L'Effroyable Imposture

Thierry Meyssan

Extrait

Extrait

NOTES : Les notes de texte de l'auteur sont renvoyées en fin de livre et classées par chapitre. En revanche, les notes de l'éditeur sont insérées en bas de page.

Extrait

PREMIÈRE PARTIE

SANGLANTE MISE EN SCÈNE

Chapitre 1

L'avion fantôme du Pentagone

Vous souvenez-vous de l'attentat contre le Pentagone ? Les événements étaient trop graves et si soudains qu'il n'était pas possible de relever dans l'instant les contradictions de la version officielle.

Le 11 Septembre 2001, peu avant 10 heures, heure de Washington D.C., le département de la Défense publie un bref communiqué :

> « Le département de la Défense continue de répondre à l'attaque menée ce matin à 9 h 38. Aucun chiffre n'est actuellement disponible concernant le nombre de victimes. Les membres du personnel blessés ont été conduits dans plusieurs hôpitaux proches. Le secrétaire à la Défense M. Donald S. Rumsfeld a exprimé sa sympathie aux familles des victimes tuées et blessées pendant cette attaque éhontée ; il assure la direction des opérations depuis son centre de commandement au Pentagone. L'ensemble du personnel a été évacué du bâtiment alors que les services d'intervention d'urgence du département de la Défense et des localités voisines faisaient face au feu et aux urgences médicales. Les premières estimations des dégâts sont considérables ; toutefois, le Pentagone devrait réouvrir demain matin. Des lieux de travail de substitution pour les parties sinistrées du bâtiment sont en train d'être répertoriées. »[1]

Première sur les lieux, l'agence Reuters annonce que le Pentagone a été touché par l'explosion d'un hélicoptère. Cette nouvelle est confirmée par téléphone à l'Associated Press[2] par un consultant démocrate, Paul Begala. Quelques minutes plus tard, le département de la Défense corrige l'information : c'était un avion. De nouveaux témoignages viennent contredire les premiers et créditer la version des autorités : Fred Hey,[3] l'assistant parlementaire du sénateur Bob Ney a vu tomber un Boeing, alors qu'il conduisait sur l'autoroute jouxtant le Pentagone. Le sénateur Mark Kirk[4] était en train de sortir du parking du Pentagone, après avoir petit-déjeuné avec le secrétaire à la Défense, lorsqu'un gros avion s'est écrasé. Le secrétaire en personne, Donald Rumsfeld, sort de son bureau et se précipite sur les lieux pour venir en aide aux victimes.

Les pompiers du comté d'Arlington interviennent. Ils sont rejoints par quatre équipes de la FEMA, l'agence fédérale d'intervention dans les

Tiré du livre de Thierry MEYSSAN paru aux éditions Demi-Lune

situations de catastrophe, et par des pompiers spécialisés de l'aéroport Reagan. Vers 10 h 10, l'aile du Pentagone qui a été touchée s'effondre.

La presse est maintenue à l'écart du lieu du drame pour ne pas gêner les secours et doit se contenter de filmer les premiers *"body bags"* (linceuls) que l'on aligne en silence dans un hôpital de campagne improvisé. Mais l'Associated Press parvient à récupérer des photographies de l'arrivée des pompiers, prises par un particulier depuis un immeuble riverain.



Crédit photo : SIPA. Associated Press. Tom Horan

Photo montrant l'aile ouest du Pentagone juste après l'impact.

Dans la confusion, il faudra plusieurs heures avant que le chef d'état-major interarmes, le général Richard Myers, n'indique que *« l'avion-suicide »* était le Boeing 757-200, du vol 77 d'American Airlines, reliant Dulles à Los Angeles et dont les contrôleurs aériens avaient perdu la trace dès 8 h 55. Toujours dans la précipitation, les agences de presse font monter la pression en parlant de près de 800 morts. Un chiffre fantaisiste que le secrétaire à la Défense, Donald Rumsfeld, se gardera bien de démentir lors de son point de presse du lendemain, bien que le bilan exact, heureusement quatre fois moins lourd, soit alors précisément connu.[5]

Pour le monde entier, après les attentats contre le World Trade Center, c'est un choc de plus : la plus puissante armée du monde n'a pas été capable de protéger son propre siège et a subi de lourdes pertes. Les États-Unis, que l'on croyait invincibles, sont vulnérables jusque sur leur propre sol.

À première vue, les faits sont indiscutables. Et pourtant, dès que l'on entre dans les détails, les explications officielles deviennent embarrassées ; et contradictoires.

Les contrôleurs aériens de l'aviation civile (Federal Aviation Administration. FAA) ont expliqué aux reporters du *Christian Science Monitor*[6] que, vers 8 h 55, le Boeing était descendu à 29 000 pieds et n'avait pas répondu aux injonctions. Son transpondeur était alors devenu silencieux, de sorte qu'ils avaient d'abord cru à une panne électrique. Puis le pilote, qui ne répondait toujours pas, avait allumé sa radio par intermittence laissant entendre une voix à fort accent arabe qui le menaçait. L'avion avait alors fait demi-tour en direction de Washington, puis ils avaient perdu sa trace.

Conformément aux procédures en vigueur, les contrôleurs aériens locaux avaient notifié le détournement au siège de la FAA. La plupart des responsables nationaux étaient absents, partis au Canada pour un congrès professionnel. Dans l'affolement de cette journée, les responsables d'astreinte au siège de la FAA crurent recevoir une énième notification concernant le second avion détourné sur New York. Ce n'est qu'au bout d'une demi-heure qu'ils comprirent enfin qu'il s'agissait d'un troisième détournement d'avion et qu'ils informèrent l'autorité militaire. Cette méprise avait fait perdre 29 précieuses minutes.

Interrogé le 13 septembre par la Commission sénatoriale des Forces armées, le chef d'état-major interarmes, le général Richard Myers,[7] fut incapable de rapporter les mesures qui furent prises pour intercepter le Boeing. De cet échange animé avec la plus haute autorité militaire, les parlementaires conclurent qu'aucune action d'interception ne fut engagée (lire absolument l'audition en annexe). Mais peut-on croire que l'armée des États-Unis soit restée passive pendant les attentats ?

Pour contrecarrer l'effet désastreux de cette audition, le NORAD (North American Aerospace Defense Command) publia un communiqué,[8] le 14 septembre. Remplissant les trous de mémoire du général Richard Myers, il indiqua n'avoir été informé du détournement qu'à 9 h 24. Il assura avoir immédiatement donné ordre à deux chasseurs F-16 de la base de Langley (Virginie) d'intercepter le Boeing. Mais l'Air Force ne sachant où il se trouvait, aurait pensé qu'il allait commettre un nouvel attentat à New York et aurait envoyé les chasseurs vers le nord. Un avion de transport militaire, décollant de la base aérienne d'Andrews, aurait croisé le Boeing par hasard et l'aurait identifié. Trop tard.

Il n'est pas certain que la version du NORAD soit plus honorable que celle du chef d'état-major interarmes. Peut-on croire que le système radar militaire US soit incapable de localiser un Boeing dans une zone de quelques dizaines de kilomètres de rayon ? Et qu'un gros avion de ligne puisse semer les puissants F-16 lancés à sa poursuite ?

Tiré du livre de Thierry MEYSSAN paru aux éditions Demi-Lune

À supposer donc que le Boeing ait franchi ce premier obstacle, il devait être abattu à l'approche du Pentagone. Le dispositif de sécurité qui protège le département de la Défense est bien évidemment un secret militaire. Comme celui de la Maison Blanche voisine. Tout au plus sait-on qu'il a été entièrement repensé[9] après une série d'incidents survenus en 1994, notamment le crash d'un petit avion, un Cessna 150L, sur la pelouse de la Maison Blanche. On sait aussi, que ce dispositif anti-aérien est contrôlé depuis la base d'Andrews.[10] Deux escadrons de combat y stationnent en permanence : le 113e Fighter Wing de l'US Air Force et le 321e Fighter Attack de la Marine. Respectivement équipés de F-16 et de F/A-18, ils n'auraient jamais dû laisser le Boeing s'approcher.

Mais, comme l'a dit le lieutenant-colonel Vic Warzinski, porte-parole du Pentagone : *« Nous n'étions pas conscients que cet avion venait sur nous, et je doute qu'avant mardi [11 Septembre] quelqu'un ait pu prévoir une chose pareille.* »*[11]

Ayant donc égaré ses poursuivants et franchi sans dommage la défense anti-aérienne la plus sophistiquée, le Boeing termina son vol sur le Pentagone.

Un Boeing 757-200 est un appareil[12] capable de transporter 228 passagers. Il mesure 47,32 mètres de long et 38,05 mètres d'envergure. Rempli, ce mastodonte pèse 115 tonnes et atteint néanmoins une vitesse de croisière de 900 km/h.

Le Pentagone,[13] quant à lui, est le plus grand bâtiment administratif du monde. 23 000 personnes y travaillent chaque jour. Il tient son nom de sa structure originale : cinq anneaux concentriques, de cinq côtés chacun. Il a été construit non loin de la Maison Blanche, mais sur l'autre rive du Potomac. Il ne se trouve donc pas dans Washington même, mais à Arlington, dans l'État voisin de Virginie.

---

* Note de l'éditeur : Ceci est une piètre défense. L'éventualité d'attentats commis en crashant des avions sur des bâtiments est envisagée depuis les débuts de l'aviation. Les élèves des académies de l'US Air Force ne sont pas sans savoir par exemple que, lors de la seconde guerre mondiale, les nazis envisagèrent de crasher des avions sur l'Empire State Building et n'y renoncèrent qu'au vu des difficultés du vol transatlantique. Ce type de menace donne régulièrement lieu à simulation. Par exemple, l'Air Force a réalisé un exercice du 24 au 28 octobre 2000 dont le scénario prévoquait qu' *un avion de ligne s'écrasait sur le Pentagone !* Le matin même du 11/9, un exercice était prévu par la NRO ; son scénario : le crash d'un jet privé sur un bâtiment officiel à Washington…(Voir *« Agency planned drill for plane crash last Sept. 11 »*, Associated Press, 22 août 2002 sur : http://www.thememoryhole.org/911/cia-simulation.htm) Pour plus d'informations, voir le film *Press for Truth*, de Ray Nowosielski, (http://www.911pressfortruth.com) et le site de Paul Thompson, The Complete 911 Timeline, actuellement en cours de traduction en français, ici : partie « exercices militaires » http://www.cooperativeresearch.org/timeline.jsp?timeline=complete_911_timeline&before_9/11=militaryExercises

Pour causer les dégâts les plus importants, le Boeing aurait dû piquer sur le toit du Pentagone. C'était au demeurant la solution de simplicité : la surface du bâtiment est de 29 acres*. Au contraire, les terroristes ont choisi de frapper une façade, bien que sa hauteur ne soit que de 24 mètres.

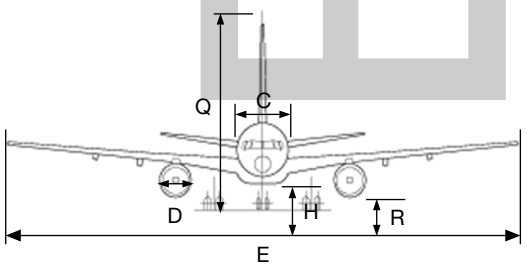
L'avion s'est soudainement approché du sol, comme pour atterrir. Tout en restant horizontal, il est descendu presque à la verticale, *sans endommager les lampadaires** de l'autoroute qui borde le parking du Pentagone, ni en les heurtant,* ni même par le souffle de son déplacement.

*En baissant d'altitude, le train d'atterrissage sort automatiquement.**** Bien qu'il mesure alors 13 mètres de haut, soit l'équivalent de trois étages, le Boeing a percuté la façade de l'immeuble seulement à hauteur du rez-de-chaussée et du premier étage. *Le train d'atterrissage*** a donc dû

* Dans les pays anglo-saxons, un acre est égal à 40 ares (4 047 m²).

** Note de l'éditeur : Voici de fait un des plus grands mystères de cette affaire. Il appert que 5 lampadaires semblent bien avoir été sectionnés. Mais cela pose plus de problèmes que ça n'en résoud ! Car l'altitude « officielle » de l'avion (selon le National Transportation Safety Board) affiche des valeurs largement supérieures à la hauteur des lampadaires : de près de 100 mètres supérieures ! Voir le site www.pilotsfor911truth.org/ mis en place par des pilotes et autres membres de l'industrie aéronautique. Contacté, le NTSB a refusé de faire le moindre commentaire sur cette contradiction manifeste… **De plus, selon l'auteur, un diplomate étranger en visite au Pentagone quelques jours AVANT le 11 Septembre, aurait remarqué que ces mêmes lampadaires avaient été déposés et étaient donc déjà dans la configuration illustrée par les photographies prises juste après l'attentat.**
Enfin, 4 témoins visuels indiquent aussi une trajectoire de l'aéronef, toute différente, qui ne permet PAS d'expliquer les dégâts strucurels au bâtiment propremet dit, pas plus que ceux « constatés » sur les lampadaires.
Voir le film *The PentaCon* à l'adresse : http://www.thepentacon.com/

*** Note de l'éditeur : Voilà une des très rares erreurs factuelles de l'auteur. Sur ce type d'appareil, le train d'atterrissage ne sort pas automatiquement. Il est intéressant de constater qu'aucun journaliste n'a relevé ce qui constitue la plus grosse erreur de ce livre. Il est vrai que l'auteur a fait retirer ce passage des 26 éditions étrangères de ce livre. De fait, cela n'a aucune importance, car « l'avion » a percuté le bâtiment si bas, qu'en l'absence du train d'atterrissage, rentré, ce sont ses 2 énormes réacteurs qui auraient dû labourer la pelouse (Voir photos du cahier central).



E = 38,05 m
R = 0,86 m
D = 2,60 m
Q = 13,60 m
H = 2,35 m
C = 3,76 m

être arraché avant que l'avion ne percute la base du Pentagone. Le tout (cf. photos en page IX et XI du cahier central), sans endommager la magnifique pelouse au premier plan, ni le mur, ni le parking, ni l'héliport. À cet endroit se trouve en effet une aire d'atterrissage pour les petits hélicoptères. Malgré son poids (une centaine de tonnes) et sa vitesse* (entre 400 et 700 km/h), l'avion n'a détruit que le premier anneau de la construction. C'est ce que l'on observe distinctement sur la photographie de la page VII (du cahier central).



Crédit photo : DoD, Tech. Sgt. Cédric H. Rudisill

Photo des travaux de déblaiement, prise le 14 septembre.
http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/n09112001_200109114.html
ou encore, ici : http://www.asile.org/citoyens/numero13/images-pentagone/visites_3.htm

Le choc a été ressenti dans tout le Pentagone. Le carburant de l'avion, qui est stocké dans les ailes de l'appareil, s'est enflammé et l'incendie s'est propagé dans le bâtiment. 125 personnes y ont trouvé la mort, auxquelles il faut ajouter les 64 personnes à bord du Boeing.

* Note de l'éditeur : Selon le *Rapport de la Commission d'enquête*, (nommée par le Président Bush) la percussion s'est faite à une vitesse plus rapide encore, de 530 miles/h soit 850 km/h).

Le « hasard » (?) veut que l'avion ait percuté une portion* du Pentagone qui était en réfection. On terminait d'y aménager le tout nouveau Centre de commandement de la Navy.[14] Plusieurs bureaux étaient inoccupés, certains ne l'étaient que par des personnels civils chargés de l'installation. Ce qui explique que les victimes aient été majoritairement des personnels civils et que l'on ne trouve qu'un seul général parmi les victimes militaires.

Une demi-heure plus tard, les étages supérieurs se sont effondrés.



Crédit photo : U.S. Marine Corps, Cpl. Jason Ingersoll

Photo montrant le point d'impact sur la façade.

http://www.asile.org/citoyens/numero13/images-pentagone/premiers-secours_1.htm et aussi en haute résolution, ici : http://www.asile.org/citoyens/numero13/images-pentagone/images/premiers-secours/premiers-secours1_grande.jpg

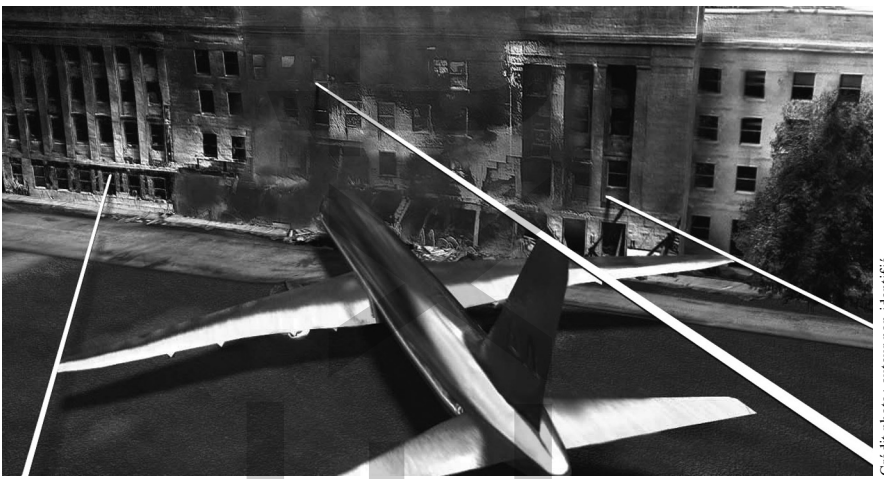
* Note de l'éditeur : Cette partie du bâtiment n'a sans doute pas été frappée « par hasard ». Il faut savoir que c'est là que se trouvaient les services comptables (et les ordinateurs) et que de nombreuses victimes étaient des comptables. Voir la liste complète des victimes du Pentagone en annexe. Or, il est bon de le rappeler : le 10 septembre 2001, Donald Rumsfeld reconnaissait que le Pentagone avait « perdu » la trace de 2 300 milliards de dollars US. Les attentats terroristes survenus au lendemain de cette annonce, semblent avoir été triplement providentiels : la destruction de cette partie du Pentagone (comme celle du bâtiment n° 7 du WTC abritant les dossiers des scandales politico-financiers Enron, World.com…) rendait vaine toute tentative d'enquête sur une telle déroute financière. On oublia bien vite ce regrettable mystère comptable et les milliards continuèrent de couler à flots en direction du Pentagone. Voir :
http://www.cbsnews.com/stories/2002/01/29/eveningnews/main325985.shtml ou
http://www.americanchronicle.com/articles/viewArticle.asp?articleID=20990
et encore : http://www.cooperativeresearch.org/context.jsp?item=a091001defensebudget#a091001defensebudget



Crédit photo : Jim Garamone, American Forces Press Service

L'effondrement s'est produit plus de 30 minutes après l'impact.

http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/n09112001_200109114.html.
Image en haute résolution : http://www.defenselink.mil/news/Sep2001/200109114a_hr.jpg
Et aussi, là : http://www.asile.org/citoyens/numero13/images-pentagone/images/autoroute/autoroute1_grande.jpg



Crédit photo : auteur non identifié

Image de synthèse illustrant la version gouvernementale d'un crash par un Boeing 757-200 lancé à 850 km/h. Les proportions de l'avion par rapport au bâtiment sont respectées.

http://www.defenselink.mil/photos/Sep2001/010914-F-8006R-006.html et aussi, là : http://www.asile.org/citoyens/numero13/images-pentagone/incrustations_3.htm

Ces premiers éléments sont peu vraisemblables. Le reste de la version officielle est carrément impossible.

Si l'on incruste la forme de l'avion dans la photographie satellite, on constate que seul le nez du Boeing est entré dans le bâtiment. Le fuselage et les ailes sont restés à l'extérieur.

L'avion s'est arrêté net, sans que ses ailes ne frappent la façade. Aucune trace d'impact* n'est visible en dehors de celle du nez du Boeing.

Nous devrions donc voir les ailes et le fuselage à l'extérieur, en fait sur la pelouse. Si le nez de l'avion est fabriqué dans un alliage composite susceptible de fondre rapidement et si les ailes – qui contiennent le carburant – peuvent brûler, le fuselage du Boeing est dans une matière comparable à la carrosserie d'une voiture ou d'un camion. À l'issue de l'incendie, il laissera nécessairement une épave calcinée. Si vous vous reportez à la première photographie de ce chapitre (ou à celles du cahier central), vous constaterez manifestement qu'il n'y a pas d'avion. Le cliché a pourtant été pris dans les toutes premières minutes : des camions de pompiers sont arrivés, mais les pompiers ne sont pas encore déployés, et les étages supérieurs ne se sont pas encore effondrés.

Lors de la conférence de presse du 12 septembre,[15] le capitaine des pompiers du comté d'Arlington, Ed Plaugher, a précisé que ses hommes s'étaient employés à lutter contre la propagation de l'incendie dans le Pentagone, mais qu'ils avaient été tenus à l'écart du lieu précis du crash. Seules les équipes spéciales (Urban Search and Rescue) de la FEMA sont intervenues au contact de l'avion.

Un dialogue surréaliste s'est alors instauré :

Un journaliste : *« Que subsiste-t-il de l'appareil ? »*

Chef Plaugher : *« En premier lieu, la question de l'appareil, il y a quelques fragments de l'appareil que l'on pouvait voir de l'intérieur pendant les opérations de lutte contre l'incendie dont je parlais, mais il ne s'agissait pas de débris volumineux. En d'autres termes, il n'y a pas de morceaux de fuselage ni rien de cette sorte. »*

* Note de l'éditeur : Toujours par souci d'exactitude envers le lecteur, il existe une trace dont les partisans de la version « officielle » disent qu'elle est la preuve de l'impact d'un Boeing. Elle montre un choc sur le camion-générateur qui se trouvait aux environs immédiats du bâtiment touché. Pour plus de commentaires sur ces points précis (impossibilité physique que les ailes se replient vers l'arrière, trou d'entrée bien trop petit, explosion, trou de sortie, suies et fumées, dégâts à l'intérieur…) le lecteur voudra bien se référer au *Pentagate* (en seconde partie de cet ouvrage) qui revient en détail sur les points techniques.

Tiré du livre de Thierry MEYSSAN paru aux éditions Demi-Lune

(...)

Le journaliste : *« Commandant, il y a des petits morceaux de l'appareil répandus partout, jusque sur l'autoroute – des fragments minuscules. Diriez-vous que l'appareil a explosé, littéralement explosé, au moment de l'impact en raison du carburant ou... »*

Plaugher : *« Vous savez, je préférerais ne pas m'exprimer à ce sujet. Nous avons de nombreux témoins oculaires qui sont en mesure de mieux vous informer quant à ce qu'il est arrivé à l'appareil pendant son approche. Donc, nous ne savons pas. Moi, je ne sais pas. »*

(...)

Un journaliste : *« Où est le carburant de l'avion ?... »*

Plaugher : *« Nous avons ce que nous croyons être une flaque juste à l'endroit où est ce que nous pensons être le nez de l'avion »*. (sic)

Ainsi, bien que des officiels, parlementaires et militaires, prétendent avoir vu tomber l'appareil, personne n'a vu le moindre morceau d'avion, pas même le train d'atterrissage* : il n'y a que des fragments non identifiables de métal. Quant aux caméras** de vidéo-surveillance du parking du Pentagone, elles n'ont pas vu le Boeing non plus, à aucun moment et sous quelque angle que ce soit.

---

* Note de l'éditeur : Depuis la rédaction de ce livre, une photo d'assez mauvaise qualité a montré quelque chose qui ressemble à un train d'atterrissage, dans les décombres. Certains sites montrent des photos (d'une jante, de 3 parties métalliques qui pourraient faire parties d'un réacteur d'aéronef, d'un pneu – !-) prises à l'intérieur du bâtiment ravagé par les flammes, mais aussi de débris présents en plus grand nombre à l'extérieur du Pentagone juste après le crash. Nous laisserons le lecteur se faire une opinion par lui-même ; pour notre part, il nous semble que la situation est extrêmement confuse : si certains éléments de preuve, factuels, sont compatibles avec la thèse gouvernementale du Boeing, d'autres, non moins factuels, l'invalident entièrement, et concordent avec l'hypothèse d'un missile. Pour des photos qui montrent les débris cités plus hauts, voir les liens suivants :
http://killtown.911review.org/flight77/debris.html
http://911review.com/errors/pentagon/nodebris.html
http://www.aerospaceweb.org/question/conspiracy/q0265.shtml
http://77debris.batcave.net/ et http://debris.0catch.com/
En français, ici : http://www.earth-citizens.net/pages-fr/deb-lrou.html

** Note de l'éditeur : Les 5 images (mars 2002) et les 2 vidéos rendues publiques en mai 2006 par le Pentagone (sur décision de justice, en vertu du Freedom of Information Act) ne montrent PAS d'avion, n'en déplaise à la presse française, *Libération* et *Le Nouvel Obs* en tête. Deux de ces images avaient par ailleurs été analysées dans *Le Pentagate* (Voir partie suivante).

Récapitulons la version officielle* : un Boeing détourné aurait semé des F-16 lancés à sa poursuite et aurait déjoué le système de défense anti-aérien de Washington. Il aurait atterri à la verticale sur le parking du Pentagone, tout en restant horizontal.** Il aurait percuté la façade au premier étage. Seul son nez aurait pénétré dans le bâtiment, ses ailes et son empennage « n'osant » y entrer (absence de points d'impact de ces derniers sur la façade). Son fuselage se serait immédiatement désintégré. Le carburant, contenu dans les ailes, n'aurait brûlé que le temps de provoquer un incendie du bâtiment, puis se serait transformé en une flaque qui se serait déplacée au lieu supposé où aurait été localisé le nez de l'avion.

Nonobstant le respect que l'on doit à la haute qualité des *« témoins oculaires »,* officiers et parlementaires, il est impossible d'avaler de telles balivernes. Loin de créditer leurs dépositions, la qualité de ces témoins ne fait que souligner l'importance des moyens déployés par l'armée des États-Unis pour travestir la vérité.

Au demeurant, cette fable loufoque a été construite progressivement, un mensonge en appelant un autre. Si vous vous référez au communiqué initial du Pentagone, cité en début de chapitre, vous relèverez qu'il n'y

---

* NdE : Pour tenter de faire avaler la pilule, le Pentagone a commandé à l'université Purdue la réalisation d'une simulation de la version gouvernementale, en images de synthèse. Le résultat, visible à cette adresse, (ainsi que dans le cahier central, page I), est édifiant !
http://www.videosift.com/story.php?id=2812 et
http://video.google.fr/videoplay?docid=5506786479079283934
Cet exercice conduit à un résultat absurde. Pour justifier la disparition de l'engin et l'absence de dégâts importants sur la façade, les auteurs ont choisi de changer plusieurs fois d'angle de vue et de profiter de chaque changement d'angle pour escamoter des élements. Ainsi, les réacteurs frôlent la pelouse à quelques centimètres sur plusieurs dizaines de mètres ; la queue de l'appareil, elle, rentre bien dans le bâtiment (sans faire le moindre dommage à la façade, pas même aux vitres) tandis que les réacteurs se dématérialisent purement et simplement lorsque la carlingue y pénètre. Seul point positif : les ailes ne se replient pas vers l'arrière… ce qui n'explique pas l'absence de dommages qu'elles auraient dû infliger à la façade. La queue, elle, serait passée, par cette ouverture trop étroite… sans même casser les vitres ! (Voir les photos du cahier central) L'article « Scientifiquement impossible : L'US Army échoue à élaborer une simulation crédible de l'attentat du Pentagone » une analyse de cette « simulation » est disponible ici : http://www.voltairenet.org/article8737.html

** Pour défendre la version gouvernementale, deux journalistes français ont imaginé qu'en se crachant le Boeing avait creusé un cratère dans le mur du Pentagone. Ignorant les lois de la pesanteur, l'avion serait donc tombé en « piqué horizontal ». À défaut d'avoir valu à ses auteurs le prix Nobel de physique, cette théorie originale a été évoquée par la presse dominante comme clôturant définitivement le débat ouvert par Thierry Meyssan. (*L'Effroyable Mensonge. Thèse et foutaises sur les attentats du 11 Septembre* par Guillaume Dasquié et Jean Guisnel, La découverte, 2002)

Tiré du livre de Thierry MEYSSAN paru aux éditions Demi-Lune

était pas question du Boeing. La théorie de *« l'avion-kamikaze »* n'est apparue qu'une demi-heure plus tard. De même, il n'était pas question de chasseurs tentant d'intercepter l'avion fantôme lors de l'audition du chef d'état-major interarmes. Ce n'est que deux jours plus tard que le NORAD a inventé l'errance des F-16.

La version officielle n'est que propagande. Il reste que 125 personnes* sont mortes au Pentagone et qu'un avion transportant 64 passagers a disparu. Quelle est la cause de l'explosion qui a touché le Pentagone ? Qu'est devenu le vol 77 d'American Airlines ? Ses passagers sont-ils morts ? Si oui, qui les a tués et pourquoi ? Sinon, où sont-ils ? Autant de questions auxquelles l'Administration américaine doit répondre.

Surtout, demandons-nous ce que la version officielle tente d'occulter. Interrogé sur CNN au lendemain de l'attentat, le général Wesley Clark, ancien suprême commandeur des forces de l'OTAN durant la guerre du Kosovo, déclarait : *« Nous étions au courant depuis quelque temps que certains groupes planifiaient* [une attaque contre le Pentagone], *évidemment nous n'en savions pas assez* [pour agir]. »[16] Cette affirmation énigmatique ne fait aucune référence à un agresseur étranger, mais aux menaces proférées par des milices d'extrême droite contre le Pentagone. Elle laisse entrevoir les affrontements secrets qui déchirent la classe dirigeante états-unienne.

CNN a interrogé Hosni Moubarak, le 15 septembre.[17] À ce moment-là, le Président égyptien** ne disposait pas des mêmes informations que nous. Il ignorait ce qu'une analyse détaillée de l'attentat nous apprend. Par contre, il détenait des renseignements confidentiels sur la préparation de l'attentat qu'il avait transmis plusieurs semaines auparavant au gouvernement américain.

> **Président Hosni Moubarak :** (...) *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. Ceux qui ont fait ça ont dû survoler longtemps cette région, par exemple. Le Pentagone n'est pas très haut. Pour foncer droit sur le Pentagone comme ça, un pilote doit avoir beaucoup survolé cette zone*

* Voir en annexe « L'étrange liste des victimes du Pentagone ». Car 25 de ces victimes étaient non des militaires, mais des civils, travaillant au service comptable ; une grande partie des autres victimes faisaient partie de l'ONI, le service de renseignement de la Marine.

** Le Président Moubarak fut lui-même pilote de chasse au cours de sa carrière militaire.

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 longuement cette zone.

CNN : *Suggérez-vous qu'il puisse s'agir d'une opération intérieure, puis-je vous demander, qui se trouve derrière cela selon vous ?*

Président Hosni Moubarak : *Franchement, je ne veux pas tirer de conclusions hâtives. Vous aux États-Unis, quand vous attrapez quelqu'un, la rumeur court, vous dites « oh, oh, ce n'est pas un Égyptien, c'est un Saoudien, un Émirati... tout cela, ce sont des Arabes, les gens pensent que ce sont les Arabes... Il vaut mieux attendre ».*

Rappelez-vous Oklahoma City. Des rumeurs vinrent immédiatement accuser les Arabes, et ce n'était pas des Arabes, vous savez... laissez-nous attendre et voir ce que seront les résultats de l'enquête. Parce que de telles choses perpétrées aux USA, ce n'est pas facile pour des pilotes formés en Floride, tant de gens s'entraînent pour passer la licence de vol, cela ne signifie pas qu'ils sont capables de telles actions terroristes. Je vous parle en tant qu'ancien pilote, je connais cela très bien, j'ai piloté de très gros avions, j'ai piloté des chasseurs, je connais ça très bien, ce ne sont pas des choses faciles, c'est pourquoi je pense que nous ne devons pas conclure trop vite.

Si l'administration Bush a falsifié l'attentat du Pentagone pour masquer des problèmes intérieurs, n'a-t-elle pas aussi caché certains éléments des attentats survenus au World Trade Center ?

EXTRAIT