dernière interrogation s'appuie sur la date de sa mise à la retraite définitive de la Navy, 1996, quatre ans avant le premier MASCAL. Quatre ans en principe sans présence au Pentagone, surtout avec cette vie trépidante retrouvée de commandant de bord sur lignes intérieures chez *American Airlines* depuis 1984. Ce genre de plan s'élabore quelques mois, un an au plus avant, en cas de grandes complications, pas quatre ans, quid donc de sa participation à son étude ? Voilà un profil assez rare pour s'y arrêter un instant, un pilote de chasse devenant peut-être acteur de la lutte antiterroriste, deux métiers fort éloignés. L'écart se creuse encore sérieusement quand on sait qu'il reprit du service pour la première guerre du Golfe et qu'il avait aussi suivi avec succès les stages de survie en milieu hostile du SERE<sup>3</sup>. Ceux-ci, réputés particulièrement durs, physiquement comme psychologiquement, sont principalement destinés aux pilotes militaires se destinant à des missions pour le moins... très particulières. Quelle nécessité pour être commandant de bord sur Boeing 727/757/767 chez American Airlines, ou même réserviste dans la Navy ?

Au vu de son pedigree, il semble logique qu'il ait joué un rôle actif dans le *black program* destiné à la mise au point du logiciel

---

2. MASs CAsuaLty, lourdes pertes en français

3. *Survival Evasion Resistance and Escape*

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

anti-détournement. Il était même, je pense, le responsable des pilotes retenus pour réaliser ces tests de validation et peut-être de leur sélection. Ce choix des pilotes devant assurer les quatre vols prévus explique aussi certains changements au dernier moment dans les équipages. Même si elle sort du cadre de notre enquête, quelle autre réponse avancer pour cette modification de dernière minute sur le vol 11, le pilote [initialement prévu](#) étant pourtant volontaire ? Ce simple fait annonce un fait hors norme dans le vol considéré, il ne fallait pas que des pilotes non-avertis, et donc moins sûrs au niveau du secret, soient informés de l'existence de ce logiciel anti-détournement et risquent d'ébruiter la nouvelle avant l'heure.

Ce rôle empêchait aussi bien entendu Burlingame de raconter la réalité de son quotidien à sa famille en général et à son épouse en particulier. C'est dans ce cadre qu'on doit comprendre le mensonge qu'il lui fit ce jour-là, lui demandant de ne pas prendre le vol 77, son vol. Le prétexte donné, ne pas avoir obtenu deux places pour un match de base-ball à Anaheim, Californie, banlieue sud de Los Angeles, à l'occasion de son anniversaire semble pour le moins *limite*. Même étasunien, on peut survivre et passer une excellente soirée à deux au bord du Pacifique, sans match de base-ball. Quand on n'a pas le droit de parler de son activité, comment expliquer autrement que l'avion n'ira pas du tout à L.A. ce jour-là pour raison du test final de validation d'un logiciel dont il ne peut pas parler ? Surtout quand l'épouse est elle-même hôtesse de l'air dans la même compagnie aérienne ! Même pour la bonne cause, ce mensonge est déjà, là aussi, un signe tangible que quelque chose d'inhabituel se préparait pour ce vol. Qui étiez-vous vraiment, Charles Burlingame ?

Pour rester avec la famille Burlingame, sa fille, Wendy, la trentaine, décéda en 2006 [dans l'incendie](#) d'un appartement entièrement meublé, peut-être enfermée à l'intérieur par son petit ami. Elle mourut asphyxiée, bizarrement sans la moindre réaction, une asphyxie n'étant pas immédiate. Avant de sombrer dans l'inconscience au 10ème étage d'une tour de 44 niveaux, elle n'a même pas simplement tenté d'utiliser une chaise pour casser une vitre et ne

## *CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL*

---

pas succomber à ces fumées. Même les autorités qualifient cet incendie de suspect, il faut dire qu'un seul appartement atteint<sup>4</sup>... Son père s'était-il confié ? Avait-elle deviné quelque chose ? Coïncidence ?

Le programme du vol de ce jour, que je suis contraint, dans ces conditions, de qualifier de particulier est, rappelons-le, un voyage partiellement normal, suivant un moment durant l'itinéraire du vol choisi. Au cours de celui-ci, une pseudo prise en charge de l'avion par de pseudos terroristes amène le démarrage du logiciel anti-détournement depuis le sol, et le retour de la machine sur une base aérienne militaire, démontrant ainsi la validité définitive des choix technologiques effectués. Bien sûr, ce scénario n'incluait absolument pas la modification occulte préparée par les conspirateurs, abordée en fin de chapitre précédent. Il est possible de refuser mon scénario mais, encore une fois, quelle autre très bonne raison trouver pour expliquer l'énorme détour réalisé par cet avion avant d'atteindre sa cible ? Rien ne se fait sans raison, surtout en aéronautique. On ne pratique pas le tourisme aérien, avec les risques d'interception que cela comporte, quand on veut uniquement impacter un avion de ligne sur un bâtiment, officiel ou non. Deux interceptions par semaine, 100% de réussite...

Uniquement pour appréhender l'immensité des progrès réalisés dans l'aviation commerciale et mieux comprendre la suite, examinons brièvement la mise en place d'un itinéraire par l'équipage, avant un vol. Je simplifie volontairement ce paragraphe afin de lui garder une certaine lisibilité pour tous. L'équipage de notre Boeing 757 entre son plan de vol dans le système informatique de vol, le FMS (Flight Management System), par l'intermédiaire d'une CDU<sup>5</sup>, dont une photo nous est offerte, au sein de la rubrique dédiée. Comment croire en voyant son clavier alphanumérique et les autres touches situées en périphérie, qu'en n'ayant jamais ma-

---

4. Selon Newday le 5 décembre 2006 et New York Times le lendemain

5. Control Display Unit

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL



nipulé ce genre de boîtier, un débutant puisse rapidement établir toutes les modifications nécessaires au changement d'un plan de vol ? Pour régler au départ, la trajectoire générale de l'avion sur sa destination, il faut entrer, au sol, les quatre lettres du code international de l'aéroport de départ, KIAD pour Washington Dulles, celles de l'aéroport de destination, KLAX dans notre cas : Los Angeles International. Suit la définition de la piste en service pour le décollage, également disponible dans le FMS, puis la SID (Standard Instruments Departure), trajectoire de départ standard prévue pour l'atteindre. Puis vient la route, la totalité des informations

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

pour ces définitions, y compris les routes ATS (Air Trafic Services) étant disponibles dans la data base du FMS, évitant d'entrer tous les ways-points nécessaires. Répertoriés par leur nom transformés en bloc de cinq lettres (exemple KIVEY sur la voie d'entrée/sortie nord de Reagan airport), ceux-ci viennent en plus des radio-balises plus anciennes.

Ils sont liés entre eux par les couloirs aériens – appelés *airways* par les navigateurs – à respecter, pour ne pas se voir escorter rapidement, surtout hors 11 septembre, par des avions de chasse venant aux *nouvelles*. Au-delà du dernier point du SID, nous aurons le premier point *route*, permettant l'entrée du plan de vol communiqué lors de la préparation du vol. Avec un peu d'imagination, ça pourrait donner : A1 CGO R31 CMS J42 FISTO R41 XMA et la suite. Autant dire que notre débutant devant reprogrammer son itinéraire n'a vraiment pas la moindre chance, hormis dans la VO, de réussir cette modification ... C'est ainsi que le travail s'effectue dans les avions de ligne actuels, 2001 étant bien sûr inclus dans cette datation. Point pouvant sembler un détail ou une lapalissade, ces systèmes de guidage de vol sont uniquement destinés à amener un avion commercial d'un aéroport X à un autre aéroport Y. En supposant la version officielle exacte, le Pentagone ne pouvant figurer dans la liste des buts de voyages aériens, le *terroriste* devenu magiquement surdoué reconfigura le FMS sur quelle destination ?

Tout commence ce mardi matin ensoleillé du 11 septembre 2001, par le décollage à 8 heures 20, avec dix minutes de retard, d'un Boeing 757-223 d'American Airlines, tail number N644AA, sur la piste 30 de l'aéroport de Washington-Dulles. Les abaques de Boeing, concernant cet appareil, muni de réacteurs Rolls-Royce RB 211-535 E4B, indiquent une distance maximale de décollage de 6900 pieds, soit 2104 mètres pour une altitude très proche de celle de la mer, notre cas. [Le vol 77 décolla de Dulles](#), le 11 septembre sur 1240 mètres ! Ce n'est pas une erreur, mais la confirmation de faits. Dans notre cas, comment obtenir une telle performance au décollage, lorsque vous avez une masse non-modifiable représentée par

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

le poids de l'avion à vide, environ 58 tonnes, auxquelles on ajoute 5 tonnes de passagers et d'équipage ? Sur quels autres paramètres peut-on jouer quand on sait que le vent n'a été d'aucune aide, il était inférieur à 10 nœuds à ce moment sur Dulles ? Absence de fret et charge de kérosène bien inférieure sont les seules variables existantes.

La presse, toujours très en verve lorsqu'il faut raconter n'importe quoi, expliqua doctement, que les vols sélectionnés l'étaient en raison de la longue distance qu'ils avaient à parcourir. D'après eux, ce long vol faisait partir les avions avec le plein intégral, élément important pour justifier les futurs incendies. Ce bouillon typique de l'enfumage fut repris par le rapport de la Commission, mais sur le mode faux-cul : *Atta annonce à Ben Al-Shibh qu'il veut choisir des avions en partance pour de longs vols parce que leur réservoir sera plein de carburant.* L'art de faire passer ses mensonges en faisant parler les défunts ne pouvant nier... Où est la logique de choisir un avion présentant soi-disant le plein complet et de commencer par gaspiller celui-ci en volant plus d'une heure pour rien par rapport au but visé ? Pourquoi ne pas alors choisir des vols internationaux dont on est cette fois certain de quantités importantes de carburant à bord ?

La réponse à cette dernière question renforce la probabilité de cet *inside job*. En cas de crash d'un vol international, des experts représentant les pays des victimes participent généralement à l'analyse des péripéties du vol. Pas question qu'un œil étranger, ne vienne interférer dans la mise au point de la belle histoire. Si un peu de sérieux régnait dans les rédactions, un simple appel téléphonique à la centrale de distribution de carburant de n'importe quel aéroport important aurait évité le ridicule d'une telle affirmation. Depuis les années 1970 et la flambée des prix des produits pétroliers, la totalité des compagnies de quelque importance, demande à leurs équipages, de limiter le remplissage des réservoirs au nécessaire, tout en gardant bien sûr, la **réserve de sécurité obligatoire**, définie par l'OACI. Pourquoi un avion doté d'une autonomie

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

de plus de 7200 kilomètres à pleine charge (MTOW, Maximum Take-Off Weight), embarquerait le plein complet d'un produit fort coûteux, pour faire un Washington/Los Angeles n'en représentant qu'environ 4000 avec un remplissage miséabiliste de passagers et aucun fret ? Une banale règle de trois permet de constater que 23 000 litres environ seront largement suffisants. Avantage annexe non négligeable, quelle que soit la charge de carburant réellement emportée, seul le réservoir de fuselage est utilisé, il peut contenir plus de 26 000 litres. Pas un litre de kérosène dans les réservoirs d'ailes, belle amélioration de l'évolutivité latérale de la machine, permettant de mieux comprendre certains comportements à venir en virage. Cette faible quantité de carburant embarquée, nous la retrouverons, lors du crash, dans le premier petit incendie qu'il développera. L'ASCE (American Society of Civil Engineers, responsable officiel de l'enquête technique), et l'Arlington County soulignant dans son rapport qu'aucune trace de kérosène ne fut découverte dans le bâtiment du Pentagone.

Désinformation type des médias sur le sujet : Le Monde du 21/3/2002, ex-journal de référence. Un soi-disant expert, la rédaction *oubliant* bien évidemment de donner son nom et surtout ses titres – expert en quoi ? – explique les dégâts causés au Pentagone par la masse de l'avion. Il estime le Boeing 757 à 115 tonnes, auquel il ajoute gaillardement 75 tonnes de kérosène, amenant le poids total de l'avion à 190 tonnes. En réalité l'avion pèse 58 tonnes à vide, 63 dans notre cas de remplissage. Quelle expertise, lorsque le constructeur, dans ses documents déjà cités, le donne pour 115 tonnes maximum au décollage (MTOW) ! Pour tout arranger, le Jet A1, variété de kérosène la plus couramment utilisée, ayant une densité officielle moyenne de 0,80, ce chiffre affolant revient à dire que le 757 embarquait plus de 93 000 litres de carburant. Comment explique-t-il ses certitudes lorsque les réservoirs ne contiennent réellement – toujours d'après le constructeur – que 42 680 litres ?

Autre fumisterie provenant cette fois de CNN dans un reportage du lendemain du drame. *Quatre avions commerciaux venaient*

*juste de commencer leurs vols transcontinentaux assurant qu'ils partaient avec la quantité maximale de carburant. Le vol UA 93 (le 757 qui disparu dans la campagne de Pennsylvanie NDA) serait parti avec 200 000 livres de carburant hautement explosif (sic) selon une source, un pilote vétéran.* 200 000 livres US représentent environ 91 tonnes, soit près de 113 700 litres à rentrer dans les mêmes réservoirs n'en contenant toujours que 42 680 ! Parlons aussi des capacités hautement explosives du kérósène se situant, en réalité, à un niveau beaucoup moins élevé, celui du pétrole lampant utilisé dans les chauffages d'appoint... que personne n'a jamais vu exploser. Pour finir avec cette nouvelle vague de tromperies volontaires Wikipedia se disant encyclopédie [annonce](#) : *Avec leur charge partielle en carburant estimée à 46 000 litres chacun, les avions, 2 Boeing 757 et 2 Boeing 767 ont été utilisés comme bombes incendiaires....* Là aussi, comment fait Wiki notre (faux) ami, pour faire entrer 46 000 litres dans des réservoirs n'en contenant que 42 680 dans le cas du 757 ? En plus, ils osent même le plein partiel !

Le précédent calcul sur la quantité réellement embarquée de carburant se situait dans le cadre du vol quotidien reliant ces deux villes, il n'avait, à mon avis, même pas cette quantité, pas dans le cadre du vol de démonstration de notre « *black program* ». Il faut dire qu'une ballade d'une heure et demie ne nécessite pas la charge de kérósène permettant de faire un côté/côte. Dans le cadre de l'hypothèse que je défends, ce test final d'un système anti-détournement, c'est sans doute seulement 10 à 15 000 litres de carburant qui furent embarqués. Dans l'une ou l'autre des versions, sa brillante performance d'environ 1200 mètres au décollage, avec un vent faible s'explique, les abaques Boeing (reproduites en figure 10.2), les validant jusque 92 tonnes de poids total avec 20° de volets en conditions standards, soit 15° centigrades de température<sup>6</sup>. Même avec un chargement de carburant de 23 000 litres, soit un peu plus de 18 tonnes de kérósène, on est loin de cette définition

---

6. Selon la notice technique Boeing D6-58327 graphique page 42

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

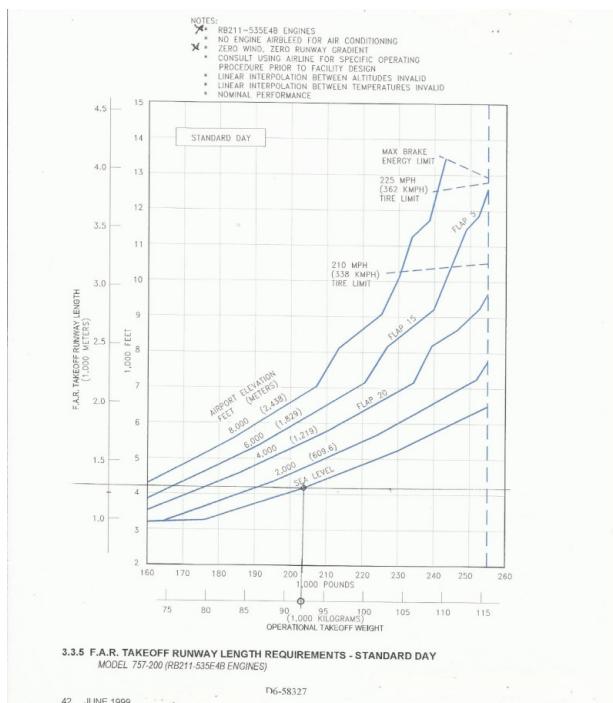


FIGURE 10.2 – Extrait de la notice Boeing dédiée au 757 (document D6-58327). Prenez « sea level » (niveau de la mer) et lorsque le poids au décollage de votre avion vient verticalement toucher cette ligne, horizontalement, vous avez la longueur nécessaire pour décoller.

de poids au décollage. C'est bien un décollage *doux* au niveau de la mer, avec sans doute moins de volets, rien pour se faire remarquer. Sur le FDR ([Flight Data Recorder](#), boîte noire des données techniques du vol), les différentes vitesses confirment ce faible poids

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

lors du départ. Pour une vitesse de décollage standard, donnée par Boeing pour ce modèle de 130 noeuds, true airspeed 144 noeuds, groundspeed 141, computed airspeed 147, le 757 décollait léger et long.

Jusqu'à leur extinction, les conversations radio à bord, ne révéleront que des banalités, mais présentent quand même un intérêt particulier expliquant leur développement ici, dernier extrait traduit (selon NTSB étude des paramètres de vol) :

- 8 :23 :23 : American 77, prenez en direct sur Linden [*nom d'une radio-balise, NdA*] et contactez Dulles sur 118.67
- 8 :23 :28 aa77 : direct Linden 18.67 ....(Ce n'est pas une faute de frappe, toutes les fréquences commençant par 100, on simplifie à la radio, pour éviter les défauts de compréhension)
- 8 :34 :16 : American 77, tournez de 20° à droite pour votre montée [*voir le tracé sur la carte, NdA*]
- 8 :34 :19 aa77 : on tourne de 20° à droite
- 8 :37 :31 : American 77, repartez en direct sur Charleston montez en maintenant la correction en direct sur Henderson, Monsieur, montez maintenant FL390. [*FL 390 Flight Level, altitude en français. Le 390 est 39 000 pieds se prononce 3.9.0. à la radio, NdA*].
- 8 :37 :39 aa77, : direct Henderson quittons 290 pour 390 demandons 350 pour plafond American 77....
- 8 :39 :44 : [*Hors discussion, NdA*], selon le radar, AA 77 est alors au FL 330
- 8 :40 :13 : Centre, American 77 avec vous – changement de centre de contrôle au sol, maintenant Indianapolis – niveau 330 (confirmation)
- 8 :40 :15 : Indy Centre avez-vous bien reçu American 77, 3743 squawk [*ce nombre est son nouveau code transpondeur que lui demande de prendre le contrôle d'Indianapolis, au décollage, il avait le 6553, NdA*]
- 8 :46 :00 (hors discussion), selon le rapport de la commis-

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

sion d'enquête le Boeing 757 atteint son altitude de croisière de 35 000 pieds, environ 10 500 mètres.

- 8 :50 :47 : American 77, OK pour tout droit sur Falmouth (Henderson et Falmouth sont les noms en clair d'autres radiobalises utilisés en phonie)

- 8 :50 :51 aa77 : direct Falmouth merci.

Seule chose à retenir, l'autorisation donnée par le contrôle au sol de ne pas totalement suivre les couloirs aériens. Dans les pays industrialisés à haut degré d'équipement, tant en balises qu'en radars, cette pratique est très fréquente et ne nécessite aucun commentaire, le contrôle au sol indiquant un : *cleared direct to....* L'équipage concerné, en pilote automatique depuis le décollage achevé, en mode Nav, cet ordre du contrôle l'amène juste à appuyer sur DirTo (Direction Vers) vers ce point en aval déjà inséré, le FMS va se reséquencer seul amenant le nez de l'avion dans cette direction.

Reste un vrai problème à résoudre. Comment concevoir que ce vol soit connu du contrôle aérien en tant que vol régulier 77 ? Nous avons vu qu'il n'a pas été signalé dans les délais prescrits à la FAA, seule en mesure d'établir le listing de ces vols. Ce même document ne peut pas être renseigné pour le contrôle aérien et ne pas l'être pour l'aéroport de départ et le BTS. Or, les dialogues le prouvent, même non répertorié par le BTS ce jour, le soi-disant Dulles / L.A. est quand même connu comme vol 77 par le contrôle aérien depuis son départ ! Quelle conclusion tirer ? L'heure habituelle de passage n'est pas recevable comme explication, aux environs de 8 heures, nous sommes dans une pointe du trafic aérien commercial. Un avion décolle vers l'ouest chaque minute de Dulles, sans compter ceux partant de Reagan airport... et le vol 77 a 10 minutes de retard. Ce vol du 11 septembre est donc bien connu par la FAA qui chapeaute le contrôle aérien au sol, et certainement pas pour être un Washington/Los Angeles, mais ce vol du *black program*, la suite le confirmera. Comme déjà évoqué, un contrôleur devant suivre un vol de ce type est tenu à un quasi secret défense. Il ne peut communiquer avec cet avion qu'en utilisant un code convenu, le plus

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

simple étant celui de son vol traditionnel dans le cas d'un test civil, même lorsqu'il s'agit d'un simulacre. Un petit malin à l'écoute des conversations radio sol/avion ne pourra ainsi rien apprendre.

Le communiqué officiel, qu'on a peu de raisons de mettre en cause dans sa première partie, nous précise que l'avion fut détourné entre 8 heures 51 et 54, les *pirates* coupant le transpondeur à 8 heures 56. La radio étant coupée à 8 heures 51, juste après le dernier échange cité plus haut, il serait intéressant que les autorités nous expliquent qui, à part le pilote, peut couper la radio trois minutes avant de voir éventuellement son avion détourné ? Les pilotes ne passant pas leur vol à jacasser à la radio, il existe des *blancs* dans les conversations professionnelles. L'exemple des communications citées plus haut, pourtant plus nombreuses puisqu'en phase de montée font aussi état de coupures de 3 à 4 minutes sans qu'on puisse situer le *détournement* à ces moments. Bien que ça ne présente guère d'intérêt, il est probable que la coupure radio fut réalisée par Burlingame, représentant pour le sol le signal d'accord pour la mise en marche du logiciel anti-détournement. Sinon, comment l'expliquer ?

Troisième vol détourné du jour, cela permet d'établir une sorte de lien maléfique entre eux, pour ceux ne saisissant pas encore l'unicité de ces actions. Le vol 11 s'est crashé à 8 heures 46, le 175 fut détourné une minute plus tard, la prise de contrôle se fera en trois minutes, selon les autorités. Notre vol 77, qui avait décollé avec 10 minutes de retard, sera détourné 7 minutes après le précédent, sans que la porte d'accès au poste de pilotage n'ait jamais été ouverte durant la totalité du voyage. Ces faits dérangent. Cela ne ressemble pas à une élucubration de terroristes, où l'individualisme est souvent reconnaissable, mais plutôt sans conteste, à un plan militaire avec sa rigueur minutée. Ce timing, c'est surtout comme s'il fallait ne laisser aucun répit permettant aux gens au sol de comprendre et surtout de réagir efficacement à ces détournements, par exemple en arrêtant les tests. Mais cette option n'est recevable qu'avec ce test anti-détournement, sinon, on arrêterait quoi ? En

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

supposant prendre les élucubrations de la VO au sérieux, comment trouver une explication sensée pour les faits avérés, même dans une logique de pirates de l'air ?

Pourquoi des terroristes auraient-ils besoin d'un timing aussi serré ? Pourquoi prendre un avion à Washington Dulles, faire du tourisme aérien durant près d'une heure 20, et revenir se crasher... à Washington sur un bâtiment officiel situé à cinq minutes de vol de l'aéroport de départ ? En quoi le fait de se crasher à l'heure précisée, quinze minutes plus tôt ou plus tard changeait quelque chose dans le déroulement de ces frappes, toutes uniques par site, surtout après avoir réalisé ces immenses détours pour rejoindre leurs lieux de sacrifice ? Pourquoi choisir une face du Pentagone quasiment occupée depuis de longs mois et fort difficile d'accès pour un *pilote* débutant ? Pourquoi un tel enchaînement ne pouvant être l'œuvre du hasard ou d'une coïncidence ? Pourquoi ce plan à la limite du gag ? Les vrais terroristes savent bien que seule la rapidité d'action permet la réussite. Ce long périple, dans le cadre d'un simple détournement destiné à se crasher sur le Pentagone, donnait objectivement surtout et seulement, je l'ai dit, le temps nécessaire aux autorités pour traiter l'avion à son retour. À tout moment, à chaque minute perdue, il risquait de trouver un ou plusieurs chasseurs sur sa route... sauf évidemment, à être sûrs de ne pas voir arriver les chasseurs, signifiant que leur commandement, comme la FAA citée plus haut, était informé de ce vol très spécial. Pour renforcer cette dernière affirmation, la vue d'une carte du chemin suivi à partir du demi-tour, montre que plus de 80% de ce trajet était surtout constitué de forêts et champs, abattre l'avion ne posait guère de problème aux autorités. Il devient indispensable de trouver une bonne explication à ce manque de raison et la seule solution envisageable reste encore une fois le vol de démonstration pour ce logiciel anti-détournement.

## 10.2 Les énigmes du trajet retour

*8 heures 54.* Commence le *détournement* officiel, prouvant que l'avion est bien suivi par les radars. Jusque-là l'illusion du plan de vol en direction de L.A. était maintenue, le 757 étant à son altitude de croisière 35 000 pieds, environ 10 500 mètres. Étant sur pilote automatique, réglé pour la destination théorique, Los Angeles, comment peut-il, dans ce cas, faire demi-tour vers Washington ? Un pilote automatique standard dans sa fonction normale et sans nouvel ordre contraire donné, n'a aucune raison d'autoriser un virage à 180° ramenant l'avion à son point de départ, sinon à quoi servirait-il ? Question cruciale, qui le fait virer hors de son itinéraire ? Burlingame ?, mais dans ce cas pourquoi, sans prévenir par radio et coupant en plus son transpondeur dans deux minutes, revient-il à son point de départ, Washington, alors que le but officiel de son voyage est Los Angeles, sans que le FDR n'indique le moindre incident technique sur l'appareil ? De plus, aucune étude parue sur ce sujet, y compris les plus favorables à la VO n'envisage l'aide de Burlingame au pirate éventuel sous quelque forme que ce soit. L'hypothétique Hanjour, quelles sont ses chances ? La seule expérience de notre pilote du dimanche consistait en des tours de terrain, toujours à vue, toujours proche du sol pour l'altitude avec quelques instruments basiques sous les yeux. Là, pour le cas où un ou plusieurs pirates aient vraiment pris le contrôle du 757, il se trouve pris dans un engrenage stressant. D'abord il y a l'aspect pilotage, épreuve redoutable en elle-même sur un avion de ce type quand c'est la première fois et sans moniteur pour rattraper les erreurs éventuelles.

Il passe des commandes de vol à câbles, ayant leur spécificité au niveau de la réponse aux ordres donnés, aux commandes électriques dotées de réactions bien différentes, amplifiées par une inertie d'un autre monde. Pour rajouter un peu de stress, il viendrait de se battre et peut-être de tuer au moins un des pilotes. Ajoutez l'épreuve de la navigation. Ciel immense ce 11 septembre, parfaite

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

tement dégagé, visibilité vers le sol aléatoire du fait de brumes de beau temps et le débutant est face à une instrumentation *glass cockpit* totalement inconnue, révélée par la photo ci-dessous.



FIGURE 10.3 – Photo cockpit de Boeing 757-200 - source Commons Wikimedia.org

... à comparer avec le poste de pilotage du Boeing 737 du simulateur sur lequel notre débutant a seulement travaillé 21 heures !!

Comment croire qu'il ait réalisé, durant près de cinquante minutes, aussi parfaitement, l'ensemble des manœuvres indispensables alors qu'il reste quasiment 500 kilomètres à tenir ? Dans cet environnement hostile, comment déjà trouver le cap nécessaire pour une route directe sur le Pentagone, tenant compte de la dérive due au vent à cette altitude, il la subira obligatoirement à un moment quelconque de ce demi-tour ? Contrairement aux errements de la VO, pilote de ligne, c'est un métier, aux USA comme ailleurs, demandant un long apprentissage, tant théorique que pratique. Chapeau l'artiste ! Je parle bien sûr de celui qui imagina cette histoire.

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL



FIGURE 10.4 – Photo cockpit de Boeing 737-200 - source Commons Wikimedia.org

Même le rapport, pourtant peu avare en approximations, n'indique que Hanjour comme pilote dans les cinq *assaillants*, il devra donc piloter et reprogrammer en même temps. Dès cet instant, c'est un numéro de music-hall que va devoir nous interpréter notre amateur pour bénéficier à nouveau du pilote automatique, confirmé par le FDR :

1. Déconnecter le pilote automatique, le plus facile, il suffit d'appuyer sur un bouton :
2. Il lui faut trouver le clavier du CDU pour ce faire, connaître non seulement son fonctionnement mais également les codes aériens indispensables, nous l'avons abordé dans la mise en place de l'itinéraire en début de chapitre. Rentrer un par un tous les *waypoints* nécessaires à la suite de son périple, tout en

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

réalisant cette courbe d'anthologie, de quoi prendre plus de temps que la durée restante du voyage. Comme déjà évoqué, le reprogrammer sur quelle destination, le Pentagone n'étant pas un lieu d'atterrissement habituel et donc inconnu du FMS ?

3. Déconnecter le transpondeur, donc déjà connaître son emplacement et trouver l'interrupteur, le Cessna monomoteur ne préparant pas à ce genre d'accessoire. Ce dernier appareil ne se coupe pas automatiquement, donc Burlingame, après avoir vérifié que tout était en ordre dans le cadre de ce début de demi-tour, assurera la fermeture en manuel, donnant sans doute ainsi la confirmation de l'accord de poursuite du test. Durant les 2 minutes séparant le début du *détournement* de son extinction, le transpondeur continua à communiquer toutes ses coordonnées de vol au contrôle au sol connaissant parfaitement cet avion. À cet instant, une partie de son demi-tour sera parcouru et il aura largement quitté la route officielle censée l'emmener à L.A., l'écart se chiffrant dans ce laps de temps à 16 nautiques, 29 km. Alors qu'un avion détourné s'est déjà crashé, qu'un second est signalé détourné et bien que la manœuvre en cours sur le vol 77, ne répondant plus à la radio et volant sans transpondeur, n'augure rien de bon, aucun signalement au NMCC ?

En complément et nous aurons l'occasion d'y revenir, cela signifie aussi principalement, que, dès la coupure du transpondeur, à 8 heures 56, la trace de notre 757 changea de genre sur les écrans radars. À la place du spot normal, on a maintenant le même en rouge avec une indication LOOK de la même teinte pour attirer l'attention du contrôle au sol, indication bien sûr valable pour la totalité des radars rencontrés, civils comme militaires. Il faudrait donc admettre que l'ensemble des personnels étasuniens servant ces aviations sont nuls au-delà de l'imaginable pour ne pas avoir lancé d'alerte ? Quelle meilleure confirmation que ce vol était connu pour autre chose qu'un vol 77 Washington/Los Angeles détourné ?

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

Je parlais plus haut d'un virage d'anthologie. Le FDR nous révélera plus ou moins 2 pieds de variation d'altitude sur l'ensemble du demi-tour, soit 1,20 mètre de débattement total sur un parcours de plusieurs dizaines de kilomètres, avec une régularité de virage impressionnante, moins d'un degré de lacet. Comment faire concorder ce magnifique demi-tour avec le très bas niveau de connaissances aéronautiques de notre médiocre *terroriste* désigné comme pilote bouc émissaire ? Cette pureté de la trajectoire interroge, en fait, elle aboutit à la seule option possible, ce demi-tour s'effectue sous pilote automatique... mais avec entrée en scène du programme anti-détournement, le *black program*. Nous entrons bien là dans la phase du test anti-détournement, objet de ce *black program* plein d'avenir commercial, la machine depuis Andrews, base de l'Air Force la plus proche, le gérant désormais. Pourquoi Andrews ? Sans perturber le déroulement du raisonnement, il semble certain qu'il existe, pour les quatre avions, deux zones *d'essais* distinctes, se retrouvant malheureusement au niveau des zones de crash, deux sur New York, deux sur Washington. Pour le contrôle de ce test, obligatoirement militaire, comme pour tous les « *black program* », il fallait une base militaire par zone d'essais. Pour Washington, la base d'émission du programme anti-détournement et de réception de l'avion, est vite trouvée sur une carte.

Il n'y en a qu'une répondant aux besoins, Andrews AFB, à quelques kilomètres de la capitale, énorme base de l'US Air Force où sont logés Air Force One et Two, ainsi que, de temps en temps, les Boeing E-4B dits de l'apocalypse. Il était hors de question, dans les conditions de cet ultime test, pour d'élémentaires raisons de sécurité, de faire atterrir le vol 77 sur Dulles ou Reagan, le vol de retour se faisant totalement en automatique, atterrissage compris. De plus, ce vol devait garder une certaine confidentialité du fait des commercialisations envisagées. Dans ce cas, rien ne vaut un aérodrome militaire.

On ne peut vouloir tout et son contraire. S'il y a un pirate au manche, il faut accepter l'idée qu'il n'est pas en pilote automatique,

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL



FIGURE 10.5 – Itinéraire complet avec les différentes versions.  
Toutes les cartes Design by M..

fait pourtant confirmé par le FDR, il ne saurait le reprogrammer, au vu des explications précédentes et assure donc lui-même vol et changements de trajectoire. Si on admet le pilote automatique, il n'y a pas de pirate aux commandes. Si pas de terroriste aux commandes, alors pas de terroriste du tout, et le vol n'est pas détourné au sens que donne la loi de ce mot

La troisième solution, mon choix, abordée dans les paragraphes précédents, l'avion est sur le logiciel anti-détournement verrouillé du *black program* avec début d'application juste à l'entrée de courbe, dès que Burlingame, par coupure de la radio, l'autorise. Pour le retour sur Andrews, dans ce cadre précis, je suppose une route sud sélectionnée (pointillé bleu sur la carte). Bien que le contrôle aérien civil, depuis le sol, veille au grain éventuel, elle serait choisie par sagesse, amenant directement en vue de la piste d'Andrews. Cette option évitait une bonne partie du trafic aérien intense, de Dulles ou de Reagan, arrivant ou partant de Washington par des portes étroites. Certainement dans le but d'une sécurité générale

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

de la capitale, en venant de l'ouest ces deux aéroports peuvent seulement être approchés, grossièrement en suivant le Potomac, du nord comme du sud. La preuve complémentaire de l'existence de ce logiciel anti-détournement va être donnée dans les prochains paragraphes, nous allons en effet, nous affranchir de toutes les règles de fonctionnement classiques des vols d'avions commerciaux.

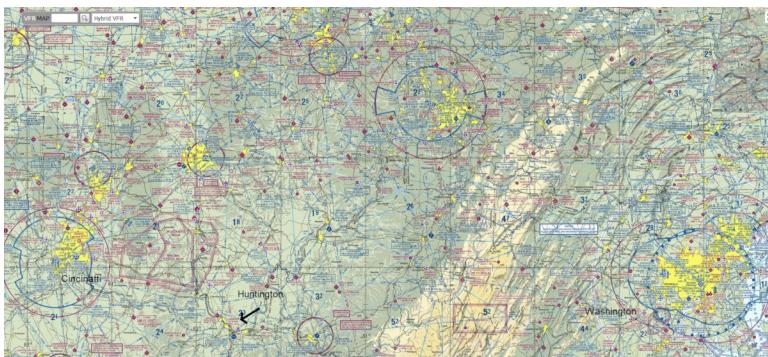


FIGURE 10.6 – Couloirs aériens à l'Ouest de Washington - Pour les amateurs, choisir [Airnav.com](http://Airnav.com). Entrer le nom codé d'un aéroport (par exemple Huntington, indicatif : KHTS) Après avoir renseigné les différentes questions, une carte aérienne apparaît sur le côté droit de l'écran, réglable en grossissement et déplacement, tant horizontal que vertical.

*8 heures 59.* Premier accroc au rêve de la version officielle, dès la sortie de ce demi-tour au-dessus de l'aéroport régional de Tri-State, code KHTS, à proximité de Huntington, Virginie Occidentale. Celui-ci se situe non pas sur un couloir aérien comme on pourrait s'y attendre avec un pilote automatique traditionnel, pour ceux encore tentés par leurs bonnes histoires, mais entre deux couloirs. À titre d'information, un couloir aérien fait 10 nautiques, 18 kilomètres de largeur. L'un vient de la balise d'York, au nord, c'est le

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

V-128 au 112, l'autre au sud, à partir de celle de Newcombe, par le V-4 au 080<sup>7</sup>. Dès cet instant, pour être conforme aux directives de vol des avions commerciaux, son trajet normal lui enjoignait de rejoindre, surtout avec une radio *en panne*, la balise de Charleston proche, d'ailleurs, V-128 comme V-4 y conduisant. Si telle avait été son intention, elle lui permettait de se réinjecter dans le trafic civil, afin de rejoindre Reagan ou Dulles, suivant comme déjà indiqué, à peu près le cours du Potomac, route très éloignée de celle qu'il utilisera réellement.

Cet itinéraire *normal* permettait toutefois de rejoindre également le Pentagone, pour l'attaquer sur une face plus accessible, plus habitée, plus meurtrière (Voir carte annexe 1-A). Pourquoi ce choix logique n'a pas été retenu ? Absence des contrôleurs de gestion derrière cette autre façade ? Après son survol de Tri-State, il est certain que notre 757 passera à proximité immédiate de l'aéroport de Charleston Yeager, indicatif KCRW, sans radio, transpondeur éteint, sans toujours déclencher la moindre alerte ?

La photo 10.7 révèle le survol de la piste de Tri-State selon une courbe à très grand rayon<sup>8</sup>, visualisée par les points rouges (position radar), entrée et sortie côté haut de la photo, milieu côté bas. Celle-ci est une 12/30, donc grossièrement, dans le sens de son vol, sur un cap 120 (Toutes les indications à 3 chiffres précédés de au... ou un... sont des caps compas). Rapide explication, les chiffres de très grande taille peints à chaque extrémité des pistes des aérodromes du monde entier indiquent le cap compas d'accès. Dans notre cas, l'extrémité par laquelle il arrive à ce survol est au cap 120, d'où le 12<sup>9</sup> et l'extrémité opposée en ajoutant obligatoirement les 180° d'un demi-tour, soit 300° converti en 30 pour le marquage. Cette trajectoire montre de plus la continuation de l'inclinaison du vol vers le N-E, après la fin de l'aérodrome, pourquoi ?

7. Les indications viennent des cartes aviation sur Airnav.com. V-(x) correspond à un couloir aérien, NdA

8. Un avion commercial n'est pas un chasseur, NdA  
9. on retire un 0 pour l'écrire plus gros, NdA

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL



FIGURE 10.7 – Les points rouges sont les suivis radar du vol 77 au-dessus de Tri-State. A droite, continuation de ces points vers N-E.

Le cap direct pour Andrews par le sud, base de ralliement de ce test, se ferait sur un 090, 30° de différence avec le cap de la piste, expliquant la continuation du virage visible sur la photo. Reagan, l'aéroport le plus proche du Pentagone, c'est plutôt un 080, près de 40° d'écart. Ce survol n'est certainement pas un hasard supplémentaire, il sert à calibrer le calculateur du système de guidage pour le retour. Sans doute ce matin-là et pour ce seul avion, une balise du même type que celle attendant l'avion au Pentagone, assurait la parfaite correspondance de la trajectoire avec les prévisions. Il n'est pas interdit de penser que cet apport de guidage ou, tout au

CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

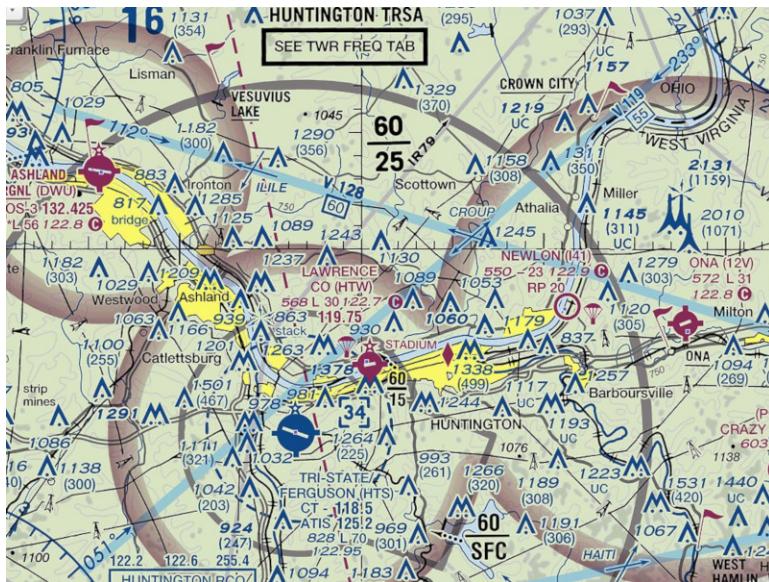


FIGURE 10.8 – Carte zoomée sur Huntington pour montrer la densité des informations de navigation mais aussi le couloir aérien V 128 évoqué dans le texte, le V 4 se situe tout en bas à droite

moins, d'aide à la vérification dudit guidage ait vu d'autres systèmes identiques installés en d'autres lieux.

Il est déjà très probable que l'hôtel Sheraton de Washington était ainsi équipé, mais, par sécurité, pourquoi pas quelques aérodromes secondaires ou autres points remarquables et discrets placés sur la trajectoire définie ? Un plan de cette envergure aux retombées colossales, dans un sens comme dans l'autre, ne peut rien laisser dans le vague et l'incertitude. Tri-state, point de passage prévu dans le logiciel du *black program* initial devint, par la grâce des complotateurs, le point de démarrage de leur version particulière du

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

logiciel. Lors de cette courbe complémentaire, le logiciel modifié par les comploteurs prend le pouvoir en douceur, il suffit de prolonger un peu la courbe en cours de 10° environ. Ici se termine le possible et logique retour soft par le sud de Washington vers Andrews, tel qu'il aurait dû se dérouler pourachever correctement la mission de validation. Place maintenant au cap direct vers le Pentagone et au drame...

Examinons également un élément déterminant lié aux communications entre sol et avion, prouvant la solitude de l'équipage et le passage sous contrôle du logiciel des comploteurs peu après la fin du demi-tour. Je l'ai abordé plus haut, la radio fut coupée, sans doute par Burlingame, avant l'amorce de ce retour vers Washington, donnant le top de démarrage officiel du logiciel de lutte anti-détournement. Un avion possède plusieurs systèmes de communications, dont l'ACARS déjà évoqué, principalement réservé aux messages écrits entre l'équipage et la compagnie propriétaire de l'avion. Ce dernier fonctionne sur le territoire nord-américain en VHF sur neuf fréquences secondaires propres à cet espace et une fréquence primaire mondiale. Le logiciel du *black program* n'avait besoin de condamner que le système de liaison entre avion et contrôle au sol, fonctionnant sur d'autres fréquences et suivant d'autres systèmes de transmission (HF et MF), correspondant à la situation d'un vrai détournement. *American Airlines* au plus haut niveau est bien sûr informé de ce test et de son déroulement, ils ont prêté ou loué deux appareils pour les réaliser. Pourtant...

*8 heures 59 encore* : Parce qu'ils savent le système ACARS ne faisant pas partie des interdictions du logiciel officiel<sup>10</sup>, *American Airlines* tente de prendre contact par ce moyen avec Burlingame, alors que la phase active de ce test est en cours. La raison de cet appel ne sera sans doute jamais connue, mais raisonnons. *American Airlines* passe par le système ACARS parce qu'ils savent la

---

10. Confirmation de ce fait et heure est donnée page 454 des annexes du rapport déjà évoqué, point de référence 54, NdA

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

radio éteinte. Si c'était à la suite d'un détournement crapuleux basique, tenteraient-ils de joindre leur pilote, même par ACARS, alors que toute manipulation peut le mettre en danger ? Le vol 11 de la même compagnie ayant impacté la tour nord du WTC peu de temps avant, il est probable que la compagnie cherchait à se rassurer sur l'avenir de son second avion, donc non-détourné aux yeux de la loi. 8 heures 59 correspondant à la fin du demi-tour prévu dans le test, il n'y a aucune raison pour que la liaison ne puisse se faire... sauf entrée en action du programme des comploteurs dans cette même minute. Cette bascule informatique d'un programme de test à un autre d'assaut, s'accompagne obligatoirement cette fois de la coupure de toutes possibilités de liaison entre l'avion et les autorités officielles. Il n'est pas question que des informations gênantes puissent circuler, être entendues et enregistrées par des tiers. Ondes normales ou liaisons satellites, équipement habituel des avions actuels, toutes sont cette fois verrouillées.

Point très important à noter, contrairement à l'itinéraire normal d'un avion commercial, depuis le début du demi-tour, jusqu'à son impact sur la face ouest du Pentagone, ce 757 volera, constamment, en dehors de toute légalité. C'était également le cas pour le vol du test, mais le contrôle au sol disposait de l'itinéraire détaillé qu'il allait suivre, lui permettant d'assurer une veille sans faille dans une zone où les risques de collision restent importants. Actuellement, pour mieux créer la surprise, il y a seulement 10 degrés de différence de cap, au moment de ce changement de programme. C'est peu et il faudra aux radars et aux gens du *black program* au sol un certain temps avant de réaliser cette nouvelle dérive de leurs prévisions. Nous avons un avion injoignable par radio, s'écartant petit à petit de sa route prévue, tout en s'approchant de la capitale des États-Unis et il n'y aura, là encore, aucune alerte déclenchée par ledit contrôle ? Pour le premier détournement, vol 11, il fallut beaucoup moins d'éléments inquiétants pour que la FAA alerte le NMCC, en pouvant faire jouer l'excuse de la surprise et ici, au troisième, on ne réagirait pas ? Quelle autre explication trouver à ce

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

silence, que le vol test pour un logiciel anti-détournement, face à un itinéraire que seul un avion militaire a le droit d'utiliser, dans un environnement aérien aussi sécurisé ? N'étant pas là pour faire du tourisme, mais ramener le plus vite possible, avion, passagers et pirates à bon port et traiter le problème au sol, seul ce test explique l'utilisation du chemin le plus court sans intervention. À Washington, comme dans le monde entier, la répartition de l'espace aérien suit les mêmes penchants, la règle des 20/80. Le civil, représentant 80% des vols au minimum, dispose de 20% de l'espace aérien au maximum... Nous l'avons vu tout à l'heure, l'enchaînement au niveau horaire des trois premiers détournements ne laisse que peu de temps pour amorcer quelque réponse que ce soit. Dans le cas de notre vol 77, au début de son détournement *officiel*, Andrews est au mieux informé du premier crash. Il est même probable que ce soit plus par les médias que par l'autre base de regroupement de la zone de New York, sans doute Mc Guire AFB, à 100 kilomètres seulement de la mégapole. Ceux de Mc Guire doivent encore en être à se demander ce qui est arrivé au premier avion, dont ils devaient assurer la réception. Au vu du cloisonnement et du secret nécessaire, ils ne vont pas se répandre urbi et orbi en informations. Question revenant souvent, pourquoi ne pas avoir arrêté ces tests ? Poser cette question, c'est déjà admettre implicitement leur existence, car sinon, une fois encore, arrêter quoi ? Le troisième *détournement*, notre vol 77 intervint avant que le second avion n'impacte la Tour sud, y compris à la sortie du demi-tour, quand il prend l'itinéraire des comploteurs. Nous sommes donc avant qu'un soupçon de dévoiement du programme puisse germer dans les esprits. La responsabilité peut, après ce premier crash, encore être reportée sur un problème technique du logiciel ou de l'avion. Lorsque le second frappera la tour sud, les deux avions restant seront déjà sous contrôle des comploteurs et inaccessibles par l'équipe du *black program*. Elle ne pourra, incrédule, que contempler en spectateur la catastrophe en cours.

*9 heures 01.* Après la fin de son demi-tour et le remplacement

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

du programme automatique de vol, notre 757 entame une descente toute en douceur, 30 pieds/seconde, pour atteindre le FL 250 à 9 heures 06. Il s'y stabilisera une minute avant de poursuivre sa lente descente l'amenant au FL 220 à 9 heures 09 selon le FDR. À cette dernière heure, j'estime que la vitesse, dans ces altitudes, peut être considérée comme constante, celle indiquée plus haut, 469 noeuds/868km/h, ce qui donne 145 kilomètres parcourus depuis la sortie du virage.

*9 heures 03.* Le vol 175 d'*United Airlines* s'écrase contre la tour sud du *World Trade Center* et les responsables de ce programme, au sol, vivent un moment de grande solitude. L'équipe de *Mc Guire AFB* vient de perdre deux avions coup sur coup, avec les passagers à bord, et des dégâts hallucinants sur les lieux de crash, alors que tous les tests précédents étaient parfaitement positifs. Commençant à croire très sérieusement à la possibilité de s'être fait doubler, ses membres doivent en référer en haut lieu et songer à se protéger. Dans l'affirmative, ils sont devenus complices de ce qu'il est convenu d'appeler un meurtre de masse, meurtre d'État peut-être, mais meurtre quand même, amenant plutôt à se taire durant le reste de leurs existences, au vu des risques. Quant au *haut lieu* en question, il n'est pas du tout décidé à répondre sur ce détournement dit officiel, alors qu'il attend le résultat global de ceux qu'il a initiés en secret. Depuis la même heure, l'interdiction de décollage a été donné par *American Airlines* à ses avions, ceux encore en l'air étant invités à se poser dans les plus brefs délais, tous les départs de Washington sont également suspendus.

*9 heures 05.* *American Airlines* est prévenue du détournement de son vol 77. Pour la compagnie aérienne, il s'agit uniquement d'une confirmation. Si l'annonce préalable de la coupure radio puis transpondeur correspondait au schéma fixé initialement, l'impossibilité de joindre l'équipage, à 8 heures 59 par ACARS avait préparé les esprits à cette seconde catastrophe.

*9 heures 08.* Le pilote automatique du 757, à ce moment sous les ordres de la dérive des completeurs du *black program* initial,

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

affiche une coupure sur le FDR, elle le restera durant seulement quelques minutes, posant une très importante question supplémentaire. Pourquoi est-il coupé au milieu de nulle part, alors qu'aucune urgence ne le justifie, y compris sur le radar ? La courbe d'altitude établie par le NTSB, à partir des informations contenues dans le FDR, montre une descente lisse, comme évoqué un peu avant. Seule cette zone de trois minutes présente un graphe digne d'un électrocardiogramme particulièrement agité. C'est le moins qu'on puisse dire, pour décrire une coupure du pilote automatique aux environs de 22 000 pieds, son ré-enclenchement survenant à 25 250 pieds ! Entre temps et en trois petites minutes, l'avion eut des amplitudes verticales de déplacement inexplicables, montant de plus de 2000 pieds pour redescendre avant de remonter à nouveau. J'avais souligné, au chapitre précédent la nécessité de supprimer équipage et passagers de cet avion, l'*hypoxie* d'altitude étant une des pistes les plus *intéressantes*, puisque facile à obtenir sans matériel complexe. Pour mémoire, ce phénomène est encore amplifié par le froid, il fait -30° à 6600 m/22 000 pieds, mais paradoxalement, l'audition est très résistante à ce phénomène, expliquant la survie de certains pilotes sauvés par les échanges radio avec le sol. Vous avez la raison supplémentaire de la coupure de toute possibilité radio sur notre avion<sup>11</sup>...

Que s'est-il passé ? Il est plausible que cette période de trois minutes de bonds de cabri soit la visualisation de la fin de l'équipage tentant de sortir de ces automatismes incontrôlables. L'altitude s'y prête, plus tard les chances de survie vont augmenter avec la suite de la descente, pouvant déclencher des luttes ne permettant pas la réalisation de la mission prévue. L'avion accompagnateur des conjurés, sans doute un Gulfstream C-20 de guerre électronique en place en haute altitude du côté de Jackson, Ohio, suivait sa proie depuis le début du demi-tour, veillant au grain. Son rôle initial était la surveillance du bon déroulement du programme prévu par

---

11. selon NTSB *étude des paramètres de vol* Annexe 1-B

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

les comploteurs, après avoir lancé la version piratée du programme à la sortie de ce dernier. En tout cas, la suppression de ceux du Boeing prouvait la nécessité absolue de ce deuxième avion, d'autant plus que dès maintenant, il a toute la responsabilité de la mission sur les épaules.

Deuxième avion, vraiment ? Je ne suis pas seul à le dire. Nelson Garabito du Secret Service, responsable à la Maison-Blanche de l'espace aérien protégé P 56 A, interviewé dans la première partie du documentaire « *Le Nouveau Pearl Harbor* » de Massimo Mazzucco, le confirme. Son correspondant à la FAA lui signalait deux avions en direction de Washington, un premier à 30, l'autre à 45 minutes de la capitale. Cette information prouve que les radars étaient parfaitement capables de retrouver notre avion. Avec des vitesses moyennes (760 km/h), cela les situe respectivement entre 380 (vol 77?) et 570 kilomètres de cette zone réputée interdite qu'il est pourtant bien difficile, à cette distance, de définir comme étant leur but. Si pour cause de sortie de leur plan de vol, tous les avions situés aussi loin doivent être signalés au Secret Service de la Maison-Blanche, ces pauvres gens auraient rapidement les nerfs usés. L'histoire des deux avions est plausible, mais la valeur de l'espace les séparant n'intéresse pas notre enquête. Je retiens le premier avion signalé pour être sans doute notre vol 77. La distance à laquelle il est signalé, environ 380 kilomètres, est compatible et correspond à peu de temps après la fin du demi-tour. Le deuxième avion ne concerne pas ce problème de détournement, il est beaucoup trop loin.

À 15 minutes d'écart à ce moment, près de 200 kilomètres, il ne peut s'agir de l'avion de guerre électronique ressemblant à un jet d'affaires. Au vu du différentiel de vitesse entre les deux machines, environ 100 km/h, il n'aurait jamais rattrapé le 757 avant qu'il percut le Pentagone. Par contre, je pense que dès la sortie de ce demi-tour, le Gulfstream des comploteurs s'est suffisamment rapproché pour ne faire qu'un même spot sur les écrans radar avec le Boeing 757. Moins d'un nautique d'écart, en veillant à se trouver

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

en dehors des remous aérodynamiques si dangereux, par exemple, au-dessus du poste de pilotage, légèrement décalé. Deux accidents d'avions privés sont effectivement au moins attribués aux turbulences de sillage provenant de cet avion. Le 18 décembre 1992, un Cessna Citation (jet d'affaires) s'écrasait près de l'aéroport international de Billings Logan, à Billings dans le Montana, tuant les six personnes à bord et le 15 décembre 1993, un IAI Westwind (autre jet d'affaires), se crashait près de l'aéroport Los Angeles John-Wayne en Californie, les cinq personnes à bord étant tuées. Ces deux avions ont volé à moins de 5,56 km (3 nautiques) [derrière un 757](#). La FAA a par la suite fait évoluer la séparation requise entre les petits avions et les 757 de 7,41 à 9,26 km (de 4 à 5 nautiques).

En se rapportant à cette partie de l'information, cela signifie que :

1. Au moins depuis la fin de son demi-tour, mais en fait depuis son décollage, les responsables savaient parfaitement où se trouvait le vol 77, contrairement à cette légende tenace de la *perte* par le radar comme excuse trop facile de la non-intervention. Son transpondeur fut éteint par les *pirates* à *8 heures 56*. Si celui-ci donnait, entre autres, l'altitude de vol, information particulièrement importante dans le ciel étasunien surchargé, le signal primaire de l'avion ne pouvait lui être coupé, expliquant qu'on ne perde pas un avion comme ça. En réponse aux mensonges militaires affirmant qu'ils ne furent prévenus de la direction du vol 77 qu'à *9 heures 24*, la FAA se fendit d'une note signée de Laura Brown, lue et discutée durant les audiences de la Commission en mai 2003. Elle précise que si, effectivement, la notification formelle eu lieu à cette heure, des liaisons téléphoniques avaient été mises en place entre FAA et Pentagone, des informations en temps réel avaient été communiquées de manière continue sur cette avancée suspecte <sup>12</sup>. On le retrouva rapidement cet avion, doutant

---

12. David R.Griffin, *The New Pearl Harbor Revisited*

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

toutefois au début, à cause des exercices en cours, dont certains, rappelez-vous, devaient comprendre un détournement d'avion civil, tandis que sur les écrans, on ajoutait ou supprimait parfois des spots. Le fait que cette perte ait seulement duré *8 minutes et 13 secondes*, lorsqu'il était sous le contrôle d'Indianapolis, permit l'éclosion de théories de substitutions aux trop nombreux inconvenients, cette pollution de la réflexion fut abordée dans le [chapitre 9](#). La vérité semblerait être encore plus simple, même si là aussi, on peut trouver que le hasard se manifeste un peu trop souvent. Cette interruption ne serait, en fait, que celle de l'information concernant cet avion, ne s'affichant plus sur les écrans des contrôleurs durant cette période (*selective rejection*). Je tente d'expliquer leur version. Dans le système RSB existant (Radar Sort Boxes.), le contrôleur visionne une mosaïque de zones de 16 par 16 nautique miles, dont le travail d'un seul radar local est affiché, le radar prioritaire, généralement le plus proche de l'avion. Si, pour une raison technique, ce dernier ne peut plus le suivre, l'avion est automatiquement basculé sur un radar de remplacement et ainsi de suite au fil des incidents. Seul problème le choix, prédéterminé par la machine, peut ne pas correspondre à la meilleure solution pour une poursuite donnée. Par contre, avec cette explication technique basique tout à fait plausible, il est quasiment certain que la complicité de nos arabes à tout faire ne puisse être retenue. Le démarrage de ce demi-tour s'effectua, certainement pas par hasard, au seul endroit où ce blocage technologique amenait ce résultat attendu : perdre momentanément la trace de l'avion. Comment régler ce point depuis une grotte afghane ? Vous avez le choix entre cette version techniquement cohérente, ou votre propre réflexion, à condition toutefois de trouver une bonne idée pour *autre chose*, rien ne se faisant sans raison à ce niveau. L'intérêt des gens ayant mis au point ce test, comme celui des comploteurs, était plutôt de ne pas voir dis-

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

paraître l'avion, y compris sur les écrans ! Par contre, pour la version officielle et par un autre hasard, beaucoup plus doux celui-là, la zone du demi-tour aurait été mal couverte par les radars dont les traces sont conservées, deux radars en bout de portée, 200 nautiques, entre autres, celui de Detroit. Cela pouvait faire croire à des trous dans la défense aérienne américaine, alors qu'en réalité autour, existaient des radars militaires avec 250 nautiques de portée, pouvant fort bien donner la totalité de cette figure aérienne. Il aurait été possible de la comparer aux enseignements tirés du FDR, mais leurs données, par une malheureuse coïncidence, n'ont pas non plus été conservées... sans doute parce que la trace de notre avion y était !

2. Les autorités savaient parfaitement que le vol 77 venait sur Washington par une route totalement interdite aux vols civils et non-définie dans le cadre du *black program*. Le Gulfstream militaire n'avait pas ces contraintes. Pour surveiller le bon déroulement du plan des compoteurs d'abord, puis par la force des choses, la totalité des opérations, grâce aux opérateurs installés à leur pupitre dans l'avion militaire, pour le *cas où*, ce dernier s'est effectivement rapproché du 757. Un peu plus tard, mais bien avant l'attaque de la boucle, il testera même les réactions des commandes du 757, pour ne pas être surpris par celles-ci dans la partie la moins commode du parcours final. C'est sans doute l'explication de la coupure suivante du pilote automatique. On ne participe pas à un programme possédant un tel enjeu national et même mondial, en prenant des risques techniques par trop grande sûreté de soi et des machines, surtout en approchant d'une zone un peu plus délicate.

*9 heures 15.* Décollage d'Andrews AFB, d'un Gulfstream C-20 de l'Air Force, un autre, avec un plan de vol pour Lewisburg, dans le sud de la Virginie Occidentale. C'est fou le nombre d'avions décol-

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

lant de cette base militaire très proche de Washington, durant ce matin de grand trouble, mais bizarrement, aucun pour aller voir de plus près l'intrus s'approchant ! Encore un hasard ? Je le confirmerai au fur et à mesure de ce défillement horaire. Doté du code **VENUS 22**, il ne rejoindra jamais le Greenbrier Valley Airport, indicatif KLWB. Ce plan de vol ressemblait d'autant plus à une excuse, que l'aéroport indiqué reçoit statistiquement, un maximum de 5% de vols militaires par an ! L'autre signe avant-coureur de ce mensonge fut son type de montée après décollage. Au lieu de chercher à prendre immédiatement de l'altitude, 10 000 pieds minimum, afin de réduire les nuisances sonores aux abords directs de la capitale, il resta durant tout son temps de vol à 3800 pieds, 1260 mètres. Commençant par traverser le Potomac, il bifurqua ensuite vers le sud, effectuant une grande boucle au sud et à l'est de Washington, nouvelle confirmation du mensonge, sa destination se trouvant dans le sens opposé, à l'ouest. Aussitôt après la frappe au Pentagone, il effectua deux petits tours et se reposa à Andrews. Quelle était la mission réelle de cet avion ? Calibrage radar pour le compte d'Andrews en prévision de la suite, brouillage radar au moment crucial si équipé pour la guerre électronique ?

*9 heures 25.* Le centre de commandement de la FAA à Herndon, Virginie, à une encablure du NRO, déclenche une interdiction de décollage sur l'ensemble du territoire étasunien pour l'aviation civile.

L'alerte fut donnée à la Maison-Blanche, lorsque la proximité de *l'hostile* atteignit 45 nautiques, environ 80 km de la P 56 A (P = **Prohibited 56 Area**, zone interdite 56 A), **interdite de survol** par tout avion civil. À l'intérieur de celle-ci se trouvent Maison-Blanche, Capitole et toute la zone du National Mall entre ces deux sites comprenant de nombreux ministères... sauf le Pentagone et, à part vers le Potomac, le **Number One Observatory Circle**, résidence du vice-président. Notre avion se trouvait alors un peu à l'intérieur de l'État de Virginie du côté de Waynesboro, il était 9 heures 28/9 heures 29. Cette distance représente environ 8 minutes

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

de vol avant l'impact. Cheney, durant une interview vidéo à *Meet the Press* sur NBC le 16 septembre 2001, raconta que le Secret Service était à ce moment venu le chercher dans son bureau et l'avait pratiquement porté jusqu'au bunker souterrain du PEOC<sup>13</sup>. Ce point précis confirme que les radars n'étaient pas aveugles mais que certains tentaient de les berner. À ce moment, Charles Burlingame était sans doute mort. Seule restait la conduite automatique et/ou celle assistée par l'opérateur du Gulfstream pour se sortir honorablement d'une figure à venir moins commode que la ligne droite avec le 757.

*Incident* à la même Maison-Blanche, rapporté par le Secrétaire d'État aux Transports, Norman Mineta, lors de sa déposition sous serment devant notre fameuse Commission. Première raison de croire en sa déclaration, il fut le seul ministre Démocrate dans un gouvernement totalement Républicain et principalement néo-cons. Bien sûr, ce poste aux Transport ne présentait pas la même importance politique qu'un Rumsfeld à la Défense, il était donc exclu du cercle des comploteurs. Dick Cheney, vice-président, gardien de la maison durant le voyage présidentiel en Floride, partait de chez lui chaque matin – 5 kilomètres – à 7 heures 30. Il arriva ce 11 septembre juste après 7 heures, l'air préoccupé, perdu dans ses pensées<sup>14</sup>. Mineta le rejoint, après les crashes new-yorkais au PEOC souterrain, lorsqu'un militaire vient signaler un avion à 10 nautiques, 18 km, de la Maison-Blanche, interrogeant pour savoir si les ordres sont maintenus. Cheney rétorqua sèchement en lui demandant s'il avait entendu un contre-ordre. Si, entre 9 heures 28 et 9 heures 29, « *l'avion* » est à 45 nautiques de la Maison-Blanche, il ne faut pas être fin mathématicien pour connaître l'heure à laquelle il se trouvera à 10 nautiques. Même en conservant la vitesse de notre *petit train* volant des deux avions, 760 km/h, 12,7 km/min,

---

13. *Presidential Emergency Operations Center*, Centre d'Opérations Présidentiel d'urgence

14. Selon David Kuo, « *Tempting faith* », London Free Press 2006

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

5 minutes, nous portant, au plus tard à *9 heures 34*, loin des horaires abracadabrant issus du rapport de la Commission.

Dans ce dernier, Cheney prétend être arrivé entre *9 heures 58* et *10 heures* au PEOC, où il aurait appris le crash du vol 77! Le 11 septembre, du fait de l'absence de Bush, il est Président par intérim et il apprendrait seulement 20 minutes après, l'impact d'un avion sur le siège social de toutes les armées étaisuniennes, quasiment à sa porte? C'est un peu fort, surtout pour le 3ème crash de la matinée dans la même super-puissance! Cheney ment sur les horaires comme sur le reste, ce n'est pas un scoop, mais une confirmation n'est pas à négliger. Premier démenti, et non des moindres, James Scott, membre du Secret Service, de faction ce matin là devant la porte du bureau de Cheney confirme qu'à *9 heures 30*, il entra dans le bureau de ce dernier pour l'évacuer vers le PEOC. Jamais Cheney n'est arrivé entre *9 heures 58* et *10 heures* comme le prétend la Commission, lorsque plus aucun avion ne menaçait Washington. Elle a beau reprendre ses déclarations sur *l'honneur*, à cette heure les gens du Secret Service n'auraient pas eu besoin de quasiment le porter, tout était fini depuis vingt minutes. Cet horaire de *10 heures* est d'ailleurs particulièrement suspect et fait penser à une leçon bien apprise.

Comme par hasard, cette heure fut l'alibi de Cheney, Rumsfeld et Montague pour réapparaître, le hasard vous dis-je, seulement le hasard. Il fut aussi avancé que cet échange Cheney/officier de Marine aurait eu lieu vers *10 heures* à propos du vol 93 et non du 77. Nouvelle affabulation destinée à tenter de refaire une virginité morale au vice-président, tâche titanesque! Le jeune officier de marine ne pouvait pas lui parler du vol 93, ce dernier ne s'est jamais approché à ce point de Washington, mais disparut à *10 heures 03* en Pennsylvanie, à près de 100 nautiques de la capitale. Si à chaque fois qu'un avion est à 150 nautiques de la Maison-Blanche – estimation à l'heure réelle de la discussion – il devient *un hostile* et oblige le transfert du Président ou du vice-président à l'abri, ils n'ont pas fini les gens du Secret Service! Pour atteindre son but, alors qu'il

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

n'était plus en haute altitude, il lui fallait encore un minimum de 15 minutes de vol. Ça le mettait très théoriquement à portée de sa cible vers *10 heures 15* au moins... s'il était arrivé au terme de son périple. L'alerte ne pouvait donc concerner que le vol 77, seul avion à s'être approché de Washington, toutes heures confondues. Mineta a certainement raison.

Il est d'autant plus facile de croire sa version, que *CNN* annonçait à 9 heures 52 la fin de l'évacuation du personnel de la Maison-Blanche, débutée environ 30 minutes plus tôt. Les images diffusées sur la même chaîne montraient cette évacuation, dans le calme complet un peu avant 9 heures 30. Timing également confirmé par Roland Mesnin, pâtissier privé du Président, dans *Sucré d'État* (Flammarion). Il raconte qu'une collaboratrice de l'intendant de la Maison-Blanche est venue les avertir de quitter les lieux à 9 heures 18, parce qu'un avion se dirigeait vers eux. Mineta, avait-il compris les manipulations du 11 septembre et voulait-il, à cette occasion, attirer l'attention de la Commission sur les incohérences des versions, sans sortir de la solidarité gouvernementale ? Dernier argument en appui de ma version, quel intérêt Mineta aurait-il eu de mentir sur cette heure, puisque totalement étranger au complot ? Résultat ? Par le plus grand des hasards, dans le rapport de la dite Commission, son témoignage, celui d'un ministre en exercice, est carrément supprimé et le militaire ne fut même pas entendu pour corroborer ou non la version du ministre. Dormez en paix, braves gens, les comploteurs ont tout verrouillé.

Selon le rapport, ce pauvre vice-président aurait donc été traité comme un moins que rien et seulement mis en lieu sûr... lorsque tout était fini. De ce fait, en apparence insignifiant, fut bâtie la légende indiquant que l'ordre dont le militaire demandait s'il était maintenu, était celui d'abattre l'avion. Pourquoi vouloir qu'un militaire entraîné par définition à obéir, aide de camp à la Maison-Blanche de surcroît, demande si l'ordre d'abattre *un hostile* est maintenu, ordre dont il connaît l'existence depuis sa prise de service dans les lieux ? George W. Bush confirma d'ailleurs cette piste lors d'une

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

interview, en déclarant qu'il donna, depuis Air Force One, l'autorisation d'abattre tout avion suspect à *10 heures 15*, bien après le crash sur le Pentagone, étant sûr à ce moment qu'il s'agissait d'une attaque globale... et que toute cette belle histoire était terminée. Dans ce débat, ou le Président ment, ou l'ordre évoqué par l'aide de camp n'était pas celui de faire feu. Un ordre aussi chargé de drames potentiels, au-dessus de Washington pour la partie finale du vol, zone particulièrement habitée, ne pouvant venir que du Président lui-même. La question de l'aide de camp, avant ce troisième crash, sentait quelque peu la crainte. La crainte pour lui bien sûr, pas pour l'avion, dans ces moments de grands troubles on pense d'abord à sauver sa vie. La seule chose pouvant entretenir cette peur était un ordre de ne pas abattre cet avion risquant, dans son idée, de lui tomber rapidement sur la tête. Il est vrai qu'après avoir vu les images de New York ce même matin à la télévision et sachant l'avion se diriger droit sur la Maison-Blanche...

Pourquoi le Secret Service, qui en avait émis la détermination à la radio, n'a pas abattu un *avion* poussant l'arrogance jusqu'à s'approcher à 3 nautiques (un nautique = 1852 m) du saint des saints ? Lorsqu'on connaît les femmes et les hommes le composant, prêts à donner leur vie pour sauver celle du Président – et vice-président – comment douter, en principe, de leur volonté de tirer un ou plusieurs missiles ?

Replongeons-nous dans le contexte de ce mardi matin. À cette heure, on avait déjà deux avions écrasés sur les Twin Towers à New York. L'immeuble administratif jouxtant la Maison-Blanche, au style architectural rappelant l'Hôtel de ville de Paris, l'Old Executive Building, subissait un incendie, dont l'origine accidentelle, loin d'être prouvée, n'était pas encore totalement circonscrit<sup>15</sup>. En plus, une menace avérée semblait pouvoir mettre en cause la vie du Président. Bref, tous les éléments voulus pour justifier un climat de crise aiguë, propice à *dégainer un missile* lors de l'approche d'un

---

15. information révélée par la chaîne de télévision ABC à *9 heures 42*

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

avion inconnu d'une zone mondialement connue pour être interdite de survol. Or, il ne se passa rien. Pas la moindre réaction du Secret Service, pourtant doté de missiles sol-air portables que cette distance n'effrayait nullement. Un autre avion, celui-là on en est sûr, survola Washington et surtout la zone interdite, les vidéos montrent distinctement un quadrireacteur, dans un ciel parfaitement dégagé. La simple formulation de cette motorisation disqualifiait immédiatement notre vol 77, le 757 étant un biréacteur.

L'altitude suffisamment faible permettait, sur la vidéo, de distinguer la ressemblance frappante avec un 747, la bosse du poste de pilotage étant assez reconnaissable pour ce faire. Aucun autre quadrireacteur de cette taille présentant cette particularité n'existeit en 2001... ni depuis. Par contre, la bande sombre courant tout le long du fuselage faisait immédiatement penser à un Boeing E-4B, directement issu du précédent. Ex NEACP, (National Emergency Airborne Command Post), maintenant NOAC, ([National Operations Airborne Center](#)), disposant d'une semaine d'autonomie en vivres et ravitaillable en vol pour le carburant. Il est équipé des moyens de communication les plus sophistiqués et a pour mission le transport du Président en cas de crise très grave, de situation d'urgence, guerre nucléaire en particulier, mais pas uniquement. À bord, il trouvera liaisons radios et satellites, une VLF pour contacter les sous-marins nucléaires en plongée et un système de communication utilisant des ondes se répercutant sur des météorites proches de la Terre, pour le cas de destruction de satellites. Bienvenue à nouveau dans le monde de la très haute technologie... qui pense à tout.

À cette époque, les quatre appareils de ce type étaient gérés, par le Strategic Air Command, basé à Offutt, Nebraska, une des escales de George W. Bush, durant cette journée du 11 septembre. Ce E-4B est certainement celui qui décolla d'Andrews à *9 heures 26*, son transpondeur affichant d'abord le code 0512, pour le [changer en WORD 31](#) dès *9 heures 27 14*. Cela lui permettait parfaitement d'être dans la P 56A, au moment de l'alerte à l'avion s'approchant

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

de la Maison-Blanche, entre *9 heures 30* et *9 heures 33*. Le hasard, qui ce jour-là fit vraiment les choses d'une manière curieuse, fera ensuite partir cet avion vers Shanksville, à *9 heures 38 28...* où le vol 93 disparu à jamais. Le E-4B n'est pas équipé pour jouer au tueur, il regagnait sans doute sa base de rattachement, la traversée de la Pennsylvanie correspondant à cette trajectoire<sup>16</sup>. Bien entendu, les services officiels ont démenti que l'appareil survolant la Maison-Blanche soit militaire, mais en visionnant la vidéo, cela donne un peu plus d'épaisseur à l'accusation de mensonge recouvrant l'ensemble de ce dossier. Le DoD, par l'intermédiaire du lieutenant-Colonel Karen Cook se permit même, le 8 novembre 2006, une réponse écrite mensongère à un membre du Congrès : *Nous n'avons pas connaissance de cet avion....* Ce ne peut être qu'un des quatre E-4B, ne serait-ce que pour la bande sombre, les quatre réacteurs et le drapeau national sur la dérive. Pourquoi ce mensonge supplémentaire ? Que faisait un E-4B à cet endroit, à ce moment, loin des différents exercices aériens ? Depuis le 11 septembre 2001, on attend toujours une explication satisfaisante de cette présence. Le simple fait que le pouvoir ait démenti cette présence visible sur les vidéos, de CNN entre autres, est la meilleure preuve qu'elle n'était pas liée aux exercices, dont Global Guardian. Quel plaisir sinon, de le préciser à ces fouineurs de journalistes mais à quoi peut-être autrement lié un avion dit de l'apocalypse ?

Comme si ce n'était pas suffisant alors, je viens de le dire, aucun exercice militaire ne s'activait autour de Washington, un second E-4B décollera d'Andrews à *9 heures 44 28*, de la piste 01L<sup>17</sup>, vol M30310. Il devint, moins d'une minute plus tard VENUS 77, avant de passer lui aussi à proximité de la Maison-Blanche. Les E-4B, malgré leur puissance militaire et financière, les États-Unis n'avaient en tout et pour tout que quatre exemplaires à cette date.

---

16. Selon Dan Verton - *Black ice the invisible threat of cyber-terrorism*, Black ice, La menace invisible du cyberterrorisme, Osborne/McGrow-Hill 2003

17. L pour left / gauche

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

Il serait intéressant d'avoir une explication officielle sur la raison de la présence de 50% de leur flotte si loin de leur base ce jour-là spécifiquement et la raison de leur redécollage au moment, ou un peu après l'agression du Pentagone. Deux E-4B au dessus de Washington le même jour doit pouvoir être à marquer sur le calendrier. L'attaque massive des comploteurs devait posséder plusieurs niveaux de dramatisation, je l'ai déjà abordé, utilisables l'un après l'autre, en fonction de la rapidité de manifestation de la *bonne volonté* présidentielle. On s'apprétait donc à utiliser une troisième frappe, parce que Bush se faisait tirer l'oreille pour abdiquer toute résistance à leurs exigences. Ensuite, il resterait encore une carte, le vol 93, devant donner le feu vert pour un véritable coup d'État interne. Le E-4B décollant à *9 heures 44* était-il là pour emmener quelque temps le vice-président à l'abri de tout éventuel mouvement populaire ? Allait-il attendre ailleurs l'écrasement éventuel de celui-ci par la FEMA, tout en conservant la totalité des moyens de contrôler la situation, en plus des hommes du CoG ? Il est certain qu'avec la capitulation de Bush, Cheney n'a plus besoin du E-4B. Depuis ce jour, on attend toujours aussi une autre explication satisfaisante de cette seconde présence. En fait, un troisième décolla aussi au même moment de Wright Patterson AFB, près de Dayton, Ohio<sup>18</sup>, indicatif VIVI 36, lui allant sans doute participer à Global Guardian... et à l'intoxication intellectuelle du Président. Sa destination était Barksdale, cette hypothèse complémentaire fut aussi traitée dans le [chapitre 7](#).



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

---

18. Selon Dayton Daily News du 12 septembre 2001 par Timothy R. Gaffney

*Revenons au vol 77, d'après le FDR, à cette heure, notre 757, toujours étroitement escorté par le Gulfstream est au FL 063 (dans le cas d'altitude inférieure à 10 000 pieds, toujours un zéro devant, 6300 pieds = 063), 2100 mètres d'altitude, à 38 nautiques – sans compter la boucle de Bailey Crossroads – de sa cible. Ce point nous reporte du côté de Warrenton, 51 km avant Fairfax. C'est aussi l'heure approximative, 9 heures 28 37, où notre petit train aérien apparaît sur l'écran du radar gérant Reagan Airport. N'étant pas très fort en mathématiques, je fais une moyenne pour définir le kilométrage parcouru durant ces 20 dernières minutes (9 heures 29 – 9 heures 09) : V à FL 350/2 + V à FL 065/2. La VMO définie dans la présentation du Boeing 757, est de 650 km/h, la vitesse en haute altitude étant précédemment de 870 km/h (arrondi), soit  $870/2 + 650/2 = 760$  km/h ou 410 nœuds de vitesse moyenne sur ce tronçon. Cela représente 255 km parcourus durant ces vingt minutes. 9 heures 29 est aussi l'heure approximative à laquelle, à la Maison-Blanche, on apprit que le premier avion évoqué par Nelson Garabito et son correspondant à la FAA, se trouve maintenant à 45 nautiques, environ 80 kilomètres, j'ai détaillé ce point de détail un peu plus haut.*

### 10.3 La fin du voyage approche

Depuis la sortie de son demi-tour, le vol 77 a parcouru : 145 km + 255 km = 400 km. Il lui en reste environ 70 à parcourir, sur le total vérifié sur les cartes établies à petite échelle (American Map Road Atlas). À partir de ce point de 9 heures 29, la VMO, 650 km/h, 10,83 km/minute sera la vitesse de référence retenue, pour ne pas rater le rendez-vous avec le Pentagone à l'heure définie. Nous disposons en effet de quelques indications intangibles, l'heure de départ, de détournement, de sortie du demi-tour et, au minimum du crash. Une autre possibilité existait-elle, en suivant les couloirs aériens à partir de Charleston pour s'approcher du Pentagone ?

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

Certes, mais avec cet itinéraire un peu moins hasardeux, nul doute que l'écart, en distance comme en temps, aurait été encore plus important le rendant totalement incompatible avec les contraintes horaires évoquées ci-dessus. Sa non utilisation est aussi une preuve qu'il était sous un guidage particulier.

Autre information douteuse – on ne prête qu'aux riches dit-on – le vol 77 aurait été vu survolant le siège de la CIA à Langley, plus au nord, puis, nous l'avons évoqué un peu plus haut, il serait passé à 3 nautique de la Maison-Blanche à 9 heures 33 également. Difficile d'être au même moment à deux endroits si différents ! Si à 9 heures 29, il est à 38 nautiques à l'ouest du Pentagone, il lui est facile de continuer sur un cap direct, vers ce dernier. Par contre, le survol de la CIA rendait un détour obligatoire, la séparation de cap devant s'effectuer bien avant, du côté de Warrenton, Virginie, ne permettant pas d'être à 9 heures 34 à 8 kilomètres dans l'Ouest Sud Ouest du Pentagone. Le vol 77 n'a jamais survolé la CIA , il y a beaucoup de chances pour qu'en fait, il y ait eu au moins deux spots différents, l'un faisant route directe sur le Pentagone, notre Boeing 757 avec son Gulfstream en remora, l'autre survolant la CIA, le Boeing E-4B ? Cette dernière version correspond plutôt à mon sentiment, mais dans les deux cas, cela aurait le mérite d'enfin comprendre la réflexion de Cheney dans le bunker, en réponse à la question posée par ce jeune officier de Marine. Il ne fallait surtout pas tirer sur cet avion...

Jusqu'ici et depuis la sortie du demi-tour aux confins de l'Ohio, la trajectoire finale différait de celle prévue dans le plan de vol secret remis à certains contrôleurs. Elle ne sembla toutefois pas inquiétante pour les radars, même si ce silence et cette modification de cap, pour tout autre avion que ce 757 test, aurait dû déclencher une alerte grave au vu de la direction générale prise. Il est toujours totalement en dehors des couloirs aériens officiels et ne peut avoir une autorisation du contrôle pour ce faire, n'ayant plus de liaison radio. Par contre les spécialistes au sol, à Andrews, s'estimaient sans doute heureux, malgré cette trajectoire inattendue leur pre-

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

mier avion était encore en l'air et se rapprochait du bercail. Le Boeing 757 va bientôt aborder une phase plus complexe que la ligne droite, cette boucle en descente, morceau de bravoure de ce vol pour le débutant soi-disant aux commandes. Il faudra empêcher Andrews, qui a maintenant l'avion sur ses radars (puisque Reagan l'a), de tenter de reprendre la situation en main. Le Gulfstream, sur la trajectoire de retour vers le 757, après son virage à Arlington – voir la carte de détail 10.8 – sera en mesure de brouiller les éventuels nouveaux efforts électronico-informatiques d'Andrews, en se situant alors entre le Boeing et cette dernière base. Les deux avions se trouvent à ce moment proche de Fairfax. Pour s'y rendre, à raison de 10,8 kilomètre effectués chaque minute (650 km/h), 4 minutes 43 de vol, nous portant à *9 heures 33*. Le Boeing amorcera donc à ce moment cette large courbe sur la droite l'emmenant dans cette fameuse boucle détaillée un peu plus loin.

Soudain, un peu après *9 heures 29*, panique au contrôle aérien de Dulles. Danielle O'Brien dit que *l'avion fut aperçu* pour la première fois à 12/14 miles au S.O de Dulles, soit 19 à 22 km. Leur réaction brusque est étonnante et très révélatrice. Nous avons vu qu'ils considéraient le vol 77 comme un vol très spécial, ce qu'il était en tant que *black program*, lui permettant de bénéficier, sans alerte, d'itinéraires parfaitement interdits aux autres avions civils. J'ai fait la preuve que dans cette partie de vol, le 757 était suivi par les radars depuis au moins la fin de son demi-tour. J'ai également indiqué que tous les radars situés sur sa trajectoire l'avait eu sur leur écran comme un point rouge auquel était joint une indication LOOK de la même couleur, signifiant un avion transpondeur éteint ou en panne sans déclencher la même panique. Rien ne diffère encore dans sa trajectoire, par rapport à la situation précédente – il est toujours en ligne droite – pourquoi alors cette inquiétude irrationnelle manifestée par O'Brien et ses collègues ? Pourquoi cette alerte ? Si elle concernait notre 757, elle aurait du être donnée bien longtemps avant au vu de l'itinéraire emprunté et du nombre de radars rencontrés. Seul un événement déterminant pourrait la dé-

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

clencher. Que peut-il être d'autre que le dédoublement du spot de notre 757 sur les écrans radar de Dulles ? Les contrôleurs de Dulles découvrent donc un autre avion volant, celui-là, droit vers la Maison-Blanche et à grande vitesse. Comme c'est commode pour embrouiller le monde entier, la VO s'est empressée de déclarer qu'il s'agissait de notre vol 77.

Appelons-le plutôt *l'avion*, puisque nous n'avons aucune certitude sur son identité. Pour la suite, il sera bon de vous reporter sur les deux cartes jointes (made by M.. que je remercie encore). Vous avez bien sûr remarqué le silence absolu des gens du contrôle aérien sur la trajectoire du vol 77 jusqu'à cet instant... et même après. Tentez de trouver dans les déclarations de O'Brien, une seule allusion claire au vol 77. Comme le 757 n'a aucune capacité de furtivité, quelle peut-être la raison de ce mutisme ? Je démontre que le vol 77 ne pouvait être celui qui passa fort près de la Maison-Blanche de différentes façons, il ne reste comme possibilité que cette fameuse *omerta* exigée de la part du personnel de la FAA mis dans la confidence du test de validation. Il n'est pas question de complicité, mais d'une règle tacite, établie de longue date, liée à l'existence de *black program* et la même chose existe dans tous les pays possédant une expertise en avions militaires, dont la France. Préalablement définies d'une façon spot, existent des zones devant être communiquées au contrôle aérien, où passeront les prototypes, pour la plupart très rapides. Elles seront dégagées en toutes circonstances, et éviteront aussi de lancer des alertes inutiles devant des itinéraires très particuliers ou l'apparition de spots inconnus. En cas d'incident technique toujours possible, le contrôle assure la sécurité de tous en écartant les autres appareils. Les gens du contrôle doivent, en plus, participer à éviter toute fuite sur le programme dont ils ont été avertis, les contraignant à un quasi secret défense. Dans notre cas c'est différent, ce jet, notre Gulfstream, est inconnu et semble surgir de nulle part alors que l'ordre général d'atterrissement de tous les avions civils est maintenant en vigueur depuis 9 heure 10, et qu'aucun vol militaire n'est annoncé dans ce secteur

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

(**IFF** fermé ?). Il utilise en plus un itinéraire agressif, c'est le fait non-prévu dans tout le timing de cette opération, d'où l'inquiétude sur la trajectoire suivie, principalement dans la phase en direction de la Maison-Blanche, expliquant la rupture du silence. Son commentaire, donné durant une interview 6 semaines après le crash est mondialement connue :

*La vitesse, la manœuvrabilité, la façon dont il virait, nous pensions tous, dans la salle radar, tous étant des contrôleurs aériens expérimentés, que c'était un avion militaire. On ne pilote pas un 757 de cette façon, c'est dangereux*<sup>19</sup>.

Entre les lignes, nous avons la confirmation que le spot ayant alerté le contrôle n'était pas rouge avec l'indication LOOK... donc qu'il y avait bien deux avions !

Pour l'avion inconnu, quelques témoins parlent d'un avion de la taille d'un jet privé, volant sans faire beaucoup de bruit, deux constatations correspondant à la réalité, éléments leur ayant permis de faire la différence avec un avion de ligne. Un jet d'affaire est effectivement – relativement – silencieux. Il est décrit de couleur grise, couleur ressemblant bougrement à la teinte militaire dite *low-vis*, pour basse visibilité, maintenant universellement adoptée. Biréacteur d'affaires affecté à la guerre électronique, d'une manière permanente ou spot ? Je pense plutôt à une version permanente, pas de *pod* sous une aile pouvant retenir l'attention de témoins éventuels. Cet avion, selon les témoins, se serait enfui juste après le crash du 757, certains précisaients même qu'il arrivait d'Arlington, corroborant ainsi les indications des contrôleurs de Dulles. Mais, à part dans la belle histoire à dormir debout distillée par la version officielle, jamais l'avion qui s'approcha de l'espace aérien protégé par l'ouest n'a été identifié comme le vol 77 par ces spécialistes, mais comme un avion.

---

19. in Zero, documentaire de Guilletto Chiesa à 41'19

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

Il est maintenant temps de vérifier, par des calculs simples, la cohérence de cette hypothèse avec le timing officiel. Nous avons deux butées non-modifiables, le train des deux avions est à la hauteur de Warrenton, 70 km à l'ouest du Pentagone à *9 heures 29*, le 757 impactera officiellement ce dernier à *9 heures 37' 57*. Pour l'heure de départ du calcul, n'ayant pas de précision des secondes, j'estime l'heure de passage des deux avions à 9 heures 29 00. L'arc de cercle de 12/14 miles centré sur Dulles – découverte de l'avion supplémentaire non-prévu sur les écrans – coupe approximativement leur trajectoire à 16 kilomètres avant Centreville, au sud-ouest de Dulles. Cela correspond aux indications de O'Brien, 24 kilomètres après le point de *9 heure 29* à Warrenton, donc entre cette ville et Centreville. Cette apparition à *9 heures 31' 12* (24 km à 10,83 km/minute), est mon estimation de l'heure de séparation des deux avions, le nouveau spot *inconnu* ne pouvant apparaître sur l'écran radar qu'avec un écart supérieur à un nautique. Le Gulfstream vole à 850 km/h, dès celle-ci réalisée, 14,16 km/min, en légère descente. De cette séparation, au virage serré à droite à Arlington, 3 miles avant la Maison-Blanche, il y a 48 kilomètres. Il lui faut *3 minutes 23* pour les parcourir. Restons avec lui, parti jouer à faire peur au Secret Service. Lorsqu'il change de cap au nord du célèbre cimetière d'Arlington, où il est vu par au moins un témoin, William Middleton, il est : *9 heures 31' 12 + 3 minutes 23 = 9 heures 34' 35*. Il vire là d'une manière telle que les contrôleurs de Dulles pensèrent avoir à faire à un avion de chasse ou d'attaque au sol.

Le 757 que veut nous imposer la Commission pour cette phase n'a aucune chance de correspondre aux observations de ces spécialistes. Seul un Gulfstream, ou similaire, pouvait effectuer le virage vu sur le radar, allure rendue en plus obligatoire pour ne pas voir l'avion s'enfoncer sur son aile intérieure dans cette courbe négociée à grande vitesse. Le résultat ? un rayon maximum de 3500 mètres avec 55° d'inclinaison, au moins dans sa première partie, l'équipage militaire entraîné, prenant au pire 2 G, équivalent aux efforts subis

par les pilotes de Formule 1 dans certaines configurations, sauf que ces derniers ne bénéficient pas d'autant de place pour s'ébattre. Il descendra ensuite plein sud au-dessus du Potomac, regardez cette seconde carte 10.9, pendant tout son virage de poursuite, confirmation, il se situe bien – trajectoire bleu pointillé – entre Andrews et le 757. Quelle autre bonne raison à la présence de cet avion qui ne peut-être le 757 au vu des horaires et du comportement en vol ? Une peut toutefois être ajoutée, détourner l'attention des radaristes. Pendant qu'ils surveillaient anxieusement l'inconnu fonçant vers la Maison-Blanche, ils délaissaient quelque peu le Boeing et le début de changement de cap devant amener à la boucle. Le radar de Dulles voit donc avec soulagement le Gulfstream s'éloigner, puis revenir à la charge, puisqu'il poursuit son virage. Il y a de grandes chances que ce soit lui qu'un autre témoin, [Steve Chaconas](#), pêcheur sur le Potomac, voit passer. Dans le Gulfstream, outre l'équipage classique, se tient le pilote assurant le guidage du Boeing, son *client*. Ils entrent tous deux dans une zone moins facile à négocier et il faut absolument cette proximité pour n'avoir aucune bavure.

## 10.4 La boucle

Coïncidence, hasard, encore un, lors de cette courbe qui n'en finit plus, la trajectoire du 757 et de *l'autre* avion se croiseront, du fait de la différence de rayon et de centre de virage, au-dessus du centre de Huntley Meadows. Il peut facilement servir de repère avec ses nombreuses antennes. D'ailleurs, à cette occasion, une antenne de plus ou une de moins... cela aurait au moins l'avantage de participer à la vérification de la trajectoire, juste avant la dernière partie du vol. Ce centre fut très secret, sans appellation à l'époque des faits, sinon son appartenance connue au Naval Research Laboratory. Il est maintenant semble-t-il devenu un centre des Coast Guards dans le cadre d'un programme appelé NAVCEN ( NAVI-

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

gation CENter). C'est encore un hasard, mais la vie de ce lieu très fermé, fut, depuis son origine, de s'occuper, du système GPS, de son évolution, de tout ce qui tourne autour.... comme le GPS différentiel. C'est aussi par Huntley Meadows, comme déjà évoqué, que devait, au retour, passer le vol qualificatif du *black program*, dans le même but, vérifier sa trajectoire, mais dans l'autre sens, pour Andrews. La trajectoire séparant Arlington de Huntley Meadows, point de *rendez-vous*, est mesurée à 22 kilomètres sur un plan de Washington, précision me semblant suffisante, ne disposant d'aucun point détaillé pour l'amorce du virage à Arlington soit 1 minute 33 pour ce nouveau segment de vol. Si on additionne *9 heures 34' 35* + 1 minute 33, on aboutit à *9 heures 36' 08*, heure de passage estimée au dessus de Huntley Meadows. Bien sûr, cette heure est minimale, sans variation de vitesse à la baisse et peut-être régulée en fonction de la position du 757.

Dans mon hypothèse, j'indique l'indispensable complémentarité des deux avions et l'obligation de leurs retrouvailles lors de cette boucle avant le parcours final. Je prends donc, dans mon calcul la solution horaire la plus défavorable à ma thèse. En réalité, l'équipage du Gulfstream volant à vue (ciel entièrement dégagé, basse altitude) sur le retour de sa boucle, réduira sa vitesse dès qu'il verra le 757 apparaître à l'horizon, afin de se placer à proximité, hors turbulences. 9 heures 36 08 ou très proche, doit bien sûr être aussi celle où le 757 du vol 77 parviendra au même endroit. Comme vous le constatez sur la seconde carte, il s'agit pour moi, de vérifier que les horaires de passage à un point arbitrairement fixé – enfin, pas si arbitrairement que ça – parce que commun, Huntley Meadows, correspondent le mieux possible. Comme pour le calcul précédent, le *chipotage* horaire est d'autant plus mal venu qu'il existe officiellement 25,3 secondes de décalage entre le radar de Reagan, déjà évoqué et 84 th RADES, chaîne nationale de radars militaires<sup>20</sup>.

---

20. Relire à ce sujet *Radar and NTSB Time Normalization* de John S. Farmer du 15/12/2009

## *CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL*

---

Comme déjà évoqué aussi, le peu d'informations disponibles l'est uniquement en heures et minutes, rarement avec les secondes et, en 60 de ces dernières, un avion parcourt une distance respectable. Vérifions cette correspondance. Une fois la séparation des deux avions effectuée, le Boeing continue sa route avec une vitesse diminuant d'importance, de 650 à 450 km/h au passage de Bailey Crossroads.

Cette réduction de vitesse peut être uniquement appliquée dans l'approche finale de ce repère. Il n'est qu'à voir la ligne droite puis la courbe très douce initialement suivie, pour comprendre qu'il n'est pas nécessaire de réduire la vitesse très loin de ce dernier point. Deux raisons essentielles à ce ralentissement. Permettre à l'avion guide d'avoir le temps de se mettre en position, entre le Boeing et Andrews, unique cause de son avancée vers la Maison-Blanche, mais qui inquiéta tant le contrôle de Dulles... et le Secret Service. Autre raison au moins aussi importante, il faut que le 757 aborde cette boucle dans des conditions de vol optimales. Pas question de se trouver dans une situation hasardeuse vis à vis de la VMO s'additionnant avec une boucle où le Boeing, à la vitesse où il arrivait, risquait d'encaisser trop de G pour avoir la certitude de préserver son intégrité. Pour sortir de la courbe, encore faut-il en effet que l'ensemble de la machine ait résisté aux forces importantes engendrées. Est-ce la VO ou les désinformations rapportées, notre sacré histoire nous situe à près de 200 km/h au-dessus de la VMO, alarmes de dépassement de celle-ci hurlant dans le cockpit et pour faire bonne mesure, un virage de longue durée sous 5 à 7 G à cette allure dantesque, peut-être en plein démarrage de fluttering.

En l'absence de données plus précises, je suis contraint d'appliquer une répartition parfaitement arbitraire, même si elle me semble proche de la réalité. Du point de 9 heures 29 jusqu'à Bailey Crossroads, en passant par Centreville et Fairfax, nous avons 62 kilomètres. Je les subdivise donc en 50 kilomètres à 650 km/h, 10,83 km/min, soit  $50/10,83 = 4$  minutes 36 et 12 kilomètres à une vitesse variant de 650 à 450 km/h, ou  $650 + 450 / 2 = 550$  km/h, 9,16 km/min,  $12/9,16 = 1$  minute 18. 4 min 36 + 1 min 18, notre

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

avion mettra donc 5 minutes 54 pour accomplir ce trajet, donnant *9 heures 34' 54* comme heure d'arrivée à cette entrée de la boucle. Dernière vérification, une information officielle donnait également le Boeing 757 à 4 nautiques, moins de 8 kilomètres à l'O.S.O du Pentagone à 9 heures 34, sans plus de précision. À une poignée de secondes près au maximum, cela correspond bien à cette arrivée sur Bailey.

Comment se passe la suite de ce périple ? Le schéma 10.9 va aider, je pense, à sa compréhension. La trajectoire bleue est celle du vol 77, issue des données radar et du FDR. Au premier point jaune à gauche, la partie bleue correspond au début à cette fameuse boucle, on peut vérifier la douceur du début de la courbe. Au-dessus de cette ligne bleue, avant même le démarrage de ce virage à droite, on voit un trait jaune épais tirant droit vers la Maison-Blanche jusqu'au point jaune situé au nord d'Arlington. Il s'agit de l'avion de guerre électronique accompagnateur, sans qu'on l'ait détecté avant pour cause de proximité avec le Boeing 757 depuis 9 heure A.M. Il va nous falloir aborder la description de cette fameuse boucle sur 330°, au plan de la physique de vol comme du pilotage.

Tous les pilotes interrogés confirment qu'elle est tout à fait réalisable, mais réservée aux *moustachus*, pas au mauvais pilote censé être aux commandes et surtout, pour tous, certainement pas aux vitesses avancées par la VO. Ce qui suit s'écarte complètement de la version officielle, plutôt un bon signe de départ, tant celle-ci fut à juste titre critiquée. En reprenant des allures correspondant à la réalité en lieu et place de ses vitesses démentielles, je retombe dans un schéma traditionnel, même s'il demande de l'habileté. Les pilotes posant, à la même époque, des 747 au milieu des buildings, à Hong-Kong *Kai Tak* par exemple, en manquaient-ils ? Plus proche, l'atterrissage à Reagan par tout temps et/ou de nuit en Boeing 757, en arrivant du nord tout en virage avec l'obligation d'éviter la zone interdite de la Maison-Blanche sur la gauche n'est pas de tout repos non plus selon le site [jethead](#).

Détaillons, cette boucle quasi complète, puisque sur 330°. Amor-

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

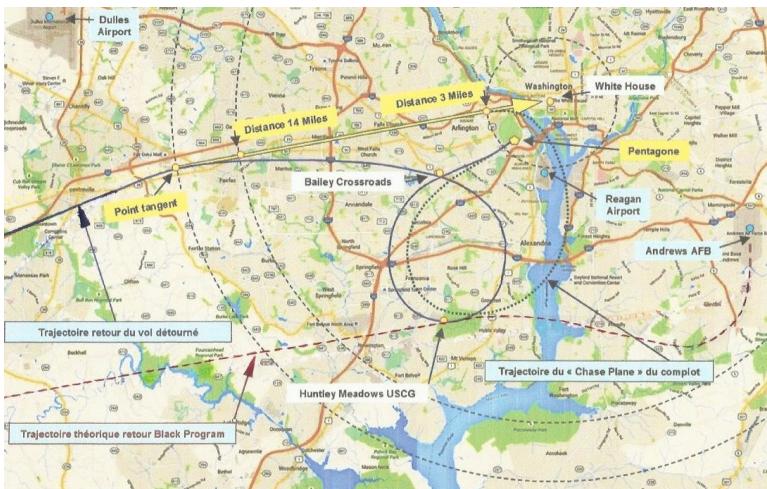


FIGURE 10.9 – Trajectoire du vol 77

cée à 6300 pieds, 2100 mètres d'altitude, le 757 la terminera à 300 mètres maximum, 900 pieds, hors de vue des radars, au moins provisoirement. Le virage est abordé à 450 km/h sur une pente moyenne de 5,8°, avec une inclinaison de l'aile de 32°, ne déclenchant qu'un facteur de charge de 1,2 G. C'est assez comparable comme contrainte physique et technique à l'approche de certains aéroports, dont Reagan évoqué plus haut, principalement dans le sens nord/sud. D'un rayon moyen de 3000 mètres, la circonférence s'établirait à  $6000 \text{ m} \times 3,14 = 18,84 \text{ km}$ . De Bailey Crossroads à Huntley Meadows, point jaune en bas de la carte et milieu de cette boucle, le 757 va parcourir :  $18,84 \text{ km} / 2$ , soit 9,40 km. À raison de 7,50 km/minute (450 km/h), il lui faut approximativement 1 minute et 15 secondes, pour gagner le point de rendez-vous. La précision obtenue est largement suffisante, puisqu'il ne s'agit que de confirmer la possibilité d'une rencontre des deux avions au-dessus

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

de Huntley Meadows. 9 heures 34 54 au point précédent, entrée de la boucle + 1 minute 15 nous portent à Huntley Meadows à 9 heures 36 09. Rappel, le Gulfstream arrivait à ce même point à 9 heures 36 08, s'il conservait sa vitesse initiale, mais modulable du fait du pilotage à vue. Nous sommes bien en phase avec l'hypothèse, d'une façon suffisamment satisfaisante, au vu du peu de précision des éléments possédés. Nous sommes largement à l'intérieur de la tolérance existant entre les systèmes radars donnant une partie des informations utilisées et le Gulfstream peut peaufiner le guidage final, il est maintenant en position, proche du 757.

Cette boucle pour en revenir à elle, a beaucoup intrigué. Déjà, durant son déroulement, notre *terroriste* a encore perdu grossièrement trois précieuses minutes, très proche de la base d'Andrews, ce qui est d'une rare imprudence, si elle ne servait à rien d'autre. En fait, elle peut être assimilée à une manœuvre appelée *circling to land*, faire des virages pour atterrir, permettant un alignement parfait de la machine durant son approche, principalement avec un dispositif de guidage automatique. Je penche pour cette version, correspondant bien à une forte dose de prudence dans ce défi technologique, prudence assurant la frappe quasi parfaite, puisqu'il n'y aura pas de seconde chance. Version complémentaire possible, le transfert du contrôle du WAAS à un autre système, ce qui fut certainement le cas. Le vol ayant impacté le Pentagone, comme celui de la tour sud à Manhattan présentent un style d'approche de la cible bien au-delà des capacités des soi-disant pilotes de remplacement or, ils sont malheureusement arrivés au but. Dans ce genre, on peut même rajouter la tour nord, car frapper un but de 63 mètres de large, à peine plus que la piste d'un aéroport international, en arrivant dessus à plus de 700 km/h ne peut-être le fait d'un mauvais pilote... ou d'un mauvais matériel de guidage. C'est bien la démonstration de la non présence active des *terroristes* à bord et, à mon avis, pas de présence du tout, car à quoi servirait leur présence passive ? Comme il est totalement exclu d'imaginer un seul instant un pilote professionnel accepter ce genre d'action,

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

il ne reste plus guère de possibilité.

Technologie vous dis-je, technologie...

Autre version possible de ce détour, beaucoup plus terre à terre, Huntley Meadows était prévu dans la version officielle du *black program* anti-détournement, le matériel devait être en place, pourquoi ne pas l'utiliser dans le cadre du plan des comploteurs ? On avait ainsi un nouveau contrôle de la qualité de la trajectoire, avant le rush final avec un matériel initialement installé par d'autres, dans un autre but, le rêve.

Pour mieux faire comprendre cette manœuvre passée et celles à venir, je vous recopie la théorie basique d'un virage en avion piloté. Vous y trouverez également les différents soucis qu'on peut en attendre s'il est mal exécuté, assez courant avec les débutants, c'est même une des raison d'être des moniteurs (Encyclopédie de l'Aviation de David Mondey, CELIV éditeur) :

*Dans un virage équilibré, c'est-à-dire l'avion restant en vol horizontal [La situation se complique encore avec cette descente, NdA], l'avion s'incline latéralement vers l'intérieur du cercle décrit. Cette inclinaison est due à l'inertie développant une force centrifuge horizontale dirigée, comme son nom l'indique, vers l'extérieur. Cette inclinaison permet d'équilibrer son poids l'entraînant verticalement vers le bas, et cette force d'inertie horizontale. Il en résulte un poids apparent, perpendiculaire aux ailes devant équilibrer la portance de l'avion. Si cette inclinaison n'est pas suffisante, il en résulte un dérapage vers l'extérieur du virage [et adieu la cible, NdA], si elle est trop forte, l'avion se met en glissade sur l'aile à l'intérieur du virage commençant, si la correction n'est pas apportée à temps, à s'enfoncer et entreprendre une descente en spirale. Le risque complémentaire de cette glissade est de mettre l'avion en configuration de décrochage, les filets d'air, trop brusqués pour*

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

*continuer à s'écouler de façon régulière, entrent en turbulence, la portance diminue et l'aile décroche, il y a perte de contrôle*

Bien sûr, il existe des parades pour sortir de ces figures libres pas très orthodoxes sur un avion de ligne. Encore faut-il avoir affaire à un professionnel aguerri et entraîné, opérant par automatisme, permettant d'éviter de perdre du temps.... dont il ne dispose pas, surtout aux altitudes où nous sommes censés voir maintenant évoluer notre 757. 300 mètres d'altitude, c'est, grossso-modo se retrouver au tapis en seulement 2 secondes. Une des méthodes, est de mettre plus de gaz, c'est ce qu'on entendu les témoins juste avant le crash. Il ne s'agissait pas d'une ultime bravade de la machine, ou de son *terroriste* de pilote, mais de la nécessité pour celui pilotant à distance, de maintenir la portance, alors qu'il avait été obligé de resserrer son virage et donc d'augmenter son inclinaison s'il restait, et ce fut le cas, en configuration lisse.

Encore une fois, et tous les pilotes professionnels le confirment, cette manœuvre n'avait quasiment aucune chance de réussir avec le terroriste sensé être en action dans ce final. Que dire de la qualité des informations plus ou moins officielles disponibles sur cette partie du vol ? *CBS News* :

*Radar shows Flight 77 did a downward spiral, turning almost a complete circle and dropping the last 7,000 feet in two-and-a-half minutes. The steep turn was so smooth, the sources say, it's clear there was no fight for control going on. And the complex maneuver suggests the hijackers had better flying skills than many investigators first believed. The jetliner disappeared from radar at 9 :37 and less than a minute later it clipped the tops of street lights and plowed into the Pentagon at 460 mph [sic].*

Traduction :

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

*Le radar montre que le vol 77 a effectué une spirale descendante autour d'un cercle presque complet en perdant 2100 mètres d'altitude en deux minutes et demie [ce qui donne 14 m/sec de taux de descente, très raisonnable, NdA]). La même source nous dit que la descente était tellement lissée qu'il n'y avait aucun conflit avec les commandes lors de son déroulement. De plus, cette manœuvre complexe suggère que les pirates avaient de bien meilleures compétences que beaucoup d'enquêteurs l'avaient supposé au préalable. L'avion de ligne a disparu du radar à 9 heures 37 et, moins d'une minute plus tard, il coupait les sommets des lampadaires puis plongeait dans le Pentagone à 460 miles par heure.*

Cette information appelle quelques commentaires. La vitesse est exprimée en miles terrestres – abréviation mph – dans ce commentaire journalistique, et non en nautiques miles abréviation Nm, mesure internationale de vitesse aéronautique. La première citée, la seule que la plus grande partie de leur lectorat est en mesure d'apprécier est donc de 740 km/heure, fort éloignée des indications du radar de Reagan Airport, mais bien inférieure à la VO. D'autre part, il nous est rapporté que rien de particulier ne se passa durant cette boucle au niveau des commandes de l'avion, ce qui semble logique. Comment alors comprendre la vidéo conjointe NSTB/ Pilots for Truth, montrant des mouvements de corrections brusques et répétés tout au long de la même boucle, la faisant ressembler au pilotage lors d'une spéciale du Tour de Corse automobile ?

Pour en revenir au guidage final, selon la bande de la boîte noire, la trajectoire inhabituelle du vol 77 laisse à penser qu'il y avait bien un système d'atterrisseur distinct utilisé. Seul, le WAAS n'aurait pas obligé à plusieurs coupures du pilote automatique et ce fameux dernier virage sur 330°. Là, plusieurs solutions se présentent, mais nous en sommes au niveau du détail, il est maintenant clair, je pense, que les matériels nécessaires existaient, nous sommes dans

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

la haute technologie, de plus en plus notre quotidien. Le Gulfstream de guerre électronique injecte-t-il dans l'ordinateur du 757 un programme du genre missile de croisière Tomahawk ou AGM-86, bien placé dans la négociation des quelques difficultés suivantes ? Missile de croisière ou avion de ligne, les programmes du type JPALS et le matériel y afférant, sont réalisés par Raytheon et réputés interopérables dans leurs documents techniques, le constructeur ayant intérêt à utiliser un maximum d'éléments communs. Autre possibilité envisageable, préférer faire confiance à l'homme, en l'occurrence celui qui, depuis le Gulfstream est capable de faire faire la quasi totalité du chemin restant, la finale se faisant par reprise de guidage automatique depuis le Pentagone. J'avoue avoir un penchant pour cette dernière version, sans que ce niveau de détail n'ait une grande importance. Dans les deux cas, cette modification n'interviendra qu'en sortie de la boucle.

*9 heures 35 minutes 47* : Sur l'écran du radar de Reagan, le vol 77 apparaît affublé d'un tag S. Le point précis de cette rejoints conforte parfaitement mon hypothèse.

Latitude 38 754192 Longitude 77 131462...

C'est le point GPS exact du sud de la boucle, à proximité du centre des Coast Guards de Huntley Meadows, spécialisé dans le GPS et sa version améliorée. C'est donc bien là et à cette heure approximative que Gulfstream et 757 se rejoignent à nouveau pour la dernière partie du voyage. Toutefois, contrairement à la technique radar courante où le tag d'identification est toujours placé en tête, là le S se place derrière mais [décalé du spot rouge du 757](#).

Cette particularité de couleur du spot, assortie du mot LOOK (surveiller) est là pour rappeler au contrôleur que l'avion est inconnu, transpondeur fermé. Indirectement, nous avons la confirmation des deux avions. Les radars étant à notre époque des matériels dont la fiabilité n'est plus à démontrer, le risque d'erreur se limite encore quand on sait qu'il est le seul spot présentant cette anomalie à ce moment sur l'écran. Que peut-il exister comme explication cohérente à ce fait ? Le tag S n'est pas un ajout bizarre, mais un

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

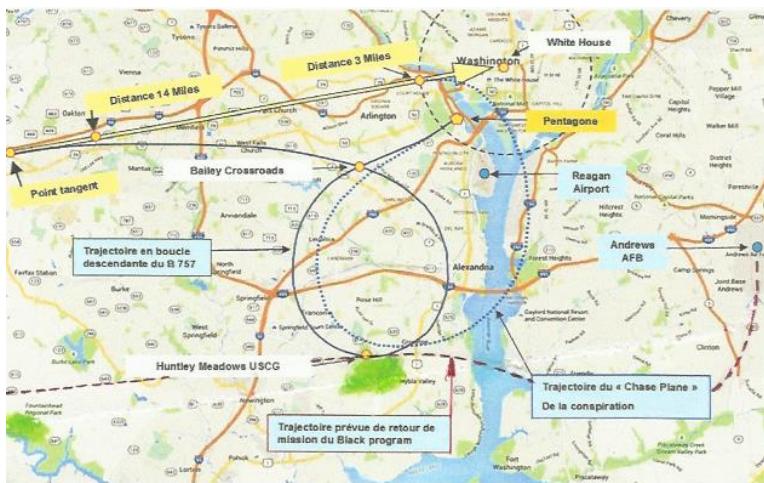


FIGURE 10.10 – Trajectoire du vol 77

autre avion, celui des conspirateurs que l'on voit donc maintenant en direct, prendre le sillage du vol 77, mais avec un écart cette fois suffisant pour se dévoiler sur le radar. En fait, je pense qu'il vole en parallèle avec le Boeing, meilleure position d'observation, pas de risque inutile avec les turbulences, tout en faisant toujours le barrage vis à vis d'Andrews. L'écart augmentera légèrement entre les deux avions dans cette dernière partie du vol vers le Pentagone.

*9 heures 37 minutes 56 secondes* : le point rouge représentant le Boeing 757 se bloque sur l'écran et surtout sur la façade, disparaissant à jamais de la vraie vie. Le tag S passera à l'aplomb de la façade à *9 heures 38*, puis continuera sa route durant 19 secondes avant de disparaître également de l'écran, mais certainement pas pour les mêmes raisons. Un petit coup de brouillage supplémentaire, pour anesthésier le radar de Reagan afin que sa destination finale ne puisse être tracée ? Anesthésie peut-être aidée par l'autre

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

Gulfstream signalé plus tôt dans ce chapitre, décollé de Andrews et faisant des ronds en l'air, à moins qu'il s'agisse d'un autre avion dont nous allons parler maintenant, le C-130 ? Dernière position connue de l'ex rémora ? latitude 38.882.157 longitude 77.026.313.

*9 heures 36 minutes* <sup>42</sup> : ordre fut donné à un Hercules C-130 ayant décollé à 9 heures 32 21 d'Andrews AFB toute proche, vol M3 2477, codé GOPHER 06 <sup>21</sup>, de vérifier un trafic situé à 5 nautiques dans ses 11 heures. Information intéressante, cet ordre ou demande, comme vous l'entendez, ne fut pas donné par le NORAD, mais par un contrôleur aérien civil de Reagan Airport tout proche <sup>22</sup> ! Il sa-vait un avion en approche du Pentagone, sans information sur son identité, le transpondeur étant fermé. Pendant ce temps, Andrews, très importante base aérienne militaire de Washington D.C., d'où le C 130 venait de décoller, n'avait par hasard rien vu. Quand la présence sur leur terrain de Air Force One et Two, les avions pré-sidentiels, impose une veille renforcée, surtout une telle journée, l'incapacité ne peut être retenue. Le pilote reconnaîtra, à près de 10 kilomètres, un 757 au premier regard. Vue très *affûtée* du pi-lote, sans doute grâce aux lunettes qu'il porte sur les photos. Entre Airbus et Boeing, les biréacteurs à la silhouette quasi-identique, au moins à cette distance, sont au nombre d'une demi douzaine, en commençant par le 767.

Précision pouvant avoir son importance dans le contexte du jour, par hasard encore, cet appareil retournant dans ses quartiers du Minnesota, était un C-130 H. Alias Compass Call, version spé-cialisée dans la guerre électronique, capable de brouiller communica-tion et/ou transmission de données, tout en pouvant insérer un signal dans un dispositif numérique. Autre questionnement pos-sible sur ce point, nous n'avons aucune indication d'altitude pour le vol de ce C-130 afin de vérifier cette assertion. Il est probable qu'ayant décollé depuis quatre minutes et ayant une destination

---

21. selon The Guardian du 17/10/2001

22. selon New York Times du 16/10/2001

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

lointaine (plus de 1300 km), il soit en pleine montée, sans doute au moins 6/8000 pieds, 1800/2400 mètres donnant un taux de montée de 2000 pieds/minute, ce qui semble un minimum. Par contre, on connaît parfaitement celle de notre 757, 300 mètres, 900 pieds, face au soleil, il s'apprête à sortir de sa fameuse boucle. La décoration *American Airlines*, pour le fuselage et les ailes, ce que voit le pilote du C-130, étant aluminium naturel vernis, ne doit pas favoriser la reconnaissance d'un type d'avion, mais plutôt donner un point très brillant. Ce C-130 n'est pas une rumeur ou une invention, de nombreux témoins l'ont vu, certains l'ayant même photographié ou pris en vidéo. Sur 11 témoins recensés, 7 ont formellement reconnu un Hercules C-130, les autres affirmant simplement qu'il s'agissait d'un avion militaire. Cet Hercules a-t-il participé au travail de brouillage assurant la disparition du Gulfstream après l'impact du 757 ?

Est-ce pour cette raison que dans un premier temps le DoD refusera aussi la présence de cet avion, pour finir par la reconnaître<sup>23</sup> ? Pour ce qui est par contre du processus de vérification déclenché par le contrôle au sol, je trouve qu'on plaisante beaucoup dans les explications officielles. La situation est très grave, deux avions se sont déjà crashés sur des tours étant la fierté des USA et, pour aller découvrir un danger potentiel pour la capitale, on envoie un Hercules volant moins vite que l'avion repéré, qu'il soit le 757 ou le Gulfstream, 540 km/heure en croisière en pallier, donc bien moins en montée ? Sur Andrews AFB où, même s'il ne restait pas grand-chose à faire voler à cette heure en avions de chasse – quatre F-16 pour l'USAF ? – on aurait au moins trouvé, à condition de le vouloir, une machine capable d'arriver plus rapidement sur l'objectif que cet ex-avion de parachutage et de transport. J'ai donné des informations détaillées sur les possibilités réelles d'Andrews dans le chapitre 5. Le but n'était plus de l'abattre, l'ordre n'avait pas encore été donné, mais de voir. Mais le voulait-on ? Ce n'est pas certain, rien ne peut être plus délicat, pour l'avenir d'un pilote de

---

23. Daily Press du 17 octobre 2001

chasse non-informé de la subtilité du moment – une conspiration s’accommode mal d’une masse de personnes dans la confidence – que d’annoncer tout de go à la radio, qu’il voit l’équipage inanimé aux commandes, ou pire, pas d’équipage du tout.

## 10.5 Approche finale

La seconde partie de la boucle s’accomplira un peu plus vite, nous devons être à 500 km/h à la sortie, toujours ce risque de décrochage par manque de vitesse. En regardant attentivement la représentation de cette boucle en figure 10.10, il est parfaitement visible que la partie la plus serrée, pour le 757, se trouve juste après Huntley, la suite étant une courbe à rayon beaucoup plus important, allant en s’élargissant. Améliorons là aussi la précision des vitesses moyennes. Le tronçon le plus serré, peut être assimilé à la moitié de cette distance.  $9,40 \text{ km}/2 = 4,70 \text{ km}$  parcourus à 450 km/h, 7,5 km/min soit 37 secondes, l’autre moitié n’est toutefois pas complète, puisqu’il nous est indiqué que la boucle fut faite seulement sur 330°. Les 30° manquant représentant 1/12 de la distance, nous avons  $18,80 \text{ km}/12 = 1,57 \text{ km}$ , à déduire de notre dernier tronçon de boucle  $4,70 \text{ km} - 1,57 = 3,13 \text{ km}$  se réalisant à 500 km/h, 8,33 km/min, donnant 23 secondes. Cette deuxième partie de la boucle s’est donc effectuée en 1 minute (37 + 23).

*9 heures 37 minutes 09* : Le 757 sort de cette figure à 6500 mètres du Pentagone. Il existe principalement une raison pour attaquer la façade ouest du Pentagone, je l’ai évoqué plusieurs fois, là où le guidage automatique mis en place pour le final devait l’emmener, là où les contrôleurs financiers traquent les bizarries financières. Accessoirement, il était important que le 757 passe par Columbia Pike à la sortie de cette boucle, pour faire croire à un itinéraire un peu fou en rapport avec le soi-disant pilote imposé par les autorités. Cela prouve d’ailleurs le peu de qualités aéronautiques qu’elles lui prêtent, pour l’imaginer suivre cette route sans

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

doute afin de se guider vers la cible ! Comme si, lorsque le paysage se précipite vers vous à raison de 150 mètres chaque seconde, cela vous donnait le temps de vous repérer... surtout quand vous n'avez effectué aucune reconnaissance préalable. Nous verrons ça plus en détail au moment de l'attaque elle-même.

Reprendons notre cheminement final. De nombreux témoins confirment le passage du 757 au-dessus de leurs têtes. Bien sûr, cette déclaration doit être prise au sens large du terme, une tolérance d'une centaine de mètres de chaque côté du témoin semble une approximation minimale raisonnable avec un avion faisant près de 40 mètres d'envergure. L'ensemble de ces personnes se trouve sur ou à proximité directe de Columbia Pike, permettant de tracer le trajet avec une certaine précision. Bien sûr, les témoignages humains peuvent devenir rapidement suspects ou être au moins considérés avec beaucoup de retenue. Toutefois, le simple signalement d'un emplacement de passage, surtout avec la notion de tolérance évoquée n'a pas de raison d'être remise en cause. Il est possible de trouver un ou deux menteurs sur la quantité, mais les déclarations d'une dizaine de personnes permettent quand même de tracer un axe probable de passage de cet avion avec une précision satisfaisante. La réfutation systématique de ce genre de simple témoignage de lieu s'apparente, à mon sens, à une volonté farouche de bloquer le processus d'éclaircissement, sans doute par rejet, peut-être même inconscient, de toute solution, entre autres de la réalité de l'avion. Le but est de confirmer une trajectoire techniquement possible, correspondant aussi à une partie non négligeable des témoignages d'approche et d'impact d'un avion de ligne : Deb Anlauf, Edward Paik, Madlyn Zackheim, Terry Morin, [Albert Hemphill](#), pour en citer quelques-uns, dont nous ne débattrons pas ici la validité. Ceux qui, volontairement ou non se sont trompés, vont s'éliminer d'eux-mêmes par la loi du nombre.

Comment, par ailleurs, expliquer le nombre de témoins que d'aucuns trouvent réduit ? Ne pas oublier deux évidences, personne ne se promène la tête en l'air, lampadaires et autres panneaux fleu-

## *CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL*

---

rissant sur les trottoirs sont là pour vous rappeler que c'est éventuellement dangereux. Pour en terminer avec cette facette, aux États-Unis, le mardi à cette heure de la journée, les gens vaquent à leurs activités professionnelles et ne se promènent guère le nez au vent. Autre raison importante, avec la proximité de Reagan Airport et d'Andrews, à peine plus lointains, les riverains ne voient plus les avions, se contentant de les entendre à longueur de journée pour le moins. Alors, pourquoi espérer les voir lever la tête à chaque nouveau bruit de réacteur ? Pour mieux voir ce qu'ils subissent et qu'ils connaissent parfaitement depuis des lustres ? Le même phénomène se reproduisit parfaitement à New York près du World Trade Center, la proximité quasi immédiate de La Guardia ou un rien plus lointaine de JFK ou Newark et l'habitude des habitants de voir des jets commerciaux au-dessus ou à proximité d'Hudson River, émoussent les capacités et la volonté d'observation. Ce constat intervint certainement dans le choix du lieu. Je conseille aux non-convaincus de passer seulement deux semaines quelque part du côté de Roissy, à Gonesse par exemple, pour beaucoup mieux comprendre ensuite. Dans ces conditions, il est évident que la surprise de voir un avion arriver si bas – le bruit d'un jet actuel est beaucoup plus faible avant son passage au-dessus d'un individu qu'après, surtout avec les réacteurs double corps double-flux – ne favorise pas la précision d'une observation. Autre raison complémentaire, depuis le 11 septembre 2001, 10 heures a.m. locale, chacun sait qu'un très grave événement eut lieu, mais avant ? Outre la lassitude due au bruit de ces passages répétés, le 11 septembre, comme le 10, comme le 3 du même mois ou des mois précédents, les mêmes avions passaient au-dessus d'eux ou à proximité. Pourquoi, le 11 plus que le 10, feraient-ils plus attention à ce défilé sans fin ?

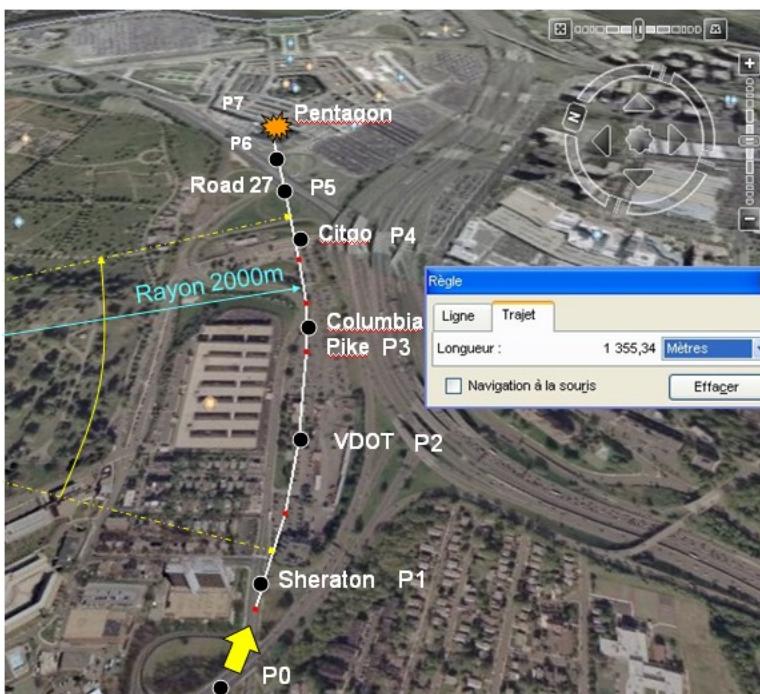


FIGURE 10.11 – approche finale du Pentagone par le vol 77

### 1- Depuis Baileys Crossroads, le long de Columbia Pike.

Notre avion approche du but, longeant les abords de Columbia Pike en descente et vitesse modérée. Son approche à vitesse quasi constante depuis la sortie de cette boucle, environ 500 km/h s'effectue avec un faible niveau sonore, correspondant aux données connues. Nous arrivons dans la zone du témoin Trapasso, où un certain nombre de personnes confirment avoir aussi aperçu un

avion de ligne argenté *American Airlines* – seule compagnie utilisant cette décoration – lequel commençait à voler de plus en plus bas, à une altitude anormalement basse, maintenant inférieure à 100 mètres/sol. Aux alentours de l'hôtel Sheraton, le 757 accélère de 500 à 550 km/h et commence à devenir bruyant.

## **2- Hôtel Sheraton**

*9 heures 37 minutes 40* : Deborah Anlauf, se situant dans sa chambre au 14ème étage du Sheraton, voit le 757 passer devant sa fenêtre, notre 757 est donc aux alentours de 40m/sol, 120 pieds. Ce témoignage, qui en vaut un autre, pose une première question à ceux refusant l'option du crash d'un 757 sur le Pentagone, qu'est devenu cet avion, alors qu'il reste moins de 1300 mètres à parcourir, 8 secondes de vol avant l'impact ? Comme le Boeing passa juste devant les fenêtres de cet hôtel, il ne semble pas trop osé de penser que ce dernier ait un quelconque rapport avec le guidage de notre avion. Dernière balise de repérage, du fait de sa hauteur particulière pour le Washington de l'époque, destinée, si besoin s'en faisait sentir, comme à Huntington à corriger la trajectoire finale du 757, juste avant l'assaut ? Si c'est le cas, le matériel, peu de chose finalement, je l'ai détaillé dans le chapitre précédent, avait juste à être monté depuis le sous-sol durant la nuit par l'ascenseur pour être installé dans une chambre, raccordé et prêt à servir dès le matin. Certaines rumeurs semblent valider cette possibilité, parlant d'une interdiction d'accès du dernier étage, le 11 au matin. Le pilote, à son pupitre de télécommande, à bord de l'avion d'accompagnement prend les choses en main un peu avant cet hôtel, la proximité de l'antenne du VDOT (Virginia Department Of Transportation) avec passage en forte inclinaison le fait conseiller. Son agilité de mouvements, principalement en roulis, estimée à 30°/seconde, l'avion la doit au fait que ses réservoirs de carburants situés dans les ailes sont vides depuis le décollage.

### 3- Entre l'antenne VDOT et l'Annexe de la Navy

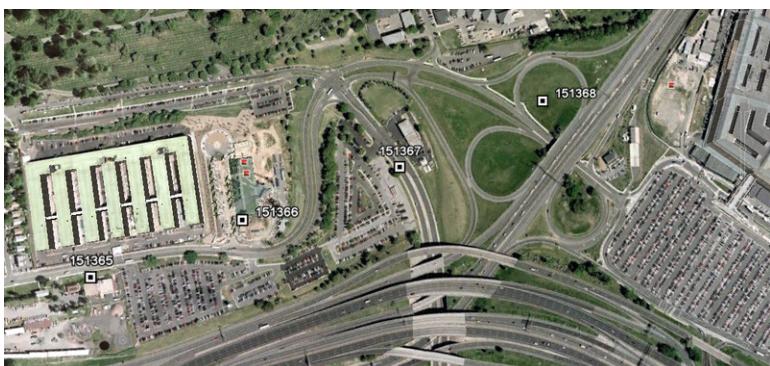


FIGURE 10.12 – Points radar de l'avancée du 757. A gauche, toiture verte, l'annexe de la Navy, l'antenne du VDOT est invisible sur le côté gauche de la photo, de l'autre côté de la route par rapport à l'annexe, à l'extrême droite, la façade ouest du Pentagone

L'inclinaison la plus forte de ce tronçon, environ  $43^\circ$ , a lieu un peu plus loin pour passer à côté de cette antenne haute de 169 pieds, 51 mètres, c'est pour cette inclinaison que l'allure fut accélérée un peu avant. Entre celle-ci et l'Annexe de la Navy, la largeur disponible, 95 mètres, lui permet un passage sans problème. Là, il entame un virage sur la gauche de rayon horizontal 2800 mètres environ le long de cette Annexe et au-dessus de Columbia Pike, descendant régulièrement vers 30m/sol. Il faut une descente douce et accélération progressive, pour se maintenir en ligne sans engager de l'aile basse ou sans décrocher ( voir un peu plus haut la description académique d'un virage en avion). Il descend suivant une courbe de rayon 5000m dans le plan vertical, l'angle de descente variant de  $0^\circ$  à  $6^\circ$  maxi. On remarque, au passage, l'intelligence de cette partie de l'itinéraire, difficilement attribuable à notre terroriste ha-

## *CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL*

---

bituel. Pour savoir que cette antenne brouille assez parfaitement l'activité des radars avec ses émissions, encore faut-il avoir effectué des reconnaissances et connaître les capacités de ce genre de pylône. Ce n'est pas dans les grottes de Tora-Bora que ce genre de subtilité s'assimile le mieux. Entre cette constatation, la très basse altitude de vol, le profil du terrain et l'urbanisation, le 757 est, à ce moment, totalement indétectable.

Argument complémentaire pour le vol guidé et non-piloté de l'intérieur par notre arabe à tout faire, la difficulté pour un débutant de réaliser ces manœuvres lorsque le décor se rue maintenant sur vous à raison de 160 mètres/seconde. Quand il commence son virage final à 40m du sol au niveau du Sheraton, son futur point d'impact, à moins de 4m au-dessus de la pelouse du Pentagone, donc environ 50m plus bas que Columbia Pike est, de fait, invisible. Il s'était retrouvé dans la même situation, au niveau de la précédente boucle, à Bailey Crossroads, où il ne pouvait absolument pas savoir où il en était, dès que le point d'entrée/sortie n'était plus visible à travers les fenêtres du cockpit. Plutôt gênant quand l'expérience se limite au seul pilotage à vue ! Si on reste dans notre gamme de vitesses, c'est une trajectoire finale techniquement possible pour un 757, mais elle exige un fort taux de roulis – plus de 30°/s - et est difficile à réaliser, donc seulement accessible à un pilote expérimenté. Il faudra contrôler finement taux de descente et rayon du virage, éviter de partir en virage engagé, et contrer instantanément les effets secondaires d'une entrée et sortie de virage très rapides, le tout à la profondeur, au palonnier et aux gaz. Ajoutons que ce pilote très expérimenté, ne pouvant pas être Hanjour, devrait aussi être déterminé à mourir pour tuer un minimum de gens avec cet impact bizarre, et il ne peut pas être non plus Burlingame. Alors qui, à part un dispositif de guidage ?

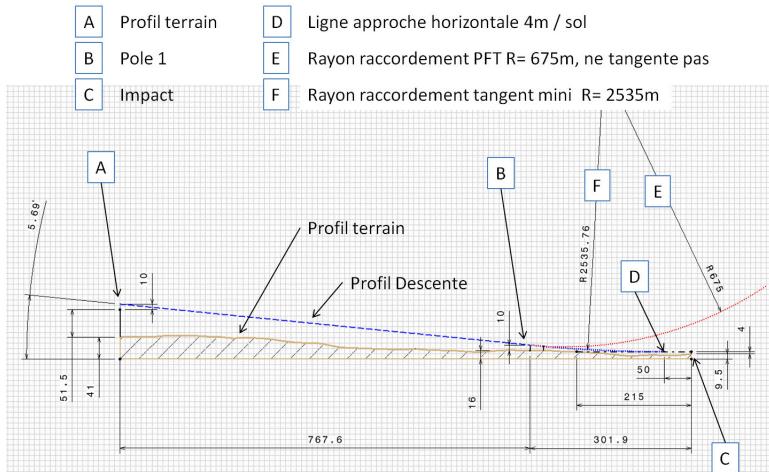
#### **4- De l'annexe de la Navy au talus**

Terry Morin et Madlyn Zackheim disent tous deux que l'avion était au-dessus de leur tête alors qu'ils étaient de part et d'autre de Columbia Pike, j'ai traité de cet aspect des témoignages en début de paragraphe. Il reste environ 800 mètres au 757 avant le choc contre la façade du Pentagone. Durant cette progression, il passe à côté de la succession de bâtiments et de cours que constitue cette Annexe de la Navy, pouvant créer des complications au niveau des turbulences. Elles pourraient entraîner des corrections constantes et, au vu de l'inertie de l'avion et de sa vitesse, le risque étant de s'écraser avant le but. Il est désormais à moins de 30 mètres/sol/ 100 pieds, d'après le témoignage de Morin. Pour mémoire, si un chasseur de premier plan, le Rafale est doté d'un suivi de terrain automatique à 50 pieds alors qu'au manche il y a un pilote de très haut niveau, que penser de notre débutant volant en manuel à peine plus haut ? 30 m/sol, c'est percuter la planète en 2 dixièmes de seconde ! Ce bâtiment possédant au moins une antenne de communication de grande hauteur placée sur un des toits, à environ 12 m au-dessus de ces derniers, créant ainsi une impossibilité complémentaire de survoler cette annexe.

Un avion de 38m d'envergure ne peut pas passer au-dessus de ce bâtiment en virage et même sans cette antenne, le survol de ces toits est totalement incompatible avec la suite de la trajectoire, si on veut respecter l'angle de frappe contre la façade. Au vu du [profil du terrain à venir](#), le plongeon depuis le dessus de ces toits jusqu'à la station CitGo deviendrait carrément suicidaire, pas le but du voyage, surtout en imaginant notre *terroriste* au manche. Sa trajectoire globale au-dessus de Columbia Pike forme un S dans le plan vertical, car on ne peut pas descendre dans un plan incliné unique, de 40mètres/sol au Sheraton jusqu'à environ 4 mètres/sol au Pentagone, sans heurter le talus de l'Annexe et/ou celui de l'autoroute. Le plongeon est maximum en fin de passage le long de l'Annexe de la Navy. Au milieu de cette descente en S, au point

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

---



Le profil de terrain est reconstitué à partir de plans avec courbes de niveau et à l'aide de Google Earth

FIGURE 10.13 – Profil du terrain survolé par le vol 77 à l'approche de son impact avec le Pentagone

d'inflexion, entre descente et ressource, le Boeing passa temporairement d'environ 3° de pente initiale à 6° au centre du S. C'est ce passage qui inspira l'impression d'un fort positionnement en descente à certains témoins. Puis, on commence à redresser au niveau du talus de l'Annexe, suivant un rayon vers le haut (5000m en vertical), afin de retrouver une pente modérée d'environ 3°, grossièrement maintenue jusqu'à l'impact.

## **Ressource, sortie de virage, du talus à la station-service**

Le rayon horizontal du virage se resserre à 2000 mètres, entre l'annexe de la Navy et le portique de l'autoroute, seule solution existante, sur cet itinéraire, pour frapper la façade sous l'angle prévu... et surtout à l'endroit prévu. L'inclinaison de l'avion sur l'aile atteint maintenant  $48^\circ$ , la vitesse se situant entre 550 et 600 km/h. Il accélère pour simplement maintenir la portance nécessaire à ces nouvelles contraintes d'inclinaison (cf. la description académique d'un virage donnée plus haut). Dès la sortie, grâce à la mobilité transversale conférée par ses réservoirs d'ailes vides, il réduit cette inclinaison à  $12/15^\circ$  au niveau de la station-service CitGo qu'il passe par le sud et aborde la ressource finale. Cette figure demande beaucoup plus de puissance et c'est principalement dans cette zone que plusieurs témoins remarquèrent la mise pleins gaz des moteurs. L'avion est maintenant en sortie de virage et de ressource, toutes choses égales par ailleurs, il va encaisser le plus de G à cet endroit.

## **De la station-service à la R 27**

Certains témoins affirment qu'un avion est passé au nord de cette même station CitGo, permettant à la cohorte des *no-planers* d'imaginer une faille dans le raisonnement, cette autre trajectoire interdisant la frappe des lampadaires. Ne semblerait-il pas normal que le Gulfstream, car c'est sans doute lui qui a été vu à l'opposé de cette station-service, s'écarte quelque peu de la finale du 757, s'il ne veut pas subir remous et projections divers qui vont se produire dans les secondes à venir ? Puis, vient le talus de la voie rapide R 27 à négocier à moins de 10 mètres d'altitude. Le fameux *effet de sol* dont certains contestataires anti-avion nous rabattent les oreilles, censé empêcher l'avion de se rapprocher du sol, va en effet se manifester maintenant avec la remontée du sol sous

celui-ci. Il sera présent depuis la cuvette de la station-service jusqu'au talus de l'échangeur en trèfle. Au mieux, une  $\frac{1}{2}$  seconde à sa vitesse du moment, 160/170 mètres/seconde. Le Boeing retrouvera plus du double de hauteur disponible sous l'avion aussitôt cet obstacle franchi, annulant aussitôt l'effet de sol perturbateur...La controverse peut reposer en paix.

### **Passage de Washington Boulevard, R 27 et les célèbres lampadaires**

On ne voit pas comment un avion de 45m de long arrivant à une petite dizaine de mètres au-dessus de ce talus – lampadaire 1 coupé à 2m de son sommet – pourrait réaliser les miracles successifs énumérés par la VO. En réalité, au portique autoroutier de la R 27, juste avant l'attaque de la dernière ligne droite et l'impact, il est sur une pente à  $2,5^\circ$ , à 410 mètres de la façade visée et moins de 100 mètres du premier des cinq lampadaires touchés. C'est sur cette partie de la trajectoire que l'avion, passant sans doute un peu trop bas – imprécision du guidage WAAS initial entre 0 et 3 mètres – va couper plusieurs lampadaires. C'est sur ce tronçon que la VO tente de nous persuader que le Boeing arrive en vol horizontal sur cette façade, devant littéralement coller au talus pour rentrer dans le champ de la caméra vidéo de surveillance du Pentagone. Sur 100/150 mètres, il doit descendre de 12 mètres en moins d'une seconde, à 155/160 m/s – mais beaucoup plus selon la VO – soit une vitesse verticale d'environ 28 m/s, sur un rayon extrêmement limité, 285 mètres, impossible ! Si on reprend la formule de l'accélération verticale, cela donne approximativement  $450 \text{ m/s}^2$ , ou 46 G !, facteur de charge que le Boeing est incapable de soutenir et dans le calcul, n'ai-je pas utilisé la vitesse folle avancée ? Même le missile si cher au cœur de certains *no-planers* aurait bien du mal à le subir. Pour mémoire le Rafale, avion de combat par excellence, doté d'une autre maniabilité et dédié à d'autres possibilités manoeuvrières est homologué pour + 9/- 3 G.

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

Beaucoup plus simple et moins sujet à débat mathématiquement, l'altitude va régulièrement décroître, de 10 mètres à ce stade de son approche, jusqu'à 4 mètres au moment de l'impact. 6 mètres de différence de niveau minimum en 300 mètres de distance où peut-on voir l'horizontale ? Les dimensions étant données sans esprit de précision absolue, la pente est estimable à un peu plus de 2 degrés sur cette dernière partie du trajet, problème basique de tangente en trigonométrie. Cette altitude au moment du choc n'est pas bien sûr à compter sous l'avion, mais au point de contact, grossièrement un peu plus haut que l'axe longitudinal du fuselage, au niveau du pare-brise. Les morceaux porteurs du sigle de la compagnie trouvés sur la pelouse sont les traces les plus flagrantes de la réalité de cette option de zone de choc. Je le détaillerais dans le [prochain chapitre](#).

Ce point très particulier des éclairages routiers alimenta une polémique durant encore. Un certain nombre de contestataires réfutent la réalité du crash, avec, comme seule argumentation, que ces lampadaires auraient dû, ni plus ni moins, découper les ailes de l'avion et le mettre au tapis ! Faisons sereinement le point. Un lampadaire routier US, comme bien d'autres, comprend un tube en aluminium d'environ 10 centimètres de diamètre et de 8 à 12 mètres de longueur, pour moins de 5 millimètres d'épaisseur, portant, à son sommet, le dispositif d'éclairage. Il doit juste supporter ce poids et le vent éventuel, ce dernier le faisant quand même bien osciller dans tous les pays du globe. Pour affiner notre réflexion, les normes de la sécurité routière étasunienne de 1985 précisent que la base de ce lampadaire, doit casser à 23 pouces de hauteur – moins de 60 centimètres – au choc d'une Volkswagen Rabbit de 1979, pour une vitesse de 20 miles par heure. À peine plus de 30 km/heure, bien peu de chose en fait, au vu des 900 kilos du véhicule choisi ! L'aile va frapper beaucoup plus vite, beaucoup plus fort, beaucoup plus haut, loin de l'encastrement de la base, développant un couple très important. Le bord d'attaque des ailes des anciens avions, une simple tôle roulée donnant un certain aérodynamisme à l'avant de celle-ci, est, sans doute le point de repère technique de

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

certains des contradicteurs. Aujourd’hui, celui-ci est occupé par les becs mobiles présents sur quasiment toute la longueur de l’aile.

Mus par des vérins électriques fixés à l’autre extrémité sur le longeron avant, partie la plus résistante de celle-ci, ils permettent, une fois déployés, d’augmenter la portance, principalement en configuration d’atterrissage ou de décollage. Dans cette position, une partie de l’air s’engouffrant à la vitesse du vol, entre l’arrière de ces becs et le longeron, ils n’ont aucunement le droit de se tordre, au risque de compromettre, au moins partiellement, la portance complémentaire qu’ils sont censés développer. L’ensemble, obligatoirement très rigide, représente donc un sérieux renforcement du bord d’attaque, dont le longeron avant est la pièce maîtresse, même si son utilité va bien au-delà de cet aspect. Ce sont ces becs mobiles qui encaisseront le choc. Certes, ils sont très marqués, leurs tôles enfoncées et leur forme aérodynamique très altérée, mais nous sommes alors à 300 mètres de la façade, moins de 2 secondes de l’impact, en procédure de crash volontaire et non d’atterrissage commercial.

Alors, la rencontre fortuite de près de 80 tonnes lancées à environ 600 km/h, avec un tube d’aluminium de moins de 100 kilos immobile, comment la restituer ? Décomposition de cette – très brève – rencontre. Le bord d’attaque frappe le tube du premier lampadaire à près de 10 mètres de hauteur, le bec mobile, comme le tube, s’écrasent localement au point de contact. Grâce à sa flexibilité – aluminium – le lampadaire commence à se courber comme un roseau sous l’énormité de la charge et de sa vitesse d’application, 1/100 ème de seconde.

Le point de contact étant loin de son ancrage au sol, quasi immédiatement se produit la rupture prévue au-dessus de l’encastrement, au vu de l’importance du bras de levier et de la force exercée. Cette dernière n’empêchant pas la pliure définitive du tube et sa déformation par aplatissement de sa section dans la zone de l’impact (voir les photos en [annexe 1](#)). La séquence a duré un maximum de quelques centièmes de seconde, permettant finalement à l’avion



MARIAN LOCKHART PHOTO

Mechanics Gary Williams (front left) and Michael Ybarra (front right) work on a Boeing 737 front spar alongside fellow mechanics Tony Merwin (back left) and Darryl Halvorson during the first week of spar moving-line operations in Renton, Wash.

**FIGURE 10.14 – Longeron avant d'aile d'un Boeing 737, modèle de poids et performances moindres que le 757. On imagine la solidité de cette pièce qui existe en deux exemplaires par aile sur le 757**

de poursuivre sa trajectoire, le lampadaire s'étant effacé sous l'aile. Pour mieux apprécier cette brièveté, l'œil humain ne peut saisir un mouvement d'une durée inférieure à 1/10ème de seconde, dans le meilleur des cas. Dans le nôtre, il n'aurait rien eu le temps de voir. La VO donne cinq lampadaires couchés, répartis des deux côtés du fuselage. Ce nombre ne pose aucun problème pour le temps de vol restant à effectuer, entre une et deux secondes. L'alternativité des chocs avec ces lampadaires assure le maintien d'une trajectoire rectiligne, de toute façon surveillée par le dispositif JPALS envoyant ses signaux depuis le bâtiment ou une des baraquas de chantier

ou par le programme Tomahawk ingurgité un peu plus tôt. Notons enfin que l'écartement des dits lampadaires est, sans doute par hasard, compatible avec l'envergure d'un Boeing 757 et la trajectoire suivie pour les faire tomber est, comme par hasard aussi, exactement sur l'angle de l'avion pour impacter la façade. Trop de coïncidences ne sont plus coïncidences.

## **10.6 Théorie d'une arrivée mouvementée avant impact**

Après la chute des cinq lampadaires il lui reste environ 125 mètres, entre  $\frac{1}{2}$  et 1 seconde, pour atteindre, sous un angle fermé, un but très bas, 24 mètres de hauteur pour la façade visée, face au soleil. L'avion faisant globalement 12 mètres de haut et le « *pilote* » étant assis à près de 5 mètres au-dessus du point bas des réacteurs, je vous laisse imaginer la dextérité et la douceur avec lesquelles il faut manipuler le manche à balai. Dans le cas contraire, au choix, un sillon définitif dans le sol ou passer au-dessus de la façade visée ! Encore une fois, c'est un pilotage hors de portée de notre débutant. Les conditions aérologiques finales sont parfaites. Matinée ensoleillée de septembre, sans le moindre nuage pour diminuer son ardeur, mais pas trop de chaleur, élément pouvant être particulièrement important à Washington, un peu plus tôt dans l'été. Le soleil est encore bas, éblouissant le *pilote*, l'arrivée se fait au-dessus d'une pelouse située partiellement à l'ombre – façade ouest – ne dégageant donc pas de courants déstabilisants. Juste avant l'impact, le Boeing va rencontrer une dernière série d'obstacles, les éléments du chantier de rénovation, dispersés devant la façade, le tout sur sa trajectoire. Il lui faudra éviter successivement un groupe électrogène, des baraquas de chantier et des tourets de câbles électriques debout.

Point pouvant paraître douteux, si l'avion a vraiment heurté le groupe électrogène avec son aile droite, comment expliquer que le

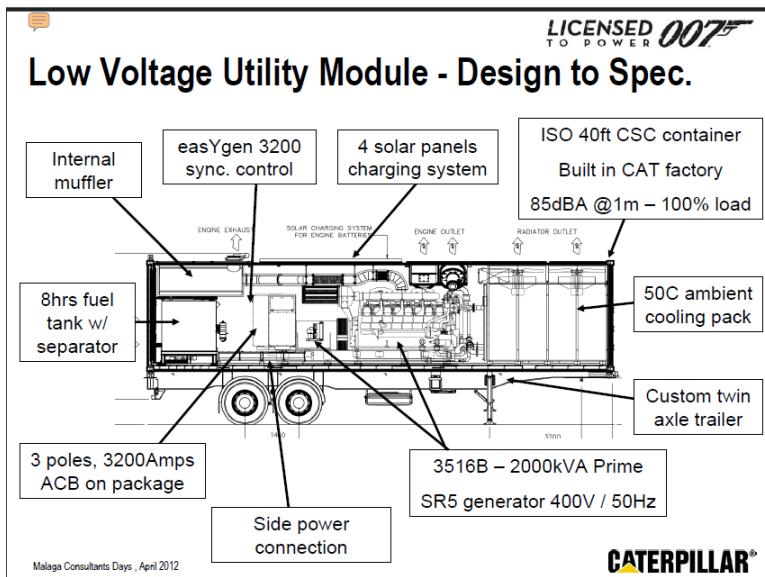


FIGURE 10.15 – Le groupe électrogène CAT 3516B

premier nommé ait conservé parfaitement sa trajectoire ? Il s'agissait d'un de ces énormes groupes CAT, un 3516B de 2000 KVA, monté avec ses équipements annexes dans un container de 40 pieds. Posé sur remorque triple essieu, l'ensemble, d'un poids global de 30 tonnes, pouvait alimenter toute l'aile du Pentagone en travaux sur cinq niveaux. Une centrale électrique sur roues, pas le genre d'objet à bouger à la moindre pichenette. Le dessous du réacteur droit heurta le coin haut avant du container, tandis que le **fairing** – carénage en composite d'articulation des volets – laissait une entaille transversale sur son toit. Nous sommes vraiment là au niveau du détail.

Bien qu'encore une fois ces suppositions se situent à ce niveau, il

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

est permis d'imaginer cette fin : Je pense l'avoir démontré à l'envi, nous sommes dans un plan parfaitement étudié, où rien ne fut laissé au hasard. Cela sous-entend aussi la préparation minutieuse du guidage final. Dans ce cadre, chaque obstacle fut totalement défini dans les 3 dimensions, les spécialistes GPS, ne manquant pas au Pentagone, afin de réduire les aléas à la portion congrue. Groupe électrogène, clôture l'entourant, muret, baraqués de chantier et autres matériels importants placés sur la pelouse, tout fut répertorié avec la plus grande précision. Un grain de sable vint toutefois se glisser dans cette machine parfaitement huilée, certainement au moment du changement de programme de guidage, à l'issue du demi-tour, à la limite de l'Ohio. Cela nous valut le *bowling* dans les lampadaires et ce choc avec le groupe électrogène. Il est évident qu'aucun de ces avatars ne pouvait être prévu et surtout souhaité dans la programmation, on ne se créa pas des contraintes supplémentaires par plaisir, dans un tel plan, à si peu de distance du succès. Il est de plus certain que ces différents matériels et obstacles n'avaient pas été déplacés. Arrivant incliné vers la gauche, à la suite de l'évitement du portique sur la R 27, sur une pente descendante constante, on peut donc affirmer qu'au delà des lampadaires étudiés, notre Boeing n'a pas repris d'altitude et n'a pas eu le temps matériel de se remettre à plat, le chapitre suivant le confirmera.

Le réacteur droit, le plus haut, est en position pour frapper le groupe électrogène vers son sommet. Le dessin de ce groupe que je suppose à l'échelle 1/150 au vu de sa longueur, nous autorise à définir la hauteur de ce dernier au-dessus du sol, grossièrement 3,75 m. Reprenons un semblant de trigonométrie, permettant de confirmer ces affirmations. L'entraxe des réacteurs étant de 13 mètres, la frappe du réacteur droit sur le groupe électrogène, 20 centimètres sous son sommet, la tangente d'un angle de 9° situe le dessous du réacteur gauche à 1,5 m du sol. Encore une fois, quand on se trouve assis à près de 5 mètres au-dessus de ce point bas, cela suppose une maîtrise du pilotage incompatible avec le débutant peu doué que la

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

VO veut nous imposer. Le choc se situera dans sa partie la moins renforcée de ce groupe, celle du système de refroidissement, à droite sur le plan joint de ce matériel. En fait, un réservoir de carburant (gazole) en bas puis rien, sinon des gaines guidant le flux chaud vers les ventilateurs extracteurs en haut.

Sur une photo, le CAT en feu, présente une zone laminée à l'avant, assez bas. C'est grâce sans doute à cette partie creuse sans résistance propre que le groupe a quand même fait un écart de plus de 15° vers le bâtiment à la suite de ce contact *viril*. Une zone plus dense intérieurement aurait sans doute entraîné basculement du CAT et écrasement de notre avion avant la façade. Ce déplacement confirmait bien qu'il s'agissait d'un choc violent venant de l'extérieur. Hormis un avion, quel objet, volant ou non, peut faire dévier une masse importante d'un tel angle ? La loi du plus fort est toujours d'actualité. Qui est le plus puissant, environ 80 tonnes lancées à 165 mètres/seconde ou 30 tonnes immobiles mais pas fixes ? Par contre, il est tout à fait envisageable que ce contact rude n'amène la séparation du réacteur droit qui entrera dans le bâtiment si proche et sans doute un début de rupture des attaches de l'aile du même côté. Cet impact contre un élément lourd n'a sans doute pas fait varier la trajectoire du centre de gravité du 757, masse, vitesse acquise, poussée maximum des moteurs et proximité du guidage derrière la façade visée permettant de conserver la ligne. Mais dissymétrie du choc et résultante de la force de contact s'exerçant par en-dessous, ont très bien pu avoir fait basculer légèrement notre avion, non seulement en roulis, mais aussi en tangage. Autrement dit, avoir orienté le nez plus bas, tout en abaissant l'aile gauche.

Résultat ? Le dessous du réacteur gauche heurte et casse le dessus d'une structure de ventilation en maçonnerie dépassant quelque peu du sol. Les deux faits se situent à quelques dixièmes, voir centièmes de seconde l'un de l'autre, le temps que l'avancée en biais de l'avion par rapport à la façade laisse l'aile gauche s'abaisser suffisamment. Je parlais, un peu plus haut d'un taux de roulis de 30°/seconde, le court délai laissé permit ce mouvement parasite

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

de quelques degrés. Peu de chose, quelques degrés, mais à plus de 6 mètres de l'axe de rotation qu'est le fuselage, le réacteur s'est abaissé de quelle valeur ? Assez pour faire la différence entre passer au-dessus, ce qui était prévu et toucher sérieusement le muret... ce qui ne l'était certainement pas. Ce deuxième choc, tout aussi dissymétrique que le précédent, mais du côté opposé, dû remettre le nez dans la ligne tout en le conservant en position plus basse qu'initiallement prévu. Juste avant l'impact, durant une fraction de seconde, le 757 a du sérieusement osciller sur son axe. Cette option permet de voir aussi sous un œil différent, quelques témoignages. Il est hors de question pour moi de les approuver totalement, mais de tenter de comprendre pourquoi des gens aussi normaux que vous ou moi ont pu faire des déclarations déclenchant l'ire des *no-planers*. Ceux-ci, bien que constituant un groupe totalement hétérogène, ont en commun de ne pouvoir admettre aucun témoignage concernant la présence d'un avion, *a fortiori* s'il a le malheur de ressembler à un 757.

À peine toléré jusqu'au Sheraton, il est voué aux gémomies aussitôt ce point dépassé, sans la moindre logique accessoire. Ils épingleurent donc un certain nombre de témoignages affirmant avoir vu l'avion racler le sol de son aile gauche, impacter au sol juste avant la façade et rebondir ensuite contre celle-ci, voir même basculer en rotation à l'impact, *faire la roue* en entrant dans le bâtiment. Nos contestataires en déduisirent que ces gens étaient atteints d'hallucinations, quand ils n'étaient pas tous mis dans la catégorie des menteurs embrigadés, chargés collectivement de faire de faux témoignages pour justifier d'un avion ne s'étant jamais crashé. Tous complices ! Si le rebondissement d'un Boeing peut être pris avec beaucoup de réserves, le raclage devient maintenant envisageable, peut-être pas de l'aile – quoique – mais du réacteur. Sous certains angles de vue et à cette faible hauteur, on ne peut plus parler d'altitude, la proximité de l'aile gauche avec le terrain va provoquer une surpression importante sous l'intrados. Le résultat ? Ces tourbillons de poussière soulevés, pouvant donner l'impression de ce

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

contact. Ce phénomène est sans doute survenu juste avant que le dessous du réacteur n'arrive au niveau du sol. N'oublions pas que ces faits se passent en une fraction de seconde, excusant partiellement des témoignages ne paraissant pas toujours cohérents. Au lieu de prendre une posture de donneur de leçons, qu'aurions-nous vu et rapporté à leur place ?

Explications pour mieux comprendre cette proposition. Pour en garantir la parfaite objectivité, je n'utiliserais que des données de la notice Boeing dédiée à cet avion<sup>24</sup>, donnant les différentes cotes. La dalle du second niveau, je l'ai indiqué dans le chapitre sur le Pentagone, est à 14,1 pieds, en mesures de chez nous environ 4,30 mètres, 4,2977 pour les amateurs de précision. Le dessous de cette dalle peut être estimé, sans risque d'erreur importante à 4,10 mètres, correspondant à une épaisseur classique de vingt centimètres, surtout pour l'époque de réalisation. Du dessus du fuselage de notre 757 au dessous du réacteur, en version Rolls-Royce, nous avons entre 5,36 et 5,47 mètres selon Boeing qui prévoit une cote mini et maxi. Du dessous du même réacteur au dessous du pare-brise, la distance est approximativement de 3,94 à 3,99 mètres. Lorsque le dessous du réacteur gauche éclate la maçonnerie de la ventilation basse, le dessous du pare-brise se situe environ à 4,10 m, hauteur du dessous de la dalle du second niveau. Oui, le réacteur gauche à sans doute un court instant effleuré le sol, tandis qu'il n'est pas interdit de penser que l'extrémité de la même aile gauche puisse carrément le toucher également du fait de sa longueur. Les deux faits déclenchent l'arrachement immédiat au moins du réacteur et son départ dans le rôle de projectile tueur, tandis que l'aile doit commencer sa séparation du fuselage. Le nez du 757 est lui, au même moment, sans doute, à moins de 15 mètres, moins de un dixième de seconde de la frappe, le temps d'un clignement d'œil.

Le Boeing 757 N 644AA d'*American Airlines* frapperà donc

---

24. document D6-58327 de juin 1999 et plus particulièrement les pages 14 et 15

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

la façade ouest du Pentagone à un peu plus de 600 km/heure. Vérification mathématique finale des possibilités de mon hypothèse, en prenant une vitesse moyenne de 555 km/heure ( $610 + 500 / 2$ ), soit 154 m/seconde. Elle nous permet d'obtenir 42 secondes pour cette toute dernière partie du vol, depuis la sortie de la boucle de Bailey Crossroads au Pentagone. Nous avions laissé notre Boeing à 9 heures 37' 09, le crash est effectif, selon mes calculs, à 9 heures 37' 51 pour 9 heures 37' 57, heure officielle. C'est bien à l'intérieur de la tolérance donnée par nos radars, arrondie à 30 secondes.

Pourtant, lorsque l'on parle de la vérification mathématique de sa compatibilité, il est évident qu'il y sera opposé la controverse des deux trajectoires divergentes. Elles sont issues des deux (!) versions de directions totalement différentes, fournies par le NTSB à l'association Pilots for Truth (PfT) en août 2006, à la suite de sa requête officielle FOIA. Vous apprécierez déjà le sérieux d'un organisme de contrôle équivalent à notre Bureau enquête accidents en France, deux trajectoires différentes établies à partir des données du même FDR! Ça sent fortement le rapport sous influence! La première source (suivant PfT) :

*Final Approach Path based on FDR data working backwards from the impact according to impact time of 9 :37 :45 as noted in "the NTSB Flight Path Study. Times and Altitudes are presented for each segment. Each segment is calculated based on acceleration in feet per second.*

Traduction :

*La trajectoire d'approche finale basée sur les données du FDR en rétro conversion depuis l'impact, d'après l'heure d'impact de 9 heures 37' 45 [sic - différente de celle de la VO!, NdA], comme exposé dans l'Étude du Trajet de Vol du NTSB. Les temps et altitudes sont présentés pour chaque segment. Chaque segment est calculé à partir d'une accélération en pieds par seconde.*

Cette trajectoire, issue donc des données du FDR est rectiligne, passant au voisinage sud de l'Annexe de la Navy et de la Station-Service CitGo. Elle ressemble à celle qui correspondrait le mieux aux divers témoignages d'une arrivée d'un gros avion de ligne à basse altitude, près des bâtiments de cette annexe et au récit que je viens de détailler. J'ai dit ressemble parce qu'entachée d'une grossière erreur. À croire qu'elle voulait ne pas être prise au sérieux cette étude, elle fait passer notre 757 au-dessus de l'antenne de télécommunications du VDOT, et non à côté ! Où est la logique ? Un avion étant aperçu à hauteur du 14ème étage de l'Hôtel Sheraton – maximum 40 mètres – va faire un saut de cabri au-dessus d'une antenne de 51 mètres de haut nécessitant de grimper au moins à 100 mètres d'altitude par sécurité. La réflexion est d'autant plus absente de ce raisonnement qu'entre l'annexe de la Navy et cette antenne, comme déjà indiqué, il y a 95 mètres, évitant ce S dans le plan vertical. Pour ne pas créer trop de surcharge en termes de G sur la cellule du 757 et respecter les inerties propres à un avion de ce poids, il lui faut le temps pour prendre cette nouvelle altitude, ce n'est pas un chasseur.

Ce délai lui interdira alors de passer à hauteur du 14ème étage, ne pouvant donc être vu par le témoin devant sa fenêtre, nous avançons à près de 140 mètres/seconde à cet instant. Que dire de l'épisode suivant, car cette nouvelle altitude, Il faudra bien en revenir, cela donne une descente vertigineuse sur les moins de 1000 mètres restant avant l'impact, multipliant les charges au moment de la ressource finale... Nous ne sommes pas dans un jeu vidéo ou une attraction foraine ! Bien sûr, cela a donné lieu à d'infinies controverses dues à des tentatives divergentes de calcul de la ressource finale, de toute façon partiellement inconnue puisque le FDR nous a supprimé la dernière seconde de vol. Le cap et l'altitude furent également remis en cause, donnant lieu à d'âpres confrontations d'analyses absolument incompatibles entre elles.

Comme évoqué dans mon commentaire de présentation de ces solutions à géométrie variable, deuxième version de cette trajec-

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

toire finale. Publiée par PfT après la controverse déclenchée par la précédente, il s'agit d'une animation de Flight Simulator réalisée par le NTSB, basée sur les données *brutes*. Cette précision permet de penser que la première version s'était passée des mêmes données brutes, bref que c'était peut-être très approximatif, à moins que ce qualificatif s'applique à la nouvelle mouture, le contraire de brut pouvant être arrangé.

Pour appuyer là où ça fait mal, nous sommes dans une journée d'attentats par utilisation d'avions de ligne, amenant un bilan de près de 3000 morts au total, dont près de 200 au seul Pentagone. Le manque de sérieux est manifeste, en premier lieu en mémoire de ces victimes. Toujours censée provenir des données du même FDR, elle représente une visualisation sur un simulateur, déjà évoquée par sa ressemblance à la conduite en rallye automobile. On peut y voir la totalité de la boucle descendante sur 330°, sa sortie, la descente le long de Columbia Pike, puis l'approche finale sur le Pentagone. Même si la dernière seconde est toujours manquante, cette trajectoire finale sur le Pentagone présente maintenant une grande différence avec la version précédente. L'avion arrive maintenant du côté nord des bâtiments de l'Annexe de la Navy et de la station-service CitGo, suivant un cap plus au nord et une altitude de 130 mètres rendant tout impact impossible sur le Pentagone qui n'en fait que 24 avec, en complément, un angle d'arrivée faux !

Comment un organisme comme le NTSB peut-il, sinon sous contrainte, sortir une version complète et onéreuse d'un crash... sans crash ? Nouvelle tentative d'enfumage pour mieux perdre ceux qui cherchent la vérité ? À partir de là, que voulez-vous qu'il soit possible d'établir de certain ? Rien. Ce comportement largement je-m'en-foutiste ne fait que renforcer ma conviction. Il faut partir d'une reconstitution logique, devant permettre d'être corrélée avec les témoignages, la position des débris et les capacités de vol du Boeing 757. Elle doit aussi prendre en compte qu'un certain nombre d'actions, dans ce déroulement logique, ne pouvaient intervenir qu'avec la participation discrète d'un avion de guerre élec-

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

tronique comme accompagnateur. Elle doit enfin se baser sur la simplicité du raisonnement, liée à quelques connaissances aéronautique minimales. Plus on imagine un plan complexe, plus il faut s'attendre à de mauvaises surprises lors de sa réalisation, ne serait-ce que parce qu'il est impossible d'examiner, sans risque d'erreurs ou d'oubli la quantité de paramètres qu'on s'est alors imposés.

Comme par hasard, avec ces données de base, on obtient une solution techniquement possible, cohérente, compatible avec les témoignages comme avec les débris et les dégâts constatés. Il faut, encore une fois que tous les faits soient replacés le plus possible dans leur contexte et comme pour un puzzle, on voit alors les pièces se mettre en place. Bien évidemment, elle contredit la version officielle de ce drame et les théories no-planées d'une population de contestataires, spécialistes auto-proclamés. C'est sans doute le plus difficile à faire accepter au lecteur. Le mal était fait et de façon irréversible, but sans doute visé par les donneurs d'ordres de ces demi-tours en marchant. On a aussi parlé de trajectoires différentes. Il n'y a pas de trajectoire divergente de celle du NTSB, il y a deux trajectoires, parce qu'il y a deux avions, je l'ai évoqué un peu plus haut, des témoignages semblent le confirmer. Celle du NTSB concerne le 757, puisque révélée par sa boîte noire, même si l'on peut longuement discuter de sa fiabilité, ce doute sera traité en détail dans l'annexe 3, en fin d'ouvrage, afin de ne pas nuire au suivi. Il faut bien s'y raccrocher, puisque le radar de Dulles, ou au moins son personnel, fut très sélectif ce matin là, ne voulant pas voir notre 757. La trajectoire communiquée par Dulles concerne l'autre avion, très certainement le Gulfstream C-20. Il apparaît très probable que les témoignages très différents de ceux de l'avion de ligne, décrivant un avion de type business jet, émanent de témoins ayant vu l'avion de guerre électronique des conspirateurs. Bien sûr d'autres, les plus nombreux, ne l'ont pas vu passer, mais est-il si difficile de se remettre en situation ?

Nous avons, quasi simultanément, l'arrivée des plus bruyantes et surprenantes du Boeing en rase-motte, monopolisant les attentions

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

et celle, beaucoup plus discrète en décibels et en silhouette du jet d'affaire. Est-il si difficile d'imaginer la plupart des regards se tournant vers cette source de vacarme inattendue, colorée et si proche ? Alors, bien sûr, ceux qui suivront le 757, le plus grand nombre, ne pourront voir le Gulfstream passant derrière eux, au nord de la station-service CitGo, plutôt côté cimetière d'Arlington. De petite taille, de couleur grise dite *low-vis* n'accrochant pas le regard, par rapport à l'aspect souvent chamarré des avions commerciaux, le son émis par ses réacteurs est complètement dissimulé par le tintamarre de ceux du Boeing. Toutes ces informations collent bien avec notre C 20, qui ne sera vu que par quelques témoins. J'ai longuement détaillé la trajectoire de cet avion de contrôle du Boeing sacrifié dans les paragraphes précédents, y compris aux abords immédiats du Pentagone. Il semble normal, dans cette dernière phase du vol, que cet accompagnateur prenne un peu de champ, pour éviter remous et débris causés par le crash. Il passe donc côté nord du bâtiment, sans doute assez bas. Le radar, avant de perdre – mystérieusement ? – sa trace, 19 secondes plus tard, indiquera un virage à droite aussitôt après l'impact. Cela signifie une route ensuite parallèle au Potomac, permettant à cet avion de se glisser rapidement et encore plus discrètement hors de vue des témoins, tous les yeux rivés au même moment sur l'arrivée bruyante et spectaculaire du 757, puis de la boule de feu qu'il devint. Ce décalage salvateur dans sa trajectoire, 1,6 kilomètres à ce moment, permit à la théorie du *fly-over* du Boeing – en Français l'avion passe par dessus l'obstacle Pentagone – de naître et de prospérer, au point d'embrouiller une situation déjà inextricable. *Fly-over* pourquoi pas, mais il est devenu quoi ce Boeing depuis 14 ans, tourne-t-il toujours ? Était-ce une raison suffisante pour lancer une nouvelle impasse camouflée en pseudo piste de réflexion ? Quelques témoignages pour confirmer la présence de ce second avion au moment du crash, renforçant celui des radars :

Newport News du 15 septembre 2001

« *Kelly Knowles says that seconds after seeing flight 77 pass,*

## CHAPITRE 10. SON DERNIER VOL

*she sees a “second plane that seemed to be chasing the first (pass) overall a slightly different angle.”* »

Traduction :

« *Kelly Knowles dit que dans les secondes après avoir vu passer le vol 77, elle vit “un second avion qui semblait courir après le premier passer avec un angle légèrement différent”.* »

USA TODAY du 17 septembre 2001

« *USA Today reporter Vin Narayanan, who sees the Pentagon explosion, later says, “I hopped out of my car after the jet exploded nearly oblivious to a second jet hovering in the skies”* »

Traduction :

« Le journaliste de USA Today Vin Narayanan qui voit l'explosion de l'avion au Pentagone dit plus tard : “*j'ai sauté de ma voiture rapidement après que le jet a explosé ; un second jet passait dans le ciel*”.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

## Chapitre 11

# Hollywood au Pentagone ?

*Le drame est maintenant là, palpable et malgré tout, quasiment dès cette minute, les interrogations sur la réalité de ce crash pourtant spectaculaire, se multiplient. Un avion de ligne arriva très bas, entre 600 et 630 km/heure, dirigé comme un missile vers un point précis de la façade, moteurs à fond, rasant les toits des voitures. Après une fin de parcours mouvementée due aux chocs successifs contre le groupe électrogène à droite, puis le muret de ventilation à gauche, il impacte la façade ouest à hauteur du premier étage, très en biais par rapport à la trajectoire idéale. Comme dans une superproduction hollywoodienne, le vol se termine dans une boule de lumière éblouissante puis, plus rien, le néant. Un vide irréel succède au bruit et à la fureur. Était-il plus bas ou plus haut que prévu dans le plan initial ? La partie supérieure avant du fuselage se trouvera scalpée par la dalle du plancher du second niveau/premier étage, cette position fut calculée en fin du chapitre précédent. Cet impact a transformé notre 757 en une multitude de morceaux de toutes dimensions dont les plus dangereux (réacteurs, trains d'atterrissage, etc..), par leur poids, leur taille et leur vitesse étroitement liés avec leur inertie, pénétrèrent dans le bâtiment.*

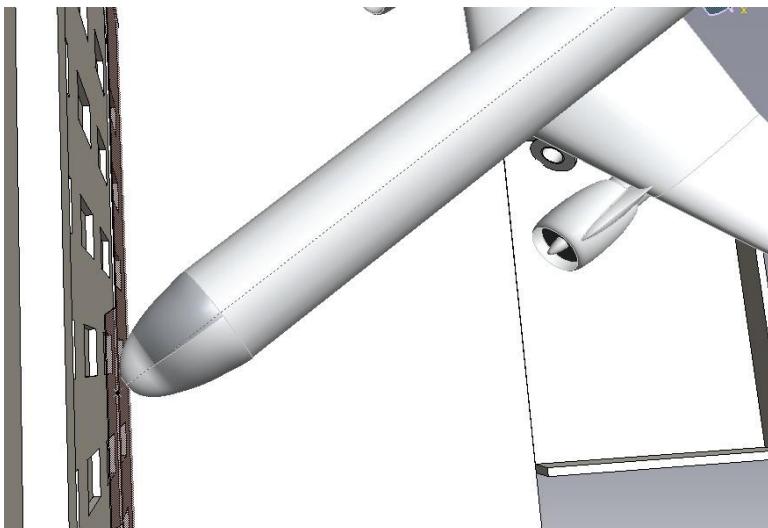


FIGURE 11.1 – Imagerie by M...

Absence de gros débris reconnaissables, étroitesse – toute relative – du trou d'entrée de l'avion dans le bâtiment, faiblesse de l'incendie initial, qu'en penser ? Rappelons que cette étroitesse du trou de pénétration du fuselage, n'est rapportée que par la VO induisant *de facto* le doute. Ce dernier se renforce par les conditions objectives de l'attentat. Ce trou n'est mesurable que sur des photos prises dans un environnement de fumées et de flammes, une photo en fin de chapitre le démontre, avant l'écroulement, fort à propos de cette partie du bâtiment, quelques dizaines de minutes plus tard. Personne ne pouvant approcher le brasier pour préciser ces dimensions dans ces conditions, nous n'avons donc pas obligation de *penser VO* et nous fier à ces dimensions, même si on nous annonce 6 mètres de hauteur et une largeur de 5, pour un fuselage de 4,01 de haut et 3,76 de large. De l'aveu même de nombreux té-

moins de ce crash, y compris les plus proches de la réalité des faits, tout pouvait faire douter. Toutefois, comme pour les autres crashes de cette journée noire, je prétends, nous venons de le voir, qu'au Pentagone c'est un avion, et très certainement le Boeing 757-200 du vol 77 qui percuta l'immeuble. Charge à moi de faire la démonstration de la concordance entre ces points de vue à première vue divergents en sachant, pour ceux restant persuadés *d'autre chose que le Boeing*, qu'il leur faudra détailler le devenir de cet avion depuis plus de 16 ans et surtout des personnes étant à bord.

### **11.1 Témoignages, cohérents en général, bizarres dans le détail**

Des éléments attirent l'attention des témoins directs. S'ils confirment l'évidence de l'impact d'un 757, des détails semblent bizarres, voir absurdes, conduisant à leur remise en cause par une partie de ceux se réclamant de la recherche de la vérité. Trop de témoins l'ont toutefois déclaré pour croire à un embriagadement ou une hallucination collective, surtout à cette heure matinale, *9 heures 38* heure locale. Ces gens, dont on a peu de raisons de douter de la bonne foi, déclarèrent dans des témoignages connus et répertoriés que :

1. L'avion arriva sur une trajectoire lisse et régulière, comme programmée, se dirigeant sur sa cible tel un missile. Il suivait une trajectoire délibérée et continue, d'une précision étonnante dans son impact sur une façade anonyme de relativement faible hauteur. Trop de paramètres ne pouvant correspondre au pilote débutant que la VO veut nous imposer... ou au hasard.
2. L'avion est entré dans le bâtiment, *comme dans du beurre, comme aspiré, comme un jouet dans un gâteau*. Aucune résistance apparente de la façade, pourtant légèrement renforcée, au choc et personne n'a décrit une dislocation de l'avion

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

contre la même façade. D'ailleurs aucun débris n'accréditera cette dislocation extérieure. Beaucoup n'arrivaient pas à comprendre comment le Boeing 757 semblait avoir complètement disparu dans le bâtiment après cet impact.

3. Quelques témoins affirment avoir vu les ailes se replier lors du choc de l'impact ou lors de la pénétration. Les contestataires rejettent massivement ces témoignages, jugés au mieux non-fiables et inutiles, au pire comme un signe d'hallucination ou de mensonge délibéré. J'aborde ce point en fin de chapitre pour terminer sereinement la démystification.
4. L'explosion, décalée de l'impact dans le temps, a été perçue comme extrêmement lumineuse, la boule de feu en résultant se développant très vite, indice de hautes températures. Elle fut accompagnée d'une forte onde de choc, capable de déplacer des véhicules proches et d'être ressentie jusqu'au Sheraton, à au moins 1,3 kilomètres. Son bruit est décrit comme curieux, grave et mat, comme une bombe de forte puissance. Le kérozène n'a jamais développé ce genre de phénomène.
5. Après l'explosion, une pluie de petits débris tomba sur le site. Il y en eut une quantité ne finissant pas d'étonner, sur le tarmac de l'héliport entre autres, à gauche du point d'impact. Par contre pour la plupart, au vu de leur taille, il fut quasiment impossible de déterminer s'ils appartenaient à l'avion et, dans l'affirmative, à quelle partie de celui-ci. De même, la corrélation entre boule de feu et pluie de débris n'est pas aisée à établir. D'autres indiquent que « *quand il ne restait plus que la queue de l'avion à l'extérieur du bâtiment, celle-ci a disparu dans la boule de feu* ».

Voyons-en quelques-uns plus en détail :

1. *Robert A. Leonard* : « *The plane vanished, absorbed by the building, and there was a slight pause. Then a huge fireball rose into the sky* ».

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

Traduction :

« *L'avion a disparu absorbé par le bâtiment et il y eut une petite pause. Puis une énorme boule de feu s'est élevée dans le ciel ...* »

2. *Wanda Ramey* : « *Recalling those moments again, Ramey said it appeared the buildingsucked the plane up inside. "A few seconds later, I heard a loud boomand I saw a huge fireball and lots of smoke "* ».

Traduction :

« *Se rappelant à nouveau ces instants, Ramey dit avoir eu l'impression que le bâtiment avait avalé l'avion au-dedans. "Quelques secondes plus tard, j'ai entendu un fort boom et j'ai vu une énorme boule de feu et beaucoup de fumée"* »

3. *Noël Sepulveda* : « *For a brief moment, you could see the body of the plane sticking out from the side of the building. Then a ball of fire came from behind it. An explosion followed* ».

Traduction :

« *Pendant un court instant, on pouvait voir le fuselage émerger du bâtiment, puis une boule de feu est apparue derrière lui. Une explosion a suivi.* »

4. *Steve Storti* : « *When it has plunged in as far as its tail fin, there was huge explosion* ».

Traduction :

« *Quand il eut pénétré jusqu'à la dérive de queue, il y eut une énorme explosion.* »

5. *Penny Elgas* : « *At the point where the fuselage hit the wall, it seemed to simply melt into the building. I saw a smoke ring surround the fuselage as it made contact with the wall. It appeared as a smoke ring that encircled the fuselage at the point of contact and it seemed to be several feet thick. I later realized that it probably the rubble of churning bits of the plane and concrete. The churning smoke ring started at the top of the*

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

*fuselage and simultaneously wrapped down both the right and left sides of the fuselage to the underside, where the coiling rings crossed over each other and then coiled back up to the top. Then it started over again only this next time, I also saw fire, glowing fire in the smoke ring. At the point, the wings disappeared into the Pentagon. And then I saw an explosion and watched the tail of the plane slip into the building ».*

Traduction :

*« Au point où le fuselage a frappé la façade, il a semblé simplement se fondre dans le bâtiment. J'ai vu un anneau de fumée entourer le fuselage à son contact avec le mur. Cela apparaissait comme un anneau de fumée encerclant le fuselage au point de contact et il semblait avoir plusieurs pieds d'épaisseur. J'ai réalisé plus tard que c'était probablement les débris tourbillonnants de morceaux d'avion et de gravats. L'anneau de fumée tourbillonnant prit naissance au sommet du fuselage puis entoura simultanément les deux côtés du fuselage jusqu'en dessous, où les anneaux s'enroulèrent l'un avec l'autre pour remonter sur le dessus. Puis cela se reproduisit avec du feu cette fois, un feu rougeoyant dans la fumée. À ce point, les ailes disparurent dans le Pentagone. Et alors, j'ai vu une explosion et j'ai observé la queue de l'avion glisser dans le bâtiment ».*

Un peu de réflexion amène à nous assurer que pour des témoignages aussi précis, la vitesse d'arrivée ne pouvait pas être au niveau pretendu par la VO. Si vous assistez à un meeting aérien, vous constaterez que même sur un avion passant très bas à 600 km/heure, vous remarquez de très nombreux détails.

### **11.2 Impact et débris, constatations**

Après la boule de feu, tous les témoins disent : fini ! Plus d'avion, plus de bruit, plus rien, que des volutes de fumée et un petit incen-

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

die. Étudions d'abord en détail le comportement prévisible d'un avion de ligne classique dans un crash classique contre un bâtiment... classique, comme le Pentagone. Seuls, je l'ai évoqué un peu avant, quelques contestataires peu au fait des réalités de l'aviation ou particulièrement obtus sont encore persuadés qu'un avion est fabriqué d'une seule pièce, fuselage et ailes indémontables. Il doit donc, selon eux, pénétrer dans un bâtiment sous cette forme... ou pas du tout. Il est certain que ce manque de connaissances aéronautiques leur rend incompréhensible ce qu'ils voient ou refusent de voir. Photos et schémas présentés à la fin du chapitre précédent, permettront aux plus objectifs de remédier à ces lacunes de connaissances excusables. Bien sûr, les mêmes n'arrivent pas à comprendre que les différents éléments de ce même avion subissant un tel choc frontal, ne vont pas présenter la même résistance ni la même inertie au mouvement. Ils vont plus ou moins résister à l'impact initial, seront plus ou moins ralentis, iront plus ou moins loin.

Un avion de ligne est une structure complexe se disloquant progressivement d'une manière elle aussi complexe. Par exemple, la partie du fuselage de l'avion allant de la pointe avant jusqu'à la zone d'accrochage des ailes, va disparaître dans le crash. En fait, c'est un tube creux fait de raidisseurs radiaux pour résister aux différences de pressions et d'une peau extérieure en alliage d'aluminium rivetée. La logique de la mécanique des métaux dans un impact violent, notre cas, obligera à la transformation de ce tronçon avant, en compression géante, à la façon de César (le sculpteur). Il est facile de comparer cette faible résistance à l'écrasement à celle de la boîte de bière ou de soda, selon votre goût, faite du même métal. Regardez également une vidéo de crash-test automobile et voyez les dégâts à l'avant du véhicule pesant moins de deux tonnes et percutant à **seulement 64 km/h** ! Pour affiner votre jugement, ne pas oublier que la partie avant d'une automobile est faite pour encasser ces chocs, ce qui n'est nullement le cas d'un avion. Alors maintenant, 80 tonnes à plus de 600 km/h, une grande imagination n'est pas nécessaire pour estimer leur étendue. Une compression,

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

pour en revenir à César, comme son nom l'indique, c'est du solide, quelques unes de ses œuvres servent de poteaux de soutènement dans certaines réalisations artistiques.

C'est le genre de galette métallique qui aurait dû être extraite des décombres... si le bâtiment ne s'était pas partiellement écroulé ensuite dessus. Là, quasiment rien d'identifiable ne restait effectivement de ce tronçon à l'intérieur du Pentagone. Question : Pourquoi cette partie ne s'est pas écrasée et repliée sur elle même dans le choc, comment a-t-elle pu ouvrir un passage au reste de l'avion malgré sa faible résistance propre, contre cette façade légèrement renforcée ? Car, qu'on le veuille ou non, force est de constater que tout ou partie de notre 757 est bien entré dans le bâtiment. À défaut de tout expliquer dès maintenant, gardons ce point crucial en mémoire et continuons le tour de nos constatations.

La zone d'impact et d'entrée du fuselage correspondrait aux colonnes AA13, AA14 et AA15. Au vu des photos exhibées, et sans tomber dans les excès des cartoons, une nouvelle question essentielle se pose : Peut-on imaginer un fuselage quasiment circulaire arrivant de biais - 50° environ – découper dans la façade, une ouverture quasi rectangulaire, aux angles si bien marqués, comprenant trois poteaux de béton au minimum et la poutraison horizontale les reliant ?

Le Pentagone Building Performance Report, rapport établi officiellement par l'ASCE (American Society of Civils Engineers) en janvier 2003 après ce crash, confirme ces données. Page 35 : *le fuselage de l'avion a percuté le bâtiment au niveau de la colonne 14, sous un angle d'environ 42° par rapport à la façade, au niveau ou légèrement en-dessous de la dalle du 2ème niveau*<sup>1</sup>. Le trou d'entrée est moins large que l'envergure totale, mais encore une fois ailes et carlingue ne sont pas irrémédiablement liées. Chicaner sur ce trou est la version la plus réductrice de ce fait avéré, la favorite

---

1. Le second niveau US est le premier étage français, NdA

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

de ceux qui ne veulent pas voir d'avion en général et de 757 en particulier au Pentagone.

Pour un peu plus d'objectivité, il faudrait évoquer les dégâts présentés par la façade, des deux côtés de cette ouverture, et la saignée s'en suivant. Cela explique quand même sans doute, pour l'aile gauche (devant correspondre à un point dur), la colonne AA9 non-tombée, mais cassée vers l'intérieur. Cela justifie également ses voisines cassées et le revêtement extérieur, collé d'origine, arraché en moitié haute de la façade du rez de chaussée, sur une longueur importante. Il est certain qu'il a partiellement amorti le choc, une partie de la force d'impact servant à le décrocher. J'ai procédé à une estimation de la taille de cette saignée, approximativement 25 mètres, autorisant tout à fait l'entrée du fuselage et, éventuellement, d'au moins la partie centrale des ailes, l'entraxe réacteurs est de 13 mètres. Autre preuve de celle-ci, la dalle du plancher du premier étage/second niveau, déchiquetée dans sa partie la plus proche de la façade. Cela correspond aux témoignages indiquant cette hauteur lors de l'impact du Boeing, environ quatre mètres du sol, vérifiée en fin de chapitre précédent. Ce plancher a carrément scalpé le dessus du fuselage lors de cette phase, laissant imaginer la force très importante déployée pour, en retour, hacher ainsi une dalle de béton en la prenant en bout, en compression, sens de la meilleure résistance possible. Cela permet aussi et surtout de mieux comprendre les morceaux de la partie supérieure de la carlingue trouvés à l'extérieur, parmi les rares débris reconnaissables de taille *habituelle* dans un crash.

Ils concernent la partie avant située au-dessus des hublots, là où est inscrit le nom de la compagnie. Les photos de l'[annexe 1](#), concernant ces débris, montrent bien les parties de lettrage sur les tôles déchirées et broyées. Vous connaissez les pointillés permettant de séparer les timbres-postes ? Les hublots jouèrent le rôle des pointillés. Le fait de déchirer la partie supérieure, sur une hauteur sans importance réelle, permettait surtout d'affaiblir encore le fuselage lors de sa compression. Refaites l'expérience de la boite

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?



FIGURE 11.2 – Photo de l'avant d'un avion d'American Airlines

de soda en aluminium en découpant longitudinalement un tronçon et voyez la différence de résistance... Pour cette raison, même s'il est impossible de prouver que cette hauteur d'impact était voulue ou décalée, il est quasi certain que la découpe du fuselage dans le sens longitudinal faisait partie du plan global. Pourquoi seule cette zone du dessus du fuselage fut retrouvée en morceaux de tailles identifiables ?

Indirectement, c'est, la confirmation du mensonge de la VO sur ce point également, elle qui fait impacter ce 757 horizontalement. Nous n'avons pas les morceaux suivants parce que l'arrivée se fit réellement en pente, le contact descendant ensuite, plus bas dans le fuselage, certainement au moment de l'explosion arrière visible sur la vidéo. L'aspect de ces tôles, vierges de toute trace d'incendie est une indication claire que ce dernier n'avait pas encore débuté lors de la dislocation de la partie avant du fuselage.

Tout a fait cohérent, le réservoir de kérosène étant placé plus en arrière, au raccordement des ailes, en partie basse du fuselage, alors que nous traitons de sa partie supérieure avant. La partie centrale des ailes et le milieu inférieur du fuselage au contraire, constituent un ensemble lourd et rigide, fait surtout d'aluminium,



FIGURE 11.3 – Zone du fuselage où se fixent les ailes, les trains d'atterrissements principaux et contenant le réservoir principal de carburant

la photo jointe le montre bien. Au vu du nombre de renforts et autres nervures, conforme à son rôle primordial dans la résistance de l'avion, il peut constituer un bélier très efficace. Cela explique bien le gros des destructions, c'est-à-dire le trou central du rez de chaussée et la trace de casse des piliers internes. Bien sûr, cette structure, toute massive qu'elle fut, a normalement été réduite en amas de tôles informes, brûlées et dispersées autour des pieds de colonnes massacrées, quasi détruites au fur et à mesure de l'avancée. C'est cette situation que les pompiers découvrirent, lors de leur progression dans les décombres. Quant aux moitiés extérieures des ailes, également en aluminium et composites, flexibles et légères,

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

elles ne constituent pas des projectiles capables de pénétrer dans un bâtiment en découpant façade et structure. Elles ont d'autant moins de force qu'on sait leurs réservoirs incorporés vides depuis le départ de Washington-Dulles. Elles peuvent toutefois endommager fortement la façade, même légèrement renforcée comme dans le cas du Pentagone, nous en reparlerons.



FIGURE 11.4 – En vert, au sol, des sacs de débris collectés sur la zone du crash

J'en reviens maintenant à l'étude détaillée de nos débris. Comme pour toutes les autres possibilités évoquées, la théorie du missile abordée dans le chapitre 9, bute sur ce premier obstacle infranchissable : les débris. Ayant esquissé le sujet et ceux-ci restant un des questionnement principaux de cet attentat, voyons en détail la situation sur ce point. Même les *no-planers* refusant la présence d'un avion, sous prétexte d'un nombre selon eux totalement insuffisant pour l'expliquer, ne peuvent réfuter ce fait : il y a de nombreux débris de tailles diverses sur la pelouse, sur les toits ou à l'intérieur du Pentagone. Ce n'est pas le missile qui a pu les amener. Les deux derniers lieux cités étant d'ailleurs soigneusement *oubliés* dans leur discours, pour mieux permettre de parler d'un nombreridiculement faible. Dans notre cas effectivement, beaucoup de morceaux, beaucoup trop de morceaux, tenant dans une assiette ou plus petits encore, comme le dira un témoin. Cette débauche est quantifiable.

Certaines photos officielles montrent, comme en 11.4, les fameux sacs en papier kraft de preuves judiciaires de taille identique ou supérieure à ceux qu'on vous donne dans un supermarché étasunien pour emmener vos achats.

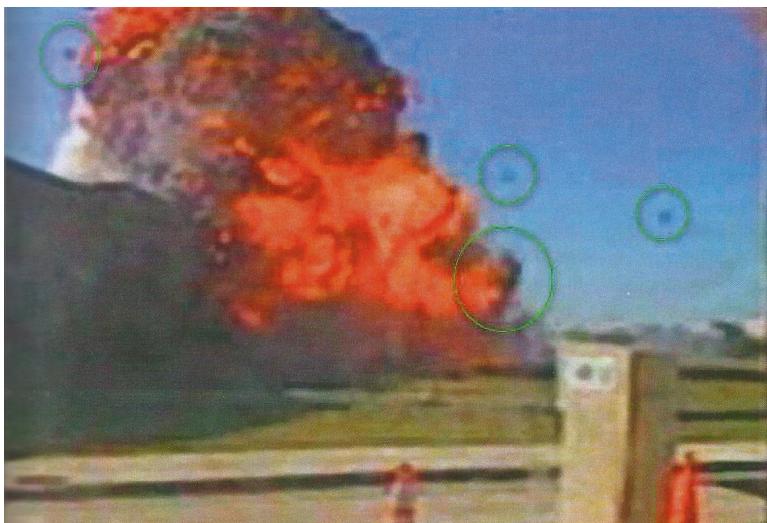


FIGURE 11.5 – Image extraite de la vidéo surveillance, mettant en évidence les débris volants juste après l'impact

Appuyés les uns contre les autres, ils sont en attente... d'on ne sait quoi d'ailleurs, aucun assemblage n'étant réalisable pour reconstituer la vie et la mort de cet avion et de ceux se trouvant à bord dans ces conditions. Chaque pièce d'un avion porte, gravé sur sa surface, le numéro de série auquel elle appartient, permettant aux spécialistes d'identifier avec précision et sans risque d'erreur sa provenance lors d'un crash. Dans la plupart des cas, cela permet de reconstituer, dans le calme d'un hangar, tout ou partie de l'appareil pour mieux comprendre les causes de l'accident. Il est certain que

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

dans le nôtre, la taille anormalement réduite de ceux-ci rendait non pas difficile, mais impossible, leur identification et toute tentative de reconstruction. C'était d'ailleurs sans doute le but recherché par les comploteurs. Pas de reconstitution, pas de regard des experts, pas de questions insidieuses ne tardant pas à suivre. Qu'est ce qui peut transformer au moins une partie d'un fuselage en morceaux aussi petits et pourquoi ? C'est sur ce point que ceux se déclarant chercher la vérité, mais ne croyant pas à l'avion au Pentagone auraient dû travailler. Le côté inhabituel de ce phénomène aurait du aiguiser leur réflexion, au lieu de se contenter de lieux communs et de simplisme !

À part les élucubrations folkloriques, cette particularité doit obligatoirement avoir une explication. La faible quantité de morceaux de taille normale, risée des *no-planers* croît quand même sérieusement, je l'ai rapidement abordé plus haut, en disposant de la vue des toits du Pentagone. Ce phénomène est assez logique. L'énergie cinétique développée par l'avion est énorme, 80 tonnes arrivant à plus de 600 kilomètres/heure et se bloquant brusquement. Elle doit se dissiper d'une façon ou d'une autre lors de l'impact. Une partie des morceaux pas assez lourds pour pénétrer, utilise cette très importante énergie résiduelle pour monter le long de la façade et retomber sur les toitures terrasses avoisinantes, ou sur le sol. La photo 11.5 du début de l'incendie présente les débris cerclés en vert. Pour être tout à fait objectif, et quantifier d'une façon plus complète ces morceaux, il faut penser ajouter ceux retrouvés dans cette partie de l'immeuble, quelques-uns, selon un témoin, de la taille d'un réfrigérateur, ce qui semble significatif... surtout aux États-Unis ! Même pour ces débris importants, il n'y eut aucune certitude sur la réalité de leur appartenance à l'avion mis en cause. Cela ne veut pas dire qu'ils ne venaient pas de notre Boeing 757, seulement, l'urgence était de les faire disparaître, pour éviter les questions dérangeantes qui ne manqueraient pas d'arriver.

Cette absence vaut dans les deux sens, les morceaux comportant la décoration de la compagnie semblant toutefois déjà se justifier

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

eux-mêmes, entraînent au moins une forte présomption de même appartenance des autres débris. Cette séquence écrasement amène quelques réflexions. Il est étonnant de souvent constater un manque de compréhension dommageable, chez certains se réclamant du titre de chercheur de vérité ou chez certains journalistes sur les lieux après le drame. Pourquoi manifester ses doutes sur la quantité de débris retrouvés après le traitement que cet avion a subi ? Bien que le 757 ait joué au passe-muraille, avant que ce qu'il en reste soit écrasé par quelques centaines de tonnes de débris du bâtiment partiellement écroulé, il faudrait donc, d'après eux, découvrir de larges morceaux de fuselage ou d'ailes ? Les habituelles photos de crashes aériens en plein air laissent des traces dans les têtes.

Bien sûr, cette multitude de petits morceaux exacerba l'imagination des *no-planers*, je vous livre, ci-après, un échantillon représentatif de ce folklore. Ces *confettis* d'aluminium auraient été dispersés sur le gazon par les sbires des comploteurs pour faire croire au crash d'un Boeing 757 ! Peut-on imaginer une foule semant, obligatoirement de nuit pour la discréetion, les morceaux d'aluminium, sans être surpris par les rondes d'un site sous haute surveillance... Ils furent tellement malins, qu'ils pensèrent même amener quelques sièges passagers accrochés sur un morceau de plancher de 757 et des pièces diverses de réacteur ou de train d'atterrissage. Subrepticement et nuitamment, ils déposèrent ces offrandes à l'intérieur des locaux flambant neuf, n'étonnant même pas les contrôleurs financiers à leur arrivée dans leurs nouveaux bureaux le lendemain matin !

À ce niveau, quel débat peut-on espérer ? Personne bien entendu n'aperçut non plus la présence, le lendemain matin, de cette floraison d'une nouvelle espèce sur le gazon aux allures de green de golf. Même les morceaux les plus gros dont vous trouverez des photos dans l'[annexe 1](#) ne seront vus par personne avant l'impact, malgré un créneau supérieur à deux heures de plein jour avant le crash ! Ces joyeux lutins trouvèrent également les moyens pour déposer des morceaux d'ailes, de fuselage ou d'empennage sur les

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?



FIGURE 11.6 – Griffures réalisées par des petits morceaux de l'avion projetés sur la façade ouest en pierre initialement lisse.

toits ! Pour en finir avec cette théorie fumeuse, leurs chantres devront expliquer comment se sont aussi faits les multiples impacts sur la façade en pierre tendre comme sur le cliché de détail joint. Pour mieux comprendre son sens, la pierre de parement du Pentagone, le limestone, est particulièrement lisse lors de sa pose, lui permettant, accessoirement, de jouer un rôle auto-nettoyeur pour la façade. Une autre équipe de noctambules travaillant avec burins

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

et marteaux en caoutchouc, pour ne pas éveiller l'attention d'une patrouille ? Ultime défense de ces gens, rien ne prouve que les morceaux fussent présents juste après le crash, mais qu'ils purent avoir été rajoutés postérieurement. Déjà difficile d'imaginer la mise en place dans la nuit précédent le drame, alors que les rondes peuvent contrarier ce fantasme, alors comment croire à la fable de l'arrivée des débris plus tard, sans que les centaines d'intervenants présents quasiment jour et nuit ne s'en aperçoivent ?

Dans ce cas, à quoi servaient les hordes de limiers du FBI, quasiment au coude à coude, inspectant les pelouses aussitôt après le drame, vus par les centaines de témoins involontaires, bloqués dans les embouteillages avoisinants ? Chasse aux champignons ? Pour d'autres adversaires de la réalité de ce crash enfin, les confettis de métal volant sont une invention des témoins... ce qui renferme au moins une certaine logique, rien de réel pour faire avancer la théorie *no-plane* ! Par contre, quelques soucis pour expliquer les très nombreuses photos, au moins de la pelouse jonchée de ces débris. Comme il est très difficile de croire que tous les photographes fussent soudoyés, dans la plus pure ligne de leurs délires, la réfutation de cette théorie peut en rester là. Il y a quelques preuves photographiques au sein de l'[annexe 1](#).

Que dire également de ceux trouvant bizarre de découvrir, dans les ruines, peu de bagages et de cargaison de fret ? Les personnes ayant fait ce constat ont-elles recherché avant s'il y avait des bagages et/ou du fret embarqué au départ, cette absence pouvant être simplement la confirmation du vol non-commercial ? Malgré tout, en cas de présence de ces éléments au départ, comment espérer retrouver ces choses intactes ou seulement reconnaissables au vu de l'état général de l'épave et de ses débris éjectés sur un rayon supérieur à 150 mètres par rapport au point d'impact ?

Autre raison particulièrement importante de modifier sa réflexion, les avancées technologiques. Jusque-là inconnue dans les crashes d'avions de ligne, la large utilisation des composites dans la fabrication d'éléments du 757 comme les ailes et d'autres parties

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

du fuselage. Sur cet avion, plus de 1500 kg de composites (3400 lbs), entrent dans la structure globale de l'avion, permettant de gagner près d'une tonne sur le poids à vide, c'est dire leur importance. Cette nouveauté induit aussi un autre phénomène, toutes les parties ainsi réalisées, si elles ont largement la résistance de l'aluminium, n'ont aucunement sa souplesse. Au choc, au lieu d'une déformation plastique, nous ferons face à un éclatement en une multitude de petits éléments projetés au loin, du fait de leur très faible poids unitaire. Il est probable qu'une bonne partie des petits débris structurels vus et photographiés sur le tarmac de l'héliport tout proche en proviennent. Sur le 757, sont réalisées totalement ou partiellement en composites, l'ensemble des [pièces mobiles](#) des ailes : ailerons, [spoilers](#) et [flaps](#) ainsi que les [fairings](#). Seuls les becs de bord d'attaque échappent encore à cette technologie. Il faut y rajouter les gouvernes de profondeur et de direction, c'est-à-dire une [bonne partie de l'empennage](#). L'allusion à l'empennage n'est pas innocente pour la suite, celui-ci et principalement sa dérive, n'ayant laissé aucune trace sur la façade. De plus, rien de taille permettant de s'assurer de son origine n'a pu être identifié réellement. Cela amène une nouvelle question importante : comment ce sabre gigantesque, plus de sept mètres au-dessus du fuselage, a-t-il pu ne pas laisser sa marque indélébile sur la façade ni aucun morceau reconnaissable sur la pelouse ou sur les toits ? Il existe une réponse facile et au moins partielle à la question sur l'état des morceaux en composites, nous venons de le voir.

Le manque de sérieux de l'enquête officielle fut total. Le FBI dont l'expertise, dans ce domaine, reste à démontrer, mit tout de côté. Prétexte pour expliquer sa non-identification des débris : l'identité des avions détournés n'a jamais été mise en cause... toujours la recherche du doute pour mieux brouiller les pistes. Elle serait encore moins mise en cause si un travail normal et non-bâclé avait été effectué sur la scène du crime, comme la loi le prévoit. Importante contradiction, toutefois avec les déclarations des président et vice-président du NSTB en 2002, révélant que le FBI avait

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

demandé leur expertise pour cette identification des débris. Cet organisme aurait dû, dans l'urgence, libérer 60 employés pour faire ce travail. Quel est le menteur ? Au vu du traitement du reste du dossier, le FBI semble le plus probable...

Première version officielle, tenter d'expliquer ce manque de débris en nous abreuvant d'un *incendie épouvantable* causé par ce crash et la dispersion du kérósène contenu dans les réservoirs. La chaleur dégagée par l'incendie aurait carrément vaporisé les différents morceaux de ce puzzle macabre<sup>2</sup> ! C'est du moins l'explication douteuse fournie par les officiels et leurs soutiens, pour expliquer le manque de pièces de taille normale après cet impact, point surprenant quand même beaucoup de monde, je l'ai déjà largement évoqué. En y réfléchissant, cette réponse des enquêteurs était d'une stupidité affligeante. Comment un feu d'enfer peut-il expliquer des petits morceaux, beaucoup trop de petits morceaux ?

Cette chaleur intense pourrait justifier, comme au World Trade Center pour l'acier, la découverte de *flaques* de métal fondu puis refroidi – la VO n'aurait pas omis de nous informer de ce détail si tel avait été le cas – mais certainement pas intervenir sur la taille des morceaux ! Températures extrêmes ? Les médias, égaux à eux-mêmes confirmèrent la version officielle, du fond de leur asservissement, sans même réfléchir à la nullité de leur propos. Le Monde : *À la différence des voitures, les avions sont surtout composés d'aluminium, qui rentre en fusion vers 600°C, et les structures de l'appareil ont pu fondre*, Libération : *Beaucoup de débris de l'avion ont également fondu sous la chaleur intense*. Vous remarquerez l'unanimité troublante des gazettes mélangeant toutefois gaillardement fonte et vaporisation de l'aluminium, de façon à troubler un peu plus les esprits. Comme abordé plus haut, où sont, après refroidissement, les flaques de métal fondu correspondant à ces descriptions apocalytiques ? Les verres de certaines horloges, comme quelques nouvelles

---

2. L'aluminium entre en ébullition à 2467° et nous ne sommes pas encore au stade de la vaporisation, NdA

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

fenêtres anti-attentats auraient fondu, sous-entendant des températures supérieures à 1200°C<sup>3</sup>.



FIGURE 11.7 – Quatrième niveau, côté extérieur, à ras du vide, meuble en bois portant son ordinateur, loupe requise ! Feu hors normes ?

La chaleur du brasier aurait aussi fait partiellement fondre l'arrière du camion de lutte contre l'incendie attaché à l'héliport du Pentagone, température de 1500°C au moins, mais les prélèvements d'ADN auraient pu avoir lieu sur les victimes, sachant ceux-ci in-

---

3. Ce témoignage sur la fonte des fenêtres venant de Lee Evey, découvert au [chapitre sur le Pentagone](#) est toutefois à prendre, de ce fait, avec les plus grandes réserves, NdA

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

exploitables au dessus de 200°C<sup>4</sup> ! D'ailleurs, sans rentrer dans le sordide, il serait bon que soit une bonne fois expliqué ce qu'on peut retrouver de corps humains à ces températures largement supérieures à celle de la crémation. Comment alors expliquer que, dans un bureau éventré au quatrième niveau du ring E, après extinction de l'incendie, sur une photo ayant fait le tour du monde, on peut voir un ordinateur de bureau gentiment installé à sa place, sur un meuble en bois ? Il était directement en contact avec la zone où ce feu redoutable eut lieu, c'est à dire donnant sur la partie du ring E tombé comme le montre la photo 11.7. Ainsi, la température atteinte n'est pas parvenue à faire fondre un ordinateur de bureau en plastique ou auto-enflammer son meuble en bois, mais était suffisante pour vaporiser l'aluminium, métal le plus utilisé en aviation ? Et encore, ne parlons-nous pas ici du titane et autres aciers spéciaux du train d'atterrissage ou des réacteurs. À part quelques morceaux, ceux-ci ont disparus, ou peu s'en faut. Explosés par les obstacles rencontrés, comme évoqué plus haut ou fondus comme le prétendent les tenants de cette supercherie ?

Un réacteur, c'est environ 1,90 mètres de diamètre, 3,30 de longueur, plus de trois tonnes au minimum d'acier, de titane et de métaux particulièrement résistants. Les photos des autres accidents d'avions vous confirmeront que les réacteurs sont toujours entiers ou quasiment dans les crashes. Ce fut, comme par hasard, le cas du World Trade Center où le Boeing 767 ayant impacté la tour sud a semble-t-il perdu un réacteur dans ce choc. Il fut retrouvé dans la rue mais, malgré cette fin d'existence mouvementée – impact (peut-être) et près de 300 mètres de chute libre – il est largement reconnaissable en tant que réacteur. Là, rien ou presque. Pour fixer les idées, face à ces chimères de températures introduisant le doute, des chiffres, seule expression de la vérité, les **températures d'ébullition**, les seules facilement trouvées, toujours inférieures encore une fois à celles de vaporisation. Elles concernent les différents métaux com-

---

4. voir [poids des cendres dans le corps humain](#)

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

posant un réacteur, tout en sachant qu'il s'agit de résultats d'expérimentation, avec un matériel adapté et dans l'environnement clos et favorable d'un laboratoire d'essai : Acier 2750° ; Chrome 2672° ; Molybdène 4612° ; Nickel 2732° ; Titane 3287° ; Vanadium 3380°... Comment, avec un système d'extinction des incendies en place et fonctionnant ce jour-là, trouver un carburant capable de produire une telle chaleur en plein air cette fois ? Pris en bloc, comme dans le cas d'un réacteur, c'est à plus de 4000° C qu'il aurait fallu chauffer cet ensemble durant des heures pour vainement espérer obtenir ce résultat !

Cet incendie lié au crash de notre Boeing, ne peut normalement venir que du carburant utilisé, le kérosène. Cousin assez proche du gazole et du pétrole lampant servant dans les chauffages auxiliaires, il n'est pas, je l'ai déjà affirmé, un produit s'embrasant à la première occasion. Il se consume à l'air libre entre 600 et 700°C, bien loin du seuil de vaporisation des métaux. Les lois élémentaires de la physique stipulent de plus qu'il est impossible à un corps solide, au contact d'une source de chaleur importante, (les 700°C du carburant par exemple), d'atteindre une température supérieure à celle de l'émetteur. Cette dernière baisse en plus irrémédiablement et rapidement en s'éloignant du foyer, du fait des courants d'air et, dans notre cas, des rampes de sprinklers crachant de l'eau. Cela semble une évidence, mais il est bon de la rappeler dans des cas troublants. Le kérosène peut-il dégager plus de chaleur que je ne l'avance ? Tentons de le croire, mais imaginons quand même dans ce cas l'avenir des turboréacteurs où le carburant en feu ferait fondre le métal ! Il serait sans doute imprudent dans ces conditions d'envisager un voyage par avion. Sans aller si loin, il est facile de faire un test. Avez-vous déjà vu un poêle à pétrole fondre durant son fonctionnement ?

Le combustible utilisé est techniquement un quasi équivalent du kérosène, l'odeur dégagée en est la meilleure preuve. Pour confirmer le peu de chance d'obtenir des températures supérieures durant l'incendie, la norme pour les boîtes noires impose une résistance d'une

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

heure à 1100° C. Au vu du nombre d'accidents d'avions de ligne dans le monde depuis les années 60, début de leur installation, ce niveau de température et de durée de résistance aurait certainement été revu à la hausse si cette dernière s'était révélée insuffisante. Cela s'appelle l'expérience, loin des approximations officielles et, dans notre cas, les boîtes noires furent officiellement retrouvées dans les décombres, après un incendie ayant duré une vingtaine d'heures. L'incendie monstrueux décrit par la VO ne peut donc venir du kérosène, les constatations immédiates amènent à juger qu'il ne peut non plus en être l'agent propagateur. Dans un crash, le réservoir éclatant, le carburant ne reste pas sous forme de masse globale mais se répand en flaques s'enflammant au sol, disparaissant également en vapeurs dans la chaleur du brasier, toutes dispositions facilitant son élimination rapide. Quelque soit la quantité réellement embarquée, 15 000 ou 23 000 litres, une fois déduit ce que les réacteurs ont consommé durant cette balade aéronautique il devait, au pire, rester environ 15 000 litres au moment de l'impact et sans doute beaucoup moins. En admettant même cette dernière quantité, dans quel monde parallèle peuvent-ils alimenter un incendie durant plus de 20 heures ?

Les constatations, sur le terrain, sont en effet claires, les pompiers ne purent, malgré leur arrosage permanent pour refroidir, approcher l'incendie avant 13 heures locales, 3 heures et demi après l'impact, tandis qu'il restera encore actif durant encore 18 heures. Soyons clairs, il est impossible que cette quantité de carburant permette au feu de perdurer ainsi, les papiers amenés un peu plus tôt par les victimes non plus. Les locaux incendiés directement à la suite du crash venaient d'être refaits à neuf et répondaient aux dernières normes de sécurité sur le plan incendie, à notre époque du principe de précaution roi. Ajoutons que les bureaux ont toujours été considérés par les pompiers comme les feux les plus aisés et les moins productifs de chaleur intense. C'est d'ailleurs confirmé par le rapport déjà cité de l'ASCE, en page 52, estimant que les températures habituelles des incendies de bureaux ne furent absolument

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?



FIGURE 11.8 – Vue éloignée du Pentagone en feu - Photo Steve Riskus

pas dépassées. Cet organisme, officiellement chargé de l'enquête, comme l'Arlington County, dans leurs rapports respectifs, précise d'autre part qu'ils n'ont découvert aucune trace de kérosène dans l'enceinte du bâtiment<sup>5 6</sup>.

Comment un faible incendie circonscrit à la zone du crash, en train de s'éteindre à l'ouverture des sprinklers, selon des témoins, peut-il se développer à nouveau avec cette violence durant plus de 20 heures sur une superficie beaucoup plus vaste et grâce à quoi ? C'est, dans notre cas, comme si un produit inflammable inconnu s'était répandu ou était présent un peu partout. Information complémentaire, les sauveteurs furent empêchés d'entrer dans la partie

---

5. Dans *The Pentagon Performance Report* de janvier 2003

6. *Arlington County After-Action Report*

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

du bâtiment endommagé par des membres des services de la sécurité militaire qui en sortaient, des fumées irrespirables empêchant, selon eux, toute chance de survie. Comment peut s'expliquer alors la toxicité des fumées de cet incendie, nous éloignant encore un peu plus du crash et incendie traditionnels ? Deux réponses possibles : soit les fumées étaient vraiment toxiques et il ne peut s'agir de kérosène, soit l'interdiction était destinée à voir l'incendie durer le plus longtemps possible pour faire disparaître un maximum de choses... et de victimes... mais, par sa durée, ne prouvait pas que le kérosène en soit la cause pour autant.

Regardons maintenant la photo 11.8, prise de l'extérieur du Pentagone. De droite à gauche, vous avez, l'incendie du groupe électrogène, matériel évoqué dans le précédent chapitre, lors de l'étude de la trajectoire finale de notre avion. Derrière les arbres en ombre chinoise au premier plan, l'incendie des locaux touchés, on voit qu'il s'est étendu dans les étages avec le temps, confirmant ma question sur le devenir de l'ordinateur et de son meuble en bois du précédent cliché. Par contre, comment expliquer l'incendie se développant à gauche de la même photo, semblant dissocié des précédents et à plus de 100 mètres de distance, alors que la demi-aile refaite était équipée de portes coupe-feu automatiques<sup>7</sup> ? Comment croire 15 000 litres de carburant capables d'un tel désastre ? Cet incendie reste un mystère, la Commission se garda bien de l'étudier.

Pour en finir avec l'impossible responsabilité du carburant dans cet incendie, le kérosène ne produit pas ces couleurs, lors de sa combustion. Quantité embarquée et couleur de l'incendie invalident immédiatement sa culpabilité. Ce fait est parfaitement vérifiable sur la seule vidéo libérée par le FBI, même si des modifications y furent apportées, entre autres avec la pseudo fumée blanche horizontale sortant d'on ne sait quoi, point traité en détail au sein du [chapitre 2](#). Malgré tous ses défauts volontaires, cette vidéo ne

---

7. l'aile ouest, comme les quatre autres, mesure 281 mètres entre ses angles extrêmes

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

peut occulter certaines réalités. Regardez les différentes couleurs créées par l'explosion du carburant sur les images mondialement connues concernant le vol 175 d'United Airlines, lors de son impact contre la tour sud du World Trade Center. Comparez maintenant avec la vidéo du Boeing percutant le Pentagone, l'explosion est bien là mais la modification de progression des couleurs comme la texture du nuage semble difficile sinon impossible à truquer. Comment confondre l'explosion de la tour sud et ses teintes jaunes orangées liées aux basses températures, accompagnées de fumées noires, signe de manque d'oxygène dans la combustion du kérósène dans la tour nord voisine et le blanc éblouissant initial de celle du Pentagone ? Si ce fait ne suffisait pas, comparez les fumées claires et les flammes rouges écarlates qui suivirent – voir plus haut dans ce chapitre la photo 11.5 des débris d'avions s'envolant au-dessus du Pentagone – avec les teintes jaunâtres noyées dans les fumées noirâtres de la combustion des hydrocarbures du groupe électrogène voisin. Rien à voir entre les deux cas cités. Rappel, les 757 et 767 sont strictement identiques sur le plan de la disposition des réservoirs. Ce blanc révèle le nuage de vapeur d'eau contenue dans l'atmosphère, comprimé par l'onde de choc, qui va se développer à l'intérieur du bâtiment. L'air ne peut être comprimé ainsi par un impact, aussi violent soit-il, mais uniquement par une explosion ! Jean-Pierre Desmoulins analysa longuement ce fait et ses conséquences sur [son site](#). Il cita aussi cette observation du flux de plasma très chaud ionisant l'air – les colorisations rougeâtres près du sol, jusqu'à la tour de contrôle en ombre chinoise sur la photo de l'impact jointe – l'attribuant à une charge creuse portée par l'avion. J'exprime, un peu plus loin dans ce chapitre, mon désaccord avec cette option, par contre, nous nous retrouvons parfaitement sur le visuel de ces températures extrêmes et de cette explosion, car il y a bien eu explosion, et seulement à ce moment. Le réservoir de carburant - sans doute presque vide - étant déjà loin dans le bâtiment, pourquoi une explosion seulement au niveau de cette dérive qui, par définition, sur un avion normal, ne comporte aucun élément

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

susceptible de produire ce phénomène ?

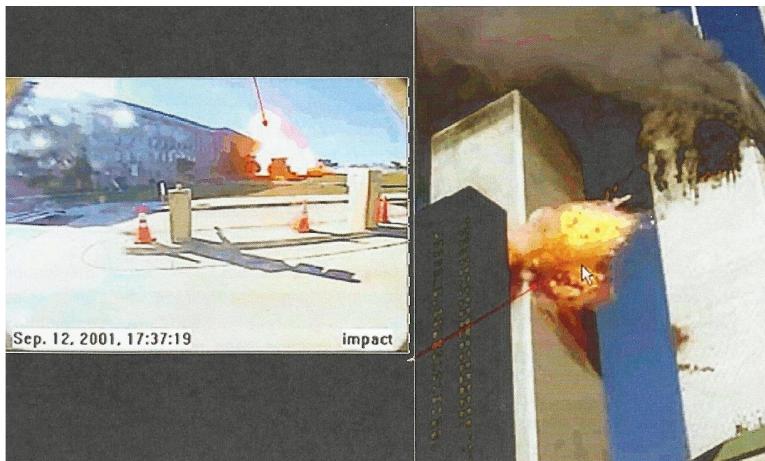


FIGURE 11.9 – À gauche, explosion d'un blanc éblouissant, les lueurs rouges au sol entourant la tour de contrôle sont la preuve du flux de plasma ionisant l'air. A droite, tour sud du WTC à l'instant de l'impact, les différences de couleurs se passent de commentaires.

Pourquoi une telle puissance si cela ne concerne au mieux que quelques mètres cubes de kérosène ? Comment peut se justifier cette explosion autrement que par la réaction d'explosifs à bord du 757 ? Pour le cas où mon analyse ne vous persuade pas, je vous propose celle de l'expert en explosifs mandé par Thierry Meyssan<sup>8</sup>, Pierre Henri Bunel. Si sa plaidoirie pour un missile improbable ne peut retenir l'attention, je l'ai démontré, ce spécialiste militaire est, dans le cas des explosifs, parfaitement dans son élément. Dans une longue étude, il démontre que, explosion et incendie lui succédant

8. selon *L'effroyable imposture*, Éditions de la demi-lune, page 277 et suivantes

## ***CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?***

---

n'ont aucune chance d'avoir les hydrocarbures – en clair le kérosène contenu par le réservoir de l'avion – comme cause. Pour enfoncer le clou, dans son témoignage, Deb Anlauf qui, du 14ème étage de sa chambre au Sheraton, vit passer le 757 à hauteur de sa fenêtre, indiqua que, lors de l'impact de cet avion, quelques secondes plus tard, murs et fenêtres de l'hôtel tremblèrent. Le Sheraton se situant à plus de 1300 mètres du Pentagone, comment les vagues sismiques du simple crash d'un 757 contre une façade et non contre le sol, pourraient-être emportées aussi loin et avec une telle intensité ? Confirmation aussi de Linda Plaisted ayant sa maison à moins d'un mile du Pentagone (1652 m). Après avoir été survolée par le 757, quelques secondes plus tard, elle entendra le bruit de l'impact, des livres de sa bibliothèque tombant sur le sol donnant une meilleure idée de la puissance ainsi développée. Le sursaut de la caméra de surveillance, à l'entrée du parking du Pentagone, celle qui fournira cette merveilleuse vidéo truquée, sans pouvoir supprimer ce détail important est sans doute la plus probante, parce que ne dépendant pas d'un témoignage humain.

### **11.3 Dégâts au bâtiment, orifice d'entrée et chemin de destruction intérieur**

Abordons maintenant les constatations concernant l'intérieur du bâtiment. Un avion d'une envergure de 38,05 mètres impacte donc la façade ouest du Pentagone et disparaît à l'intérieur. Il laisse, comme abordé plus haut, un trou mais aussi une large saignée dans celle-ci, principalement au niveau du rez de chaussée. Si on étudie attentivement le croquis établit par Jean-Pierre Desmoulins sur la base d'une trame officielle extraite du rapport ASCE, on peut déjà définir la taille approximative de la brèche due à cette intrusion.

Sur la file frontale de poteaux porteurs – AA – ceux de 10 à 17 sont teintés en rouge et donc considérés comme très fortement endommagés, quasiment détruits et/ou manquants, 9 et 18 étant

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

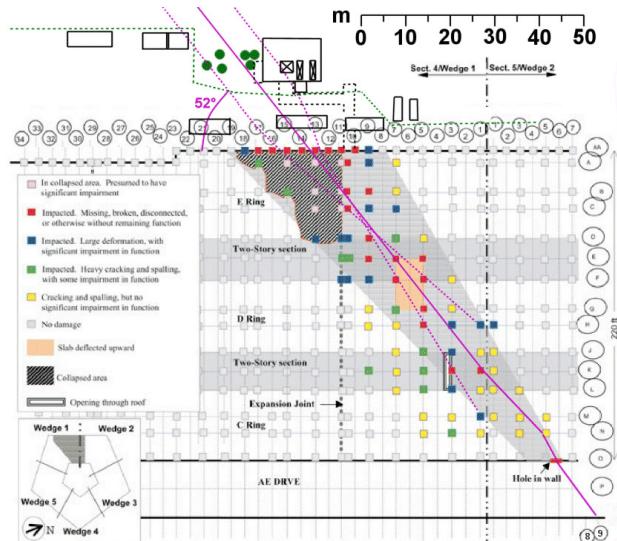


FIGURE 11.10 – J.P.Desmoulin, trame issue du rapport ASCE.

seulement sérieusement touchés. La différence réside entre les poteaux ne remplissant plus leur rôle de tenue des étages supérieurs et ceux physiquement présents, mais sur lesquels il est prudent ne pas trop compter dans la résistance future du bâtiment. La zone arrosée par les sprinklers installés durant ces travaux, correspond à la notation Sect. 4 Wedge 1, en haut à droite du dessin. Avoir sélectionné cette zone afin d'impacter, confirme vraiment une volonté des *terroristes* d'épargner au maximum le matériel de l'État, en limitant le développement des incendies. Au 11 septembre 2001, c'était le seul tronçon ainsi équipé de ce bâtiment géant ! Ayant la chance d'avoir, sur ce plan, une échelle de réduction à laquelle se rattacher, calculée par son auteur, on peut donc estimer approximativement l'ouverture représentant la trace d'entrée maximale de l'avion dans le bâtiment. De la face intérieure du poteau

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

9 à la face correspondante du poteau 18, nous avons 25 mètres environ. Mesure suffisante pour la suite et de toute façon inférieure à l'envergure de notre avion, surtout que son arrivée en biais aurait augmenté la largeur de son empreinte... s'il était encore une fois monobloc et devait pénétrer ainsi ! Leur entraxe calculé sur ces bases est, grossièrement, 2,90 mètres, moins de 2,50 mètres de remplissage entre ceux-ci.

Confirmation de la solidité, même avant renforcement, remarque valable pour l'ensemble du bâtiment, après ce crash et l'écroulement différé du ring E, les rings D et C restèrent debout. Continuons à bénéficier des indications de notre plan, avec le trait rose plein représentant l'axe du fuselage, les pointillés, ceux des réacteurs, au moins en théorie, c'est-à-dire s'ils restaient gentiment à leur place originelle durant la pénétration dans le bâtiment. De toute façon, ces tracés évoqués, à part sans doute l'angle d'attaque de l'avion, restent assez théoriques, un pareil dédale de poteaux n'augurant pas facilement d'une trajectoire rectiligne. Les prédictions sur la zone allant au-delà du ring E, vers l'intérieur de l'immeuble paraissent, de toute façon, sujettes à caution.

Si maintenant on regarde l'étendue des dégâts en intérieur du bâtiment – poteaux rouges et même bleus – ceux-ci peuvent difficilement correspondre à la trajectoire d'un avion quasiment entier. La VO l'a pourtant jugé capable de traverser trois rings en diagonale. Il aurait traversé les bureaux de la comptabilité au rez-de-chaussée de l'anneau E – anneau extérieur – glissé ensuite dans le Centre de commandement de la marine dans l'anneau D. Comme ce miracle ne semblait pas suffisant, il terminait sa course dans un bureau de l'Agence de renseignement de la Défense dans l'anneau C, sans oublier d'avoir encore la puissance nécessaire pour casser le mur du fond débouchant dans AE Drive ! La longueur de cette trajectoire détaillée, 95 mètres, et le nombre de poteaux existants à franchir, auraient quand même dû attirer l'attention des ingénieurs de l'ASCE, sur l'impossibilité de leur théorie. Si ce roman était véridique, comment expliquer le nombre relativement faible

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

de poteaux brisés, pour une traversée en biais dans cette forêt de soutènements ?

Le plan présenté permet de confirmer que ce fuselage, en tant que masse, même de la façon explicitée un peu plus loin, fut arrêté très rapidement, sûrement dès le ring E. Le nombre rapidement décroissant de poteaux détruits ou fortement endommagés en est la preuve. 12 poteaux en rouge dans le ring E, 8 seulement pour le D et 2 dans le C. Je compte, dans ces deux derniers cas, ceux se trouvant dans les zones grises de liaisons entre rings. Les débris de toutes tailles ou poids, détachés et mis par l'énorme inertie emmagasinée, achevèrent le travail meurtrier. Ces 95 mètres officiels concernant la trajectoire suivie dans le bâtiment, permettent de vérifier la quasi exactitude du plan de J.P. Desmoulins, renforçant la démonstration.

Cependant, un côté remarquable des dégâts infligés aux colonnes est dans l'aspect uniforme de celles ayant été très sérieusement endommagées et/ou quasi détruites. Toutes sont dépourvues de leur couche extérieure de béton, jusqu'à découvrir leur armature métallique annulaire interne. Celle-ci est, de plus, généralement déformée en arc de cercle, tous ces poteaux étant enfouis en courbe, déformation orientée en direction de l'intérieur du bâtiment. Comme si un même objet contondant géant les avait **frappé avec une force inouïe** et uniforme, de façon unidirectionnelle, depuis la façade impactée.

Une explosion voulant simuler un crash d'avion, de drone, de missile ou de quelque autre objet soufflé par l'imaginaire aurait, au contraire, déformé ces colonnes radialement, à partir d'un épicentre. Le reste des dégâts internes provoqués sur les colonnes, durant ce crash, le furent par des morceaux particulièrement *durs* de notre Boeing, principalement trains d'atterrissage et réacteurs. Ces derniers posent un cas particulier. Lourds et composés d'acières spéciaux très résistants, ils pourraient ainsi constituer des bâliers redoutables dans un choc frontal, mais ils ne sont toutefois que l'assemblage hétérogène de pièces. Certaines tournent à haute vitesse,

---

## *CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?*



d'autres, parfois les mêmes, subissant hautes pressions et/ou température élevée. Après un premier choc très destructeur, pour le réacteur comme pour l'objet se trouvant sur sa course, sans doute un poteau, les forces colossales en cause vont amener sa dislocation et, peut-être, sa destruction totale.

Rapidement, il ne restera que de petits débris n'ayant toutefois pas perdus leur dangerosité. Des pales des rotors de compresseur HP éparpillées par la grande vitesse radiale – la rotation du réacteur n'est pas encore stoppée – sont par exemple des armes mortelles pour qui se trouve sur leur trajectoire. J'ai supposé, compte-tenu de la décélération brutale, même atténuée par l'hypothèse que je développe plus loin, que les réacteurs, secoués par leurs frappes contre le groupe électrogène et le muret de la ventilation, se soient désolidarisés des ailes dès ce moment. Deux fois plus de trois tonnes lancées à plus de 600 km/h, énergie colossale, il n'est pas surprenant qu'ils aient cassé quelques poteaux durant leur traversée de ce hall avant de se disloquer ! À ce régime très dur, il n'est pas étonnant non plus qu'on n'ait jamais retrouvé de gros éléments des moteurs, contrairement à un crash en rase campagne. Jouer le rôle de la



boule dans ce flipper géant a très vraisemblablement conduit à leur dislocation précoce.

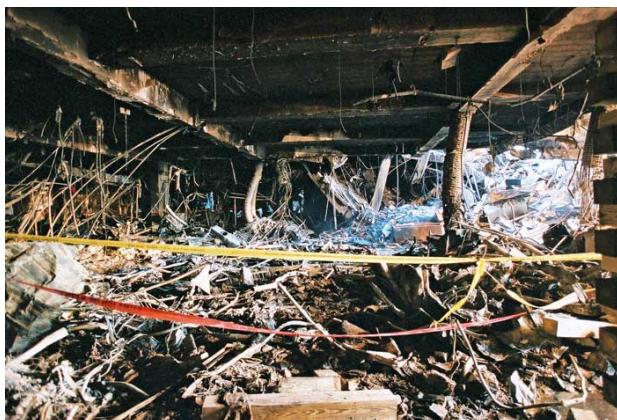
#### **11.4 Autres projectiles, moteurs, trains d'atterrisseage, nez ?**

Bien sûr, les photos des restes de ces éléments lourds, trains d'atterrisseages et moteurs ont largement fait débat après le 11 septembre, leur validité étant parfois remise en cause. Quels sont les reproches adressés à ces clichés ? En premier lieu, une parution tardive, bien après les faits et souvent postérieurement à l'évacuation des débris qui elle fut expresse. Ceux qui furent pris avant celle-ci montrent de plus, pour la plupart, ces pièces à conviction non pas *in-situ*, mais amalgamées dans des tas de débris divers, prouvant pour le moins, une méconnaissance totale des règles à respecter pour leur traitement. Nous ne possédons, semble-t-il, au niveau public, que quelques photos montrant ces éléments là où ils furent

---

## *CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?*

---



découverts, est-ce une raison suffisante pour les négliger ? Le cahier photographique de l'[annexe 1](#) en montre deux, une pour un morceau de réacteur, l'autre d'un fût de train d'atterrissement. Bien sûr, au même titre que pour le reste de ce dossier, une opinion contestataire négativiste se déclencha. Elle proclamait la fausseté de ces pièces, rapportées au sein des vrais débris de bâtiment, qu'elle ne pouvait quand même pas nier. Il s'agissait, selon cette thèse, de faire croire à un crash de 757 n'ayant jamais eu lieu, à l'aide de photos sans rapport avec la scène de destruction. Car bien sûr, eux savaient, leur œil d'experts autoproclamé leur permettant de reconnaître si une pièce était la bonne ou non. Bien sûr, cette certitude sans preuve ne tenait absolument pas compte des conditions objectives créées par cet attentat.

Leurs tenants refusent de reconnaître l'inaccessibilité de ces pièces durant l'incendie, puis leur enfouissement au milieu des gravats, souvent bien loin du lieu de l'impact. Ces conditions ne favorisaient pas une avalanche de prises de vue. Au sein de cette même annexe, il n'est qu'à voir la photo de la pièce appartenant à un réacteur, mêlée à d'autres de provenances diverses, le tout au

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?



milieu des gravats, pour mieux comprendre<sup>9</sup>. Reconnaissable sans plus *in-situ*, qu'auraient déclaré les bonnes âmes si, pour l'impact d'un cliché, elle avait été déplacée ailleurs sous prétexte de mieux la voir ? Que cette preuve était falsifiée... Pour ce qui est du tronçon de train d'atterrissement photographié, la simple évocation de son poids, largement plus de 100 kg évite de croire qu'un quidam puisse, subrepticement, l'apporter sur l'épaule !

L'incompréhension s'alimente trop facilement des aspects inhabituels de ce crash, développant des spéculations ne faisant finalement que le bonheur des gouvernements. Elles leur permettent de renforcer leur propagande contre la *maladie* de la théorie complotiste basée sur ce type d'exemple, prouvant l'innocuité du travail des mouvements contestataires dans leur ensemble et la réalité de la version officielle.

Autre point posant également question, l'étrange trou presque

9. Pour une étude plus complète de ce morceau de réacteur, consultez le site de Jean-Pierre Desmoulins

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

parfaitement circulaire, dans le mur du Ring C, en fin de trajectoire présumée, débouchant dans AE Drive (voir plan 11.10 et photo 11.11). Nous sommes là face à une anomalie majeure dans ce concert de faits bizarres. D'autant plus étrange que le trou en question fait plus de deux mètres de diamètre ! Ceux doutant de la version officielle ont d'abord remarqué que les poteaux les plus proches de ce trou sont autant d'obstacles à toute masse et/ou front d'explosion venant du Ring E, point de pénétration du 757. Le croquis plus haut dans le chapitre le confirme, pas d'impact direct possible, seul un ricochet permet de frapper à cet endroit, option totalement inadmissible dans notre contexte. Les débris lourds jouant au billard à bandes... Ces morceaux ou débris ayant la force de percer ce mur devaient abandonner une partie de celle-ci contre les poteaux du ricochet, comme par hasard, les moins atteints ! Ensuite, il s'avère que les dégâts visibles sur ce trou sont très curieusement orientés. Les briques sont découpées côté extérieur, pas intérieur, tendant à prouver que le choc ou la force ouvrant ce trou partait de dehors. Une confirmation pourrait venir des traces noircâtres situées autour de la partie haute de cet orifice, elles aussi, comme par hasard, à l'extérieur.

Ces indices sont ceux d'une explosion depuis AE Drive, le plus facile d'accès à ce moment, créant cet orifice important. Cela correspond parfaitement avec l'utilisation d'un *Rapid Wall Breaching Kit*, que les sauveteurs mettent en œuvre pour atteindre des victimes prisonnières derrière un mur. La raison ? Attiser l'incendie interne en cours d'extinction par manque de carburant ou d'oxygène, afin de poursuivre la disparition des pièces comptables, papier ou informatisées ? Là aussi, les explications très fluctuantes de la VO, ne sont pas un gage de véracité de l'histoire racontée. D'abord, prière de ne pas rire, le nez de l'avion fut rendu responsable du trou donnant dans AE Drive ! Comme celui des autres avions, il n'est qu'un cache en plastique et que ce plastique soit à base de kevlar, de fibres de carbone ou en simple tissu de verre, ne change rien à l'affaire. Il protège les instruments de navigation comme le radar,

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

c'est tout. Même contre une façade non-renforcée, il va falloir beaucoup de mensonges pour faire croire au pouvoir destructeur d'un malheureux radôme. Il aurait pu traverser la façade puis la forêt de poteaux de trois bâtiments en gardant son intégrité, avant de faire un trou très supérieur à sa propre taille, dans le dernier mur ? En réalité, il est évident qu'il fut transformé en copeaux dès son contact avec la façade. Pourtant, Evey<sup>10</sup> d'abord, puis Rumsfeld jurèrent sous serment que le trou avait bien été fait par le nez de l'avion. Le titre de menteur du jour allant, comme trop souvent à Cheney qui jura même qu'on l'avait retrouvé dans AE Drive, intact bien entendu, puisque retrouvé !



FIGURE 11.11 – L'étrange trou presque parfaitement circulaire dans le mur du Ring C

---

10. j'avais déjà mis des réserves sur ses témoignages auparavant, NdA

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

Comme nouveau responsable de ce trou, vint ensuite un des trains d'atterrissage, pièce massive s'il en est, il peut en effet être un projectile redoutable. Capables de porter un avion de plus de 100 tonnes lors de sa posée, parfois chaotique, ils sont tout à fait habilités à casser piliers de soutien ou mur périphérique, du fait de l'inertie emmagasinée jointe à leur poids propre. Supposons en effet qu'un train d'atterrissage ou tout autre morceau particulièrement solide de l'avion, comme une partie de réacteur, réussisse à frapper le mur de l'anneau C et y fasse ce trou béant dans la brique. Ils ont les caractéristiques massives nécessaires, mais reste un problème dimensionnel important.



Le *Pentagone Performance Report*, repris par la VO, situe la position finale du train d'atterrissage le plus avancé à 90 mètres de l'entrée de l'avion dans la façade, le rapport Mlakar de l'ASCE le place à 91 mètres. L'erreur n'est pas dramatique, même si elle prouve un certain manque de cohérence entre ces ingénieurs et le rapport, mais le mur troué a l'indécence de se trouver à 95 mètres.

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

Ce train d'atterrissage n'explique donc rien puisqu'il n'a pas atteint le mur en question. Cette action exigeant une grande vitesse d'arrivée, seule capable de donner à ce morceau la violence suffisante, on ne le trouverait certainement pas dans ce cas en retrait de quatre mètres du trou en question. Il aurait, sur son élan, traversé tout ou partie de AE Drive ne faisant que 12 mètres de large. Un objet lourd, oblong et massif emporté par l'inertie n'aurait jamais, de plus, réalisé un trou dont la rondeur le rend immédiatement suspect.

### **11.5 Données officielles et constatations**

Après nos témoignages et constatations, abordons à présent d'autres éléments officiels sur le même sujet en les commentant, si nécessaire au fur et à mesure. L'enquête officielle nous infligea une vitesse folle, 850 km/h, 236 mètres/seconde ! Elle est, je pense, uniquement indiquée pour tenter d'expliquer à des gens sans vécu technique, l'atomisation de l'avion. Dans la formule calculant la force d'inertie à l'impact, la vitesse est prise au carré de sa valeur en mètre/seconde. Une très grande vitesse de frappe est donc sans doute censée, dans leur esprit, augmenter la puissance de l'impact et diminuer la taille des morceaux retrouvés, CQFD. Voici par contre les relevés de vitesse du radar de Reagan Airport pour les derniers instants du vol de notre 757, ils permettent de mieux évaluer les délires de ce rapport. Pour un impact à 9 heures 37' 57 officiel :

- 9 heures 37' 14 : 290 noeuds, 537 km/h, 149 m/sec
- 9 heures 37' 33 : 300 noeuds, 555 km/h, 154 m/sec
- 9 heures 37' 42 : 330 noeuds, 611 km/h, 170 m/sec

Confirmation du mensonge officiel – on n'est jamais si bien trahi que par les siens – par la chaîne de radars militaires du [84th RADES](#), établissant la vitesse moyenne de notre avion sur l'ensemble de la période à 530 km/h, c'est à dire variant de 460 à 610

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

km/h selon le moment suivi. Comment le rapport de la Commission d'enquête explique-t-il son gain de près de 250 km/h durant les 15 dernières secondes ? Les spécialistes de l'aviation commerciale s'accordent pour fixer à 650 km/heure la VMO d'un Boeing 757 à moins de 50 mètres d'altitude, ce point a été largement abordé dans un précédent chapitre. Cette rectification à la baisse explique bien des choses, entre autres, la réalité de la trajectoire courbe descendante, sa précision ou encore les détails observés par les témoins, toutes choses impossibles avec la vitesse officielle. Par contre, toute médaille ayant son revers, cette vitesse bien moins irréelle, ne parvient plus à expliquer un certain nombre de points concernant sa pénétration dans le bâtiment, durant laquelle se déclencha cet incendie pour le moins curieux.

Une hypothèse différente se fit jour, attribuant la disparition quasi complète de l'avion à une réaction chimique entre l'aluminium surchauffé par l'incendie et l'eau déversée en masse pour le refroidir. En effet, contrairement aux techniques habituelles les pompiers, des professionnels du feu d'aéronefs, attaquèrent cet incendie à l'eau – certainement dans le but de faire descendre la température – et non à la mousse. Qu'on ne croie toutefois pas que l'extinction à la mousse change grand chose à notre équation. Pour obtenir la mousse en question, il faut mélanger un émulsifiant, un agent mouillant... et de l'eau. De plus, cette nouvelle explication semble un autre moyen commode pour pérenniser ce *feu d'enfer* ! Si ce phénomène de destruction par réaction chimique présentait une certitude, on devrait le retrouver sur d'autres incendies de type similaire. Pas spécialiste des crashes aéronautiques, j'ai donc choisi de comparer avec celui du Concorde<sup>11</sup>. Il s'est lui aussi écrasé contre un bâtiment et là, les pleins étaient intégraux du fait de la charge emportée et de la proximité du décollage, moins de cinq minutes depuis le démarrage des réacteurs. Près de 125 000 litres brûlèrent,

---

11. *Concorde la véritable histoire*, Pierre Sparaco Docavia, Éditions Larivière

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

mais curieusement, pas 20 heures comme les 15 000 litres (maximum) étasuniens, malgré l'intervention des pompiers à la mousse carbonique, moyen habituel pour combattre ce type de feu d'hydrocarbures.

Ce long incendie ne fit pas fondre les restes de l'avion, contrairement aux délires étasuniens, il ne transforma pas non plus l'aluminium de l'avion en poudre d'alumine emportée par le vent ou les écoulements. Les deux côtés de l'Atlantique, comme le reste du monde utilisant évidemment les mêmes normes de fabrication du carburant aviation, comment expliquer que l'incendie de 15 000 litres de kérosène au pire, puisse réduire à néant toutes les preuves, allant jusqu'à faire fondre l'avion, ce que n'ont pu faire 125 000 litres du même carburant avec un autre avion ? Première mondiale dans les drames de l'aviation en général et de l'aviation commerciale en particulier. Pour rester dans cette comparaison des crash et de leur résultat, un gendarme avait, mieux que quiconque lors de cet accident, expliqué l'immensité du travail de collecte des morceaux restant, toutefois, de taille habituelle dans ce genre de tragédie : *Imaginez qu'on mette le feu à un puzzle [terminé, NdA], qu'on le jette du cinquième étage, puis qu'on essaye de le reconstituer.* Une photo aérienne montre des dizaines de gendarmes recherchant et trouvant des débris dans les champs avoisinants. Ils en trouvèrent tant qu'il fallut un hangar d'aviation de Dugny, face à l'aéroport du Bourget, pour les loger tous. Mais à Gonesse, pas l'ombre d'un composite dans la réalisation du Concorde... À Washington, une surface correspondant à celle d'un appartement moyen aurait amplement suffi ! Par contre, Washington battait tous les records en matière du nombre de petits morceaux non-identifiables récupérés, ce qui aurait dû attirer l'attention par le côté totalement inhabituel de la chose. Si aucun crash *naturel* ne présente cet aspect, cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de crash !

Comme il semblerait que les inventeurs de ces belles histoires, FBI en tête, se croient plus malins que le reste de la planète, nous évoluons dans une romance, Hollywood n'est finalement pas si loin.

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

À chaque interrogation un peu trop précise, on brode une nouvelle version. Ah, l'avion vaporisé, ça ne passe plus très bien ? Bon, en fait, le FBI stocke ses pièces dans un entrepôt et elles sont marquées des numéros de série du vol 77, mais si, mais si ! C'est même ce que Chris Murray, son porte-parole expliqua à Fabrice Rousselot. Ce dernier était tellement content et fier d'être mis dans le *secret des dieux* qu'il développera cet enfumage sans la moindre vérification dans *Libération*, le 30 mars 2002. Donc, il n'est plus vaporisé, il n'est plus fondu notre avion. Dommage pour ses confrères français qui le proclamaient encore dans leurs écrits, le mois précédent cette annonce révolutionnaire. Pour eux dont les capacités d'indépendance d'enquête ou même de réflexion se limitent à répéter les fariboles d'outre-Atlantique, quel choc ! Il est donc pratiquement reconstitué ce Boeing ? Bonne nouvelle, mais depuis plus de quatorze ans le FBI, il en a fait quoi du Boeing reconstitué ? Comment se fait-il que l'enquête publique n'ait pas encore débuté ?

Malheureusement, aux dernières informations il semblerait que dès 2007, l'ensemble des morceaux collectés sur la pelouse du Pentagone, sur les toits et dans le bâtiment, aient été jetés à la ferraille. Aucun respect pour les preuves recueillies sur les lieux d'un crime fédéral... et pour les victimes et leurs familles. On n'a jamais vu autant d'acharnement à réduire à néant les possibilités d'une contre-enquête indépendante et honnête surtout quand, comme ils le proclament, ils n'ont rien à se reprocher et se posent carrément en victimes. Comment dans ces conditions espérer quoi que ce soit d'une nouvelle enquête ? Pour traiter les procédures en usage aussi légèrement, je vous laisse imaginer à quelle hauteur, dans la pyramide gouvernementale, se situaient les donneurs d'ordres. Lorsque je parle de procédures, elles sont effectivement parfaitement codifiées, évitant la pseudo-excuse d'un flou éventuel. Vous avouerez que comme dossier de faits nous avons du lourd et de l'étonnant. À partir de là, deux démarches de pensée, la première, solution de facilité, pas d'avion, solution un peu téléphonée depuis le livre de Thierry Meyssan, je n'y reviendrai pas. Autre façon de voir l'en-

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

semble des faits, les prendre en compte, y compris ceux indiqués par cette version officielle et les analyser afin de tenter au moins de les expliquer avant de les rejeter si besoin est, celle que j'ai choisie.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

*Avant même de lister les principales questions posées par nos constatations, la seule chronologie du crash, pose également souci. Un élément apparaît comme particulièrement digne d'intérêt. L'explosion trop puissante vue sur la vidéo semble en fait tardive, décalée dans le séquençage de la pénétration de l'avion selon certains témoignages relatifs, principalement pour la boule de feu. Dans le déroulement temporel qui suit, attention, les différentes phases décrites s'étaient, au plus, sur quelques dixièmes de seconde...*

## **11.6 Chronologie de crash à problèmes et questions non réglées depuis dix ans**

1. Tout commence par l'impact de l'avant du Boeing 757, sans dislocation ni écrasement visible par les témoins contre la façade ouest, avant qu'il ne disparaisse dans le bâtiment.
2. Alors que la progression du 757 dans le bâtiment se poursuit et que la zone centrale du fuselage, partie contenant le réservoir, est maintenant entrée, le manque d'incendie à ce niveau correspond à une anomalie incontournable.
3. L'entrée du Boeing semble maintenant freinée, l'arrière du fuselage étant encore en dehors du bâtiment. Pour justifier cette observation, tape-t-il sur des colonnes normalement résistantes, consommant ainsi beaucoup de son énergie cinétique ?
4. Alors que la dérive approchait, mais approchait seulement de la façade, déclenchement de la boule de feu et disparition simultanée de cette dérive et de l'arrière de l'avion, sans trace.
5. Ensuite ? Plus rien, le néant, c'est ce que décrivent plusieurs témoignages, dont ceux évoqués en fin de chapitre précédent.

Je mêle donc ces constatations et les questions de bon sens que l'exposé des faits par la version officielle de l'histoire ne manquent pas d'amener, mais restant sans réponse depuis le drame :

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

1. Comment un avion lancé à 600/620 km/h, piloté par un débutant, peut-il frapper avec cette précision chirurgicale après un parcours aussi complexe ?
2. Comment, attaquant la façade ouest légèrement renforcée à cette vitesse, sous un angle de 48/52°, donc avec une puissance de frappe réduite de fait d'au moins 30%, cet avion peut-il entrer dans le bâtiment « *comme dans du beurre* », selon les témoins présents ?
3. Comment un fuselage un peu ovoïde arrivant sous cet angle, peut-il découper dans la façade une ouverture quasi rectangulaire, aux angles bien marqués, comprenant au minimum trois poteaux de béton et la poutraison les reliant ?
4. Pourquoi la partie avant du fuselage ne s'est-elle pas écrasée et repliée sur elle-même dans le choc, comment a-t-elle pu ouvrir un passage au reste de l'avion au vu de sa faible résistance propre contre cette façade légèrement renforcée ?
5. Pourquoi durant sa progression dans le bâtiment, le fuselage a-t-il ralenti sa course ?
6. Comment ce sabre gigantesque qu'est la dérive, plus de sept mètres au-dessus du fuselage, a-t-il pu ne pas laisser sa marque indélébile sur la façade et aucun morceau reconnaissable sur la pelouse ou sur les toits ?
7. Comment peut se transformer au moins une partie du fuselage d'un avion de ligne d'environ 80 tonnes en morceaux aussi petits et pourquoi ?
8. Comment fait-il pour traverser le bâtiment sur près de cent mètres, au vu de la forêt de poteaux existants et même ensuite trouver, la ressource de perforez le mur donnant dans cette cour intérieure appelée sur le plan AE Drive ?
9. Pourquoi sur le crash des tours, le réservoir de carburant a éclaté au contact, lors de l'écrasement de cette partie du fuselage contre la façade, déclenchant l'incendie que l'on voit

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

sur toutes les photos et vidéos, avec ses couleurs si reconnaissables ? Pourquoi au Pentagone, n'a-t-il visiblement pas eu le même comportement au même contact violent contre une façade ? Les réservoirs de carburant principaux étant situés au même endroit, sous les passagers à la jonction ailes/fuselage, pour les deux types d'avions, quelle explication à ces différences de comportement injustifiables ?

10. Pourquoi l'incendie suivant l'explosion ne présente pas du tout les mêmes teintes qu'au WTC ?
11. Comment un incendie initialement faible, circonscrit dans la zone du crash peut-il se développer avec violence durant près de 20 heures sur une superficie beaucoup plus vaste et grâce à quel comburant ?

### *Mes réponses*

Pour un enquêteur, poser des questions est une démarche justifiée, apporter des réponses possibles est encore mieux. Je reprends les interrogations point par point, exposant ma théorie pour cette partie du drame.

### **Question 1 : Guidage ?**

Pour mieux comprendre, examinons la photo 11.12. Que nous apprend-elle ? Sur les cinq côté de notre Pentagone, 3 sinon 4 sont d'un accès aérien aisé, seule la façade choisie est d'un abord difficile. Entre l'échangeur routier proche et la colline descendant de Columbia Pike, il existe environ 50 mètres de dénivelé avec plusieurs niveaux intermédiaires interdisant une descente directe, dans un environnement hautement urbanisé. Comment le débutant que la VO veut nous imposer pourrait-il négocier cette partie du vol jugée difficile par les professionnels ? Autre incompréhension totale, alors qu'une arrivée de face sur la façade choisie de cet immeuble bas poserait moins de questions, il impacte avec un angle important par rapport à celle-ci. Un simple acte kamikaze contre cet im-

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

meuble mythique, chanson officielle, aurait choisi n'importe quelle des quatre autres façades, beaucoup plus faciles. Le même avec connotation politique aurait sélectionné la façade opposée au crash qui, outre sa meilleure approche, lui permettait, je l'ai expliqué dans le [chapitre 8](#), de tuer toute la haute hiérarchie du ministère comme des différents états-majors. Dans les deux cas, aucun besoin de précision, quels que soient la zone et l'étage frappés, le bilan aurait été au moins équivalent au WTC. Là, en interne, nous n'avons *que* 125 victimes ! Une attaque terroriste est là pour instiller la terreur et dans notre cas... Autre élément de réflexion, selon les sources, dans l'autre demi-façade ouest, entre 100 et 230 salariés de AMEC Construction, s'activaient encore, pas un ne sera même blessé ! En admettant même cette frappe saugrenue sur la façade ouest comme le fruit d'un énième hasard, que penser de cette arrivée avec cet angle impossible ?

Mettons-nous à la place du pilote imposé, il impacte, à plus de 600 km/h, la dalle du second niveau (premier étage en France). Pourquoi, sur cet itinéraire déjà hors de portée d'un débutant, ne pas avoir choisi simplement l'angle de la façade, bien plus facile à viser et, encore plus simple, pourquoi ne pas avoir choisi cette même dernière zone, mais dans les étages supérieurs ? Pour épargner les travailleurs évoqués, il a fallu que l'avion frappe uniquement la première demi-façade. Pour mieux apprécier cette problématique, quand il arrive au coin droit de la façade ouest, il faut moins d'une seconde à l'avion, pour atteindre le point de frappe. Peut-on considérer cet amoncellement de faits inexplicables sans vouloir chercher plus loin ? Quel pouvait être le but de ce crash volontaire contre cette partie du Pentagone ? Je l'ai confirmé au fil des chapitres : tuer analystes financiers et membres de l'ONI un peu trop curieux et faire disparaître les documents comptables permettant de retrouver au moins partie des sommes *disparues*, même bien plus réduites dans la réalité. Seule cette solution explique les incohérences relevées : façade d'accès difficile et seulement une infime portion d'une demi-façade, étage de la frappe le plus risqué pour un débutant ris-

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

quant une rencontre prématuée avec le sol. Regardez les photos du Pentagone avant ou après ce drame, l'architecte a voulu les façades totalement semblables, anonymes, quelle que soit celle examinée.



FIGURE 11.12 – Devant vous, la façade touchée, avec l'héliport et son H au sol. L'impact, pour tuer un maximum de fouineurs doit avoir lieu à hauteur de ce H, entre les deux arbres à gauche et l'arbre seul à droite. L'avion arrive à 165 m/sec de la droite de la photo, en biais prononcé et doit viser le rez de chaussée, face au soleil! Notez, la proximité de Reagan Airport, ce jour là les atterrissages se faisaient dans le sens inverse. Cette photo est un excellent moyen pour comprendre l'absence de missiles sol-air pour défendre le Pentagone. Dans le cas de la piste fléchée en rouge, la 15/33, atterrissages et décollages passent quasiment au dessus du Pentagone. Dernier point qui est loin d'être un détail, regardez la facilité d'approche aérienne au moins des trois faces du bâtiment visibles sur ce cliché, opposées à celle retenue par les *terroristes*...

Outre les différentes impossibilités déjà notées, rien ne permet-

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

tait en suivant cet angle d'attaque, de définir avec cette précision la zone d'impact si limitée. Comment, en approchant à raison de 165 mètres/seconde, savoir où se trouve le point de frappe permettant de remplir la mission confiée ? Vous l'avez compris, cet itinéraire est absolument impraticable pour Hanjour, il n'est qu'à reprendre l'explication de la dernière partie du vol, à partir de la casse des lampadaires pour estimer la difficulté, dans ces dernières secondes, l'altitude du 757 jongle avec le 0 absolu. Le ciblage de ces fouineurs en tant que victimes expiatoires, dans un tel environnement, ne pouvait reposer que sur un guidage de l'avion depuis le bâtiment ou ses environs immédiats. Un complot de cette envergure ne peut reposer sur un pilotage humain avec les risques de dérapages au dernier instant, surtout dans le cas d'un débutant intégral devant réaliser une visée de précision pour impacter. Seul le guidage permet cette quasi certitude de crash exactement là où, sur ordre, les fouineurs avaient été envoyés le matin même, dans une zone où les travaux n'étaient pas encore totalement achevés. Un chercheur étasunien, Aidan Monaghan, vient renforcer cette opinion dans un écrit : « *Plausibility of 9/11 Aircraft Attacks generated by GPS guided Aircraft Autopilot Systems* », « *Plausibilité des attaques d'aéronefs du 11 septembre 2001 générées par des systèmes de pilotage automatique d'aéronefs guidés par GPS* »<sup>12</sup>. Dans le chapitre 9, j'ai indiqué le type et le faible encombrement du matériel nécessaire pour assurer ce guidage. Il pouvait être aussi bien caché dans les locaux que dans les remorques/baraquements de chantier. Aucune impossibilité dans le cadre des travaux en cours.

### **Questions 2, 3, 4 et 5 : Façade minée ?**

Je viens de le redire en réponse à la question précédente : la pénétration de l'avion dans le bâtiment par cette façade était in-

---

12. dans le Journal de 9/11 Studies October

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

dispensable. Seulement les contraintes étaient lourdes au niveau de l'impact :

- La zone sélectionnée était renforcée. Ce n'était certes pas un bunker, je l'ai abordé en détail dans le chapitre 8, mais les nouvelles installations rendaient sans doute la pénétration un peu moins aisée que sur les autres façades non-traitées.
- La trajectoire obligatoire, du fait des matériels de guidage choisis et de la configuration des lieux, limitait la vitesse à un maximum de 650 kilomètres/heure pour garantir précision et intégrité de l'avion porteur avant la frappe.
- L'impact se faisait avec un angle important par rapport à la façade visée, déviant une partie non négligeable de la puissance de ce bâlier improvisé.

Que certains le veuillent ou non, nous avons d'un côté le Pentagone éventré, de l'autre nos *confettis* d'avions, les deux faits sont avérés. Il faut donc trouver la raison permettant de faire la corrélation entre ce qui semble être des antagonismes, pensée un peu plus positive que le simplisme intellectuel, il n'y a pas d'avion. Pour les conspirateurs préparant leur mauvais coup, il n'est pas possible d'espérer une modélisation informatique présentant quasi-mérit 100% de sûreté, pour traiter cet impact et les suites.

- Va-t-il pénétrer dans le bâtiment ?
- De combien ?
- Cela va-t-il couvrir toute la zone occupée par les gens devant être supprimés ?
- Quelle certitude avoir toutefois, humainement comme au niveau des pièces comptables, que suffisamment de choses aient disparues ?

Un plan pareil ne supporte pas l'incertitude à ce niveau. Dans ces conditions, ce mirage de la façade n'est pas une éventualité, mais une obligation. Plusieurs témoins font d'ailleurs état d'explosions survenues juste avant l'impact du 757, dont une journaliste

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

du Pentagone, Barbara Honegger<sup>13</sup>, n'ayant vraiment rien à gagner dans ce genre de révélation, assez contradictoire avec la VO. Bien d'autres témoins entendirent aussi des explosions avant l'impact, au point que la première dépêche Associated Press parlait de l'explosion d'un camion piégé installé devant l'héliport, pas du tout le même son que l'écrasement d'un avion sur une façade. Complément de la démonstration, la vidéo de l'[interview de Porter Gross](#), à proximité immédiate du Pentagone, où le bruit de l'explosion peut-être distingué, dans le fond, durant celle-ci et avant le survol par l'avion. Le minage de la façade était facile au vu des travaux en cours dans cette zone. Les comploteurs prenaient ainsi des garanties, brouillaient les pistes au maximum, meilleur moyen d'être tranquilles pour l'avenir. En plus, avec ces explosifs et seulement avec eux, vous avez des réponses cohérentes à une bonne partie des questions, ce qui est loin d'être le cas du rapport officiel, ou de certaines élucubrations.

Façade et structure du bâtiment, à l'endroit de l'impact, c'est à dire aux niveaux inférieurs, furent affaiblies par des explosifs de brèche. Cette hypothèse expliquerait là aussi, certains témoignages de militaires travaillant au Pentagone, proches ou non de la zone du crash. Sortis de leurs bureaux aussitôt après l'explosion ils sentirent, principalement ceux ayant déjà manipulé des explosifs, l'odeur très particulière de la cordite. Si on accepte cette odeur de cordite, et je ne vois pas ce qui pourrait pousser des militaires à mentir sur ce type de détail pouvant de plus mettre la puce à l'oreille, il faut obligatoirement et définitivement renoncer à la frappe d'un missile au Pentagone. Le type d'explosifs utilisés à bord a technologiquement très largement dépassé le stade cordite. Nous en sommes aux explosifs hautement performants, moulés et déclenchés électriquement. Même si la cordite est devenue un cliché pour parler des odeurs d'explosifs – le général Hugh Shelton, chef d'état-

---

13. Voir [http://www.blog.lege.net/content/Seven\\_Hours\\_in\\_September.pdf](http://www.blog.lege.net/content/Seven_Hours_in_September.pdf)

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

major interarmes l'utilisera lors de sa visite en fin d'après-midi – il faut bien répondre à une question essentielle. Pourquoi devrait-on sentir l'odeur particulière de la cordite après un crash d'avion sur un immeuble de bureaux, sinon parce que quelque part, sur le site, il fut à ce moment utilisé des explosifs ? Si l'on tient compte des témoignages d'odeur de cordite et de la perception de plusieurs explosions dans le bâtiment, on en vient obligatoirement à penser que des explosifs ont été mis en œuvre *in situ* au Pentagone. Par exemple, pour les colonnes : *Pentagon Columns Were Blasted with Pre-Planted Explosives* sur le blog de [Steven Warren](#).

Traduction : *Les colonnes du Pentagone ont été soufflées par des explosifs pré-installés.*

La photo [11.13](#) donne un exemple de colonne localement affaiblie par une charge annulaire ayant entamé le béton et soufflé la plus grande partie de l'armature métallique. Comment vouloir faire correspondre ce fait avéré avec un impact local et obligatoirement unidirectionnel de pénétration d'un avion ou de tout autre objet volant ? Quelle pourrait être l'utilité de telles charges sur des colonnes internes, sinon aider l'avion à entrer dans le bâtiment ?

Autrement que par explosifs, comment expliquer le rétrécissement de la section du poteau sur le tour complet, par un choc d'un seul côté ?

On en revient toujours à ces témoignages bizarres qui disent avoir vu l'avion pénétrer comme dans du beurre. Si ces explosifs sont internes au bâtiment, leur détonation va se confondre avec celle(s) du crash. Les témoins extérieurs de la scène n'ont pas perçu ces explosions internes, mais certains de ceux situés dans le bâtiment reconnaissent avoir entendu plusieurs explosions après l'impact. La réponse officielle et des pro-*VO* ne tarda pas : « *C'est le bruit provoqué par l'écroulement de la façade touchée* ». Seul souci de cette explication, la vue et l'écoute de la vidéo montrant cet écroulement, ne procure absolument pas un son ressemblant à une quelconque explosion. Pour en finir sur ce point, la chute d'un morceau de la façade du Pentagone entendue à des kilomètres à la



FIGURE 11.13 – Une colonne localement affaiblie par une charge annulaire ayant entamé le béton et soufflé la plus grande partie de l'armature métallique

ronde... Alors tout le monde en chœur, interroge : mais pourquoi donc ? Les raisons ? La mission de cet avion était claire, je l'ai dit et démontré, mais il fallait aussi éliminer dans ce crash, comme au WTC, toutes traces réellement analysables de l'avion. Elles auraient prouvé que si c'était bien un 757 aux couleurs *American Airlines*, il n'était pas standard au plan des équipements électroniques et informatiques de vol et de guidage, ainsi qu'au plan des commandes elles-mêmes, et qu'il emportait des explosifs. Seuls ou, argument déjà entendu au sein de la contestation, couplés avec l'utilisation d'une charge perforante embarquée dans les soutes avant du 757 ?

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

Mon rejet de cette dernière hypothèse repose sur deux réalités. J'en ai fait la démonstration dans un précédent chapitre, il vola chaque jour avec des passagers jusqu'au 10 septembre dans la soirée. De plus, pratiquement jusqu'à la dernière minute, cet avion fut réservé auprès de *American Airlines*, pour reconduire, au moins jusqu'à Los Angeles, le premier ministre australien, *John Howard* et sa délégation. Celui-ci était venu aux USA, invité au dernier moment par *Bush* pour l'anniversaire de l'ANZUS (*Australia, New-Zeland and United States security treaty*), traité de sécurité militaire signé le 1er septembre 1951 à San-Francisco, équivalent de l'OTAN en Europe de l'Ouest. Cette invitation de dernière minute, très rare dans le monde diplomatique, parce qu'à la limite offensante est aussi le signe d'un fait anormal, surtout vis à vis d'un allié. Besoin d'un témoin ? D'un futur partenaire prêt à respecter les engagements de l'ANZUS et donc mettre des troupes à la disposition des USA pour les prochains conflits ? Je penche plutôt vers cette seconde solution, quoique les deux réunies présentaient un intérêt pour le gouvernement étasunien. L'effort guerrier réalisé par l'Australie depuis cette date dans la lutte contre le *terrorisme*, et l'aide apportée aux stratégies de Washington est une réponse immédiate à la seconde solution proposée. Lors d'un barbecue à l'ambassade australienne à Washington le soir du 10 septembre 2001, Howard faisait une allocution sur la nécessité de défendre les libertés, avec trois spectateurs attentifs sur cette question, Dick Cheney, Donald Rumsfield et Colin Powell.

Bush excusé, était en Floride pour participer, le lendemain matin à un cours de lecture dans une école de Floride. Le 11 septembre, Howard devait prononcer un discours devant le Congrès et saluer la tombe du seul soldat australien enterré au cimetière d'Arlington, manifestations évidemment annulées du fait des événements. Il ne repartira finalement que le 12, à bord de Air Force Two, mis à sa disposition par Dick Cheney, en compagnie de Tom Schieffer, ambassadeur des États-Unis en Australie. Cela ne le changea pas beaucoup, Air Force Two, comme le vol 77 étaient des Boeing

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

757. Pour cette réservation du N644 AA, on ne sait d'ailleurs s'il s'agit de la totalité des premières classes ou de l'avion complet. Il n'existe nulle précision sur les raisons d'une annulation éventuelle, et surtout, par qui et quand. Il semble toutefois assez cohérent que l'annulation au moins, soit le fait des comploteurs, signal le plus visible du verrouillage de l'opération. Dans le scénario initialement prévu, avant d'autoriser un premier ministre ami à monter à bord d'un avion civil appartenant au pays qui reçoit, une visite de sécurité particulièrement poussée est obligatoirement menée par le Secret Service. Dans ces conditions, il eut été désagréable pour tous, de découvrir, dans les soutes avant, une charge perforante difficilement justifiable qu'elle soit ou non cachée dans un container que les hommes de la sécurité n'auraient pas manquer d'ouvrir. Toute la structure officielle de surveillance n'était pas dans le secret de ce complot. D'autre part, nous savons que l'avion arriva à Washington dans la soirée du 10 à l'issue d'un vol commercial. Comment, sur un aéroport international, trouver suffisamment de quiétude pour installer cet engin, et de certitudes que le lendemain, il ne viendra pas à un préposé au chargement d'éventuels bagages, l'idée d'ouvrir le container en question ?

L'anecdote suivante confirme cette difficulté <sup>14</sup>.

*10 septembre 2001, 20 heures 15* : Deux responsables de la sécurité des parkings d'avions de l'aéroport de Dulles, Eric Gill et Nicolas Da Silva aperçoivent un groupe de cinq hommes. Parmi eux, trois vêtus de combinaisons de travail *United Airlines*, tentant de pénétrer dans la zone sécurisée où sont parqués les avions. Deux des arrivants feraient partie des 19 terroristes, donc de ceux censés embarquer dans le vol 77 le lendemain matin. Les hommes de la sécurité interdisent au groupe de continuer, lequel fit demi-tour, non sans les avoir copieusement insultés. Des précautions sont à prendre

14. selon J et S Trento « *Unsafe at any Altitude : Failed terrorism investigations* », « *Peu sûr à n'importe quelle altitude... : Échec d'une enquête anti-terroriste* », Westminster Steerforth 2006

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

avec ce type de récit, le but semblant quand même, pour les perturbateurs, comme expliqué au [chapitre 6](#), de se faire remarquer. Il paraît évident, y compris avant le 11 septembre, que les parkings où stationnent les avions sur un aéroport, soient zones particulièrement surveillées, *a fortiori* de nuit. Alors, la charge creuse, on la met en place où et quand dans les conditions réelles du terrain ? Maintenant, sachant certains fort attachés aux solutions étranges, dont cette munition anti-bunker, reprenons ce problème, sur le plan technique cette fois. Ce type de missile, dans tous les pays constructeurs, est réalisé par l'emprisonnement d'un explosif puissant, par exemple pendant une certaine période, l'[hexolite](#) en France, dans un noyau très résistant en acier au nickel-chrome traité. Cette tête est mise en place à l'avant d'un missile, faisant arriver l'ensemble sur l'obstacle à détruire à Mach 1,4 – 1700 km/h environ – lui donnant la capacité de traverser 1,20 mètre de béton, dans le cas du missile français, avant d'exploser.

Ce sont nos AS 30 et [AS 30 L](#) (AS pour Aérospatiale, L pour guidage laser). La partie charge militaire à elle seule pèse dans les 250 kilos – on ne peut avoir de force pénétrante sans masse – expliquant ma retenue sur cette solution nécessitant des moyens de manutention retirant beaucoup de discrétion à cette hypothèse. Qu'en est-il dans cette version ? La charge devra être embarquée le 11 au matin, je vous laisse le choix de l'heure et du lieu, en fonction de ce qui est détaillé ici, mais dans un *emballage* neutre, par exemple ce container aviation installé en soute avant. En supposant que la première phase se soit bien passée, au moment de l'impact, rien ne va plus. Pour remplir sa mission, en utilisation guerrière, le missile portant sa charge arrive à 1700 km/h sur l'objectif. Ici, à peine à plus de 600 km/h, la tête seule attachée dans son container et portée, donc sans inertie ou force personnelle. Comment dans ces conditions espérer que le missile puisse tenir son rôle, notre charge destructrice n'étant plus active, mais passive ? Les formules mathématiques chiffrant l'énergie d'un mobile en mouvement montent sa vitesse acquise au carré, le différentiel grimpe alors prodigieuse-

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

ment... au détriment de l'arrivée en Boeing 757.

Dans cette option, la condition *sine qua non* de l'explosion est sa pénétration dans le Pentagone. Nous l'avons vu précédemment, un avion n'est pas un char d'assaut et n'est pas étudié pour résister à un choc frontal contre un immeuble. J'ai pris comme exemple la boîte de bière en aluminium de faible résistance à l'écrasement me semblant révélateur. Certes, il finira par perfore la façade, mais quand et dans quel état ? Il s'écrasera avant comme annoncé plus haut, jusqu'à l'emplanture des ailes, premier point dur, vous êtes à environ un tiers de la longueur d'un avion moderne. Le problème est que la soute avant est alors également écrasée depuis un moment avec sa bombe anti-bunker et que cette dernière n'a toujours pas traversé la façade pour accomplir les dégâts qu'on attend d'elle ! En supposant qu'elle finisse, avec le fuselage, par franchir cette façade, comment va se déclencher l'explosion, la fusée d'impact dont elle est équipée ne pouvant remplir son rôle, ou l'ayant rempli trop tôt, lors de l'écrasement ? Finissons-en avec cette version improbable. Si elle refuse visiblement aussi l'intervention de nos arabes sanguinaires – où se procureraient-ils une tête de missile anti-bunker ? – elle laisse beaucoup trop de paramètres inconnus dans le cadre d'un tel plan de prise de pouvoir. Elle est totalement contraire aux habitudes de préparation scientifique étasuniennes ne laissant rien au hasard, nous l'avons plusieurs fois abordé.

Pour en revenir aux solutions, certes plus terre à terre, mais facilement réalisables, avec les explosifs de brèche, vous avez une explication satisfaisante pour l'entrée *comme dans du beurre* de l'avion citée par les témoins. Le contraire de ce dont vous disposez dans la version précédemment exposée. Si vous y joignez des charges du même type, préinstallées sur un certain nombre de poteaux internes, vous expliquez également l'aspiration de l'avion dans les entrailles de l'anneau E décrite par d'autres témoins. Ces explosifs existent en version linéaire, particulièrement pratiques pour une pose suivant les coins de murs et planchers ou poteaux et planchers. Un des disparus du vol 77, William E. Caswell, était membre de

---

## *CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?*

l'US Naval Surface Weapons Center, travaillant avec la [DARPA](#), sur les explosifs à base de thermite et de gel explosif... Sa disparition est-elle vraiment un hasard, sa famille ignorant même son voyage de ce jour et son but ? Les explosifs de façade devaient être de faible puissance, plus sûr moyen d'éviter un amoncellement suspect de débris de bâtiment à l'extérieur. Juste l'affaiblir, principalement au niveau des poteaux, partie la plus résistante, l'inertie emmagasinée par le fuselage et les réacteurs finissant le passage. Commençait dès cet instant la destruction des preuves que le reste de l'avancée terminera. Sans doute plus de poteaux piégés au-delà du ring E, expliquant ralentissement de la pénétration et continuation du déchiquetage du fuselage, laissant peu de choses reconnaissables.

### **Question 6 : Faire disparaître la dérive, ultime fignolage ?**

Premier point totalement inhabituel. Bien que n'ayant visiblement pas frappé la façade, l'immense dérive du Boeing 757 est totalement absente, au niveau des débris reconnaissables, aux différents endroits où ceux-ci furent collectés. Regardez les photos de différents crashes en plein air, souvent cette dérive reste pourtant, au moins partiellement entière, expliquant ainsi la relative sûreté attribuée aux places situées à l'arrière du fuselage en cas d'accident. Le [crash de l'Airbus A 320 d'Habsheim](#) en est un exemple.

Cette observation fut présentée comme un argument majeur des théories *no-plane* pour réfuter la réalité de l'avion. En se référant à un crash ordinaire, cet argument pourrait être recevable, mais dans une pareille journée, comment ne pas réfléchir, au vu du reste des événements, en fonction d'un crash pouvant ne pas être ordinaire ? Écraser trois avions de ligne en un peu moins d'une heure, sur des bâtiments du même pays et un quatrième au milieu de nulle part, est-ce si ordinaire ? N'oublions pas, je l'ai abordé un peu avant, la partie aérodynamique de ce tronçon de l'avion est largement réalisée en composites éclatant littéralement au choc. Nous avons aussi

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

quelques témoignages visuels indiquant que l'entrée de l'avion dans le bâtiment sembla se ralentir quelque peu, l'explosion, au niveau de la dérive eut lieu à ce moment, avant qu'elle n'ait heurté la façade. On touche sans doute là du doigt, une des premières raisons de la non-diffusion des bandes vidéos de surveillance extérieure (86 caméras même si, rappelons-le encore une fois, beaucoup sont orientées vers d'autres points sensibles du Pentagone). L'acceptation, du bout des lèvres, par le FBI en référence à la loi FOIA, de montrer une seule bande, sera précédée de son truquage détaillé au sein du [chapitre 2](#). J'ai abordé un peu avant les questions liées aux différences de couleurs entre l'explosion du carburant lors de son impact avec la tour sud et celles du Boeing percutant le Pentagone. Comment peut se justifier cette explosion autrement que par la réaction d'explosifs à bord du 757 ? Question complémentaire, quel type d'explosif ? Si on suit l'analyse de l'explosion finale lors de ce crash et ses conclusions logiques, on ne peut faire l'impasse sur l'installation d'une  [bombe air-fuel](#)<sup>15</sup> dans la dérive ou à proximité immédiate.

Ce n'est toujours pas de la science-fiction, cette arme fut découverte par les Allemands et testée en 1942/43 par la Luftwaffe ! L'OTAN l'introduisit dans sa doctrine en 1970 sous le nom de FAE, Fuel-Air Explosives, tandis que les Étasuniens s'en servirent au Vietnam, pour facilement créer des zones d'atterrissements dans la jungle. Plus près de nous, elle fut utilisée par l'armée étasunienne en Afghanistan et durant les deux conflits irakiens. Le contraire d'une nouveauté, mais la certitude d'une efficacité jamais démentie. Arme dite [thermobarique](#), du fait de la combinaison de la chaleur, de l'onde de choc et de la surpression suivie immédiatement d'une dépression. Elle est adaptée à la démolition de bâtiments et donc d'avions par définition moins résistants, mais est aussi beaucoup plus efficace, contre les hommes, on en revient toujours à nos

---

15. Séquence d'explosion prise par une caméra haute fréquence [visible sur youtube](#)

---

## *CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?*

analystes financiers, que son ancêtre le lance-flamme. Comment fonctionne-t-elle ? Une première mini-charge ouvre un réservoir de liquide volatil, dans notre cas certainement du kérostone, à une hauteur déterminée, en dispersant le contenu. Il se forme un nuage se mêlant à l'air ambiant au moment où éclate la seconde charge explosive. Comme toute bombe se respectant, elle crée une importante surpression, par la combustion de l'air. Le nombre de trappes techniques, dans l'environnement de cette dérive est assez important pour y placer ce matériel, somme toute très réduit en nombre et en taille. Il trouve en effet place dans certains cas, pour utilisation sur un lance-roquettes M-71 de l'US Army, remplaçant de nos jours les lance-flammes, c'est dire qu'il est peu encombrant ! Pourquoi cette bombe air-fuel ? Certainement pas pour le simple plaisir de la voir réduire la partie arrière de l'avion en confettis métalliques.

À mon avis, elle avait plusieurs utilités :

1. Faire douter enquêteurs et ceux refusant dans l'avenir la version officielle de la présence d'un avion. Pas de dérive, pas d'avion, option renforcée par le passage d'au moins une bonne partie arrière du 757 de l'état d'avion à celui de confettis métalliques.
2. Supprimer les boîtes noires d'origine qui auraient donné des informations contradictoires par rapport au discours officiel. Pour assurer le coup, il est sans doute probable que la charge air/fuel fut placée dans le compartiment des FDR et CVR à l'arrière de l'avion, compartiment jamais ouvert entre deux purges de la mémoire interne. La précédente datait du 6 septembre.
3. Ce positionnement expliquerait sans doute que la trappe de cette alvéole technique n'a, semble-t-il jamais été retrouvée, elle fut la première désintégrée. La probabilité de ce choix pour placer la charge est renforcée par la découverte de sa quasi voisine à l'arrière de l'avion, la trappe de l'APU, beaucoup plus loin, sur le gazon. Cela reste le meilleur moyen pour

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

faire disparaître lesdites boîtes noires, au profit de celles qui furent bricolées avant d'être *découvertes* dans une zone étonnante du bâtiment. J'aborde ce point en détail dans l'[annexe 3](#) qui lui est entièrement dédiée. Au niveau des dégâts, on aboutit au même résultat que si elle était placée dans la base de la dérive, la partie arrière de l'avion est réduite en petits morceaux totalement inutiles pour comprendre, dérive comprise.

4. Participer d'autre part à l'anéantissement des contrôleurs financiers et des gens de l'ONI. Certes le fuselage était sans doute disloqué dès le ring D contre la forêt de poteaux et les morceaux lourds, réacteurs et atterrisseurs, avaient sans doute déjà opéré des coupes sombres dans ces effectifs. Dans de pareilles circonstances, on n'est jamais assez prévoyant. La bombe air-fuel jouera le rôle d'un lance-flamme, étendant son action vers les zones périphériques à celles de la destruction totale.

Je me dispenserai d'entrer dans les détails sordides, les très hautes températures obtenues, participèrent à cette apparition de plasma et sa propagation, tandis qu'il sera très difficile de trouver une autre raison à ce dernier. Le souffle de cette bombe peut expliquer le phénomène d'apparition de boules de feu et de front de gaz incandescent dans les bureaux impactés par la catastrophe, mais où des gens purent survivre pour le raconter. Comment en effet, un faible incendie et le simple crash d'un avion, pourraient-ils expliquer cette propagation *pulsée* d'une vaste onde de feu ? Trois témoins au moins, confirment l'apparition de ce flash de lumière blanche avant la boule de feu, phénomène totalement inenvisageable avec un incendie d'hydrocarbure. La bombe air-fuel ? Le *complément* rêvé. Même les pompiers pressentirent pour le moins que le kérosène n'était pas en cause. Là, comme par hasard, les hommes du feu attaquent directement l'incendie à l'eau ! Pas le meilleur pour un incendie que la version officielle voudrait dû au

---

## ***CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?***

carburant embarqué, mais ces spécialistes avaient bien compris, à la chaleur intense produite par la reprise de feu, qu'il fallait d'abord le refroidir car ils n'étaient pas face à du carburant. La réalité des preuves énumérées amène à penser qu'il exista sans doute, brièvement, au moment de cette explosion, une très forte hausse des températures. Revoir la photo de cet instant, avec les lueurs rougeâtres du plasma, confirme la possibilité, à ce moment, de la fonte de quelques horloges, les températures redescendant rapidement aux valeurs habituelles dans ce type d'incendie... la durée en plus, beaucoup de choses ayant été portées à leur température d'auto-inflammation.

### **Questions 7, 8, 9, 10 et 11**

Autre souci, notre émiettement. Au moins la partie arrière du 757 se transforma en une accumulation de petits morceaux, scientifiquement inexploitables. La réponse à cette question dépend totalement de la précédente. Cette bombe air-fuel se chargera parfaitement de cet émiettement, mais c'est là que le choix de ce type précis se révèle décisif. Tout autre explosif pouvait s'acquitter de la destruction de la partie arrière de l'avion, seule l'air-fuel était capable, sa tâche primordiale, de participer en plus à l'élimination des gêneurs et des preuves comptables par le feu. Quand l'explosion fut passée, il ne restait plus grand chose de l'avion initial, ou tout au moins de sa partie arrière, la partie avant étant déjà *traitée* par l'entrée dans le bâtiment et les poteaux rencontrés. Juste une masse de confettis, principalement d'aluminium, correspondant bien à la vision du terrain que retransmettent les différentes photos prises au Pentagone. L'explosion d'une bombe air-fuel est la seule explication correspondant, justement à la fois, avec la taille réduite des morceaux retrouvés et la reprise étonnante de l'incendie destructeur interne au bâtiment.

Pour les autres questions, dont j'ai bloqué la réponse ici, on continue dans la même évidence. 757 ou 767, l'architecture des

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

deux avions est identique, avec le réservoir principal de carburant sous les passagers, au raccordement des ailes. À partir de cette réalité, comment expliquer que dans le cas de la tour sud du WTC, explosion et incendie aient lieu dès que cette zone impacte la façade alors qu'au Pentagone, il faille attendre l'approche immédiate de la queue de la façade pour assister au même phénomène, près de vingt mètres plus loin ? Tout et son contraire étant impossible, il faut dans notre cas trouver une autre façon de déclencher une explosion. Encore une fois, seule la bombe air-fuel répond à ces contraintes. Un autre explosif n'aurait jamais créé ces couleurs et cette nuée tellement chaude, parce que ne pouvant utiliser que le carburant restant. La solution se trouve dans l'ensemble des réponses émises. Je l'ai démontré depuis le début de ce chapitre ne traitant que les résultats du crash, une fois de plus la *VO* a menti. Il est matériellement impossible que ce fuselage traverse en diagonale 95 mètres de ce hall et trouve, en plus la ressource de percer le mur final. Les 767 plus lourds, utilisés contre les tours jumelles, tout au moins leurs débris, furent définitivement arrêtés sur environ vingt mètres, distance séparant la façade en acier du noyau central du même métal. Cette affirmation est facile à établir, s'ils avaient eu la même longue trajectoire, ils ressortaient de l'autre côté des tours – elles ne font que 63 mètres de côté – et il n'y a pas le moindre poteau entre façade et noyau central pour les ralentir.

Après les détails de mon hypothèse, voici un récapitulatif du scénario tel que je le conçois. Les explosifs de brèche installés sur la rangée de poteaux de la façade ouest, durant les récents travaux, détonent au moment où le 757 va la heurter sur sa trajectoire pré-définie et suivie par guidage, facilitant l'entrée du fuselage. La synchronisation, nous sommes là au niveau du détail, peut se faire par une multitude de systèmes de détection de présence et de distance, entrer plus dans cette étude ne pouvant que compliquer un dossier déjà fortement technique par obligation. C'est une contrainte incontournable pour que ce plan se réalise, il fallait que l'avion frappe exactement au bon endroit. J'ai déjà émis mon avis sur le

---

## *CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?*



FIGURE 11.14 – Tronçon capable de beaucoup de dégâts dans sa trajectoire intérieure au bâtiment, celui comportant attache des ailes, réservoir principal et trains d'atterrissements principaux. Les renforts visibles se passent de commentaires. Dans la partie qui sera cachée lors du montage définitif, on retrouve la couleur de la peinture de protection visible sur certaines pièces dans les débris du crash

guidage du 757, le système JPALS ou similaire, donnant beaucoup plus d'assurances que le pilotage humain. Au vu du faible matériel nécessaire, la place ne manquait pas pour le caser à proximité du point d'impact. La façade était certainement minée, tout comme les poteaux du ring E se trouvant sur cette même trajectoire, permettant au Boeing de progresser, mais au-delà ? Plus de 47 mètres de fuselage ne peuvent se contenter de ce seul premier ring, même si, du fait de l'écrasement de la partie allant du nez à l'emplanture des ailes, il va raccourcir d'environ 15 mètres en pénétrant. Le tronçon suivant, très résistant, renferme le réservoir de carburant principal

et sert de point d’ancrage aux ailes et aux trains d’atterrissage principaux, il participa grandement à l’avancement du fuselage dans le bâtiment, au milieu des poteaux minés. Par contre, dès le ring D, en tapant maintenant dans ceux partiellement en état, sa décélération s’amplifie, expliquant son ralentissement perçu par des témoins.

Bien sûr, cette avancée va le voir poursuivre son écrasement rapide et son déchiquetage. Combien faudra-t-il de poteaux pour transformer ce qui reste d’un tronçon particulièrement résistant entrant à plus de 600 km/heure en amas de débris inqualifiables et difficilement reconnaissables ? La dérive, en approchant à son tour de la façade, déclencha la mise à feu de la bombe air-fuel, évoquée plus haut dans ce chapitre, détruisant la totalité du fuselage situé à l’arrière de cette zone d’accrochage des ailes, présentant encore à l’extérieur, un aspect *normal*. Il est d’ailleurs probable que cette dernière explosion s’étende dans le bâtiment par l’orifice d’entrée disponible. À cet instant, il n’y a plus d’avion, rien que des débris épars. Frappe sur la façade, poteaux intérieurs du bâtiment et bombe air-fuel ont eu raison de sa solidité et d’aucuns s’étonnent de la quantité réduite de débris de bonne taille après un tel traitement ?

## 11.7 Et les ailes ?

Plusieurs témoins ont déclaré avoir vu les ailes se replier au moment de l’impact. À l’évidence, cette version des faits n’a pas été prise en compte par la VO et a généré de vives controverses au sein du mouvement contestataire. Un certain nombre d’analystes auto-proclamés refusèrent la réalité d’une telle observation, même s’ils n’avaient aucun argument technique pour ce faire. Il est assez cocasse de voir des gens, réputés raisonnables, prêts à admettre (discours de la Prévention routière incitant à l’utilisation de sièges spécifiques) qu’un nourrisson puisse très bien, lors d’un accident automobile, être arraché des bras de sa mère par le jeu des forces

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

en présence et refuser la séparation des ailes d'avion. Quelques kilos à 90 km/h, c'est cohérent, plusieurs tonnes à plus de 600 km/h, ça ne l'est pas ! Que peut-on en dire à ce stade de cette enquête ? Encore une fois, fuselage et ailes n'étant pas construits d'une manière inamovible, ces dernières sont attachées sur le fuselage par une série de boulons en acier à haute résistance.

Lors des calculs définissant leur taille, tous les types d'efforts violents furent pris en compte comme un fort facteur de charge – trou d'air par exemple – par contre impact d'un bâtiment ou d'une paroi rocheuse sont exclus d'entrée parce qu'improbables et définitifs. Oui, sur une telle décélération, les ailes peuvent se dé-solidariser du fuselage, passer de plus de 600 km/heure à 0 en un dixième de seconde ou moins nous amenant à plusieurs dizaines de G, très au-delà de toute limite haute fixée durant l'étude. S'il n'est pas possible ni raisonnable d'attribuer cette séparation aux chocs à répétition contre nos cinq lampadaires ou contre le grillage, je serais beaucoup moins affirmatif pour ceux contre groupe électrogène puis conduit de ventilation. Détaillons, mais dans ce qui va suivre, le moins facilement assimilable sera la rapidité de déroulement des faits. Même si vous êtes adepte de la lecture rapide, celle de la phrase précédente permettait à notre Boeing 757 d'aller du Sheraton à son impact sur cette façade, 1300 mètres !

Chaque aile présente un cas différent, lié à l'angle de l'avion par rapport à la façade et à la flèche des dites ailes mais, dans tous les cas, il faut d'abord que le fuselage s'écrase et pénètre avec assistance dans le bâtiment jusqu'à l'avant de leur emplanture. Chacun comprendra que cet érasement s'accompagne d'un énorme freinage, encore une fois, passer de plus de 600 km/h à 0 en moins d'1 dixième de seconde (15 m de fuselage environ avant les ailes à au moins 170 m/seconde) dépasse très largement les possibilités offertes par les boulons tenant les ailes sur le fuselage. Celles-ci, même avec les réservoirs vides, représentent un poids non négligeable et un bras de levier important, chacune mesurant 17 mètres de long. Il est donc parfaitement possible que ce blocage déclenche

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

la séparation des ailes, d'arrière en avant. Mais, nous l'avons vu un peu avant, les réacteurs, au moment du choc – 1 ou 2 dixièmes de seconde plus tôt – contre le groupe électrogène et la maçonnerie de ventilation, ont certainement aussi commencé à se désolidariser des ailes (un réacteur moderne tient sur son berceau par 3 boulons).

Ils engendreront de fortes contraintes supplémentaires sur celles-ci et principalement leurs fixations sur le fuselage, créant obligatoirement un couple très important tendant à l'arrachage de l'aile, cette fois d'avant en arrière. S'il est difficile de décrire parfaitement cette séparation par écrit, trop de paramètres entrent en ligne, celle-ci n'a rien d'un fantasme et ne peut que sembler logique aux lecteurs ayant la chance d'avoir un vécu technique. Oui, les ailes, rendues moins puissantes par l'arrachage des réacteurs, se sont détachées et brisées contre cette façade, tandis que les moteurs partaient semer la désolation dans le bâtiment. L'aile droite, impactera la première contre la façade, le réacteur servant d'abord de poinçon pour briser la première rangée de poteaux sur sa trajectoire, il déborde du bord d'attaque de l'aile de plus de 2 mètres. Il avait commencé sa séparation lors du choc avec le groupe, le contact avec la façade la termine. Ce phénomène de repliement vers l'avant pourra surtout être visible sur l'aile gauche, très en retrait lors de l'impact initial. Elle subira un début d'arrachement vers l'arrière, lors du choc de son réacteur contre la murette, entraînant le détachement de ce dernier. Il sera suivi de la décélération finale d'impact survenant quasi instantanément voyant, au contraire l'aile, mue par l'inertie, développer la tendance inverse, continuer sa course en avant, augmentant encore les efforts supportés par ces fixations.

Au vu de sa distance vis à vis de la façade, sa vitesse et donc sa force de frappe contre cette dernière explique parfaitement le décollage des plaques de limestone décoratif. De toutes façons, lors de la pénétration du fuselage dans le bâtiment, ce qui pouvait encore être rattaché au fuselage sera irrémédiablement arraché de ce dernier. Il est symptomatique que les plus gros dégâts soient dans la zone la plus proche de l'entrée du fuselage et des points d'ancrages de

l'aile, là où en plus était accroché le réacteur (entraxe 13 mètres) et donc la plus résistante, sans doute l'explication la plus importante de la saignée dans la façade. Autre constatation, aucune trace d'impact de cette aile droite en bout au rez de chaussée/premier niveau pour les Étasuniens, confirmant l'arrivée avec l'aile droite encore haute, environ 10° d'angle, vérifiée avec les traces par contre très importantes au second niveau. Nouvelle confirmation du mensonge de la *VO* et du rapport, l'avion ne peut pas avoir une inclinaison de 10° environ en vol horizontal si près du sol, sans labourer le terrain de l'aile opposée. Par contre beaucoup moins de marques à son extrémité qui, bien que frappant la première, est la zone la moins rigide.

Seule certitude, l'éclatement résultant de l'impact des ailes projetera des restes de toutes tailles, tous azimuts. On en trouva sur la pelouse, je pense principalement pour l'aile gauche, la plus basse, les débris de l'aile droite, plus haute, ayant pour partie transformé leur énergie résiduelle d'inertie afin de s'élever et retomber, pour certains, sur les toits terrasses avoisinants. Si depuis Newton au moins, chacun sait qu'un objet doit obligatoirement redescendre, nulle loi ne lui impose que ce soit sur le sol, un toit terrasse peut très bien faire l'affaire ! Il n'est qu'à regarder le cahier des photos en [annexe 1](#), il est probable qu'une partie des déchets métalliques visibles sur les toits, particulièrement ceux présentant un aspect froissé, appartiennent au 757. Comme par hasard, *VO* et adversaires de l'impact d'un avion au Pentagone, pour des raisons certes très différentes, se retrouvent pour omettre de s'intéresser à ces débris.

## 11.8 Finition du travail

Pour finir d'attirer l'attention de l'enquêteur, et si toutefois l'avion présentait encore un aspect reconnaissable, quelques dizaines de minutes plus tard, faites tomber sur ces débris une partie

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

du toit, des planchers supérieurs et de la façade. Vous êtes tranquilles, nul ne pourra reconstituer le puzzle. Les morceaux sont enfouis, hachés, écrasés par plusieurs centaines de tonnes de débris du bâtiment, permettant aux *no-planeurs* de périr sans comprendre la raison de leur absence. Nous aurons donc l'écroulement du bâtiment mais attention, très limité, juste au-dessus de la zone de crash, permettant de détruire définitivement toutes possibilités de prouver quoique ce soit sur la partie avant de l'avion. C'est la zone fortement teintée sur le croquis 11.10 en début de chapitre. Le toit de cette partie du bâtiment s'écroula effectivement, entraîné par la chute des façades, à moins que ce soit le contraire. Visiblement, il ne fallait vraiment laisser aucune preuve concernant cet avion, et surtout son équipement pas tout à fait de série. Ce retard pour s'écrouler par rapport au moment du crash ne peut être le fait d'un unième hasard ni d'une intervention divine.

Pourquoi une telle hypothèse ? Regardons les quelques photos officielles avant écroulement du toit, dont celle qui est jointe en 11.15. Au moins sur deux étages, la façade subsistait au-dessus du point d'impact, même avec des poteaux endommagés ou carrément manquants. Elle faisait une poutre hautement résistante, un énorme linteau, largement capable de continuer à soutenir cette partie du bâtiment de relativement faible surface. D'ailleurs, si elle n'avait pas eu cette capacité, c'est immédiatement qu'elle aurait cédé. Il est symptomatique de constater qu'une fois toiture et façade écroulées, cette dernière sera toujours partiellement entière, même inclinée sur le reste des gravats. Il fallait, je l'ai déjà dit, que les restes de l'avion soient aussi réduits que possible pour éviter les curieux et leurs questions désagréables. Là aussi l'usage d'explosifs, alors que la fumée de l'incendie était encore dense, s'impose de lui-même. Cette hypothèse est encore plus sûre après avoir regardé la photo aérienne, une fois ce morceau de toit tombé. Au moins du côté opposé au passage de liaison entre les anneaux, le toit est proprement découpé, en ligne droite parfaite, visiblement à l'aplomb d'un joint de dilatation de ce bâtiment, le schéma 11.10 du début

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

de chapitre le confirme explicitement. Il est beaucoup plus facile, quasiment sans travaux pouvant se remarquer, de miner cette ligne de fracture préétablie – le joint de dilatation – le reste devant suivre à la suite de l'écroulement, presque obligatoirement programmé de la façade de l'anneau extérieur, l'anneau E. Tout était prévu, même la proximité immédiate du joint de dilatation indiscernable depuis les montagnes afghanes. À ce stade de notre réflexion, quelques conclusions s'imposent. Je viens de démontrer la quasi certitude de la préparation du bâtiment avant arrivée de notre Boeing 757.



FIGURE 11.15 – La façade du Pentagone tient debout à l'issue du crash

La façade est toujours debout, malgré les soutènements manquants après l'impact du 757, comment comprendre que sans *aide* et sans autre impact, celle-ci tombera quelques dizaines de minutes plus tard ?

Le piégeage par explosif de la façade, de certains poteaux internes comme de l'avion lui-même, ne peuvent être le fait d'un hasard. Nous avons bien affaire à un complot dont le Pentagone était

un élément, un complot sous-entendant des interventions humaines, des noms probables furent cités dans les chapitres précédents.



FIGURE 11.16 – La même zone de façade après écroulement

En figure 11.16, même zone après chute de la façade et du toit. À gauche la découpe selon le joint de dilatation, à droite, bien qu'ayant subi tout ces avatars, la façade couchée est encore partiellement entière, laissant supposer une séparation volontaire entre elle et la poutraison.

### 11.9 Des témoins remarquables

Dans cette galerie de portraits, ajoutons quelques personnes dont l'action sera au moins considérée comme troublante. Certes, elles n'ont en rien participé à la mise au point de ce complot diabolique mais, par leur intervention, elles sont sans doute liées aux événements dramatiques que nous suivons. [Frank Probst](#) est l'une d'elles et aurait pu être d'un grand secours pour éclaircir tous les points rattachés à ce crash. Diplômé de West-Point, ancien du Vietnam, il fut muté au 5ème Corps de Transmission en Allemagne de

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

1981 à 1984, dirigeant le programme étasunien de couverture satellite mondiale. Lieutenant-colonel à la retraite en 1986, il rejoint la DCA<sup>16</sup>, leader des communications satellites pour le DoD, comme responsable du développement de l'architecture du système<sup>17</sup>. Il travaillait sur le programme de rénovation du Pentagone depuis 1995, en tant que spécialiste des communications, avant même que Evey, déjà évoqué, ne le rejoigne, c'est dire s'il connaissait les lieux. L'arrivée de Cohen comme Secrétaire d'État à la Défense amena un certain nombre de changements dans la haute hiérarchie, son maintien était le signal d'un homme sûr. Il fut un des très rares témoins directs et eut beaucoup de chance ce jour-là, sa présence sur les lieux du crash étant confirmée par Don Mason, employé de l'AMEC, entreprise sous traitante déjà citée. Voyons, selon ses propres déclarations dûment commentées, son emploi du temps aux alentours de l'heure du crash.

### *9 heures 25*

Douze minutes avant l'impact, Probst inspectait des équipements de climatisation de la salle d'ordinateurs (les ordinateurs placés dans cette salle contenaient, bien entendu, tous les éléments comptables du bilan en cours de finition et du précédent en cours de correction) et d'un central téléphonique, au rez-de-chaussée, juste derrière le mur du futur impact. Probst est un cadre supérieur de la partie communications spatiales de ce projet de rénovation, pourquoi cette inspection d'un système de climatisation pour laquelle il ne peut présenter ni connaissance, ni qualification particulière ? La climatisation étant une religion bien ancrée à Washington comme dans tous les États-Unis, les vrais spécialistes ne devaient pas manquer sur le chantier ! N'aurait-il pas plutôt été vérifier, une dernière fois, au vu de l'heure et de sa formation initiale, le parfait fonctionnement du matériel installé dernièrement dans ce local, et

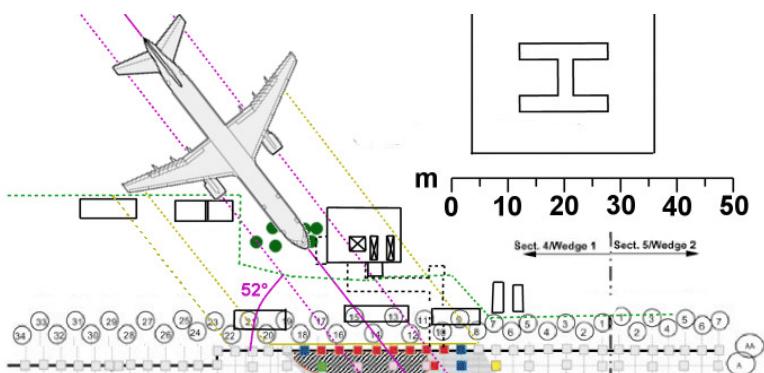
---

16. Defense Communication Agency, DISA, Defense Information Systems Agency depuis 1991

17. selon Donald H. Martin a History of US Military Satellite Communication System in the Aerospace Corporation

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

plus spécialement dédié aux liaisons satellitaires et à la chaîne GPS et/ou Milstar qu'il connaît si bien ? Certainement par hasard, à 9 heures 29, alors qu'il est en cours de vérification dans ce local, le pilote automatique très particulier déjà décrit est coupé à bord du 757 pour peu de temps. Est-il difficile d'imaginer les comploteurs installant dans le standard la fameuse console de la taille d'un gros four micro-ondes, l'antenne sur le toit qui en est déjà truffé et les récepteurs dans les baraquas encadrant parfaitement le point de frappe ?



Qui irait fouiner dans ces lieux ? Probst s'arrêta ensuite dans une remorque/baraque de chantier. Naturellement dévolue aux entreprises travaillant sur le gros œuvre d'un bâtiment, que vient y faire ce spécialiste reconnu des liaisons par l'Espace ? Certaines furent détruites, des photos en montrent les restes, lesquelles ? Il semblerait que, curieusement, le plan joint au rapport de l'ASCE, en oublie. Les ingénieurs étant par formation assez méticuleux, comment expliquer cette omission ? Des équipes diverses étant intervenues très rapidement après le crash, toutes les preuves concernant cette ou ces baraquas disparues avaient le temps d'être retirées avant le passage de ces experts. Opération d'autant plus facile à

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

réaliser, que lesdits experts n'ont pas été autorisés de suite, loin s'en faut, ce qui ne laisse pas de s'étonner ! Les précisions données un peu plus loin dans ce chapitre sur la durée de cette interdiction de visite, le confirment. Là aussi, il fallait que ces remorques/baraques aient caché des *chooses* ne devant pas être vues autrement que par les intéressés directs, sinon, pourquoi les faire disparaître, surtout réduites à l'état d'épave pour certaines ?

### *9 heures 35*

Autre coïncidence, une minute avant sa sortie de la baraque, notre Boeing passe Bailey Crossroads. Notre *témoin* ressort de la baraque à *9 heures 35*, pour voir le vol 77 lui foncer dessus, ce qui constitue, si l'heure indiquée est exacte, un vilain mensonge, bien entendu non relevé par les fans de la *VO*. À cet instant, je l'ai expliqué et calculé dans la fin du chapitre précédent, le 757 en descente passe au-dessus de Huntley Meadows, grossièrement au milieu de sa boucle, le Gulfstream faisant sa jonction avec lui ! En supposant même mes calculs erronés, comment peut-il expliquer voir cet avion foncer sur lui, à moins de 20 mètres du point de crash, pour un impact près de trois minutes plus tard ? L'avion aurait stoppé en vol, arrêt sur image en quelque sorte ? Vue perçante toutefois, monsieur Probst, pour voir un avion à plus de 6 kilomètres, malgré les immeubles, la végétation et les variations de hauteur du terrain. Mieux que les radars qui ont par moments perdu la trace du 757 du fait de sa faible altitude. Dans sa déposition, il a rapporté que le pilote semblait viser une fenêtre au rez de chaussée, pratiquement là où il vérifiait une climatisation un peu avant. Replacés dans le contexte de ce matin là, ces deux faits sont un signal fort.

Les travaux officiels effectués, par hasard uniquement, sur cette partie de la façade ouest et non sa totalité, avaient été dévoyés pour assurer le guidage de précision prévu dans ce plan, d'où la présence inusitée de Probst, inexplicable autrement. S'agit-il des mêmes produits utilisés à certains étages des deux tours du WTC pour soi-disant améliorer la protection incendie et se révélant, certainement par hasard recouvrir les zones et étages exacts que les avions per-

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

cutèrent ? En fait les deux interventions de Probst semblent correspondre à des moments importants de la vérification de la trajectoire du Boeing 757. Ça sent beaucoup le guidage et non le pilotage et ce n'est que logique dans une telle opération... et confirmation supplémentaire de mon hypothèse. Un être humain, y compris devenu terroriste, est mu par des réflexes inscrits dans son potentiel génétique. À quelques dizaines de mètres de l'impact, il est quasiment assuré que les réflexes d'auto-protection interviennent et certainement pas pour favoriser la précision de ce choc maintenant si proche et avec aucune marge en altitude. Il semble donc illusoire que la qualité de la trajectoire indispensable à la bonne réalisation de la mission soit laissée à un individu risquant de présenter plus ou moins ce type de comportement. Le contre exemple du kamikaze japonais n'est pas recevable, il n'avait aucun souci de précision, son seul but, frapper, où il pouvait, un navire dont la longueur était généralement supérieure à 200 mètres.

Quant au terroriste bardé d'explosifs, se faisant sauter en un lieu précis, dans la fraction de seconde précédent le geste d'appuyer sur le détonateur, il ne se voit pas mourir, mais il contemple encore paysage et passants l'environnant. Dans notre cas, le pilote, s'il y en a un, voit la façade visée se précipiter à sa rencontre à grande vitesse, pouvant déclencher des réactions inopportunes. Un autre témoin a déclaré que le Boeing semblait n'être rien d'autre qu'un missile guidé, les deux étant d'accord sur le fait qu'il était plein gaz à deux mètres du sol. Bien sûr, aucune précision permettant de savoir si l'avion était en vol horizontal ou en légère descente. Pas plus pour connaître la distance le séparant de la façade au moment de cette observation et de quel élément de l'avion ils parlaient en donnant cette hauteur, bien qu'il semble obligatoire qu'ils parlent du dessous des réacteurs. Toutefois, ces derniers témoignages contredisent parfaitement la *VO*. Embrouillez, il en restera toujours quelque chose !

Cette notion de plein gaz demande toutefois à être tempérée, pour un témoin immobile. Qu'un avion de cette taille, fonce sur

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

vous en pente douce à quelques mètres du sol, à 100, 166 ou 250 mètres/seconde ne doit pas changer grand-chose, il s'agit d'une impression sans doute terrifiante mais fugace, durant entre une demi et une seconde ! L'œil humain n'étant pas capable d'une résolution meilleure que 1/10ème de seconde pour les meilleurs, la capacité d'emmagasiner des détails complémentaires est faible. Anomalie supplémentaire, Probst déclare être tombé au sol lors du passage de l'avion à 1 mètre au-dessus de sa tête, et avoir même vu l'aile droite toucher violemment le groupe électrogène présent sur le chantier. Avoir séjourné, peu de temps avant dans la salle même que semblait viser l'avion, être ensuite frôlé par celui-ci sans subir le moindre dommage et ne pas avoir été projeté au loin par les remous de l'avion à part une chute au sol, ça fait beaucoup de chance Mr Probst !

Au vu de l'état des restes de tout ce qui était proche de la façade impactée, y compris les baraques de chantier, comment a-t-il survécu ? La photo 11.17 de la façade du bâtiment, bien qu'un peu plus éloignée du point d'impact, donne une meilleure idée des dégâts. La voiture dévastée et brûlée indique assez bien les chances de survie d'un être humain dans cette zone. Si on reprend ses dires en revoyant le plan 11.10 de début de chapitre pour mieux comprendre, la baraque de chantier dont il sort lorsque l'avion lui fonce dessus, est-elle un des rectangles sur ce plan, les plus proches de la façade impactée... ou un de ceux oubliés parce qu'évacués entre temps ?

Bizarrement au Pentagone, parmi les nombreuses personnes ayant vu quelque chose de cette désolation, quatre seulement virent leurs dépositions entourées de contraintes incontournables, déployées par le DoJ (*Department of Justice*)... dont Mr Probst ! En tant que témoin sensible, Probst se vit entouré de précautions étonnantes, mais expliquant beaucoup d'autres choses dans ce dossier. L'administration de la Justice imposera cinq jours de préavis entre convocation et présentation, un de ses représentant présent durant les auditions, auquel s'ajouta l'interdiction de tout enregistrement du-

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?



FIGURE 11.17 – Façade ouest proche du crash, le revêtement en limestone décollé le confirme, donc moins de 20 mètres de l'épicentre. La voiture au premier plan indique les chances de survie

rant ces dernières ! Il serait déjà intéressant de connaître les critères ayant permis de le classer dans cette catégorie très particulière. Généralement, un témoin sensible vient pour témoigner à charge dans une enquête portant sur le crime organisé, en raison de la loi du silence empêchant toute possibilité de progression des enquêteurs. Qu'est-il demandé à ce bon Frank Probst ? De témoigner de ce que je viens de rapporter ci-dessus uniquement, rien ne ressemblant, en première analyse, à la moindre accusation de quoique ce soit ou de qui que ce soit, il ne s'agit que d'une Commission et non d'un tribunal fédéral. Quant aux enregistrements, cela aurait pratiquement celé sa déposition dans le déroulement de cette enquête, alors que, du fait de sa position géographique sur les lieux du crime, il

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

était un témoin capital. Alors que ?

Non, parce que...

En fait, cette impossibilité d'utiliser ces témoignages dans le cadre du document officiel, et plus largement de toute action judiciaire future, fut l'objet d'un accord écrit entre deux hommes le 11 juillet 2003, en plein travail de la Commission. Daniel Levin procureur du DoJ pour ce dossier et... Philip Zelikow, encore lui, la date en disant long sur la volonté de comprendre rapidement tenants et aboutissants de cet attentat<sup>18</sup>. Zelikow, nous le connaissons bien maintenant, pour être sûr que tout était parfaitement verrouillé, il assurait l'écriture du document ! Autre question sans réponse, sur ordre de qui venait-il négocier avec le DoJ, Rice, Cheney ? et négocier quoi ? Dans cette affaire, tout sent le coup monté, tout fut vraiment fait pour que la vérité ne puisse se manifester, l'organisation de ce nouveau méfait ne put-être approuvée qu'au plus haut niveau de l'État. Là, il ne peut y avoir, au minimum, qu'intervention personnelle d'Aschcroft, Attorney General – ministre de la Justice – ou de Michael Chertoff responsable désigné par le même ministre pour la totalité du dossier concernant le 11 septembre... ou encore plus haut ? Sinon, pourquoi ce luxe de précautions venant, en plus, de la partie gouvernementale, celle qui aurait au moins dû faire semblant de se battre pour la découverte de cette vérité, si toutefois elle lui importait, ce qui semble de plus en plus douteux ?

Le DoJ tenant le rôle d'avocat conseil, voilà qui n'est pas banal ! De pareilles précautions, objectivement destinées à tuer dans l'œuf toute révélation, ne peuvent s'imaginer dans le cadre de la lutte contre le terrorisme islamiste, où le maximum de publicité devait au contraire être apporté pour justifier les futures agressions. Il y avait obligatoirement quelque chose à cacher au Pentagone, la preuve ? Les preuves pourrais-je écrire. Parlons d'abord de cette in-

---

18. Consultable sur 9/11 Document Archive (Scribd), sous le titre *SK B9 Tier a-B Interviews 1 of 2 Fdr- Letters Re Minders- Interviews- Recording- Etc170*

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

terdiction pour la presse qui dura plus de six mois, de venir visiter ou interroger des témoins du drame. Parlons aussi et surtout du responsable de l'enquête nommé, [Paul Mlakar](#), parrainé par l'ASCE. Diplômé de West Point un an après Frank Probst dont nous venons de parler, il l'est aussi de l'Université de Purdue, celle qui réalisera une mise en image de ce crash, uniquement destinée aux enfants de moins de six ans. On y voit entre autres les réacteurs, sources de soucis pour conforter la thèse officielle, disparaître de l'image au fur et à mesure que l'avion pénètre entier dans le ring E du Pentagone. Le réacteur fondant, en quelque sorte, plus de réacteurs, plus de questions ennuyeuses !

Plus intéressant que son mariage avec la fille d'un directeur de la NSA, même si cela signifie un homme *sûr*, Paul Mlakar fut durant les onze ans précédant 1996, vice-président de Jaycor, entreprise sise à San-Diego, et travaillait pour la Défense, comme fournisseur de radars. Cette société avait été créée en sous-main par [SAIC](#) dont les liaisons avec ce drame sont nombreuses, mais sortent du cadre de cette étude. En 1996, on le retrouve directeur technique du Centre de développement et de recherche du corps des ingénieurs de l'armée, l'ERDC (Engineers Research and Development Center), dans le Mississippi, pour les aérodromes, chaussées... et bâtiments.

En 1998, un an après la création du PNAC, Mlakar et son unité effectuent sur demande, des simulations secrètes. Il s'agit d'évaluer les dommages que subirait le Pentagone en cas d'attaque et d'explosion d'un camion piégé.... Pourquoi le Pentagone muni de postes de garde loin du bâtiment placé au milieu d'un immense parc, plutôt qu'une cible plus facile ? Simulations visant, par le plus pur hasard, à tester les effets des explosifs sur les façades du bâtiment, le *modus operandi* et le résultat de ces tests ne sont pas révélés, ce qui ne surprend guère. Par contre, il serait intéressant de connaître la vraie raison de l'estampille *secret* sur des simulations d'explosions et surtout l'identité de l'autorité ayant commandité son étude puis l'étouffement de ses résultats. Responsable de l'enquête sur cet attentat du 11 septembre au Pentagone, Mlakar commença par être

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

interdit sur le site jusqu'au 14 du même mois ! Trois jours après l'attentat, en disant long sur l'étendue de ce qu'il fallait dissimuler, même à un homme réputé sûr. Comment sinon comprendre le retard pris dans l'autorisation d'examen des lieux ? Pendant les semaines suivantes, il *bénéficiera* d'un accès limité, mais seul, les autres membres de son équipe restant interdits de scène du crime jusqu'au 4 octobre, près d'un mois écoulé ! Ce jour-là, enfin accompagné de son équipe et d'un collègue supplémentaire rencontré, Gene Corley ayant enquêté sur l'attentat d'Oklahoma City – pensait-il, ou savait-il pour l'usage d'explosifs au Pentagone ? – ils eurent seulement droit à quatre heures. Si ce n'est pas de l'obstruction à l'apparition de la vérité dans cette « *enquête* », c'est à n'y rien comprendre !

Voici un extrait savoureux de [wikispooks.com](#) sur [Paul Mlakar](#) et les soucis de son enquête<sup>19</sup>. Mlakar dirigea, après le 11 septembre, l'équipe de six personnes chargée d'étudier les causes de la destruction partielle du Pentagone. Mlakar se vit accorder un *accès limité* au site d'attaque du Pentagone pour la semaine 14-21 Septembre et le 4 Octobre, l'équipe complète est autorisée à un *accès contrôlé*. Ils rencontrent Gene Corley et inspectent le site *pendant environ quatre heures*. Tous les débris de l'avion ont été supprimés cette fois-ci, ainsi que la plupart des débris de l'impact et de l'effondrement. Avec des interviews et des informations techniques fournies par le projet de rénovation du Pentagone, les photos et les données glanées sur ces visites sont la réponse de la base de l'analyse de l'équipe du bâtiment à l'impact du vol 77. L'étude est achevée en Avril 2002, bien que le rapport ne sera pas libéré pendant neuf mois. (Confirmé par [historycommon](#)).

En clair, les deux sites confirment que le responsable officiel de l'enquête ne sera toléré sur le chantier... qu'une fois que tout ce qui pourrait donner un sens à ses recherches aura disparu. Il ne lui restera que des discussions, dont on sait comment elles sont

---

19. traduction Google volontairement à peine améliorée

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

orientables et le dossier du projet de rénovation ne pouvant rien lui apporter sur le plan d'une dérive éventuelle certainement non actée sur les mêmes. Malgré tout, son rapport bidon ne sera débloqué qu'au moment où la Commission aussi bidon fut mise en place, pour ne pas risquer une publication trop large. Et il faudrait croire que tout fut mis en œuvre pour que la vérité soit révélée ? *A contrario* de cette restriction drastique de la circulation de Mlakar officiellement désigné, un autre ingénieur, Allyn Kilsheimer, non désigné, bénéficiait, lui, d'un accès illimité, on le retrouve, sûrement un autre hasard, sur tous les coups douteux. Fils d'un rescapé des camps nazis, il fut employé par les gouvernements successifs lors des attentats du World Trade Center en 1993, d'Oklahoma City en 1995 et maintenant au Pentagone, pour faire le nettoyage du site après les attaques terroristes. Président de KCE Structural Engineers PC, de qui était-il le protégé ?

Il demandait et obtenait, à chacune de ces missions, un contrôle absolu du site, y compris lorsque FBI et/ou militaires étaient impliqués ! Pour situer ce niveau de protection quasiment occulte, Kilsheimer fit aussi partie des quatre témoins privilégiés par le DoJ, comme Frank Probst. Ce fait pose vraiment question. Déjà douteuse en ce qui concerne Probst, témoin oculaire confirmé, comment comprendre cette mesure vis à vis d'un homme arrivé après le crash ? Selon *Popular Mechanics* qui l'interviewa, il fut seulement sur place à 17 heures et affirma avoir retrouvé les boîtes noires ce même jour ! Serait-ce la raison de son statut si étonnant de témoin protégé ? Embrouillez.. On doit à Garret McKenzie du FBI, les consignes aux photographes officiels en disant long sur la désinvolture des donneurs d'ordres et la volonté manifeste d'empêcher tout développement de l'enquête : *Il n'est pas nécessaire de photographier tous les morceaux de l'avion, uniquement ceux qui sortent de l'ordinaire (sic) ou qui sont spécifiques, comme le manche à balai ou des pièces portant un numéro de série. Si nous devons prouver de quel type d'avion il s'agit, les numéros de série sont exactement ce qu'il nous faut.*

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

Au fait, où sont toutes ces photographies officielles ?

Pourquoi n'ont-elles jamais été versées dans le domaine public, ne serait-ce que pour conforter la *VO* aux yeux de tous ? Pourquoi ne pas les diffuser largement ? Il est à craindre que la dissimulation soit voulue, pour un peu mieux laisser dans l'expectative ceux qui souhaitent connaître réellement ce que fut la fin de ces innocents, en tête desquels figurent les familles. Nous sommes en pleine incohérence, alors n'hésitons pas à en rajouter. À la question comment avez-vous identifié les corps ? Il est stoïquement répondu que le laboratoire a procédé par les empreintes digitales et l'ADN des victimes. Comment expliquer qu'on puisse récupérer empreintes ou même ADN sur des victimes ayant subi le brasier vanté par les officiels ? La crémation, ne laissant que des cendres inexploitables, s'effectue à une température inférieure aux prétentions de la *VO* ! Réflexion complémentaire, le même laboratoire, Bode Technology, identifiera aussi les victimes de l'avion crashé en Pennsylvanie... Bode étant une filiale de Choicepoint, dont Richard Lee Armitage était administrateur. Vous retrouverez son pedigree dans le [chapitre 4](#) avec ceux du PNAC. On ne répétera jamais assez que le monde est petit... surtout dans certains cas. Nous voilà rassurés sur la cohérence des résultats émis, les familles des victimes, un peu moins sans doute. De quelque côté qu'on se tourne dans cette enquête, on trouve uniquement l'armée et les membres les plus durs de la nébuleuse gouvernementale comme interlocuteurs autorisés. Maintenant, nous savons que nos enquêteurs d'opérette ont menti et se sont laissés embobiner par des menteurs, en ce qui concerne la fable des températures extrêmes et toutes les autres données. Dans les deux cas, la preuve est faite de leur totale indifférence à l'expression de la vérité. Ils se contentent d'appliquer les consignes reçues, la voix de son maître.

Regardez l'image [11.18](#), ces hommes cravatés, ramassant des débris, le crash à peine survenu. Nous touchons là à la crédibilité même de ce dossier. Pas le genre FBI, ayant toujours blouson ou jaquette indiquant leur appartenance et ils ne présentent pas non

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

plus un look de sauveteur ! Qui étaient ces *bureaucrates* empressés modifiant la scène du crime dès le début de l'enquête ? Cet air empressé est-il compatible avec les morceaux d'avion ne risquant pas de disparaître seuls ? Que ramassaient-ils et qu'est devenue leur *cueillette* ? Il serait sans doute intéressant de connaître identité et fonction de ces perturbateurs. Seule certitude, cette photo est bien prise le 11 septembre, les tuyaux des pompiers luttant contre l'incendie et les gros débris au loin (flèche rouge) encore présents en sont la meilleure preuve. Elle est aussi la première photo des annexes, tendant à rafraîchir les mémoires sur *l'absence* de débris du Boeing 757, généralement fléchés en rouge, comme ci-dessous.



FIGURE 11.18 – De gros débris sont bien présents sur les photos

Ici se termine la présentation de mon hypothèse concernant préparation et déroulement de ce drame sur le Pentagone à Washington. Pour marquer mon adhésion, je voudrais citer les dernières

---

## *CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?*

---

lignes du livre d'Éric Laurent déjà mis à contribution sur ces attentats : *L'assassinat du président américain en 1963 demeure un mystère entouré de mensonges ; le 11 septembre, lui, reste un ensemble de mensonges, entouré de mystère.*

Mon seul espoir est de voir ce travail de réflexion participer à l'éradication des mensonges et à l'éclaircissement des mystères. J'ai la faiblesse de les penser un peu moins épais après cette lecture.

Dernière provocation ou ultime hasard, depuis 1981, l'ONU avait décrété le 11 septembre Journée Mondiale de la Paix...

### **FIN**

*Michel Straugof*

En France le 1<sup>er</sup> mars 2017

## CHAPITRE 11. HOLLYWOOD AU PENTAGONE ?

### N.B.

Voilà comment la scène du crime a été transformée depuis cette date. Nulle reconstitution n'est désormais possible.



FIGURE 11.19 – Photo aérienne mettant en évidence les modifications de la scène du crash

La station Citgo au centre de la figure 11.19 ? Disparue. L'annexe de la Navy à gauche de la figure 11.19 ? Disparue.

« *Vouloir tout traiter en cachette des citoyens et vouloir qu'à partir de là, ils ne portent pas de jugement faux et n'interprètent pas tout de travers est le comble de la stupidité.* »

Spinoza



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).

## **Chapitre 12**

### **Annexes**

#### **12.1 Photos et documents**



FIGURE 12.1 – Trappe de l'APU

## CHAPITRE 12. ANNEXES



FIGURE 12.2 – Morceau supérieur du fuselage avec, partiellement le nom *American Airlines*, autre tronçon de la même zone contre la façade de la tour de l'héliport.

## CHAPITRE 12. ANNEXES



FIGURE 12.3 – Les morceaux ne sont pas tous obligés de retomber au sol, un toit terrasse convient fort bien !

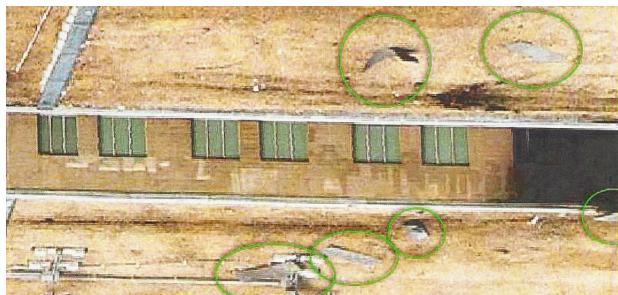


FIGURE 12.4 – Trop propre pour les « no-planers »

*CHAPITRE 12. ANNEXES*

---



FIGURE 12.5 – Rebord rouge au 1er plan faisant partie du nom de la compagnie *American Airlines*.

***CHAPITRE 12. ANNEXES***

---



FIGURE 12.6 – Débris propulsés jusqu’au bord de la voie rapide.



FIGURE 12.7 – Photo prise à l’inverse de la précédente, montrant partiellement la distance.

***CHAPITRE 12. ANNEXES***

---



FIGURE 12.8 – Pièce portant le sigle *American Airlines (AA)*



FIGURE 12.9 – Pièce de train d'atterrisseage trouvée à l'intérieur du bâtiment, zone non écroulée.

## CHAPITRE 12. ANNEXES



FIGURE 12.10 – Flèches rouges indiquant les débris. Groupe électrogène en feu, l'avant enfoncé par le réacteur (à l'opposé des flammes). Vous notez leur couleur totalement différente de celle de la photo d'entrée de l'avion dans le Pentagone..



*CHAPITRE 12. ANNEXES*

---



FIGURE 12.11 – Les flèches rouges indiquent les débris

## CHAPITRE 12. ANNEXES



FIGURE 12.12 – Pas de débris ? À gauche, entre autres, le fameux plateau porte-aubes des étages HP du réacteur aboutissant à une déviation supplémentaire de la part de certains. Vous notez toutefois le total mépris de la scène de crime, les débris sont mélangés, qu'ils soient d'origine aéronautique, comme cette pièce ou du bâtiment. Comment mener une enquête diligente dans ces conditions, mais était-ce bien le but ?

***CHAPITRE 12. ANNEXES***

---



FIGURE 12.13 – Pièce de réacteur trouvée à l'intérieur du bâtiment, zone non écroulée



FIGURE 12.14 – Les flèches en rouge indiquent toujours les débris gros ou petits

## CHAPITRE 12. ANNEXES



FIGURE 12.15 – Dessus de fuselage avec indication partielle du nom de la compagnie *American Airlines*



FIGURE 12.16 – Jante de Boeing 757

---

*CHAPITRE 12. ANNEXES*



FIGURE 12.17 – Juste froissée en atelier pour les photographes ?  
Coin bas à droite, 4 rivets encore sur la tôle d'aluminium. Quelle qualité dans le détail, s'il s'agissait d'une mise en scène !



FIGURE 12.18 – Pas de débris ?

## CHAPITRE 12. ANNEXES



FIGURE 12.19 – Ces sacs verts renferment une partie des petits morceaux recueillis sur la pelouse uniquement, le sol en est encore jonché. Au second plan, la tour de contrôle et un morceau de la partie supérieure du fuselage avec une partie de l'inscription *American Airlines*



## CHAPITRE 12. ANNEXES



FIGURE 12.20 – Lampadaire renversé et cassé par le 757. Du côté du rail de sécurité, on voit très bien la rupture du socle selon les règles de sécurité.

## CHAPITRE 12. ANNEXES

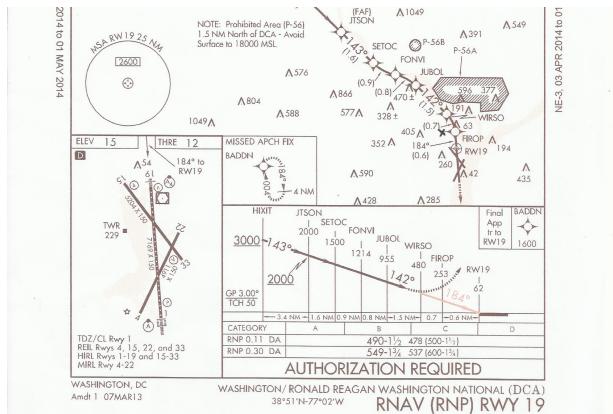


FIGURE 12.21 – Document de vol en possession des pilotes, pour atterrissage à Reagan Airport avec P 56 A et position du Pentagone pour une attaque terroriste « *rentable* », à l'emplacement de la croix noire sur la rive droite, au niveau du (0,7). Vous trouvez également, comme dans le texte, les noms des way-points, groupes de 5 lettres. Pilote de ligne, c'est un métier !

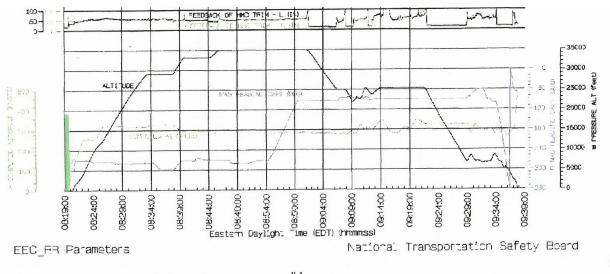


FIGURE 12.22 – On voit donc l'avion décoller à 8h20 et prendre son altitude de croisière à 35 000 pieds - conforme à la discussion partiellement reproduite au début du chapitre 10 - à 8h46, puis amorcer sa descente lente (ne pas se fier à l'échelle du graphe) à 9h01. Palier à FL 250 à 9h06, et début de la "crise" à 9h08. Qu'est ce qui peut interrompre la descente douce ( sur le graphe, la pente de la seconde partie de la descente est identique à la première) à ce moment à FL 225 pour donner des bonds de cabri, le dernier remontant à FL 250 - 750 m plus haut - ce qui n'est pas rien en 1 minute approximativement. Cette dernière bosse est-elle le signe de la fin de la lutte entre l'équipage et les complotateurs et de la reprise en main par l'avion d'accompagnement ? Après une courte partie de vol en palier, la descente se poursuit avec un angle plus prononcé, indiquant une intervention extérieure. Ça ne peut se faire sans toucher aux commandes, la FDR nous indiquant par ailleurs que le 757 est sur pilote automatique. Ce schéma est conforme au récit du chapitre 10 entre 8h54 et 9h10.

## 12.2 Les faussaires

En figure 12.23, délite journalistique censé servir de preuve, la Ligne Maginot revue par Ben Laden, ces gens sont-ils sérieux ?

## CHAPITRE 12. ANNEXES

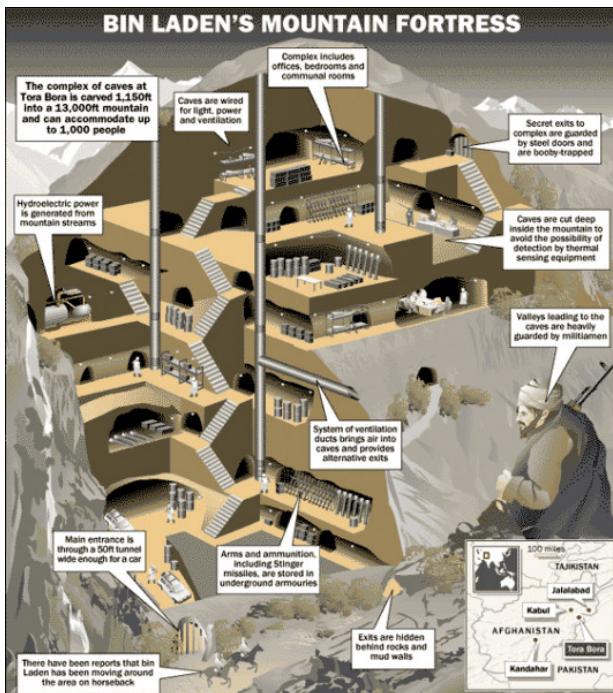


FIGURE 12.23 – La cachette de Ben Laden, selon le Times de Londres

Bien sûr, aucun de ces menteurs ne s'est préoccupé de savoir comment des hommes, sans machine (site accessible après 5 heures de marche uniquement) pouvaient creuser ainsi une montagne en matériau dur... Pour rappel, nous sommes ici dans le massif de l'Himalaya !

## CHAPITRE 12. ANNEXES

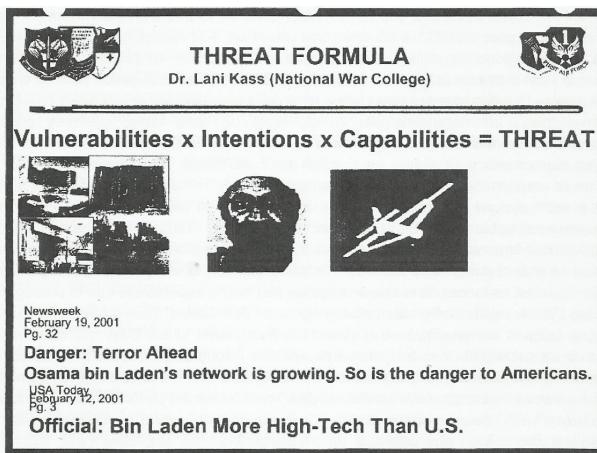


FIGURE 12.24 – Présentation d'un exercice anti-détournement, les 1<sup>er</sup> et 2 juin 2001. Bourrage de crâne et mensonge typique US, Ben Laden plus high-tech que les USA et c'était *officiel!* Cet exercice, *Amalgam Virgo* est troublant sur plus d'un point. Il repose sur le scénario précis de ce qui se passera le 11 septembre, avec détournement d'avions par *des terroristes de Ben Laden*. Ultime répétition ?

Selon [Wikipedia.org](#) volontairement laissé en traduction automatique :

L'Opération Amalgam Virgo est un *CINCNORA*, exercice de formation antiterroriste, tâche commune et sur le terrain (FTX) réalisé sur la Tyndall Air Force Base, en Floride, au début de Juin 2001. Le *NORAD* a parrainé l'exercice de planification multi-agences impliquant le scénario hypothétique d'un *missile de croisière* ou d'un *drone* lancé par un groupe terroriste. *Oussama ben Laden* a été photographié sur la couverture de la proposition pour l'exercice. Les principaux acteurs militaires impliqués dans l'exercice comprenaient également du personnel du 1er Bataillon de la Force aérienne, de la Garde nationale américaine, des forces de

## CHAPITRE 12. ANNEXES

*réserves américaines et de la marine américaine. Plusieurs navires de guerre, y compris l’USS Yorktown et un croiseur Aegis de la marine, ont été envoyés dans le golfe du Mexique dans le cadre de l’opération de missiles anti-croisières multiservices. Le personnel militaire terrestre de la 1ère Armée de l’Air participent également à la collecte d’informations radar sur des cibles à faible niveau en utilisant le Expeditionary Centre de connectivité Joint-Based (JBECC), un abri mobile capable d’être déployé dans les régions à haut risque tout en fournissant des signaux d’alerte précoce sur des attaques de missiles de croisière.*

## CHAPITRE 12. ANNEXES

(5)

Date : 06/25/98  
Page : 1

JFK ASSASSINATION SYSTEM  
IDENTIFICATION FORM

-----  
AGENCY INFORMATION

AGENCY : NSC  
RECORD NUMBER : 145-10001-10190  
RECORDS SERIES :  
AGENCY FILE NUMBER : 190

-----  
DOCUMENT INFORMATION

ORIGINATOR :  
FROM :  
TO :  
TITLE : MEMORANDUM  
DATE : 00/00/00  
PAGES : 2  
SUBJECTS : PROCUREMENT OF SOVIET AIRCRAFT

SPECIAL GROUP (AUGMENTED)

DOCUMENT TYPE : PAPER, TEXTUAL DOCUMENT  
CLASSIFICATION :  
RESTRICTIONS : 1B, 1C  
CURRENT STATUS : RELEASED WITH DELETIONS  
DATE OF LAST REVIEW : 02/23/98  
OPENING CRITERIA :  
COMMENTS :

NO JOINT SOURCE SELECTION  
TO DECLASSIFICATION  
REQUIRES CONCURRENCE OF  
*[Signature]*  
DATE: MAR 2016

-----  
[R] - ITEM IS RESTRICTED

## CHAPITRE 12. ANNEXES

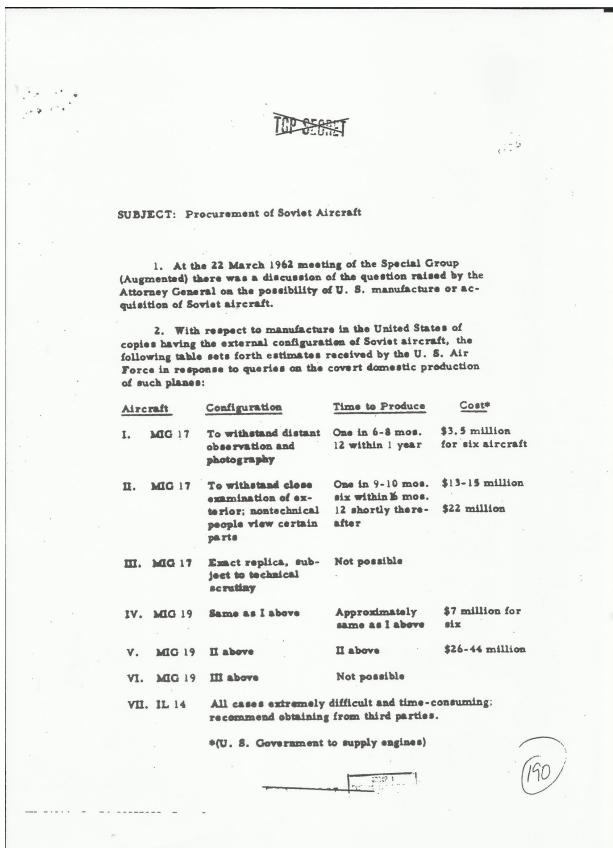


FIGURE 12.25 – Document récemment déclassifié des archives JFK. Rapport sur la réunion d'un groupe de réflexion pour se procurer ou fabriquer un chasseur soviétique destiné à créer un conflit entre les deux pays, les USA étant, bien entendu les victimes. Il précise bien que c'est à la demande de l'Attorney General, le ministre de la Justice, Robert Kennedy à ce moment.

### **12.3 Dilemme du FDR et commentaires**

Il subsiste un sérieux doute que ce FDR (Flight Data Recorder ou enregistreur des données techniques de vol), *retrouvé* près de trois jours après le crash, ne présente pas toutes les garanties de fiabilité des dites informations récupérées. Cette annexe va donc être consacrée au traitement détaillé de ces interrogations, au vu de l'importance de cette question. Bien des données de vol sont comparables à celles obtenues par d'autres canaux, mais d'autres sont totalement antinomiques, ne facilitant pas une étude contradictoire sérieuse, but sans doute recherché par les conspirateurs. De telles réserves sur les informations qu'il contient, s'ajoutant à l'ensemble des doutes émis auparavant sur le récit officiel, rendent difficile toute confiance dans cette boîte noire. La première conclusion venant à l'esprit est simple – trop peut-être – et sans appel, cette boîte noire n'a pas été installée sur un Boeing 757 et encore moins sur celui du vol 77 du 11 septembre 2001. Toutefois, ces données ayant été reprises par la *VO*, il paraît légitime, à ce titre, de les exploiter, ne serait-ce que pour en vérifier la compatibilité. Comme déjà évoqué, la quasi-totalité des preuves a disparu, le gouvernement et ses agences mettant tout en œuvre pour maintenir le couvercle sur la marmite, quand ils ne s'ingénient pas à lancer des fausses pistes. Que faire dans ce contexte ? Refermer le dossier et tant pis pour la vérité, ou utiliser le peu que nous possédons pour tenter de s'en approcher ?

Le croisement des preuves aidant quand même dans cette quête difficile, j'ai choisi cette dernière voie. Heureusement, pour clore ces hésitations, des informations sur l'existence, à l'époque des faits, d'un matériel remarquable, m'obligèrent à revoir intégralement cette annexe pour mieux cerner la réalité. Longuement confirmé dans les chapitres précédents, nous sommes, pour l'ensemble de cette affaire, dans un domaine de hautes et très hautes technologies, domaine où les États-Unis excellent, alors pourquoi changer de style ? En mars 1999, la société Avionica [présentait](#) le

**miniQar Mk II**, petite merveille. 185 grammes de haute technologie, pouvant être installés, par hasard sans doute, sur Boeing 757, permettant l'enregistrement à distance des données présentes dans le FDR de cet avion. Tous les doutes évoqués concernant les résultats du FDR, peuvent maintenant trouver une explication logique.

Voici aussi 2 dépôts de brevets significatifs avec leur date :

- 30/03/1999 : [Remote aircraft flight recorder and advisory system](#)
- 30/01/2001 : [Aircraft flight data acquisition and transmission system](#)

Voyons maintenant, aussi objectivement que possible, les différents points de ce dossier, puis, à la fin de chacun d'entre eux, je communiquerai mon sentiment, vous laissant le soin de décider la version vous semblant la plus adaptée.

### **Le surprenant emplacement**

Nous l'avons vu précédemment, les fameuses boîtes noires sont installées côte à côte dans la queue de l'appareil en toute logique, zone statistiquement réputée la mieux conservée en cas de crash. Dans notre affaire, on ne sait qui ment le mieux concernant le lieu où furent retrouvées FDR et CVR (*Cockpit Voice Recorder*, seconde boîte noire enregistrant voix et sons dans le cockpit). Selon le **NSTB**, près du trou d'entrée de l'avion, version confirmée par Dick Ridges, porte-parole du comté d'Arlington présent sur place<sup>1</sup>. Il déclara que des membres de l'équipe d'intervention du FBI chargée des preuves avaient trouvé les deux enregistreurs *exactement là où l'avion avait pénétré dans le bâtiment*<sup>2</sup><sup>3</sup>. Un article de News-

---

1. selon l'*Albuquerque Tribune* du 14/9/2001

2. « [Black Boxes from Hijacked Plane Found at Pentagon](#) », Associated Press, 14 sept. 2001

3. « [Flight Data and Voice Recorders Found at Pentagon](#) », Les enregistreurs de données et de conversation retrouvés au Pentagone, PBS Newshour, 13 sept. 2001

## CHAPITRE 12. ANNEXES

week en 2001 mentionne que 3 jours après les attentats [*soit le 13 ou le 14 ? NdA*], un peu avant 16 h, deux pompiers, Burkhammer et Moravitz les découvrirent près du lieu de l'impact [*ring E, NdA*] :

*Ils étaient en train de fouiller les débris près du trou d'impact. Inspectant l'épave avec leurs torches, ils sont tombés ... sur deux boîtes sombres à la forme étrange, d'environ 1,5 à 2 pieds de long (45 à 60 cm). On leur avait dit que les boîtes noires de l'appareil devaient être orange clair, mais celles-ci étaient couleur charbon ... Ils ont bouclé la zone et ont appelé un agent du FBI, qui à son tour a demandé à quelqu'un du NTSB (National Transportation Safety Board, notre Bureau enquête accidents) de venir et ce dernier a confirmé : il s'agissait bien des boîtes noires du Vol AA 77.*

Par contre, le *Pentagon Performance Report* de 2003 les situe à proximité du ring C, à environ 300 pieds ou 90 mètres de la même entrée !

*Commentaire* : Nous commençons donc assez mal cette partie de l'enquête, avec deux versions de l'emplacement de découverte de nos boîtes noires, situées, grossièrement à 90 mètres de distance ! La logique voudrait que la position près du trou d'entrée dans le bâtiment soit préférée, mais elle amène également d'importantes réserves. La première pour *l'inspection de l'épave et près du trou d'entrée* par les pompiers. Plusieurs centaines de tonnes de gravats de béton, briques et autres matériaux de construction, voilà ce que devait révéler cette zone, comme sur la photo citée. Outre qu'une telle charge risquait d'écraser totalement les boîtes, les rendant inexploitables, peut-il, en première analyse, rester un tronçon de ce fuselage d'une taille méritant cette appellation d'épave inspectable, après le traitement subi ?

La photo 11.16, publiée au dernier chapitre traitant de l'analyse du crash, permet de mieux comprendre mes réserves. Façade, poutre, planchers et autres cloisons sont couchés sur ce qui peut

rester de l'avion... et sur les boîtes noires, si tel fut bien leur emplacement. Comment cet ensemble de gravats put-il également être dégagé en seulement trois jours, lorsque sur les lieux de crime, tout doit être minutieusement déplacé pour ne pas oublier une éventuelle victime ou un indice matériel ? À moins bien sûr que la méticulosité ne soit pas de mise dans notre cas. D'ailleurs, en parlant de photos, où sont celles que prennent systématiquement les services de l'identité judiciaire sur la scène du crime, surtout pour des pièces de cette importance juridique ? L'autre version de la découverte de ces boîtes noires est la plus difficilement admissible. Situées à l'arrière de l'avion, dans la zone explosée, la résultante de celle-ci devrait plus emmener les boîtes noires vers la pelouse, que 90 mètres à l'intérieur, encore une fois sans s'écraser sur cette multitude de poteaux. Il est plus que probable que les boîtes noires d'origine furent volontairement détruites, parce que recelant des informations pas du tout en phase avec la version officielle, je vais le détailler dans les points suivants.

### **Le surprenant délai pour découvrir les FDR et CVR**

Près de 72 heures officiellement annoncées – le 13 septembre vers 16 heures, dans le cas le plus favorable – amène directement des commentaires.

*Commentaire :* La tentation de croire que ces boîtes furent déposées bien après le crash est prégnante. En toute logique, lorsque des sauveteurs pénètrent dans un bâtiment soumis au régime de *scène de crime*, je viens de l'évoquer, ils commencent par déblayer là où ils se trouvent. Ils ne progressent plus avant que quand tous les indices et autres preuves sont découverts, authentifiés et classés en tant que tels. Au vu de la quantité de gravats à déblayer soigneusement pour y accéder, cette durée est trop courte... dans la mesure où il s'agit des boîtes d'origine.

### **La surprenante erreur dans l'heure d'ouverture du fichier**

Le fichier permettant la lecture des données enregistrées dans la boîte noire fut créé le 13 septembre 2001 à *23h45*, l'indication est officielle, elle fut communiquée par le lieutenant-colonel Rhynedange<sup>4</sup>. Comment expliquer cette précision alors que, dans le cas de la seconde version de découverte dite du *Pentagon Performance Report* (à 90 mètres de l'entrée), le FDR ne fut découvert, d'après les enquêteurs eux-mêmes, que le 14 septembre 2001 à *3h 40*? Comment le fichier de lecture a-t-il pu être ouvert plusieurs heures avant la découverte de la boîte noire? Pour troubler les recherches qui n'allait pas manquer sur le sujet, nous l'avons vu au paragraphe 1, selon le NSTB, la découverte aurait été faite le 13 septembre, mais aux environs de 16 heures pour son autre localisation, ce qui aurait au moins le mérite de l'enchaînement logique des faits. Kilsheimer, dans son interview évoquée au [chapitre 11](#) prétendant quant à lui les avoir découvertes le 11 septembre dans la soirée (son arrivée se situe à 17 heures sur site).

*Commentaire* : Trois horaires et deux lieux différents pour les boîtes noires du même avion, on est en pleine séance d'infumage. Comment accorder un soupçon de sérieux à des gens qui manifestent autant de légèreté dans le traitement d'un drame aussi intense? Enième démonstration de la volonté officielle, c'est-à-dire du gouvernement étasunien, de mentir ou laisser dans l'expectative sur chaque élément de ce dossier. La seule erreur, si la dernière heure est vraie (*3h 40*), tout peut arriver, fut de faire ouvrir le fichier permettant la lecture du FDR plus de trois heures avant sa *découverte* qui, comme le reste de ce dossier semble prémeditée. Erreur ou tentative d'un opposant à cette forme de meurtre collectif d'attirer l'attention sur cette impossibilité? L'ouverture de ce fichier à *23h 45* correspond beaucoup mieux avec la découverte,

---

4. USA Today du 14 septembre 2001

près de l'entrée vers 16 heures. Embrouillez...

### **La surprenante résistance aux très hautes températures**

La version officielle tenta d'expliquer cette absence de débris, dans un premier temps, par les folles températures atteintes dans l'incendie qui suivit le crash, mais épargnant très curieusement les boîtes noires.

*Commentaire :* Si l'OACI, Organisation de l'aviation civile internationale, dépendant des Nations Unies, se contente de boîtes noires résistant *seulement* à 1100° C durant une heure, c'est qu'elle sait que cette température laisse déjà une confortable marge de sécurité par rapport aux risques encourus. En clair, dans un crash d'avion, jamais la température ne peut excéder 7/800° C, l'expérience de cette organisation remontant à leur apparition sur les avions commerciaux, durant les années 60. Point à garder en mémoire, face aux informations délirantes produites par l'enquête, à Washington comme à New York, au sujet des températures. Je traite, par ailleurs, dans le [chapitre 11](#), de cet incendie cataclysmique entièrement inventé, au niveau des températures atteintes, dans la durée principalement.

### **La surprenante différence, FDR : OK, CVR : KO !**

Le rapport nous impose une découverte simultanée des deux boîtes noires. Comment alors expliquer le bon état du FDR et, comme par hasard, une lecture impossible des conversations et sons du cockpit, enregistrés sur le CVR, situé juste à côté de la première citée à l'arrière de l'avion ?

*Commentaire :* Le CVR enregistre les échanges cockpit, les sons des différentes alarmes et les différents bruits régnants dans cette zone. Son contenu ne fut sans doute pas communiqué uniquement

parce qu'un spécialiste pouvait glaner à son écoute des informations correspondant à la situation réelle, pas à la belle histoire distillée. Aucune confusion possible, pour les experts, entre ce test anti-détournement et un vol classique Dulles-L.A. interrompu par un détournement crapuleux en écoutant le CVR. On aurait pu y trouver aussi l'intrusion miraculeuse des *pirates*, celle-ci ne pouvant intervenir sans échanges de paroles. Pour conclure, cette absence de possibilité d'étude du CVR, privait également les enquêteurs du contrôle complémentaire d'une éventuelle supercherie, la resynchronisation du FDR et du CVR, grâce à un bip sonore toutes les 4 secondes, au moment de l'envoi d'un nouveau cycle de données au FDR. À partir de ce constat, comment croire en des informations réputées incontrôlables ?

### **Le surprenant manque de gravure d'appartenance**

La boîte noire montrée par les enquêteurs est dépourvue de la gravure du numéro de série de l'avion – 24602 pour le N 644AA du vol 77 – seul moyen permettant d'être sûr qu'elle appartient bien à celui étant accidenté. Comme par hasard, les boîtes noires des vols 77 – Pentagone – et 93 – Pennsylvanie – les seules exhibées par les enquêteurs, sont également les seules, depuis au moins vingt ans avant ce jour, remises sans ce numéro gravé aux analystes du NTSB.

*Commentaire* : Les gens du NTSB, tout comme les comploteurs sont loin d'être sots et visiblement, cette *disparition* de numéro gravé ne peut absolument pas être accidentelle. Comment une gravure pourrait-elle disparaître ? Ça sent vraiment le piège pour enquêteur privé et/ou amateur. Les organisateurs de ce carnage savaient que sur les deux vols devant s'écraser sur des lieux symboliques de Washington, du fait du manque de photos ou de vidéos, de nombreuses questions allaient se poser. Il fallait introduire un élément de doute supplémentaire, destiné à perturber les futurs enquêteurs, professionnels ou non, c'est fait. Quelle hypothèse déve-

## CHAPITRE 12. ANNEXES

lopper pour expliquer cette certitude ? Après le drame, sur un autre FDR, grâce aux enregistrements de données réalisées en temps réel durant ce dernier vol par le miniQar évoqué en début d'étude, fut réalisé un travail de modifications. Durant le parcours complet de notre 757 ce jour là, toutes ses données techniques de vol furent enregistrées par le Gulfstream d'accompagnement, grâce à notre petite merveille disposée à bord durant la phase complot des modifications apportées à l'avion sacrifié. Bien sûr, l'enregistreur copie toutes les informations contenues, y compris les 10 voyages précédents. Dans l'esprit de nos compoteurs, ce dernier point pouvait assurer le côté *véridique* de cet enregistrement. Pourquoi, dans un FDR *arrangé* figureraient les 11 derniers vols, alors que les conserver en mémoire n'est nullement une obligation légale ?

Vol	Heure de décollage	Date	Liaison	N° Vol	Heure de redécollage
1	2h30'40	7/9	Chicago/Orlando	2099	7h06
2	2h37'08	7/9	Orlando/Chicago	1413	12h11
3	4h20'00	7/9	Chicago/Los Angeles	1413	14h55
4	4h19'24	7/9	Los Angeles/Chicago	0446	18h05
5	4h10'36	8/9	Chicago/Los Angeles	1487	10h15
6	3h54'12	8/9	Los Angeles/Chicago	0546	14h00
7	3h55'08	9/9	Chicago/Los Angeles	1487	10h15
8	4h29'44	9/9	Los Angeles/Chicago	0646	14h00
9	4h20'48	10/9	Chicago/Los Angeles	1149	9h05
10	4h33'48	10/9	Los Angeles/Washington Dulles	0144	12h49
11	1h26'28	11/9	Washington Dulles/Crash		

FIGURE 12.26 – Enregistrement surprenant des 11 derniers vols de l'avion crashé sur le Pentagone

Nous avons là les justifications techniques potentielles de cette dérive. Il suffit, avant largage dans les gravats, de procéder au traficage de certaines données. Avec cette possibilité d'enregistrement et de transfert, il n'est pas difficile d'imaginer, durant les presque 72 heures ayant précédé la découverte du FDR, un mix des différentes informations recueillies, chacune d'elle disposant d'un graphe spécifique sur celui-ci. L'aspect *véridique* est donné par certaines informations récoltées durant le dernier vol, les fantaisistes durant

## CHAPITRE 12. ANNEXES

d'autres vols, avec d'autres appareils.

D'où peut alors sortir ce nouveau FDR ? Pris tout simplement dans les stocks surabondants de l'USAF. Depuis septembre 2000, est-ce un hasard, les boîtes noires d'origine de la totalité des Lockheed C-130 Hercules subsistants – plusieurs centaines – étaient en cours de remplacement par le modèle installé sur le Boeing 757, la Fairchild FA-2100. De quoi attiser les fraudes éventuelles... et les imaginations. Ceci est un fait avéré et connu de tous, même si aucune raison particulière ne semble justifier ce remplacement sur l'avion militaire. Cette éventualité simplifie encore le futur enfumage, il n'y a pas de numéro gravé... parce que les boîtes noires n'étaient pas encore affectées. Ceci explique aussi la *défaillance* du CVR. Si des signaux binaires, alignements de 0 et/ou de 1, comme un ordinateur, sont facilement copiables, la preuve, les voix avec les interventions à des moments précis et le bip de coordination toutes les 4 secondes entre les deux boîtes ne le sont pas. S'ajoutent les bruits des interrupteurs et autres alarmes devant intervenir d'une manière coordonnée par rapport aux indications du FDR. Complexé, sinon impossible en si peu de temps.

Rien, hormis le numéro de série gravé, ne permet de relier, la lecture d'un FDR à un avion précis et même à un type d'avion. Meilleure preuve, je viens de l'aborder, le FDR du Boeing 757 s'adapte parfaitement sur le Lockheed Hercules. Les fausses informations ne sont là que pour *entériner* les futurs mensonges de la *VO*, comme la vitesse au moment du crash, d'ailleurs contredite par le radar de Reagan Airport et faire perdre leur latin aux enquêteurs de tout poil ! Bien sûr, les boîtes d'origine furent sans doute réduites à l'état de copeaux, *victimes* de l'explosion. Il ne fallait pas par contre qu'on retrouve le moindre copeau de couleur rouge/orangé, preuve manifeste qu'il était impossible de présenter les vraies/fausses boîtes trois jours plus tard.

Un fait complémentaire vient renforcer ma suspicion. Pour lire les données possiblement inscrites, entre 28 et 1300 – ce dernier nombre seulement depuis 2009 – il faut auparavant les décoder,

## CHAPITRE 12. ANNEXES

c'est le rôle d'une machine appelée DFL (Data Frame Layout). Outre les informations essentielles communes respectant les réglementations nationales et/ou internationales, le client final peut, à la demande, rajouter des données spécifiques. Revers de la médaille, il faut alors un DFL adapté à chacune des spécificités de ces compagnies aériennes, les autres se contentant du DFL standard Boeing. Le NTSB reconstitua donc le dernier vol du Boeing 757, en utilisant les données d'autres radars et celles de cette boîte noire récupérée. Surprise lors de sa lecture, le DFL *American Airlines*, prêté par la compagnie elle-même, un 757-3b, s'est trouvé dans l'incapacité de lire l'intégralité des données, certaines ne pouvant même pas être lues sur un DFL standard Boeing.

Pour renforcer cette atmosphère délétère, il semblerait que la bande du fameux FDR fut testée plus tard dans un simulateur de vol de Boeing 757, révélant l'impossibilité de certaines des informations contenues. Nouvelle tentative d'un écran de fumée supplémentaire ? Ce fait semble quand même merveilleusement placé pour continuer à perturber la réflexion, c'est trop facile. On exhume un FDR du fond des gravats, on claironne *urbi et orbi* détenir les informations, le NTSB s'en saisit alors pour analyser le vol et là, problème ? Notez quand même que nous n'avons que la parole des officiels pour nous affirmer que tout n'était pas lisible, et, dans les circonstances de ce drame, c'est sans doute un peu léger. Quand on voit comment le reste de ce dossier a été traité, cette excuse me paraît du même cru que l'impossibilité de lecture du CVR.

L'option de mon mix réalisé sur un FDR vierge devient dans ce cas une forte probabilité. Puisque toutes les informations ne proviennent pas d'un Boeing 757, il est normal que la lecture devienne difficile ! Même phénomène sans doute, lorsque le simulateur de vol spécifique à l'avion incriminé ne peut le lire. Quant à la bande remise constraint et forcée à *Pilots for Truth*, après l'épisode de la vidéo du Pentagone, aucune certitude non plus sur sa réalité, c'est une copie du mix décrit plus haut.

### **Le surprenant arrêt du FDR 1 seconde avant l'impact**

Encore une restriction complémentaire, le dernier point connu de cette bande s'arrête une seconde avant l'impact, même à 600 km/h cela représente les 165 derniers mètres parcourus, c'est à dire avec au moins le choc contre le groupe électrogène et le muret de la ventilation !

*Commentaire :* Il est possible que ce manque ne soit que la conséquence du *pas* de transmission des informations. Si sa lecture avait été possible, elle pouvait quand même apporter quelques révélations particulières sur l'altitude, et quelques autres informations comme la vitesse réelle pouvant expliquer la suppression de ce dernier moment. Encore un bon moyen d'instiller le doute sur la réalité de l'événement.

### **Les surprenantes révélations du FDR**

Sur la partie pouvant être lue, on découvre des erreurs inconcevables. Chez *American Airlines*, avec de tels soucis, les consignes sont claires, l'avion reste bloqué au sol jusqu'à réparation. Qu'en est-il dans le détail ? Il est *sûr*, d'après la *VO* uniquement, que le vol 77 est parti de la porte D 26 de l'aéroport international de Washington Dulles. L'examen des données indique une erreur de 3000 pieds, la bagatelle de 1 kilomètre, sur ce point de démarrage, ce qui n'est pas rien sur un aéroport, aussi vaste soit-il ! Ce départ ne correspond même pas au seuil de la piste 30 utilisée pour le décollage, mais quelque part, mal défini, 700 mètres plus au sud et 140 mètres plus à l'est, grossièrement dans les bois, sur la gauche du taxiway utilisé pour rejoindre la piste !

*Commentaire :* Les procédures écrites d'*American Airlines* de l'époque sont claires et intangibles pour les équipages. Les 757 de la compagnie n'étant pas, à cette époque, équipés du GPS, les instruments de la centrale à inertie, l'*IRS* (*Inertial Reference Sys-*

*tem*), doivent être alignés avant chaque vol, avion à l'arrêt, devant sa porte d'embarquement. Les coordonnées longitude/latitude de celle-ci, indiquées sur les cartes de navigation, sont entrées manuellement par les pilotes. J'ai tenu à préciser, selon la *VO*, que le départ eut lieu en porte D 26. Est-ce la réalité ? Le vrai lieu de départ – il a bien fallu embarquer les passagers – reste au stade de l'interrogation non résolue, ce que les comploteurs cherchaient sans doute commeurre complémentaire. Toutefois, ce positionnement dans les bois, assez rare pour un avion, donnerait du corps au soupçon que ce matin là, l'avion ne soit pas parti de cette porte D 26.

Le tracé obtenu par l'étude du FDR est tellement parallèle à celui nécessaire pour se placer en bout de piste que repousser le départ vers un autre satellite de départ, plus proche du bâtiment d'accueil, semble une explication plausible. Ce vol n'étant pas enregistré comme vol commercial ce matin là, on peut très bien imaginer une réponse de l'administration de l'aéroport basée sur la porte habituelle du vol 77, D 26, sans que cela soit le cas ce 11 septembre. Il est assez courant sur certains aéroports d'avoir une porte d'embarquement dédiée, à une heure précise pour un vol régulier or, celui-là était quotidien depuis au moins deux ans. De plus, n'oublions pas que le 757 préparé est doté du GPS et d'autres matériels de guidage évitant la contrainte pour l'équipage d'entrer manuellement sa position avant le départ. À quel emplacement sur l'aéroport, correspondait ce décalage ?

### **Le surprenant GPS = OPER**

Autre note discordante, parmi la multitude de données enregistrées, l'une d'elle indique GPS = OPER – en fonctionnement – pour le moins troublante, ce type d'avion, chez *American Airlines*, n'étant pas, à l'époque, doté d'un GPS ! Cette donnée enregistrée précise même que l'alignement de la centrale inertie s'est fait en automatique, durant le vol, sur les indications du radar. Cette

procédure est totalement contraire aux règles de l'entreprise – relire un peu plus haut la procédure d'AA pour l'alignement de la centrale à inertie – pour une bonne raison complémentaire... ce système n'existaient pas non plus sur les 757 d'*American Airlines*, assez rustiques sur le plan du matériel de navigation !

*Commentaire* : Je viens de mettre le doigt sur quelques *erreurs* manifestes, entre autre le GPS. Non, aucun des 757 d'*American Airlines* n'en était équipé... d'origine. Replaçons-nous maintenant dans mon hypothèse de ce test anti-détournement longuement développé, utilisant un certain nombre d'appareils électroniques, WAAS et JPALS entre autres, ne pouvant fonctionner qu'avec un GPS à bord. Quel est donc le premier appareil installé dès l'arrivée en modifications pour le *black program*, sans doute durant une révision ? Le GPS, bien sûr ! Pour ce faire, pas de problème, Boeing réalise un seul type de faisceau électrique de cockpit, que le client monte ou non sur certains appareils. Des caches sont installés sur le fuselage et le tableau de bord, le circuit restant non raccordé pour le GPS manquant, par exemple. Les électroniciens qui vont préparer cet avion, vont donc installer le GPS à sa place prévue, sur la planche de bord et le raccorder au faisceau existant. Pourquoi alors s'étonner, puisque le circuit est d'origine, que le FDR indique un GPS en fonctionnement ? Oui, il y avait obligatoirement un GPS à bord. On peut reprendre la même explication pour l'alignement en automatique de la centrale à inertie, ce raccordement a dû être réalisé pour permettre les différentes phases de guidage et de recalage éventuel de l'avion, aussi bien depuis l'extérieur qu'au niveau du travail interne du FMS. Ces deux *défauts* du FDR sont en fait sans doute, les indices parfaits que cet avion a reçu une préparation spécifique !

### **La surprenante non ouverture de la porte du cockpit**

Cerise sur le gâteau en quelque sorte, l'enregistreur indique que la porte permettant d'accéder au poste de pilotage est restée fermée

## CHAPITRE 12. ANNEXES

durant la totalité du vol !

*Commentaire :* Comment expliquer le détournement d'un avion sans que les pirates de l'air ne pénètrent dans le poste de pilotage ? Cette information est quasiment sûre, si le capteur l'indiquant était défectueux, l'équipage en aurait été averti, ne serait-ce que par l'auto-test réalisé durant le déroulement de la check-list de pré-vol, le 0 indiquant une porte de cockpit fermée, le 1, ouverte. De plus, depuis 1997 ce capteur faisait partie intégrante des paramètres obligatoirement vérifiés à chaque inspection. La fréquence des tests durant le vol, un toutes les 4 secondes, ne laissait aucune chance de pénétrer dans le poste de pilotage sans que l'enregistreur ne le remarque.



Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la [Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International](#).