

Tome 4 / 6

Plus de 100 Pilotes et Professionnels de l'aviation remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11 septembre



La tour 7 de 47 étages et de près de 200 mètres de haut n'a été percutée par aucun avion.

Elle aurait été le plus grand gratte-ciel dans 33 états des Etats-Unis.

Cette troisième tour s'est effondrée sur elle-même 7 heures après la deuxième tour en moins de 7 secondes, à une vitesse proche de la chute libre.

Pourtant aucune mention de son effondrement n'est faite dans

le rapport de la Commission d'enquête sur le 11 septembre défini comme

« *Le rapport complet sur les circonstances entourant les attentats terroristes du 11 septembre 2001* ».

Et près de 7 ans après le 11 septembre, le gouvernement fédéral des Etats-Unis n'a toujours pas publié, comme il l'avait promis, le rapport final expliquant les causes de son effondrement.

Préface de l'auteur du site

De nombreux pilotes et professionnels de l'aviation ont exprimé une critique significative du rapport de la Commission d'enquête sur le 11 septembre. Plusieurs d'entre eux allèguent même de la responsabilité du gouvernement dans ces terribles attentats du 11 septembre. Ce document est une collection de leurs déclarations publiques. Ce document et le site web www.PatriotsQuestion911.com sur lequel il est basé ne représentent pas une organisation et cela doit être clair ; aucune de ces personnes n'est affiliée à ce site.

La liste ci-dessous rapporte les déclarations de près de 110 pilotes et professionnels de l'aviation qui contredisent le rapport de la Commission sur le 11 septembre ou sont critiques à son égard. Leur appel collectif donne de la crédibilité à l'assertion que le rapport de la Commission sur le 11 septembre est tragiquement déficient.

Ces individus ne peuvent tout simplement pas être rejetés comme partisans irresponsables d'une quelconque théorie du complot concernant le 11 septembre. Leur implication sincère, appuyée par leurs responsabilités professionnelles dans le domaine de la sécurité du trafic aérien, démontre que la critique du rapport de la Commission n'est pas intrinsèquement irresponsable ou illogique. En fait, elle peut très bien être le contraire.

Si vous êtes un pilote de ligne, actuel ou retraité, un pilote militaire ou un professionnel de l'aviation qui remettez en question la validité du rapport de la Commission d'enquête sur le 11 septembre et que vous aimeriez voir vos commentaires figurer sur ce site, je vous prie de bien vouloir prendre contact [en anglais].

Merci,
Alan Miller
alan.miller(at)PatriotsQuestion911.com

Préface de la version française

Grâce au concours d'une équipe de 30 traducteurs bénévoles européens, cette collection de 6 volumes constitue la traduction intégrale du site Internet PatriotsQuestion911. Ce site exceptionnel, consacré au 11 septembre 2001 fait écho aux analyses et avis autorisés de plus de 750 personnalités états-uniennes et internationales, au CV souvent impressionnant.

Lentement mais sûrement, une partie croissante du public prend conscience du caractère fondamental de la remise en cause de la version officielle du 11 septembre, à savoir la théorie officielle du complot (de douze pirates de l'air musulmans).

Il n'est en rien aidé en cela par les médias traditionnels qui, quand ils en parlent, traitent souvent ceux qui portent un autre regard sur ces événements de « conspirationnistes » ou d'adeptes de quelque théorie du complot. Sans qu'on y prenne garde, ces *étiquettes* aux contours creux enferment dans un mode de pensée plus émotionnel que rationnel.

Près de sept ans après les faits, l'analyse critique de l'état d'hypnose collective dans lequel évoluent nos sociétés, constitue un enjeu considérable.

Dans ce domaine où l'autocensure, le conformisme et le refus de regarder les choses en face règnent en maître, il y a une méfiance profonde pour tout débat public, serein et bien informé.

Les dénégations des tenants de la ligne officielle sont souvent empreintes de dérision et d'ironie. Les questions embarrassantes sont esquivées et la « contre-attaque » porte en général sur des amalgames, des raccourcis ou des personnes. Jamais sur le fond des questions essentielles, laissées sans réponse.

Comme l'indique le sociologue des médias Peter Philips, l'idée qu'une « *faction de l'Etat puisse avoir contribué à soutenir une telle attaque est un concept de base tellement effroyable qu'il installe un état d'esprit qui refuse l'impensable* ».

Pensez-y en lisant ces témoignages.

Ces six ouvrages constituent un **outil citoyen**. Je vous invite à les parcourir, à en parler autour de vous et à les diffuser. Et *surtout* à prendre votre plume et à interpeller, *vous-même*, les médias et vos représentants politiques sur cette question centrale de société, facteur essentiel de justice et de paix.

Sous la houlette des Etats-Unis et de l'OTAN, « l'Occident » est depuis le 11/9/2001 officiellement en état de guerre « contre le terrorisme ». Le million et plus de victimes en Afghanistan et en Irak – en Iran demain ? – est la conséquence directe des attentats du 11 septembre.

Le 11 septembre, la plus vaste manipulation jamais organisée à l'échelle mondiale, visionnée par des milliards de téléspectateurs ? Imaginer pouvoir en comprendre les détails dans 20 ou 30 ans est un leurre. Il suffit aujourd'hui de montrer le caractère tragiquement déficient et dissimulateur de la version officielle. Peut-être ces 750 personnalités vous aideront-elles à en prendre conscience et à le faire savoir autour de vous. D'urgence.



Jean-Luc Guilmot
Bio-Ingénieur, MBA
Consultant, conférencier
Conseiller municipal
jlg911(at)gmail.com

Dans la même collection



(1/6)

**Plus de 250 Professeurs et Universitaires
remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9**



(2/6)

**Près de 500 Architectes et Ingénieurs
remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9**



(3/6)

**Plus de 100 Hauts fonctionnaires et Politiciens
remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9**



(4/6)

**Plus de 100 Pilotes et Professionnels de l'aviation
remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9**



(5/6)

**Plus de 200 Survivants et Proches des victimes
remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9**



(6/6)

**Plus de 100 Professionnels des médias et du divertissement
remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9**

Associations et pétitions

Les personnalités citées dans ce document se sont fait, pour la plupart, membres d'associations spécialisées sur le 11/9. Beaucoup ont également signé l'une ou l'autre pétition, comme indiqué en regard de leur intitulé.

Pilotes pour la Vérité sur le 11/9

Déclaration de l'Association: « Pilotes pour la vérité sur le 11 septembre est une organisation de professionnels de l'aviation et de pilotes du monde entier qui se sont réunis dans un but. Nous nous engageons à faire la vérité autour des événements du 11 septembre 2001. Nous nous focalisons principalement sur les quatre vols, les manœuvres accomplies et les supposés pilotes. Nous n'avançons pas une théorie prouvant une véritable culpabilité. Cependant, nous sommes attachés à établir la vérité sur ce qui s'est passé en ce jour fatal étant donné que le Gouvernement des Etats-Unis ne semble pas enclin à fournir des réponses. »

<http://pilotsfor911truth.org>

Universitaires pour la Vérité sur le 11/9

Déclaration de l'Association : « *Les recherches prouvent que l'administration actuelle fut malhonnête sur ce qu'il s'est passé à New York et Washington, DC. Le World Trade Center s'est certainement effondré par des démolitions contrôlées et les preuves pertinentes disponibles jettent un doute sérieux sur la version officielle du gouvernement sur l'attaque du Pentagone.* »

[Scholars for 9/11 Truth,](http://911scholars.org)

<http://911scholars.org>

Universitaires pour la Vérité et la Justice sur le 11/9

Déclaration de l'Association : "*Universitaires pour la Vérité et la Justice sur le 11 septembre est une organisation non-partisane constituée de chercheurs indépendants et d'activistes engagés pour révéler la vraie nature des attentats du 11 septembre 2001.* »

[Scholars for 911 Truth and Justice,](http://stj911.org)

<http://stj911.org>

Panel Scientifique pour une Investigation sur le 11/9

Déclaration de l'Association : « Nous avons trouvé de solides motifs scientifiques pour mettre en doute l'interprétation faite des événements du 11 septembre 2001 par le Bureau du Président des Etats-Unis d'Amérique et propagée ensuite par les médias influents occidentaux. »

S.P.I.N.E. : [Panel Scientifique pour une Investigation sur le 11 septembre](http://physics911.ca/members/)

<http://physics911.ca/members/>

Architectes et Ingénieurs pour la Vérité sur le 11/9

Déclaration de l'Association : "Nous sommes une association non-partisane d'Architectes, Ingénieurs et affiliés, voués à exposer les mensonges et révéler la vérité à propos des « effondrements » des gratte-ciel du WTC le 11 septembre 2001."

<http://ae911truth.org>

* * *

Pétition pour la ré-ouverture de l'enquête sur le 11/9

« Nous exigeons les véritables réponses aux questions... En notre conscience d'Américains, nous demandons quatre choses :

1. l'ouverture immédiate d'une enquête par le Procureur Général de New York Eliot Spitzer ;
2. l'ouverture immédiate d'une enquête en Séance du Congrès ;
3. une couverture médiatique pour scruter et décortiquer les pièces à convictions ;
4. la formation d'une commission d'enquête par des citoyens vraiment indépendants. »

<http://www.911truth.org/article>.

Pétition pour une Commission d'investigation indépendante sur le 11/9

« L'administration Bush n'a jamais offert une présentation détaillée et documentée de ses affirmations sur les événements du 11 septembre, qui ont pourtant parait-il révolutionné les choses humaines. Elle n'a pas non plus expliqué les incohérences évidentes et graves de ses déclarations et actions. Aucune preuve concrète n'a jamais été publiée ou apportée en ce qui concerne l'identification des terroristes, ni la façon dont ils ont opéré, ni d'où ils venaient ou encore pourquoi ils n'ont pas été arrêtés. »...

De qui se moque le Congrès quand il alloue des moyens si limités à la Commission [Kean-Hamilton](#), au regard de la tragédie que constituent les attentats du 11 septembre. Ces moyens ne sont pourtant qu'une infime partie des sommes considérables dépensées pour mener l'enquête sur Bill Clinton.

Pour parvenir à nos fins, nous appelons des hommes d'État, des penseurs, des journalistes, des chercheurs, des artistes, des scientifiques, des juristes, des universitaires, des travailleurs humanitaires, des dirigeants religieux, des activistes et d'autres éminentes personnalités du monde entier à former une Commission internationale indépendante consacrée à établir la vérité et à balayer les affirmations non-prouvées relatives au 11 septembre afin d'éviter une nouvelle conflagration mondiale. » <http://iitc.911review.org>

Lettre ouverte au Congrès relative au rapport de la Commission du 11/9 - (13/09/04)

« Nous soussignés, souhaitons porter à l'attention du Congrès et du peuple américain que nous croyons que le rapport et ses recommandations comportent de graves insuffisances.

L'Omission constitue l'une des principales failles du rapport de la Commission. Nous savons que des problèmes et que des cas significatifs pourtant dûment rapportés à la commission par certains d'entre nous, parfaitement informés, n'ont pas été retenus pour quelque raison que ce soit.

L'omission de questions et d'informations aussi importantes ne peut que conduire à un rapport vicié et susciter le doute sur la justesse de ses recommandations.

La Commission, en dépit de son rapport incomplet sur les faits et circonstances, du soin pris pour éluder les responsabilités, et du fait qu'il ne tient aucun compte des connaissances, de l'expertise et de l'expérience des acteurs de terrains, s'évertue désormais à pousser le Congrès et notre nation à mettre en œuvre à la hâte toutes ses recommandations.

Nous les soussignés, qui avons travaillé dans diverses agences fédérales (FBI, CIA, FAA, DIA, douanes) responsables de la sécurité nationale et publique, faisons appel à vous au Congrès pour prendre en compte les voix de ceux disposant d'un savoir éprouvé et d'une expertise dans les questions majeures s'y rapportant. Nous nous tenons prêts à y répondre. »

Signé par 25 vétérans provenant des forces de l'ordre, des forces armées et des services secrets.

Lien vers la liste des signataires : <http://patriotsquestion911.com/#Letter>

Pétition pour une enquête d'un grand jury indépendant sur le 11/9 - (19/11/04)

Pétition de solidarité avec le Procureur Général de New York

« Nous soussignés :

- a) estimons qu'il y a suffisance de preuves et probabilités de motif de croire que des infractions graves et non résolues à ce jour ont été commises par des responsables américains avant, pendant et après les événements du 11 septembre ;
- b) constatons que la plupart de ces infractions, y compris et de façon non exhaustive l'encouragement l'assassinat de masse, la négligence criminelle, le délit d'initiés et les entraves à la marche de la justice, tombent sous la juridiction des agents supérieurs chargés de faire appliquer la loi de New York...

Pétition pour la déclassification des informations sur le 11/9 - (5/10/06)

« Nous, les signataires, demandons la déclassification immédiate et la publication de :

- tous les transcriptions et documents en rapport avec la rencontre du 10 juillet 2001 entre l'ancien directeur de la CIA George Tenet et Condoleezza Rice, alors à l'époque la Conseillère en Sécurité Nationale (*National Security Advisor*). Il a été prétendu que cette urgente et exceptionnelle rencontre a été décidée afin de discuter les alertes de gravité croissante concernant une attaque imminente d'al Qaeda à l'intérieur des USA
- des 28 pages du Collectif d'Enquête sur les Attentats Terroristes du 11 septembre 2001 (Joint Inquiry Into The Terrorist Attacks of September 11, 2001) (JICI),
- et du rapport de l'Inspecteur Général de la CIA, "CIA Accountability With Respect To The 9/11 Attacks"

La nature désastreuse des attentats terroristes du 11 septembre 2001 justifie la publication de toutes ces informations afin que le public américain puisse apprendre ce que le gouvernement a ou n'a pas fait afin de les protéger. Si la nation avait été proprement avertie de l'imminente menace terroriste, des choix permettant de sauver des vies eurent pu être pris en ce jour. » <http://www.petitiononline.com/july10/>

Pétition pour la réouverture de l'enquête sur le 11/9 (+400 Architectes et Ingénieurs)

« Au nom du peuple des États-Unis d'Amérique, les soussignés Architectes et Ingénieurs pour la vérité sur le 11 septembre et affiliés pour et par cette pétition, demandent une enquête véritablement indépendante avec des pouvoirs « subpoena » [Injonction d'apparaître devant un tribunal pour produire un témoignage] afin de découvrir la vérité concernant les événements du 11 septembre 2001 – spécialement l'effondrement des Tours Jumelles et la tour 7 du World Trade Center. Nous croyons qu'il subsiste un doute suffisant vis-à-vis de la version officielle et que par conséquent que l'enquête sur les événements du 11 septembre doit être ré-ouverte et doit inclure une analyse complète sur la possible utilisation d'explosifs qui pourrait bien avoir été la véritable cause de la destruction des tours du World Trade Center ainsi que celle de la tour 7. »

<http://www.ae911truth.org/joinus.php>

Pétition : La Guerre est illégale - (12/07)

« Dans un contexte d'escalade des crises écologiques, et le fait qu'une grande partie de la population mondiale soit exposée à une extrême pauvreté, à des conditions de travail inhumaines et des tensions sociales croissantes, la dépense annuelle militaire mondiale s'est accrue de plus de 1000 milliards de dollars !

Le complexe militaro-industriel des quelques pays du G8 est responsable de l'écrasante part de cette dépense ayant des conséquences sociales et écologiques incalculables.

Distribution inégale des ressources mondiales, de plus en plus contrôlées par de grandes compagnies multinationales, la politique de la dette mondiale et les pratiques commerciales injustes, à la longue ne pourront être maintenues sans actions militaires. Dans beaucoup de pays l'armée est utilisée pour réprimer l'opposition critique.

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 sont de plus en plus utilisées pour justifier une surveillance systématique et le démantèlement des droits constitutionnels. [*Caractères gras ajoutés pour en souligner l'importance par l'éditeur de ce site web.*]

Même les pays européens ont aidé à établir des prisons secrètes semblables à Guantanamo où selon toute probabilité la torture prend place.

L'Irak fut attaqué sur la base de preuves falsifiées causant la mort de centaines de milliers de personnes, répandant destruction, déstabilisation, et contamination par des munitions à l'uranium appauvri cause de cancers.

Maintenant, des plans d'attaque de l'Iran, et la possibilité d'une nouvelle guerre mondiale ont été annoncés publiquement, rencontrant même une résistance au sein de l'armée de la part d'éléments modérés en raison des conséquences imprévisibles.

Face au choix entre une guerre, qui selon certains dirigeants occidentaux durerait longtemps, ou une possible transformation pacifique nous soutenons les demandes suivantes : (...)

Enquête internationale sur les attentats terroristes du 11 septembre 2001. Elles sont utilisées comme la justification centrale pour la "Guerre à la Terreur", mais des preuves bien documentées montrent que l'explication officielle de 9/11 ne peut être exacte. Des personnalités internationales en sciences, politique, culture, incluant des militaires de haut-rang ancien combattants ont appelé à une nouvelle enquête. "[*Caractères gras ajoutés pour en souligner l'importance par l'éditeur de ce site web.*]

Le texte complet de cette pétition est disponible sur : <http://www.war-is-illegal.org>

Pilotes de ligne



Rob Balsamo – Pilote de ligne, cofondateur de *Pilots for 9/11 Truth*

(Pilotes pour la Vérité sur le 11/9) Plus de 4.000 heures de vol.

Déclaration sur ce site Web 23/7/07: « En mai 2006, j'étais en train de regarder le Glenn Beck's show sur CNN. Le Département de la Défense venait juste de diffuser les infâmes "5 images" au ralenti de l'attaque du Pentagone. [Beck a montré les images et a commenté](#), "Vous pouvez voir voler un 757 pendant 10 secondes!.... Ceci devrait stopper toutes ces théories sur la conspiration". Pendant que je regardais cela, je me disais intérieurement, "Je ne vois aucun 757." Et je me suis demandé, "Est ce qu'il y a encore des questions restées sans réponse à propos du 11/9?"

Alors j'ai commencé à fouiller sur Internet pour trouver tout ce que je pouvais, pour corroborer la version du gouvernement, car je ne pouvais pas croire que notre gouvernement ait pu avoir un lien avec ce qui s'était passé le 11/9.

Je suis rapidement tombé sur l'opération Northwoods. (http://fr.wikipedia.org/wiki/Op%C3%A9ration_Northwoods). J'ai été choqué de découvrir que des membres de notre gouvernement avaient sérieusement planifié des actes de terrorisme sur le sol des Etats-Unis pour justifier l'invasion de Cuba.

Rendez vous compte que le président de la Commission sur le 11/9, Thomas Kean, a dit, "Le plus grand échec du 11/9 a été un manque d'imagination", alors que juste 40 ans plus tôt, des membres de notre propre gouvernement avaient imaginé perpétrer de tels événements !

A la fin de l'été 2006, j'ai co-fondé le groupe [Pilots for 9/11 Truth](#), pour conduire, plus formellement, des recherches sur les aspects du 11/9 ayant un rapport avec l'aviation.

NDLR : En août 2006, *Pilots for 9/11 Truth* a reçu de la part du *National Transportation and Safety Board* (NTSB) une copie des données de l'enregistreur de vol du vol 77, qui d'après les compte-rendus officiels, a percuté le Pentagone.

Nous avons analysé les données et annoncé nos conclusions le 26/03/2007 en disant que "L'information fournie par le NTSB ne peut pas correspondre au compte-rendu de la Commission sur le 11/9 qui dit que le vol 77 d'American Airline est entré en collision avec le Pentagone". Pour plus d'informations, veuillez consulter le documentaire vidéo de l'association :

<http://video.google.com/videoplay?docid=-8672066571196607580&q=pandora%27s+black+box&total=42&start=0&num=10&so=0&type=search&plindex=0>

ou le communiqué de presse : <http://pilotsfor911truth.org/pressrelease.html>

Alors maintenant, cela fait un an que j'ai commencé mes recherches à propos des événements du 11/9, j'y ai consacré beaucoup de temps et d'efforts. Je suis frustré car nous n'avons pas été capables de trouver *quoi que ce soit* qui puisse confirmer la thèse du gouvernement. Et ce qui est pire, c'est que le FBI et le NTSB refusent même de parler avec nous des problèmes évidents que nous avons trouvé dans les enregistrements des données de vol du vol 77.

Je continue à travailler avec mes collègues à *Pilots for 9/11 Truth*, pour faire grandir notre organisation et pour continuer nos recherches à propos des aspects aéronautiques du 11/9, et chercher une confirmation de la thèse du gouvernement. »

Interview audio par Mike Chambers le 6/2/07: « Je me suis réécemment – entre guillemet – réveillé, c'était en mai [2006] à cause d'une vidéo que j'avais vu sur une chaîne grand public, qui me disait que je pouvais voir un 757 durant 10 secondes traverser la pelouse du Pentagone. C'est à partir de là que j'ai commencé mes recherches et je suis ici maintenant... avec *Pilotsfor911Truth.org*.

Quand j'ai commencé mes recherches, je me disais que j'allais faire tout ce qui était en mon pouvoir pour conforter la version officielle, la thèse du gouvernement – le conte de fée du gouvernement, comme je l'appelle maintenant. Alors je peux faire confiance et croire mon gouvernement, mais nous en sommes au point où je n'ai pas été capable de trouver *quoi que ce soit* pour confirmer la thèse du gouvernement.

Nous avons reçu les informations des données de vol par le NTSB en août [2006].... Les fichiers que nous avons reçu, à l'origine par le NTSB, montraient l'avion trop haut pour qu'il ait pu percuter les lampadaires. Ils pouvaient voir cela sur *Pilotsfor911Truth.org : Full Analysis*. Et bien sur, dans notre film [Pandora's Black Box](#) (chapitre 2).

<http://video.google.com/videoplay?docid=-8672066571196607580&q=pandora's+black+box&total=42&start=0&num=10&so=0&type=search&plindex=0>

Le fichier brut des enregistrements de données de vol que nous avons juste décodé... Il montre toujours que l'avion est trop haut pour percuter le Pentagone... Il montre le radar altimétrique à 82 mètres (273 pieds). Ce qui veut dire 82 mètres au dessus du sol. OK? Le Pentagone ne fait que 23 mètres de hauteur. » <http://www.tnrlive.com>



Glen Stanish – Pilote de ligne, +15.000 heures de vol

Pilote de ligne pour American Airlines, ATA, TWA, et Continental. 15.000 heures de vol au total. Vol sur Boeing 737, McDonnell Douglas MD-80. Cofondateur de: [Pilots for](#)

[9/11 Truth](#).

Essai: Où sont les débris du vol UAL 93 ? 15/2/06:

« Je crois honnêtement et de la façon la plus certaine qu'un jour, dans un futur proche, il sera de notoriété publique que les événements du 11 septembre étaient une opération intérieure ("*inside job*") conçue, préparée, commise et "sous contrôle" d'un très vaste groupe de criminels au sein notre gouvernement fédéral des États Unis. Utilisé comme une fausse raison, un prétexte, un mensonge, pour envahir deux régions étrangères riches en ressources naturelles, pour étendre un empire, pour modifier les frontières des pays du Moyen Orient, et comme élément de la "guerre contre le terrorisme", ou dit de manière plus appropriée de guerre contre la liberté. Le 11 septembre a été utilisé pour effrayer le peuple américain et pour qu'ainsi il autorise la violation de ses libertés civiles et des droits constitutionnels, permettant une surveillance plus étroite et des mesures plus répressives. »

<http://www.rumormillnews.com>

Lettre à l'Association des Pilotes de Lignes 03/10/06: " J'ai été fier d'être membre de l'Association des Pilotes de Ligne depuis presque 16 ans... Au cours de ma carrière de pilote, je me suis efforcé de défendre les règles professionnelles de l'aéronautique publiées par l'ALPA, pour la sécurité et le bien-être des passagers et des équipages... En raison des abondantes ressources disponibles à l'ALPA, y compris les "ALPA Accident Investigation and Engineering and Air Safety Committees" (Comités d'enquêtes et d'études en matière d'accidents et de sécurité aérienne de l'ALPA), et au nom du professeur [Jim Fetzer, PhD](#), cofondateur de [Scholars for 911 Truth](#) (Universitaires pour la Vérité sur le 11/9) en tant que membre de l'ALPA, membre associé de *Scholars for 911 Truth*, je vous écris, à vous les vice-présidents Officiers et Exécutifs Nationaux de l'ALPA pour encourager votre participation et votre partenariat avec '*Scholars for 911 Truth*', une organisation dont je suis aussi vraiment fier d'être membre. **Ceci est une lettre ouverte et une invitation à rejoindre '*Scholars for 911 Truth*'**. Je crois fermement qu'avec les ressources de l'ALPA, sa participation au travail de '*Scholars*' aiderait à établir et à documenter un rapport plus précis et exact du compte-rendu du 11 septembre, et aux mesures politiques correctives qui sont requises pour rétablir notre République et notre bien-aimé pays, et aider à cicatriser les blessures associées au 11/9.

Lien de la lettre complète :

<http://www.patriotsquestion911.com/Statement Stanish.htm>

Documentaire vidéo sur le 11/9 [9/11 Ripple Effect](#)

4/7/07: Ma réaction initiale au 11 septembre a été que cela s'était produit comme cela a été présenté; que ces avions avaient été piratés; que c'était une grande opération terroriste; que nous étions attaqués par des Musulmans extrémistes. Je croyais uniquement à cette première sorte d'histoire; j'étais en état de choc. Lorsque les rapports furent diffusés aux actualités et par des services d'informations alternatifs auxquels j'avais souscrit, il y avait des choses qui étaient rapportées par des personnes crédibles sur les sites des accidents et qui n'étaient pas en accord avec ma formation professionnelle et mon expérience. Premier clip *opening* : <http://911rippleeffect.com>

Toutes les sources enregistrées, toutes les différentes preuves photographiques qui étaient produites par CNN et ABC, toutes présentaient ce 'pod'. Il est là... Vous pouvez le voir... de vos propres yeux. Et de mon opinion de professionnel, il y avait bien là un pod, attaché sous le fond de cet avion. Et par conséquent, ce n'était pas le vol 175 d'United Airline. Premier clip, *extra equipment* : <http://911rippleeffect.com>



John Lear – Pilote de ligne retraité, +19.000 heures de vol

A volé pendant plus de 40 ans sur plus de 100 types d'appareils différents pour 10 compagnies différentes, dans 60 pays à travers le monde. Détient toutes attestations données par la FAA et possède 23 certificats différents de la FAA. Détient 17 records mondiaux y compris celui de vitesse autour du monde dans un Lear Jet Modèle 24, établi en 1966. Il a été présenté pour le Prix PATCO 1968 pour ses qualités d'aviateur éminent, et le '*Symon Wave memorial*'. Son expérience de vol inclut, parmi de nombreux autres appareils : Boeing 707 et 727, McDonnell Douglas DC8, Lockheed L-1011. Il est le fils de Bill Lear, fondateur de *Lear Jet Corp.*

Interview Audio avec [Rob Balsamo](#) le 9/3/07: En visionnant les enregistrements des données du vol 77, celui qui est prétendu avoir frappé le Pentagone, publiés par le NTSB

John Lear: Il y a là tellement de choses qui apparaissent dans cet enregistrement, que si vous êtes pilote..., vous dites, "Hé ! Attendez une minute, c'est un tas de m.... . Ça ne pourrait jamais arriver en un million d'années.

Rob Balsamo: Que pensez vous au sujet du 11/9 après avoir vu cela ?

John Lear: Bien... vous savez, cinq minutes après que ce soit arrivé, je savais que c'était une arnaque.... Aucun Boeing 757 ne s'est jamais écrasé sur le Pentagone. Aucun Boeing 757 ne s'est écrasé à Shanksville.... Et aucun pirate arabe jamais, en un million d'années, n'est entré dans le World Trade Center. Et si vous me donnez 30 minutes, je vous dis exactement pourquoi il ne pouvait pas le faire du premier coup. Moi-même, j'aurais un problème pour le faire du premier coup.

Rob Balsamo: Ouais, même chose pour moi.

John Lear: Peut-être que si on m'accordait deux trois essais essais pour viser quelques bâtiments, je pourrais réussir. Mais certainement pas au premier essai et certainement pas à 500 ou 600 miles à l'heure (800 à 950 km/h).

Rob Balsamo: Ouais ! En réalité, un de nos membres, qui était pilote de contrôle sur 737, était sur simulateur au moment du 11 septembre. Et juste après que l'accident soit arrivé, ils ont essayé de le dupliquer au simulateur et ils ont dit qu'ils n'y arrivaient pas. Ils essayaient de frapper les Tours et ils n'y arrivaient pas...

John Lear: Ouais, ce serait un exploit stupéfiant de l'aéronautique....

John Lear: Vous savez, les gens me demandent pourquoi je pense que le 11/9 a été une supercherie. Ils disent "Pourquoi le gouvernement ferait-il une chose pareille?" Et je réponds, il y a trois raisons de base. Premièrement; ils cherchaient à restreindre nos libertés et pour faire cela ils devaient poser une menace. Deuxièmement ; ils cherchaient une raison pour aller en Afghanistan.... Et la troisième, c'était que nous devions avoir un prétexte pour envahir l'Irak. <http://video.google.com>

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org/>



Capt. Russ Wittenberg, U.S. Air Force, retraité – Ancien pilote de chasse et pilote de ligne - +30.000 heures de vol

Ancien pilote de chasse de l'U.S. Air Force fort de plus de 100 missions de combat. Pilote de ligne retraité. Il a volé pour les compagnies Pan Am et United Airlines pendant 35 ans. Il a volé sur les appareils suivants : Boeing 707, 720, 727, 737, 747, 757, 767, et 777. Pus de 30.00 heures de vol à son actif. Dns le passé, il a précisément volé sur les deux avions de United Airlines qui ont été détournés le 11/9 (vol 93, qui s'est écrasé en Pennsylvanie, et le vol 175, le deuxième avion à avoir percuté le World Trade Center).

Interview vidéo [L'Effet de Vague du 11 septembre](#) le 8 juillet : « J'ai volé précisément sur les avions impliqués dans le 11/9 ; le vol numéro 175 et le vol 93 qui est le Boeing 757 soupçonné de s'être écrasé sur la tour sud. Je ne crois pas qu'il soit possible, comme je l'ai dit, pour un

terroriste, un soi-disant terroriste de s'entraîner sur un [avion Cessna] 172, et ensuite de sauter dans un cockpit comme celui d'un Boeing 757-767 et de réaliser la navigation de l'avion tant verticalement que horizontalement, le faire voler au delà de 100 nœuds au-dessus de ses possibilités puis réussir des virages à haute vitesse et à des accélérations dépassant probablement les 5, 6 ou même 7g. L'avion deviendrait littéralement incontrôlable. Je ne pourrais pas le faire et je suis absolument formel : ils ne pourraient pas le faire. » <http://americanbuddhist.net/pilot-who-flew-2-planes-used-9-11-doesnt-believe-official-story>

Article du 17/7/05 : « L'histoire que le gouvernement nous a livrée à propos du 11/9, c'est purement et simplement une connerie intégrale. » ...Wittenberg démontre de façon convaincante qu'il n'y a pas la moindre possibilité que le vol 77 ait pu « descendre de 7000 pieds en deux minutes, tout en exécutant un virage à 270 degrés en piqué avant d'aller s'écraser sur le Pentagone au niveau du mur du rez-de-chaussée sans même toucher la pelouse. »...

« Il est impossible pour un type de sauter dans le cockpit et se mettre à voler comme un as – il n'y a pas une chance sur mille, » dit Wittenberg, rappelant que quand il est passé des Boeing 727 aux 737, à l'équipement informatique hautement sophistiqué, et ensuite aux 767, il lui a fallu un temps considérable avant de se sentir à l'aise en volant. » <http://www.arcticbeacon.com/17-Jul-2005.html>

Interview audio du 16/9/04 : A propos du vol 77, qui s'est prétendument écrasé sur le Pentagone. « L'avion ne pouvait pas voler aux vitesses qu'ils prétendent avoir atteint sans s'exposer à ce qu'on appelle un décrochage à haute vitesse. L'avion n'ira pas si vite si vous commencez à tirer des G à ces angles d'attaque. ... S'attendre à ce qu'un total amateur puisse exécuter manuellement ces manœuvres est ridicule... C'est grosso modo un avion de 100 tonnes et un avion qui pèse 100 tonnes quand il est assemblé va toujours produire 100 tonnes de débris éparpillés et de pièces détachées après avoir percuté un building. Il n'y avait pas de débris d'un 757 au Pentagone. ... L'engin qui a percuté le Pentagone n'était pas le vol 77. Nous pensons, comme vous l'avez sans doute déjà entendu, qu'il s'agissait d'un missile de croisière. » http://911underground.com/WING_TV_2004-09-16_Russ_Wittenberg_Interview.MP3

NDLR : Pour plus d'informations sur l'impact au Pentagone, reportez-vous aux personnalités suivantes : [General Stubblebine](#), [Colonel Nelson](#), [Commander Muga](#), [Lt. Col. Kwiatkowski](#), [Lt. Col. Latas](#), [Capt. Wittenberg](#), [Capt. Davis](#), [Barbara Honegger](#), [April Gallop](#), [Colonel Bunel](#), et [Steve DeChiaro](#)

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org/>

Membre : *Panel Scientifique pour une Investigation sur le 11 septembre* <http://physics911.ca/members/>



Commandant Ralph Kolstad, U.S. Navy, retraité – + 23.000 heures de vol

Pilote de combat retraité. Ancien instructeur de combat aérien, U.S. Navy Fighter Weapons School (Topgun). Carrière de 20 ans dans la Navy. Ayant volé sur les avions suivants : McDonnell Douglas F-4 Phantom, Douglas A-4 Skyhawk, et Grumman F-14 Tomcat. Capitaine sur une ligne

commerciale, retraité, avec 27 années d'expérience. A volé sur les avions suivants: Boeing 727, 757 et 767, McDonnell Douglas MD-80, et Fokker F-100. Plus de 23.000 heures de vol au total.

Déclaration pour ce site le 20/8/07 : « J'ai commencé à me poser des questions sur l'histoire du 11 septembre 2001 quelques jours à peine après l'événement. Cela n'avait tout simplement aucun sens pour moi. Comment un bâtiment d'acier et de béton pouvait-il s'effondrer après avoir été heurté par un Boeing 767 ? Les ingénieurs ne l'avaient-ils pas conçu pour pouvoir résister à l'impact direct d'un Boeing 707, ayant approximativement la même taille et le même poids que le 767 ? Cette évidence n'avait absolument aucun sens....

Au Pentagone, le pilote du Boeing 757 a quasiment réalisé une prouesse de vol. J'ai 6.000 heures de vol sur Boeing 757 et 767 et je ne pourrais jamais avoir volé de la manière dont le plan du vol a été décrit. J'ai été aussi pilote de combat et instructeur de combat aérien à l'école des armes de combat de l'US Navy et j'ai l'expérience de vol à basse altitude avec un avion à grande vitesse. Je n'aurais pas pu faire ce que ces débutants ont fait. Quelque chose sent très mauvais!

Où sont les dommages provoqués par les ailes sur le mur du Pentagone ? Où sont les grosses pièces qui sont toujours projetées au loin dans un accident ? Où sont tous les bagages ? Où sont les kilomètres et kilomètres de lignes électriques, de câbles, qui sont une partie essentielle de tout gros avion ? Où sont les parties en acier des moteurs ? Où est le train d'atterrissage en acier ? Où est la queue sectionnée qui devrait s'être brisée en formant des gros morceaux ?

Je connaissais aussi personnellement le Capitaine "Chick" Burlingame de l'American Airlines, qui était le capitaine du vol 77 qui est supposé avoir heurté le Pentagone, et je sais qu'il n'aurait pas abandonné son avion à des dingues!

Et sur le site d'impact à Shanksville en Pennsylvanie, où sont les moindres fragments de l'épave ?!!! Sur toutes les photos que j'ai vues, il y a seulement un trou! Où sont les pièces laissées par un accident d'avion? Pourquoi la zone a-t-elle été bouclée, et que le personnel normal de gestion des accidents n'a pas été autorisé à enquêter? Où y-a-t-il la moindre évidence?

Quand on commence à faire appel à sa raison, et non pas ce qui nous est raconté, il y a très peu de raisons de croire l'"histoire" officielle... Chaque question mène à une autre question à laquelle il n'a été apporté aucune réponse de la part des autorités. Ceci n'est que le début de l'exposé des raisons pour lesquelles je ne crois pas à l'"histoire" officielle et pourquoi je veux que la vérité soit dite. » [Lien vers la déclaration complète](#)

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org/>



Capt. Ross "Rusty" Aimer – BS en Ingénierie de maintenance aérospatiale, + 30.000 heures de vol

Pilote de ligne retraité, ayant volé pour United Airlines, Continental, Lufthansa, Cargolux, Iran Air, et Tower Air. A volé précédemment sur les 2 appareils de la United Airlines détournés le 11/9 (vol 93, qui s'écrasa en Pennsylvanie, et le vol 175, le 2^{ème} avion à atteindre le WTC). Membre du Comité de Direction, Conseil Exécutif Supérieur, et Président de la Commission du Planning Local des 66.000 membres de l'Association des Pilotes de

ligne. Actuellement PDG d'une compagnie consultante en aviation. Mécanicien Agréé en cellules d'avions et plans électriques. A volé sur les appareils : Boeing 777, 767, 757, 747, 737, 727, 720, 707, et McDonnell Douglas DC-10, DC-9, DC-8F. A volé plus de 30,000 heures. Carrière dans l'aviation professionnelle de 40 ans.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org/>

Site : <http://www.aviationexperts.com/bios/Ross.htm>



Joel M. Skousen – Ancien pilote de combat du Corps des Marines. Pilote de ligne

A volé sur les avions suivants : McDonnell Douglas F-4 Phantom, Douglas A-4 Skyhawk, Grumman F-9 Cougar, North American T-2C Buckeye, ainsi que sur divers avions civils. Membre de l'« *Experimental Aircraft Association* » (Association d'Aéronautique Expérimentale) ainsi que de l'« *Aircraft Owners and Pilots Association* » (Association des Pilotes et Possesseurs d'avions). Ancien Président du « *Conservative National Committee* » à Washington et Rédacteur en Chef du « *Conservative Digest* » (mouvance conservatrice). Il est l'auteur de plusieurs publications : [Essential Principles for the Conservation of Liberty](#) (1984), [The Secure Home--Architectural Design, Construction and Remodeling of Self-Sufficient Residences and Retreats](#) (1982, 1999), [How to Implement a High Security Shelter in the Home](#) (1996), [Strategic Relocation--North American Guide to Safe Places](#) (1998), [Foundations of the Ideal State](#) (2007).

Argument : Contredire les contradicteurs (14 février 2005) : « Depuis plus de dix ans à présent, les actifs soutiens du pouvoir en place ont fait usage d'un support bien étrange pour faire leur travail de démolition de théories sur des questions assez variées. Je veux parler du magazine *Popular Mechanics* (une publication de l'ex-magnat de la Presse Hearst). Je suppose qu'ils ont en vue d'atteindre le grand public qui forme l'arrière-plan des passionnés de mécanique et d'automobile, catégorie de population qui peut avoir souvent tendance à accepter les faits et théories relatifs à l'idée de conspiration. Au mois de mars 2005, le magazine *Popular Mechanics* s'est attaché point par point et successivement à 16 questions ou affirmations de ceux qui accueillent avec scepticisme les thèses officielles du 11 septembre, et cherchent à mettre en évidence une implication complice du gouvernement, et la revue a systématiquement tenté de contrecarrer chacune d'entre elles. Sur les 16 tentatives, la plupart rataient leur cible et près de la moitié se bornait à des arguments d'hommes de paille – voire à des idées ridicules auxquelles peu de tenants de l'idée d'une conspiration donnent foi, ou bien à des versions outrageusement déformées d'arguments réels, le but visé étant de les faire apparaître bien plus faibles qu'elles ne le sont... Je suis de ceux qui affirment qu'il y a des arguments basés sur les faits qui nous dirigent vers l'idée d'une conspiration, et que la vérité n'a rien à gagner à ce que l'on fasse un traitement bon marché, réducteur et ironique de la position de ceux qui voient des failles béantes dans les récits du gouvernement.

Il y a une évidence significative quant au fait que l'impact d'un avion n'a pas causé l'effondrement des Tours Jumelles.

La question du trou laissé au Pentagone par le projectile qui y a pénétré et l'absence de débris importants ne s'accordent pas avec la thèse officielle, mais trouvent une

explication quand on y ajoute la preuve vidéo prise sur le parking qui montre une énorme explosion blanche lors de l'impact. Ceci ne peut pas se produire dans le cas d'un avion de ligne qui ne transporte que du fuel. Cela ne peut survenir qu'en présence de substances hautement explosives ». <http://www.rense.com/general62/deun.htm>

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org/>

Site : <http://www.joelskousen.com/>



Lt Col Jeff Latas, U.S. Air Force, retraité – Ingénieur en aérospatiale. Pilote de ligne

Ancien pilote de chasse, ingénieur en aérospatiale. Actuellement commandant dans une grande compagnie aérienne. Expérience de combat dans l'opération « Tempête du désert » et dans quatre missions de surveillance des zones Nord et Sud. Avions pilotés : F-15 Strike Eagle de McDonnell Douglas et chasseur-bombardier F111 de General Dynamics. Ancien président du service d'enquêtes sur les accidents de la Force Aérienne des Etats-Unis. A été officier de requêtes en armements au Pentagone et membre de la revue quadriennale de Défense du Pentagone. Décoré de la Distinguish Flying Cross pour héroïsme, quatre « Médailles de l'Air », quatre médailles du Mérite pour services rendus et neuf médailles pour missions aériennes. 20 ans de carrière dans la Force Aérienne des Etats-Unis.

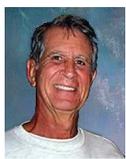
Interview audio face à Rob Balsamo le 25/06/07 au sujet du compte-rendu de la Commission 11/9 sur la collision du vol 77 avec le Pentagone et les discordances par rapport à l'information réelle donnée par l'Enregistreur de données de vol. « Mon analyse personnelle a mis en évidence les discordances entre les deux récits, celui de la Commission 11/9 et l'information de l'enregistreur de données du vol. C'est là-dessus, je pense, que nous devons concentrer le plus d'attention afin d'obtenir l'aide dont nous avons besoin pour forcer les agences gouvernementales à effectuer une véritable enquête sur le 11/9. Pas simplement sous l'angle de la sécurité-défense mais surtout sous l'angle du transport aérien, comme dans n'importe quelle enquête sur les causes d'un accident, effectuée pour aider les aviateurs... Ce qui a vraiment attiré mon attention, c'est l'angle important de descente qui devait se produire à la fin du vol, du vol 77 et qui rendait impossible le contact avec les pylônes d'éclairage (**NDLR** : le rapport de la Commission 11/9 constate la destruction de pylônes d'éclairage à proximité du Pentagone et l'attribue au vol 77). Il devait être vraiment beaucoup plus haut qu'eux pour atteindre le point d'impact du corps principal de l'avion, touchant le Pentagone entre le premier et le second étage...Vous le savez, j'ai traîné mes pantoufles au Pentagone. Cette zone m'est un peu familière. (**NDLR** : le lieutenant-colonel LATAS a été officier de requêtes en armements au Pentagone). Je peux dire que ce type d'angle de descente ne pouvait assurément pas obtenir les effets physiques constatés, si l'on se base sur les enregistrements de l'Enregistreur de données de vol. Je l'affirme, ce terrain met au défi l'explication. La trace au sol (la trajectoire de l'avion) s'écarte de celle de la Commission 11/9. Plusieurs éléments peuvent être mis en avant mais il y a un moment déjà que j'ai vu le film et que j'ai jeté un oeil sur l'enregistreur de données de vol. Aussi ne puis-je pas énumérer toutes les incohérences que j'ai constatées mais il y en a pas mal. (Le film auquel il se réfère est "[Pandora's Black Box, Chapter 2, Flight of American 77](#) -

La Boîte Noire de Pandore - chapitre 2 - le vol 77 d'American Airlines "). Je pense que nous, les américains, devons exiger plus d'enquête afin de dissiper justement les obscurités que vous (Pilotes pour la Vérité sur le 11/9) avez constatées. Et nous devons, je crois, contacter par téléphone, les représentants et représentantes au Congrès et leur faire savoir que nous n'acceptons pas les excuses qui nous sont maintenant présentées et que nous voulons de vrais enquêteurs pour faire une véritable enquête. »

<http://video.google.com/videoplay?docid=-1858087487546809825&q=jeff+latas&total=14&start=0&num=10&so=0&type=search&plindex=5>

NDLR : pour plus d'information sur la collision au Pentagone, lire les fiches : [General Stubblebine](#), [Colonel Nelson](#), [Commander Muga](#), [Lt. Col. Kwiatkowski](#), [Major Rokke](#), [Capt. Wittenberg](#), [Capt. Davis](#), [Barbara Honegger](#), [April Gallop](#), [Colonel Bunel](#), et [Steve DeChiaro](#).

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org/>



Commandant Ted Muga, retraité de l'U.S. Navy – Ingénieur civil et ancien pilote de ligne

Ingénieur civil et pilote retraité de l'Aéronavale (sur Gruman E-1 et E-2). Pilote de ligne retraité de Pan-Am (sur Boeing 707

et 727).

Interview radiophonique dans le cadre du "Alex Jones Show" le 11 avril 2007:

Alex Jones: On revient sur la manœuvre de Hani Hanjour, d'après ce qu'ils disent – qu'il y est arrivé, ce qu'ils prétendent, et après ce qui est supposé s'être passé là au Pentagone

Commandant Muga: La manœuvre au Pentagone, c'était juste une descente en spirale très serrée à partir de 2 200 mètres. Et un avion de ligne, bon en fait structurellement il peut plus ou moins assurer une telle manœuvre, c'est très difficile. Et ça exigerait un entraînement considérable. En d'autres termes les avions de ligne sont conçus dans un but particulier, qui est le confort des passagers, et pas pour des manœuvres militaires. Et bien que matériellement, ils seraient capables de faire cela, il faut alors des pilotes très très talentueux pour y arriver... Quand un avion de ligne se trouve si haut, il est très prêt d'être victime de ce qu'on appelle un décrochage, un décrochage à haute vitesse. Et un décrochage à haute vitesse peut être très violent sur un avion de type commercial et personne ne souhaite se retrouver dans cette situation. Je n'imagine même pas un amateur seulement approcher d'être capable de réaliser une manœuvre de cette nature. Et pour ce qui est de prendre le contrôle d'un avion, une fois encore si on revient à la nature des pilotes et à celle des avions, il n'est pas possible d'imaginer qu'un pilote laisserait les commandes de son avion à des pirates de l'air... Je veux dire, Bon Dieu ! Un gars ne laisse pas une télécommande de poste télé, alors encore moins un 757 compliqué. Et alors de penser que des pilotes permettraient qu'un avion puisse être pris en main par trois ou quatre types de 1 mètre 70 et de 70 kilos avec une lame de cutter longue de 3 cm, c'est ridicule. Et puis aussi dans les quatre avions, si vous vous souvenez bien, aucun des avions n'a mis son transpondeur sur le code « détournement ». C'est un code très simple que vous introduisez si vous un soupçon que votre avion est en train de se faire détourner. Cela vous demande tout juste une fraction de seconde pour mettre votre main sur la console centrale et tapoter ça en

vitesse. Et jamais un des quatre avions n'a transmis un code de détournement, ce qui est tout à fait, tout à fait inhabituel... Un avion de ligne c'est une machinerie très complexe. Et c'est conçu pour deux pilotes là-dedans, pas simplement deux pilotes amateurs, mais deux pilotes de ligne qualifiés. Et penser que vous allez mettre un amateur dans le cockpit et le faire voler, et encore plus naviguer jusqu'à une cible précise, la probabilité est si faible, que ça frise l'impossible. »

Ce texte est visible vers le milieu de la deuxième heure sur <http://www.realradioarchives.com/sound-2.htm>

NDLR: Pour plus d'information au sujet de l'impact sur le Pentagone, voir [General Stubblebine](#), [Colonel Nelson](#), [Lt. Col. Kwiatkowski](#), [Lt. Col. Latas](#), [Major Rokke](#), [Capt. Wittenberg](#), [Capt. Davis](#), [Barbara Honegger](#), [April Gallop](#), [Colonel Bunel](#), et [Steve DeChiaro](#).

Membre : *Universitaires pour la Vérité et la Justice sur le 11 septembre* <http://stj911.org>

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org/>



Col. George Nelson, MBA, U.S. Air Force, retraité – Ancien inspecteur sur les accidents d'avion

Ancien enquêteur sur les accidents d'avion à l'US Air Force. Diplômé du collège de l'Air Force. 34 ans de carrière dans l'armée.

Licence de pilote de ligne. Spécialiste en structures d'aéronefs et moteurs.

Thèse: « Durant toutes ces années où j'ai été impliqué directement ou indirectement, je n'ai jamais été témoin ni même entendu parler d'une perte d'avion, pour laquelle la carcasse serait accessible, qui ait empêché les enquêteurs de trouver assez de preuves solides pour identifier avec succès l'origine de fabrication, le modèle et le numéro d'enregistrement spécifique d'un avion -- et dans la plupart des cas la cause précise de l'accident... Le gouvernement prétend que quatre gros avions de ligne se sont crashés le matin du 11 septembre 2001, provoquant la mort de plus de 3.000 êtres humains, et pourtant pas un seul élément de preuve solide n'a été apporté dans la tentative d'identifier correctement l'un quelconque de ces quatre avions. Au contraire, il semble seulement que toutes les preuves potentielles ont été délibérément tenues cachées de la vue du public. ... Avec toutes les preuves directement disponibles au site de crash du Pentagone, n'importe quel enquêteur rationnel et non biaisé ne pourrait que conclure qu'un Boeing 757 n'a pas percuté le Pentagone comme on l'a prétendu. De façon similaire, avec toutes les preuves directement disponibles sur le site du crash de Pennsylvanie, il était plus que douteux qu'un avion de ligne ait provoqué l'évident trou dans le sol et certainement pas le prétendu Boeing 757. ... Aussi douloureuse que fut la perte de vies innocentes et les problèmes de santé persistants de milliers d'autres, une des probabilités les plus préoccupantes et les plus cauchemardesques demeure que tant d'Américains semblent être impliqués dans la plus abjecte conspiration de l'histoire de notre pays. »

<http://www.physics911.net/georgenelson>

NDLR: Pour plus d'informations sur l'impact sur le Pentagone, voir [General Stubblebine](#), [Commander Muga](#), [Lt. Col. Kwiatkowski](#), [Lt. Col. Latas](#), [Major Rokke](#), [Capt. Wittenberg](#), [Capt. Davis](#), [Barbara Honegger](#), [April Gallop](#), [Colonel Bunel](#), et [Steve DeChiaro](#).

Membre : *Universitaires pour la Vérité et la Justice sur le 11 septembre* <http://stj911.org>

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org/>

Membre : *Panel Scientifique pour une Investigation sur le 11 septembre* <http://physics911.ca/members/>



Ralph W. Omholt – Pilote de ligne

A volé sur : Boeing 727, 737, 747, 757, 767, et McDonnell Douglas DC-10.

Déclaration: « Presque rien dans la version "officielle" du 11 septembre n'est factuel. En ce qui concerne tous les échecs des autorités US à prévenir les attentats et à réagir convenablement lors des attentats; il n'y eut aucune sanction – la plupart des responsables furent récompensés.

Sur le site du Pentagone, le monde a pu être témoin d'un incendie et de signes d'explosions. Les camions de pompiers de l'aéroport se sont précipités sur la scène d'un prétendu "crash" - sans découvrir un seul avion. Il n'y a aucun reste tangible d'avion à réaction en train de brûler. Juste la déclaration, "Ils disent que c'était un avion." Avant effondrement du toit, la façade du Pentagone ayant subi le choc ne montre aucune trace de dommage directionnel. Les dommages se trouvent au mauvais endroit. La zone qui aurait dû être endommagée par le crash ne l'est pas. Il n'y eut aucune preuve physique particulière de la soi-disant "épave". Il n'y avait pas de queue, pas d'ailes ; aucun dommage comparable au "crash" d'un Boeing 757. Même la pelouse du Pentagone était intacte! L'état des lieux ce jour là démontre clairement que la version "officielle" n'est qu'un mensonge flagrant. Les rares parties d'avions découvertes au Pentagone sont extrêmement suspectes. Les déclarations dramatiques des "témoins" sont incapables d'apporter des preuves physiques, contrairement à une minorité d'autres témoins étonnés de voir aussi peu de débris d'avion. Aucune image ne montre que le bâtiment a été minutieusement fouillé pour retrouver des survivants. À défaut d'indices évidents, une seule question nous vient à l'esprit "*Qui est le premier à avoir dit que c'était un crash d'avion?*"

Le cas du soi-disant site du crash du vol 93 en Pennsylvanie est assez similaire.

Depuis le 11 septembre, nous avons découvert qu'aucun ordre n'avait été donné aux chasseurs de l'US Air Force pour répondre aux attentats. Apparemment, on a empêché ces chasseurs d'intervenir ; ou d'être témoin du cours des événements. L'électronique de bord des chasseurs n'aurait pas seulement offert une cible d'interception, elle aurait aussi affiché et enregistré la réalité interdite de ce jour là. Le sort de deux avions de ligne manifestement portés disparus aurait été particulièrement intéressant.

Apparemment, les prétendus pirates de l'air n'étaient même pas à bord des avions! Leurs noms n'étaient sur aucune des listes de passagers - du moins celles montrées jusqu'à présent. D'après ces "noms", sept des prétendus pirates de l'air ont été découverts toujours en vie – et aucune question n'a été posée pour connaître les identités des véritables terroristes. Aucune démarche n'a été entreprise pour retrouver les "terroristes connus". Il y avait au moins quatre terroristes - tout indice les

présentant comme des pilotes d'avion de ligne hautement qualifiés - et non pas comme de médiocres apprentis pilotes et Arabes fanatiques.

Alors que les noms d'"al-Qaida" et de "ben Laden" continuent de nourrir les ombres du "terrorisme", les journalistes continuent de découvrir que la famille ben Laden avait reçu un traitement royal et ce, immédiatement après les attentats du 11 septembre.

L'héritage du 11 septembre réside dans le fait que les Etats-Unis – et leur Constitution – sont bien plus menacés par la Maison Blanche que par les grottes d'Afghanistan. » <http://home.comcast.net/~skydrifter/exp.htm>

Membre : *Panel Scientifique pour une Investigation sur le 11 septembre* <http://physics911.ca/members/>

Site: <http://home.comcast.net/~skydrifter/exp.htm>



Dennis Cimino – Ingénieur Système, Pilote de ligne, Spécialiste systèmes de combat

Ingénieur Système. Pilote de ligne d'évaluation depuis 25 ans. Spécialiste systèmes de combat dans la Navy (*Marine U.S*) (Radar, ECM, UHF/VHF/HF COMMS., GPS, INS, SATNAV).

Déclaration à ce site web 3/6/07 : « J'ai été pilote breveté dans l'évaluation commerciale multi-moteurs, IFR, depuis 1981. Avant cela j'ai servi dans la Guerre Électronique /Renseignement Signaux Électronique (EW ELINT) spécialiste dans l'U.S. Navy, avec de nombreuses "premières" dans l'interception de signaux pour la base de données nationale Sigint (NSA). Depuis que j'ai quitté la Navy en 1979, j'ai été fortement impliqué dans les essais et certifications de Systèmes d'Armes du DoD (Département de la Défense). J'ai toujours fait montre d'un haut niveau de loyauté tout au long de ma carrière.

Et il n'y a ici aucun doute dans mon esprit que ce qui est arrivé le 11 septembre 2001 a été une opération intérieure, réalisée par des membres de notre propre gouvernement. Sur la base de mon expérience de pilote de ligne, je ne crois pas qu'il soit possible que quatre grands avions de ligne soient dérottés aussi longtemps qu'ils l'ont été et aillent aussi loin qu'ils l'ont fait, et qu'ils ne soient pas interceptés par les pilotes de l'Air Force, sans la coopération explicite de personnes haut placées au sein des militaires et du gouvernement.

Je ne crois pas non plus que les Tours Jumelles puissent toutes deux avoir été pulvérisées de façon identique, et qu'elles s'effondrent également de façon identique dans leurs propres fondations, en résultat du seul impact d'un avion et des feux de quelques milliers de litres de carburant pour jets. Je ne crois pas non plus que le bâtiment 7 du WTC, qui n'a même pas été frappé par un avion, pourrait s'être totalement effondré sous l'effet de quelques incendies, surtout d'une manière qui soit entièrement compatible avec une démolition contrôlée.

En outre, l'évidence visible sur le Pentagone est incompatible avec l'impact d'un Boeing 757. Il n'y avait là en fait aucun débris d'un avion de 80 tonnes, excepté quelques petits morceaux qui furent ramassés à la main. Il n'y a aussi aucune preuve de trous dans le bâtiment qui de manière certaine aurait pu résulter des impacts des deux moteurs RB-211 de 6 tonnes du supposé Boeing 757. De façon similaire, à Shanksville en Pennsylvanie, la

entaille réduite dans le sol est beaucoup trop petite pour être le résultat de l'impact d'un Boeing 757.

Tous ces facteurs m'ont convaincu que notre gouvernement était pleinement embarqué dans ce qui s'est passé le 11 septembre. Le rapport officiel du 11 septembre est une c... absolue. Nous, en tant que citoyens de ce Grand Pays, nous devons chercher, questionner le gouvernement et demander qu'une enquête complète et impartiale soit menée pour déterminer ce qui s'est vraiment passé ce jour-là. »



Robin Hordon – Ancien contrôleur aérien de la FAA. Ancien pilote de ligne certifié

Ancien contrôleur aérien de la FAA au Centre de Contrôle Aérien de Boston, situé à Nashua, de 1970 à 1981. Ancien pilote de ligne certifié. Ancien Instructeur de vol et Instructeur au sol certifié. Après avoir quitté la FAA a fait carrière pendant 12 ans dans le domaine de la comédie et a terminé comme Coordinateur Artistique pour "Catch A Rising Star" (NDT : chaîne de clubs de représentations) à Harvard Square, Cambridge.

Déclaration faite à ce site le 10 avril 2007 : « J'ai su dans les heures mêmes de l'attaque du 11 septembre 2001 que c'était une opération intérieure. En m'appuyant sur 11 ans d'expérience comme contrôleur aérien à la FAA, dans le couloir aérien particulièrement fréquenté du Nord Ouest, ce qui suppose des centaines d'heures d'entraînement, de réunions pour préparation de mission, d'opérations de ravitaillement en vol, d'entraînement poussé au bombardement à basse altitude dans le cadre de manœuvres militaires, avec une habitude de coopération routinière avec le personnel radar du NORAD et aussi en me basant sur ma propre expérience directe de la façon dont on gère des situations d'urgence en vol, y compris deux cas de détournement par des pirates de l'air d'avions de ligne, j'affirme sans conteste qu'il n'existe absolument aucune possibilité que 4 gros avions de ligne aient été en mesure de voler en dehors de leur trajectoire désignée pendant 30 à 60 minutes le 11 septembre sans qu'ils soient interceptés et descendus en vol par nos chasseurs à moins que des gens très haut placés tant au gouvernement que parmi les militaires n'aient voulu que cela se produise.

Il est important pour les gens de comprendre que faire décoller des chasseurs pour intercepter des appareils donnant des signes qu'ils sont en situation d'alerte urgente en vol, par exemple lorsqu'ils s'écartent de leur plan de vol sans autorisation, ou lorsqu'on perd le signal d'un transpondeur et/ou le contact radio, tout cela dis-je est une tâche de routine ordinaire qui s'exécute conjointement entre les contrôleurs du NORAD et de la FAA. L'intégralité du système de réponse immédiate en matière de défense nationale dispose de nombreux civils et militaires dotés d'un haut niveau d'entraînement, lesquels sont spécialement missionnés et aguerris à leur tâche. FAA et NORAD exercent une surveillance continue du ciel et des chasseurs et leurs pilotes se tiennent prêts 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 pour prendre en charge ces situations. Classiquement les chasseurs interceptent tout avion suspect au-dessus des Etats-Unis en 10 à 15 minutes après que le problème leur ait été notifié. Ce type de décollage "immédiat, ultrarapide, hautement prioritaire et en situation d'urgence" est survenu de façon régulière de 75 à 150 fois par an environ depuis 10 ans.... Je crois que le 11 septembre a été ce qu'on désigne sous le terme d'opération sous fausse bannière, contexte dans lequel un

pays s'inflige des dommages à lui-même, et en fait ensuite porter la responsabilité à l'ennemi auquel il projette de déclarer la guerre. C'est un exemple de plus aux Etats Unis d'une longue suite dans notre histoire d'opérations truquées de ce genre et une criante opération de propagande visant à insinuer insidieusement des sentiments hostiles envers un ennemi à une population par ailleurs hostile à l'idée d'entrer en guerre. »

<http://www.patriotsquestion911.com/StatementHordon.html>

Article du 12 mars 2007 : « Lorsqu'il est devenu clair qu'il n'y avait pas eu de défaillance du système de quelque ordre que ce soit le matin du 11 septembre, Hordon était certain que quelque-chose de terriblement anormal s'était produit au sein des plus hauts échelons de l'autorité en place. En tant que pilote (lignes intérieures) aussi bien qu'en tant que contrôleur aérien, il est très au fait des protocoles employés lors d'une urgence en vol. Il est également formel lorsqu'il affirme que si ces procédures avaient été suivies le 11 septembre, aucun des avions détournés n'aurait été en mesure d'atteindre sa cible. "Pardonnez-moi mais le vol 11 de l'American Airlines aurait dû être intercepté au dessus du Connecticut du sud-ouest – boum, fini, terminé."... Le mystère impénétrable des délais avec lesquels les militaires sont intervenus le 11 septembre est quelque-chose d'inconcevable pour quiconque a pris la peine d'examiner la question... et aussi pour un homme qui pendant des années a travaillé à la bonne marche du trafic aérien au-dessus des Etats-Unis.... "Je crois que nous devons tous tomber d'accord pour dire que, d'une façon ou d'une autre, les militaires américains ont été impliqués dans les attentats. L'avantage dont disposait Rumsfeld, c'est qu'il est en son pouvoir de classifier, remettre en forme, rendre disponible ou retirer de la circulation quelque information qu'il veut, à tout moment, en refusant de livrer ces renseignements au public par recours notamment au secret défense."

<http://www.prisonplanet.com/articles/march2007/120307firstfifteen.htm>



Kirk G. Miller, BA, BS IE – Pilote de ligne retraité, 37 ans d'expérience

Pilote de ligne retraité (compagnie Delta Airlines). Avions pilotés: Boeing 727, 737, 757, 767, le Lockheed L-1011. U. S. Ancien pilote de la Garde côtière. Avions: Grumman HU-16 Albatros. Pilote professionnel depuis 37 ans.

Déclaration en faveur de la pétition des architectes et ingénieurs: « DISSIMULER les enregistrements du contrôle radar de la circulation aérienne. DISSIMULER les rapports majeurs des crashes d'avions de ligne (NTSB). DISSIMULER les enregistrements NORAD. Permettez deux secondes mais ces gars-là au pouvoir se sont rendus coupables de haute trahison.... »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>



Jeffrey Smathers – Pilote de ligne certifié FAA, Instructeur de vol, 20 ans d'expérience

Constructeur expérimental d'avions. Ancien *aircrewman* de la marine américaine sur Lockheed P-3C Orion. Ingénieur technicien électromécanique avec plus de 20 ans d'expérience.

Déclaration en faveur de la pétition des architectes et ingénieurs : « Il y a énormément d'évidences qui prouvent que les comportements physiques dynamiques des bâtiments étaient en dehors de l'enveloppe statistique normale d'événements. Ceci mérite l'attention de tous les ingénieurs professionnels qui portent toujours en estime la Constitution et notre Liberté. Cet événement porte la même "signature" que l'accident du vol 800 de la TWA. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

Major John I. Fox, Corps des Marine U.S. – Pilote de ligne retraité, 35 ans d'expérience

Retraité, pilote de ligne chez Continental Airlines. Ancien pilote de chasse du corps de Marine. 35 ans de carrière dans l'aviation commerciale.

Déclaration en faveur de la pétition des architectes et ingénieurs: « En entendant les excuses des militaires (NORAD/NEAD) sur le fait qu'aucune interception n'aie eu lieu sur 11/9/2001, j'ai su par expérience personnelle qu'ils mentaient. J'ai alors commencé à re-vérifier d'autres évidences et j'ai trouvé la plupart du temps encore plus de mensonges des "porte-paroles" officiels. Les feux de carburant pour réacteurs à la pression atmosphérique ne sont pas suffisamment chauds pour affaiblir l'acier. Les structures ne s'effondrent pas par elles-mêmes à la vitesse de la chute libre avec comme seule force d'action la pesanteur. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

Biographie : <http://www.dfrc.nasa.gov>

Capt. Colin McHattie – Pilote de ligne, plus de 20 ans d'expérience

Pilote de ligne pour Cathay Pacific Airways avec plus de 20 ans d'expérience. A volé sur les appareils: Boeing 747 et Lockheed L-1011.

Article The Portugal News 10/08/02: « Dans une interview au journal *The News*, le Capitaine Colin McHattie, un pilote ayant plus de 20 ans d'expérience et qui réside entre les vols avec sa famille en Algarve (Portugal), a livré son opinion personnelle sur les découvertes de l'enquête.

Le Capitaine McHattie, qui vole pour Cathay Pacific Airlines, a dit qu'il était peu probable que les pilotes concernés aient eu le contrôle de leur appareil. Il est

d'accord avec les commentaires du rapport que même si les membres d'équipage avaient des fusils sur leur tempe, il n'est pas possible qu'ils aient délibérément volé sur les Tours Jumelles. "La nature humaine reprend le dessus, et dans tous les cas, même si vous saviez que vous alliez mourir, vous planteriez l'avion aussi loin des zones commerciales et résidentielles que possible..."

Le Capitaine McHattie commenta également l'échec des pilotes pris en otage d'entrer le code d'alarme de 4 chiffres dans les unités transpondeurs des avions. Ceci aurait immédiatement averti le contrôle au sol d'un quelconque détournement.

Il confirma que dans la très improbable possibilité des pirates de l'air d'éteindre les transpondeurs, il y avait en fait une autre procédure simple par laquelle l'équipage aurait pu avertir le contrôle au sol – une procédure dont il ne donnera pas les détails. L'absence d'appels de détresse des pilotes était en effet mystérieuse. »

<http://s3.amazonaws.com/>

Article original (abonnement nécessaire) <http://www.the-news.net>

Capt. Kent Hill, U.S. Navy – Pilote de ligne retraité, 30 ans d'expérience

Pilote de ligne retraité, pour American Airlines. Carrière de 30 ans dans l'aviation commerciale. Ancien pilote de chasse de la U.S. Navy. Gradué de l'Académie U.S. Naval. A volé sur l'appareil F-4 Phantom.

Article The Portugal News 3/08/02: « Une autre question soulevée par l'enquête est pourquoi aucun des pilotes concernés n'a alerté le contrôle au sol. Il faisait état que tous les pilotes sont entraînés pour entrer un code à 4 chiffres dans le transpondeur de vol pour avertir le contrôle au sol d'un détournement – mais ça ne s'est pas produit.

Pendant la conférence de presse le Capitaine Hill a soutenu que les 4 appareils ont dû être chorégraphiés par un *Airborne Warning and Control System (AWACS)*. Ce système peut engager plusieurs appareils simultanément en désactivant leurs systèmes de contrôle de bord. Il dit que toutes les preuves tendent vers le fait que les pilotes et leur équipage n'avaient pas engagé d'action pour résister aux présumés pirates de l'air. Ils n'ont pas tenté de dévier de leur trajectoire de vol ou de procédure de descente en piqué – ce qui le poussa à croire qu'ils n'avaient pas le contrôle de leur appareil. »

<http://www.prisonplanet.com>

Article original (abonnement nécessaire): <http://www.the-news.net>

Article par le Col Donn de Grand Pré : « L'autre [pilote], Kent Hill, qui vit avec sa femme, Carol, dans une ferme proche de la mienne, est un capitaine d'American Airlines assigné sur les vols européens. Il était un ami de longue date de "Chic" Burlingame. Ils étaient diplômés de l'Académie Navale et volaient sur des F-4 Phantoms au Vietnam. Tous deux ont quitté la Navy il y a 28 ans et rejoignirent American Airlines. Ils planifiaient de prendre leur retraite en 2002. Chic était capitaine du vol AA 77, un Boeing 757, qui quitta Washington Dulles pour Los Angeles à 8h10 le 11 septembre, avec 58 passagers et un équipage de 6 personnes. Le vol 77 s'est écrasé sur le Pentagone à 9h41.

"Nous étions bien entraînés aux détournements traditionnels," dit le Capitaine Hill, lorsque vous traitez le pirate de l'air cordialement, entrer un code à 4 chiffres dans votre transpondeur pour avertir le contrôle au sol que vous êtes détourné, et puis l'amener là où il veut, faire atterrir l'avion en sécurité et les laisser prendre en charge l'opération. Cependant, c'est une situation tout à fait nouvelle... Aucun des avions n'a alerté le contrôle au sol de leur détournement." Comment est-ce possible?

"Le fait est, tous les transpondeurs étaient éteints sur les vols condamnés et ce quasi au même moment." Regardez les heures de départ – deux de Logan (Boston), un de Newark, un autre de Dulles (Washington DC) – tous entre 8h et 8h15.

"Peu après l'ascension au niveau de vol, leurs transpondeurs sont désactivés (ils ne font plus de bip sur les écrans radar). C'est quelque chose qui doit être vérifié. La seule raison de les éteindre est d'éviter les interférences avec les systèmes au sol lorsque nous atterrissons."

(Remarque: les transpondeurs identifient un appareil particulier en vol sur les écrans radar des contrôleurs aériens de la FAA localisés à travers tout le pays. Divers codes sont entrés dans le transpondeur, un affichant, "je suis détourné.")...

Il est convaincu qu'aucun des pilotes n'avait le contrôle de son appareil lorsqu'ils furent dirigés vers le World Trade Center et le Pentagone. La question se pose alors, qui avait réellement le contrôle?

"Même si j'avais un fusil pointé sur la tempe, je ne planterais jamais un avion dans un bâtiment. J'essaierais n'importe où – un champ ou une rivière – et je les effraierais (les pirates de l'air) en volant d'abord à l'envers," dit Hill.

En fait, le pilote possède la meilleure arme dans ses mains lorsqu'il est menacé de mort par un pirate de l'air, à savoir, l'avion. »

<http://www.geocities.com/mknemesis/colonels.html>

..... : **Capt. Thomas Deatherage – Ancien**
: **pilote de ligne commerciale. +**
: **9.000 heures de vol**
: Appareils: Boeing 737, 747. Instructeur en
: Vol Agréé (mono et multi-moteurs et
: instruments). Plus de 9.000 heures de vol.

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs:

« Je suis si heureux qu'une organisation professionnelle essaie finalement de découvrir la vérité !

Je suis un ancien capitaine de ligne avec plus de 9.000 heures de vol, capitaine sur les appareils Boeing 747-400 et B-737-300.

Après avoir vu de nombreuses vidéos sur "Youtube", je peux vous dire sans hésitation que l'appareil # 2 B-767 – fut clairement radio-téléguidé vers le bâtiment – la Tour 2. La "cosse" montée au sommet de l'appareil, est fabriquée par "Martin Marietta" Corporation à Los Angeles.

La cosse a été largement utilisée par l'US Air Force pour équiper les avions drones pendant plus de 22 ans, et vous pouvez clairement la voir dans 4 des vidéos amateurs – juste avant l'impact, avec la Tour 2.

Aussi, j'aimerais trouver un mécanicien interne "A et P" de chez United et America pour croiser les références des numéros de série A/C des vols 77 et 93. Je garantis qu'ils ont changé le "N" du numéro délivré. Cependant, on peut tracer et trouver cet A/C original, d'un employé interne, auprès de ces compagnies – révélant ainsi que ces appareils n'ont pas été détruits.

Enfin, j'étais basé à l'aéroport de Cincinnati – où les 2 appareils se dirigeaient et où se trouve la NASA AMES, et où tous les passagers furent débarqués avant qu'ils ne soient "éliminés". » <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>



Peter Rapp – Propriétaire de l'entreprise de services de vols d'affaires en Europe (Autriche)

(PA-46 Turbo Malibu JetProp et Beechcraft Kingair 90). Pilote privé (Autriche). Totalisant 950 heures de vol. Avions pilotés: Piper Turbo Arrow, PA-32T Saratoga, Cessna 172 et 182T-Garmin 1000.ir

Déclaration sur ce site web le 16/7/07: « Merci à PatriotsQuestion911 pour le travail remarquable que vous faites. Votre site est parfait pour ouvrir les yeux et la discussion sur les événements du 11/9. Il souligne grâce au grand nombre de personnalité débattant ici, que la vérité sur les attentats du 11/9, les arrières-pensées géopolitiques et les théories de la conspiration ne peuvent plus être niées. »

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org>



Capt. Joe H. Ferguson, U.S. Air Force, retraité – +30.000 heures de vol

Retraité, Pilote de ligne commercial pour Frontière Airlines (28 ans) et Continental Airlines (14 ans). **Avions:** Boeing 737, Douglas DC-3, McDonnell Douglas DC-10 et MD80, Convair CV 580. Totalisant + de 30.000 heures de vol et + de 5.000 heures comme ingénieur de vol. Ancien pilote US de l'armée de l'air. **Avions pilotés:** North American B-25 Mitchell Bomber, Boeing B-29 Superfortress Bomber, Boeing KC-97 Stratotanker, North American T-6 Texan et T-28 Trojan.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org>

Bio: <http://www.jbs.org/node/2624>



Capt. Steve Nieman – Pilote de ligne, 30 ans d'expérience

Compagnie : Horizon Air.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org>

Bio: <http://www.ourunion.org>



Jared Eastley – Pilote de ligne Business Charter et Air Ambulance, +5.000 heures de vol

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>



Mark Avellino – BS Sciences Aeronautiques, Pilote de ligne certifié FAA, Instructeur de vol certifié

Pilote de ligne certifié FAA, Instructeur de vol certifié (mono et multi-moteur et instruments).

Déclaration : « Je suis simplement un Américain qui ne supporte pas de laisser des criminels s'en sortir comme cela. Des milliers de personnes sont mortes le 11 septembre et les milliers de plus continuent à mourir. Il est temps que nous fassions quelque chose à ce sujet. Il est temps que nous changions. »

Membre : *Universitaires pour la Vérité et la Justice sur le 11 septembre*
<http://stj911.org>

Jim Mustanich – Pilote de ligne retraité, plus de +20.000 heures de vol

Pilote de ligne retraité pour United Air Lines, American International Airlines, Air Pacific Airlines, Air West Airlines. Avions pilotés : Boeing 727 et 737, McDonnell Douglas DC-9 et les MD-80. Spécialisé sur Cessna 500 Citation, Havilland Canada DHC-7, l'Embraer EMB 110 Bandeirante, British Aerospace Jetstream BA-3100. Pilote d'usine de démonstration sur Cessna Citations

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs :
<http://www.ae911truth.org/joinus.php>

Capt. Keith West – Pilote de ligne retraité, +20.000 heures de vol

Compagnie : Continental Airlines. Boeing 737, McDonnell Douglas MD-80, LearJet.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>



Gordon Price – Pilote de ligne retraité chez Air Canada, 36 ans d'expérience (Canada)

Avions pilotés : Boeing 747-400, 36 ans. Ancien pilote de chasse, *Royal Canadian Air Force*. Avions pilotés : Canadair CF-104 Starfighter (Lockheed F-104 modifié), 6 ans.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

Capt. Pieter Lathuy – Pilote de ligne. Ancien pilote de chasse Belgian Air Force (Belgique)

Pilote de ligne pour *Emirates Airline*. Avions pilotés: Airbus A330/A340. Ancien pilote de chasse de la *Belgian Air Force*. Avions pilotés : General Dynamics / Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

Christina Merrick – Pilote de ligne, +12.000 heures de vol

Pilote de ligne pour Eastern Airlines et ValuJet. Totalisant + de 12.000 heures de vol. Avions pilotés: Boeing 727, McDonnell Douglas DC-9, North American SNJ-5 Texan (T-6) et Navion, ainsi que Bellanca Viking. Instructeur de vol. Consultant juridique pour les procureurs de l'AOPA. Copilote et amie du Capitaine Candi Chamberlain Kubeck dont l'avion du vol 592 de la compagnie ValuJet s'est écrasé en mai 1996 dans les Everglades en Floride.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

Paul A. Trood – Pilote de ligne, +18.000 heures de vol

Pilote de ligne, secteur commercial, Qantas Airways. Avions pilotés: Boeing 737-800/400. Totalisant + de 18.000 d'heures de vol.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

John Panarelli – Pilote de ligne, +11.000 heures de vol

Pilote de ligne pour Eastern Metro, Braniff, Ryan International, Emery Worldwide, Polar Air Cargo. ATP. Avions pilotés: Boeing 737 et 747, McDonnell Douglas DC-8 et DC-10 et Lockheed L-300 Starlifter (C-141 A / B). Totalisant + de 11.000 heures de vol. Ancien pilote US Air Force et instructeur pour Lockheed C-141 A / B. Ami et collègue de l'aviateur John Ogonowski, qui était le capitaine du vol Américain 11.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

Capt. R. Bruce Sinclair – Pilote de ligne. 42 ans de vol, +19.000 heures de vol

Instructeur en performances d'avions chez Boeing. Avions pilotés: Boeing 737, Airbus A300-B4, Beech King Air B200 (medevac air ambulance). 19.000 heures de vol.

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « Je voudrais remercier personnellement le *Lt Col. Shelton Lankford* de la meilleure citation qu'il m'ait été donné de lire et qui récapitule parfaitement les événements de 11/9 : "Le 11 septembre 2001 semble destiné à être l'événement de ligne de partage de nos vies et le plus grand test pour notre démocratie, au cours de notre existence. L'évidence

de la complicité de gouvernement dans les éléments qui ont conduit à l'événement, au manque de réponse pendant l'événement, et au manque stupéfiant de tout type de recherche significative par la suite, comme celui d'ignorer les preuves mises en avant par d'autres qui rendent l'explication officielle impossible, peut constituer un signe de la fin de l'expérience américaine. Elle a été utilisée pour justifier toutes les mesures de légalisation de la répression dans le pays et comme prétexte pour se comporter comme un empire agressif à l'étranger. Jusqu'à ce que nous exigeons une enquête et une recherche des responsabilités indépendantes, honnêtes et complètes pour ceux dont l'action et l'inaction ont conduit à ces événements et à leur dissimulation, notre république et notre constitution demeurent dans le danger le plus grave." »

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

.....
: **Jacob Moncrief – Pilote de ligne**
: **pour ExpressJet Airlines**
:

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

.....
: **James M. Craven, MA – Professeur**
: **d'économie, Pilote de ligne certifié**
: **FAA**

.....
: (Nom Pied noir : *Omahkohkiaayo i'poyi*) –
: Pilote de ligne certifié FAA, Instruments.
: Instructeur au sol certifié FAA (Avancé et
Instruments). Professeur d'économie et Président,
Business Division, Clark College.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

.....
: **Dennis Spear – Pilote de ligne.**
: **Ancien pilote militaire, +7.000**
: **heures de vol**

.....
: Pilote de ligne. Retraité U.S. Army Aviation. +
de vingt ans de carrière. + de 7.000 d'heures
de vol totalisées dans une variété d'avions à
voilure fixe ou tournante; C-23 Sherpa, de Havilland C-7
Caribou, Beechcraft U-21 Ute, Beechcraft U-8 Seminole,
Nord Américain Rockwell T-39 Sabreliner, Sikorsky EH-60
et Hélicoptère Black Hawk UH-60, Hélicoptère Bell UH-1
Iroquois "Huey", Hélicoptère Bell OH-58 Kiowa.
Examineur de vol aux instruments. Pilote instructeur
voilure fixe. Pilote d'essai et maintenance sur H60.
Officier opérateur. Officier Sécurité de l'Aviation. Pilote de
ligne FAA-ASMEL hélicoptère Rotorcraft ASMEL,
instruments d'avion / hélicoptère

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

.....
: **William Reyes – Pilote de ligne.**
: **Instructeur de vol. Ancien officier**
: **de la marine américaine.**
: Avec 1.300 heures de temps de vol
:

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

**Mathias Frey – Pilote de ligne, Chef de
projet chez Air Alps Aviation (Suisse)**

.....
: Avions: Cessna 340 and 402. CPL/IR, ATPL
: "frozen" 500 heures de vol. + 5.000 heures
: sur ASTRAS, INTRAS et TOSIM, Simulation
: ATC. Assistant JAR OPS. Transition Air
: Engiadina. Chef de projet chez Air Alps
: Aviation

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

**Joe Frascione, BS Sciences aéronautiques,
MBA - Pilote cargo certifié FAA et
instructeur de vol**

.....
: Pilote cargo certifié. Instructeur de vol certifié
(simple-moteur et multi-moteur, et
instruments).

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

.....
: **J. Elizabeth Sinclair, MS – Pilote**
: **cargo certifié FAA et instructeur**
: **de vol, 35 ans d'expérience**

.....
: Type Rating G-IV et G-1159. Instructeur de
vol certifié (simple-moteur et multi-moteur,
et instruments). Professeur Associé, Sciences
aéronautiques, *Embry-Riddle Aeronautical University*. 35
ans d'expérience en aviation.

Membre : *Universitaires pour la Vérité et la Justice sur le
11 septembre* <http://stj911.org>

**Mike Rieker, MS CS – Pilote cargo certifié
FAA. Ingénieur logiciel senior**

.....
: Et pilote de ligne d'hélicoptère. Instructeur de
vol certifié FAA (simple-moteur et
instruments, hélicoptère).

.....
: **Déclaration de soutien à la pétition des**
: **Architectes et Ingénieurs :** « Je pense que
nous avons un bon cas. D'abord, selon moi,

l'argument du métal fondu est l'argument le plus fort, c.-
à-d., quelle substance a-t-elle pu chauffer le métal à la
température voulue ? En second lieu, l'effondrement du
WTC-7, puisque l'argument de l'impact de l'avion ne peut
pas être utilisé. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de
l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de
400 Architectes et Ingénieurs :
<http://www.ae911truth.org/joinus.php>

**Lorin Johnson – Pilote d'hélicoptère certifié
FAA et instructeur de vol certifié**

.....
: **Signataire :** Pétition demandant une
réouverture de l'enquête sur le 11 septembre
2001, signée par plus de 400 Architectes et
Ingénieurs :
:

Pilotes militaires



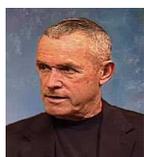
Edgar Mitchell – Docteur en Sciences M.I.T, Pilote retraité U.S. Navy, Astronaute, 6^e homme sur la Lune

U.S. Navy, retraité, BS en Management Industriel, BS en Ingénierie Aéronautique, Docteur en Sciences, Aéronautique et Astronautiques au MIT – Pilote et Astronaute. 6^{ème} homme à marcher sur la lune (Mission Apollo 14). Pilote de Bombardier patrouilleur et avion de chasse, US Navy. Pilote d'essai, Escadrille 5 de Tests Aériens et d'Évaluation (VX-5). Chef de Division de projet, Bureau de la Navy pour le Projet Laboratoire de l'Homme en orbite. Premier de classe de l'École de Pilotage des Recherches Aérospatiales, et instructeur dans la même école. Récipiendaire de nombreux prix et honneurs dont la Médaille Présidentielle de la liberté, la Médaille de Distinction de la US Navy et 3 prix d'Accomplissement de la NASA. Erigé au *Hall of Fame* de l'Espace en 1979 et le *Hall of Fame* des Astronautes en 1998. Reçu des doctorats honorifiques en ingénierie de l'Université de l'État du Nouveau Mexique, l'Université Carnegie Mellon, et un doctorat en sciences de l'Université Embry-Riddle. Fondateur du [Institute of Noetic Sciences](http://www.noetic.org).

Appuie la nomination d'un Commissaire pour une nouvelle Enquête sur le 11/9 comme décrit dans l'initiative de vote de New York City Nov. 2008 ([New York City Ballot Initiative](http://www.nyc911initiative.org))

<http://www.nyc911initiative.org/>

Site : <http://www.edmitchellapollo14.com>



Lt Colonel Shelton F. Lankford, Corps de Marine U.S. retraité – 300 missions de combat

Pilote d'avion de chasse retraité ayant exécuté plus de 300 missions de combat. 20 ans de carrière dans le corps de marine.

Lettre à l'éditeur (5 février 2007) : « Notre gouvernement a été "détourné" par un nouveau Pearl Harbour et [en fin de compte] par de nombreuses personnes, autrement respectables et honnêtes, qui sont assez naïves pour penser que les trois premiers immeubles à structure d'acier de l'histoire s'effondrent à cause d'incendies. Des incendies que les pompiers sur les lieux ont qualifié de facilement maîtrisables et au travers desquels les gens marchaient avant [d'être photographiés en regardant par les trous](#) où l'avion avait frappé. Un de ceux-la, [l'immeuble 7](#), n'a jamais été frappé par un avion et même le NIST n'arrive pas à donner une explication de la raison de son effondrement. Et, par le plus grand des miracles, ces trois immeubles venaient juste d'être loués et assurés par la même personne qui déclare sur l'enregistrement qu'ils ont décidé de "TIRER*" (pull it) ce dernier pour qu'il s'effondre. » [Lien](#)

*[**NDT** : Le terme technique correspondant, utilisé dans le domaine de la démolition contrôlée est "SOUFFLER".]

Déclaration pour le site patriotsquestion911.com (20/02/07) : « Il ne s'agit pas de tel ou tel parti politique ou de cogner sur Bush. Il s'agit de notre pays, de notre Constitution et de notre futur. [...] Vos compatriotes ont été assassinés et plus vous creusez plus

cela apparaît comme s'ils avaient été assassinés par notre gouvernement, qui s'en est servi d'excuse pour assassiner d'autres personnes à des milliers de kilomètres d'ici. Si vous ridiculisez ceux qui ont des doutes sincères et qui possèdent des informations factuelles en contradiction directe avec le rapport officiel et qui veulent des explications de la part de ceux qui tiennent les clefs de notre gouvernement, et ont la motivation, les moyens, et la possibilité de réaliser coûte que coûte un 11/9, mais vous êtes trop paresseux ou craintifs, ou... pour vérifier les faits par vous-même, où cela vous mène-t-il ? [Les Universitaires pour la Vérité sur le 11/9](#) ont produit quantité de données scientifiques. [Michael Ruppert](#) a publié une liste exhaustive des dossiers du point de vue d'un enquêteur expérimenté. [David Ray Griffin](#) précise le contexte pour les questions n'ayant pas ou de fragiles réponses et qui devraient préoccuper quiconque prétend aimer ce pays. Avez-vous peur de connaître la vérité et de ne pas pouvoir y faire face ?... Faites une petite recherche. Google est un outil formidable. Quel est le bilan de tout cela ? La Commission fut, comme la Commission Warren avant elle, un pitoyable spectacle de cirque... » [Lien vers la déclaration complète](#)

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org/>



Col Robert Bowman, PhD, Pilote de chasse U.S. Air Force retraité – Ex-directeur du Dpt d'Ingénierie aéronautique

Phd en aéronautique et physique nucléaire. Directeur des projets spatiaux avancés sous les présidents Ford et Carter. Pilote de chasse avec 100 missions de guerre. Carrière de 22 ans dans l'U.S. Air Force. Ancien directeur du département d'ingénierie aéronautique à l'institut technologique de l'Air Force. Enseignant en mathématiques et anglais dans les universités de Sud Californie, Maryland et à l'université Phillips.

Video du 9/11/04: « Pris ensemble, beaucoup de ces éléments d'information prouvent que l'histoire officielle, la théorie officielle de la conspiration du 11 septembre, est un ramassis d'imbécillités. Tout cela est impossible. ... Il y a un deuxième ensemble de faits concernant des dissimulations. ... Considérés ensemble, ces faits prouvent que des hautes personnalités de notre gouvernement ne veulent pas que nous sachions ce qui s'est passé et qui est responsable.... A qui a profité le 11 septembre ? Qui a dissimulé des informations cruciales concernant le 11 septembre ? Et qui a présenté à leur place des histoires de toute évidence fausses ? Lorsque vous mettez ensemble ces trois éléments, je pense qu'il est assez clair que ce sont des individus hauts placés de l'Administration, et toutes les trajectoires passent par Dick Cheney. Je pense que le mieux que l'on puisse dire (si nous voulons rester le plus prévenant possible) à propos de George W. Bush et toutes les personnes du gouvernement U.S. qui ont été impliquées dans cette dissimulation massive, vraiment le mieux que l'on puisse dire, c'est qu'ils étaient au courant des attentats imminents et qu'ils les ont laissé se produire. Maintenant certains pourront dire que c'est vraiment beaucoup trop en deçà de la réalité. Pourtant même cela, c'est de la haute trahison et de la

conspiration visant à commettre un acte meurtrier. »
<http://video.google.com/videoplay?docid=-6900065571556128674>

Signataire : Pétition pour une ré-ouverture de l'enquête sur le 11/9 <http://www.911truth.org/article>

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org/>

Site : <http://www.thepatriots.us/>

..... **Lt Col Guy S. Razer, MS, U.S. Air Force, Ancien pilote de chasse, retraité – 20 ans d'expérience**

..... Ex-pilote de chasse dans l'U.S. Air Force (F-111, F-15E, F-16, B-1, F-18, Mig-29, et Suu-22). A effectué des missions de combat en Iraq Ex instructeur à la USAF *Fighter Weapons School* et dans le cadre du *Tactical Leadership Program* de l'OTAN. 20 ans de carrière dans l'armée de l'air des USA.

Déclaration pour ce site le 25/3/07: « Après 4 ans et plus de recherches depuis mon départ à la retraite en 2002, je suis aujourd'hui convaincu à 100% que les attentats du 11 septembre 2001 ont été planifiés, organisés et perpétrés par des traîtres qui se sont infiltrés jusqu'aux plus hauts niveaux de notre gouvernement. Il est temps à présent de nous réapproprier notre pays. [L'effondrement du bâtiment no 7 du WTC](#) montre sans qu'il soit encore possible d'en douter que les démolitions furent planifiées à l'avance. Il n'y a tout simplement pas moyen d'organiser la démolition d'un immeuble de 47 étages (en feu) le temps d'une pause-café. Il est également impossible de rapporter cet effondrement avant qu'il ne soit survenu, [ce qu'a fait la BBC](#), à moins qu'il n'ait été planifié précédemment. Une autre satanée preuve est [l'aveu filmé de Larry Silverstein](#) bande vidéo où il affirme "ils ont pris la décision de le [le WTC-7] 'tirer*" et nous avons vu le bâtiment s'effondrer". Nous ne pouvons permettre que justice ne soit pas faite. Ceux qui comme nous sont des militaires ont prêté serment de "soutenir et défendre la Constitution des Etats-Unis contre tout ennemi, à l'extérieur comme à l'intérieur des frontières". Le fait que l'on soit à la retraite n'abolit pas ce serment, aussi ce n'est pas simplement notre responsabilité, c'est notre devoir, que d'exposer qui sont les coupables du 11/9 et faire en sorte qu'ils soient jugés, quelqu'en soit la difficulté, quelque soit le temps qu'il faudra pour y parvenir ou quelles que soient les souffrances que nous devons endurer. Cela nous le devons à ceux qui sont venus avant nous, et qui ont prêté ce même serment, et qui sont en train de faire la même chose en Iraq et en Afghanistan en ce moment même. Ceux d'entre nous qui sont entrés dans l'armée et qui ont fidèlement exécuté les ordres qui leur ont été donnés ont dû faire confiance en nos dirigeants. La violation et le mauvais usage de cette confiance n'est pas seulement ignoble, mais de manière définitive la définition la plus exacte de ce qu'est la trahison ! »

*[**NDT :** Le terme technique correspondant, utilisé dans le domaine de la démolition contrôlée est "souffler".]

Membre : *Universitaires pour la Vérité sur le 11 septembre* <http://911scholars.org>

Membre : *Pilotes pour la vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org/>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de

400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

Site : <http://www.myspace.com/supereagle69>

..... **Lt. Col. Stephen L. Butler, EdD, U.S. Air Force, retraité – 24 ans d'expérience à l'US. Army**
..... Ancien Vice Chancelier pour les Affaires étudiantes au *Defense Language Institute*. Il fut Opérateur radar sur Boeing B-52 durant la guerre du Golfe. 24 ans de carrière dans l'armée de l'air des USA.

Article du 6/4/02 : « Bien sûr que Bush avait connaissance des attentats imminentes sur les Etats-Unis. Il n'a rien fait pour alerter le peuple américain parce qu'il avait besoin de cette guerre contre le terrorisme. » http://www.truthout.org/docs_02/06.06E.butler.bush.htm



Capt. Omar Pradhan, U.S. Air Force – Ancien pilote AWACS. Etudes de droit

Ancien pilote (*command pilot*) AWACS. Ancien Instructeur de pilotage à l'U.S. Air Force Academy. Avions pilotés : Boeing E-3 Sentry AWACS (Boeing 707-320B militarisé). Plus de 1.900 heures de vol à son actif (dont plus de 350 heures de vol en combat en Afghanistan et en Irak). 9 ans de service à l'U.S. Air Force. Quitte l'armée (honorablement) en juillet 2007 pour poursuivre des études de droit.

Déclaration sur ce site le 6/08/07: « En tant qu'Américain, pilote de chasse (avec plus de 350 heures de vol en combat en Afghanistan et en Irak) et ancien Instructeur de pilotage à l'U.S. Air Force Academy, j'approuve chaleureusement l'enquête professionnelle pour la recherche de la vérité menée par l'organisation [Pilots for 911 Truth](#) et par le site [PatriotsQuestion911](#). »

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org>



Jeff Dahlstrom – Ancien pilote de l'U.S. Air Force

Avions pilotés : Lockheed C-141 Starlifter, Cessna T-37 Dragonfly "Tweet", Northrup T-38 Talon.

Déclaration sur ce site le 25/09/07 : « Quand le 11/9 s'est produit, j'ai entièrement cru à l'histoire officielle véhiculée par le gouvernement et les médias. Je suis depuis toujours un républicain conservateur et j'ai voté Bush/Cheney à deux reprises. Puis un jour, une retransmission télévisée du film d'Oliver Stone sur la mort de JFK m'a conduit à faire des recherches sur son assassinat.

Mes recherches m'ont mené à une question bien plus importante : les mystères entourant le 11/9. Tout ce qui me paraissait vrai jusqu'alors s'avérera [peu à peu] faux. Le gouvernement américain et les médias mentaient une nouvelle fois à propos des véritables terroristes et du meurtre des 2,972 innocents le 11/9.

Le "*Patriot Act*" a été en réalité écrit avant le 11/9 avec l'intention de modifier la Constitution américaine et le *Bill of Rights* [Déclaration des Droits des Citoyens]. Il fut adopté par le Congrès grâce au mythe du 11/9 qui était en réalité une mise en scène. Le 11/9 a été préparé et

mis en oeuvre par des escrocs du corps militaire, du renseignement et de la FAA (*Federal Aviation Administration*) et par des sociétés privées travaillant pour le gouvernement.

Le crime du 11/9 a non seulement conduit à une sévère restriction des droits fondamentaux des Américains, mais il a également été utilisé par l'administration Bush, pour qui j'avais voté et milité, pour justifier deux guerres préventives (et probablement une troisième à venir), qui a tué plus de 4.500 soldats américains et fait plus d'un million de victimes civiles et innocentes en Afghanistan et en Irak.

Tout a été prémédité.

Une opération militaire "sous fausse bannière" et la trahison de la confiance du peuple américain ont été commises aux plus hauts niveaux du gouvernement américain. Et pas une seule personne ayant participé à ce crime n'a été identifiée et traduite en justice en 6 ans.

Après avoir lu quinze livres d'investigation, étudié huit ou neuf documentaires vidéo, et consacré des mois de recherche et d'investigation personnelle, je suis arrivé aujourd'hui à une conclusion définitive : le Gouvernement américain et la Constitution américaine ont été « détournés » et subvertis par un groupe de criminels qui sont les véritables terroristes. Ils contrôlent le gouvernement américain, ils ont bafoué leur serment de prise de fonction et ils ont trahis le peuple américain.

Si les assassins de JFK avaient été traduits en justice à l'époque, certains des auteurs du crime du 11/9, presque 37 ans plus tard, seraient aujourd'hui en prison. Ne les laissez pas se sortir d'affaire une nouvelle fois ! »

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>



Major Mike McCormack, U.S. Air Force – Patrouille auxiliaire. Pilote et médecin.

Spécialiste dans les secours et le hazmat après effondrement d'infrastructures. Arrivé à *Ground Zero* environ trois heures après l'effondrement des Tours Jumelles. Il a travaillé aux efforts de secours tout au long des six premières journées, depuis les opérations de recherches et dépannage de secours (*research & recovery*) aux opérations de seul dépannage de secours (*recovery*). Au cours de ces opérations, il a retrouvé le drapeau du WTC, qui plus tard a été exposé aux Jeux Olympiques. Le Major McCormick souffre aujourd'hui de troubles respiratoires et de la maladie de reflux gastro-œsophagien. Il a reçu un Certificat du Congrès, une lettre de remerciement du Président, et une approbation du Gouverneur Pataki. La couverture d'assurance par le Fonds de Compensation des Victimes du 11 septembre lui a été refusée parce qu'il lui a été affirmé qu'il n'avait pas prouvé qu'il était présent sur les lieux. Le major McCormack est l'une des personnes interrogées dans le documentaire [Sierra Club Chronicles: Episode 1: 9/11 Forgotten Heroes](#).

Appuie la nomination d'un Commissaire pour une nouvelle Enquête sur le 11/9 comme décrit dans l'initiative de vote de New York City 11/08 ([New York City Ballot Initiative](#))

<http://www.nyc911initiative.org/>



Fredrick W. Harvey – Pilote. Décoré de la Silver Star et de la Three Purple Hearts

Pilote. Décoré de la *Silver Star*, la *Bronze Star* et la *Three Purple Hearts* pour son service au Vietnam.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

.....
: **Col. Michael Harley, U.S. Air Force,**
: **retraité – Pilote et enquêteur sur**
: **les accidents de l'U.S. Air Force**
: Ancien Chef de la standardisation d'un
.....: escadron du Commandement Stratégique
Aérien disposant de bombardiers B-52, d'avions de reconnaissance RC-135, et d'avions de ravitaillement en vol KC-135. Pilote et enquêteur sur les accidents de l'U.S. Air Force. Plus de 6.000 heures de vol à son actif. Avions pilotés : bombardier B-52, Lockheed C130A, B, E & H, avion de ravitaillement K-135, DeHavilland U6 Beaver, Lockheed T-33, Cessna T-37, Northrup T-38 Talon, North American T-39, hélicoptère Bell UH-1 Iroquois "Huey". 34 ans dans l'U.S. Air Force dont 26 en tant qu'officier. Ancien instructeur, Inspecteur en accidents, Université Aéronautique de Embry-Riddle. Il fut Analyste en Management, instructeur sur simulateur IG, Pilote instructeur et pilote pour les évaluations de standardisation. Avions pilotés dans le civil : Cessna 177, Beechcraft Twin Bonanza, Piper Cherokee-6. Il est chroniqueur dans la presse écrite et journaliste indépendant.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>

.....
: **Max J. Mizejewski – Pilote**
: **d'hélicoptère de l'US Army,**
: **retraité.**
: Ancien combattant au Vietnam
.....

Membre : *Universitaires pour la Vérité sur le 11 septembre*
<http://911scholars.org>

.....
: **Didier "Jay" Weenen – Pilote de la**
: **Belgian Air Force, retraité**
: **(Belgique)**
: Avions pilotés: General Dynamics / Lockheed
.....: Martin F-16A Fighting Falcon, avion de
chasse/bombardier Dassault-Breguet-Dornier Alpha,
Lockheed C-130H Hercules, Cessna C-172 Skyhawk,
Cessna C-182 Skylane, SIAI-Marchetti SF-260M, Potez
Fouga CM-170 Magister, Learjet L45 Bombardier.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9*
<http://pilotsfor911truth.org>



Général Hosni Mubarak, Président depuis 1981 – Ancien commandant de l’Air Force (Egypte)

Ancien vice-président de 1975 à 1981. Ancien commandant de l’Air Force Egyptienne et ministre de la guerre.

Interview sur CNN le 15/09/2001 : « ... Ceux qui ont fait cela [piloter un 757 sur le Pentagone] devraient avoir survolé cette zone pendant longtemps. Le Pentagone n’est pas un bâtiment très haut. Pour qu’un pilote puisse arriver ainsi droit dessus et le toucher à un endroit précis, il devrait avoir volé longuement dans le périmètre du Pentagone pour connaître les obstacles qu’il est susceptible de rencontrer en volant à si basse altitude avec un gros avion de ligne. Quelqu’un a étudié cela minutieusement, quelqu’un qui a du beaucoup voler dans cette zone

Q : Suggérez-vous qu’il s’agissait d’une opération interne ? Je veux dire : qui d’après vous se cache derrière tout cela ?

Mubarak : Pour être franc je ne veux pas tirer de conclusions. ... Attendons de voir quels seront les résultats des enquêtes, parce qu’une chose pareille commise au sein des Etats-Unis n’est pas une entreprise facile... Je m’exprime en tant qu’ancien pilote. Je connais le problème, j’ai piloté des gros porteurs. J’ai piloté des chasseurs, je connais le topo, ce n’est pas une mince

affaire. Donc je ne veux pas encore tirer de conclusions actuellement. » http://www.presidency.gov.eg/html/14-Sept2001_press_2.html

Interview sur la BBC le 19/09/2001 : « Interrogé sur les répercussions éventuelles d’une attaque de l’Afghanistan et l’élimination d’Oussama ben Laden, Mubarak a dit qu’il ne pensait pas que ben Laden soit seul responsable des attentats contre les USA ? » Des experts américains pensent également que l’opération a été organisée au dessus de ben Laden. http://www.presidency.gov.eg/html/19-Sept2001_press.html

Article du 25/10/2001 : « J’ai beaucoup de mal à croire que des gens qui apprenaient à voler en Floride, aient pu en un an et demi, piloter des gros porteurs commerciaux et percuter avec précision les tours du World Trade Center qui apparaissent, au pilote depuis le ciel, de la taille d’un crayon. Seul un pilote professionnel pourrait remplir une telle mission, pas quelqu’un qui a appris à voler en Floride pendant 18 mois. » <http://www.sis.gov.eg/En/Politics/Presidency/President/Interview/000001/0401050300000000000070.htm>

Biographie : http://en.wikipedia.org/wiki/Hosni_Mubarak Professionnels de l’aviation

Professionnels de l'aviation



Dwain Deets, MS Physics, MS Eng – Ancien Directeur de Projets aérospatiaux à la NASA

Centre de Recherche de Vol de Dryden. Avant cette nomination, il fut Directeur de la Division Recherche en Ingénierie à Dryden.

Bénéficiaire de la Médaille pour Service Exceptionnel à la NASA et de la Médaille du Mérite Présidentiel dans le Service Exécutif Senior (1988). Sélectionné comme présentateur de la conférence des Frères Wright en Aéronautique, un rendez-vous distingué sponsorisé par l'*American Institute of Aeronautics and Astronautics* (AIAA) (1986). Inclut dans le "Who's Who in Science and Engineering" 1993 - 2000. Ancien Président du Comité des Systèmes de Guidage et de Control Aérospatiaux de la *Society of Automotive Engineers*. Ancien Membre du Comité AIAA sur *Society and Aerospace Technology*. 37 ans de carrière à la NASA.

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « Les nombreuses images visuelles (éléments structurels massifs ayant été violemment éjectés horizontalement, énormes nuages pyroclastiques, etc.) ne laissent aucun doute dans mon esprit quant au fait que des explosifs ont été utilisés [dans la destruction du World Trade Center]. » <http://www.ae911truth.org/>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

Biographie : <http://www.dfrc.nasa.gov>



Bogdan Dzakovic – Expert durant 14 ans en contre-terrorisme dans la Division de Sécurité de la FAA

Témoin devant la Commission du 11/9. Expert durant 14 ans en contre-terrorisme dans la Division de Sécurité de l'Administration Fédérale de l'Aviation (*Federal Aviation Administration, FAA*). Chef d'équipe de l'Equipe Rouge de la FAA (*Red Terrorism Team*), qui a conduit secrètement des tests sur la sécurité des aéroports par des simulations d'attentats terroristes. Ancien Chef d'Equipe dans le programme *Federal Air Marshal*. Ancien officier des Gardes-Côtes.

Transcription d'une vidéo du 21/8/05 : À propos de la Commission sur le 11/9 : « Le mieux que je puisse dire là-dessus est qu'ils ont vraiment saboté le boulot en n'étudiant pas vraiment les défaillances réelles.... Au pire, je pense que le Rapport de la Commission sur le 11/9 est une trahison. »

<http://www.911report.com/media/stevebogdan.pdf>

Signataire : Pétition pour la déclassification des informations relatives au 11 septembre, le 5/10/06 : <http://www.petitiononline.com/july10/>

Bio : <http://www.theaviationnation.com/bogdan-dzakovic-biography/>



Capitaine Daniel Davis, U.S. Army – Ancien Officier de Défense de l'Air et directeur tactique de la NORAD

Ancien Officier de Défense de l'Armée de l'air américaine et directeur tactique de la NORAD. Décoré de l'étoile de bronze, de la médaille

militaire pour bravoure sous le feu, et du *Purple Heart* pour blessures reçues au Vietnam. A aussi servi dans le Commandement de la Défense de l'Armée de l'air en tant qu'Officier de contrôle d'une Batterie de Missiles Nike pour la zone de défense Chicago-Milwaukee. Fondateur et ancien PDG de *Turbine Technology Services Corp.*, une compagnie de service et de maintenance pour turbines de moteurs à réaction (15 ans). Ancien Senior Manager à la Division moteur (Jet) de la *General Electric Turbine* (15 ans). Pilote privé.

Déclaration pour ce site le 3/23/07: « Ancien spécialiste en conception de turbines électriques et fondateur puis PDG d'une société de fabrication de turbines, je peux garantir qu'aucun des moteurs de haute technologie, comportant des alliages résistants à de hautes températures, sur chacun des quatre avions qui se sont écrasés le 11/9 n'aurait pu être complètement détruit, brûlé, brisé ou fondu dans un quelconque crash ou dans un quelconque feu. Ecrasé, oui, mais pas complètement détruit. Où sont tous ces moteurs, en particulier au Pentagone ? Si des avions à réaction se sont écrasés le 11/9, ces moteurs, ainsi que les ailes et l'assemblage de la queue, devraient se trouver là. De plus, par expérience en tant qu'Officier du NORAD (*North American Aerospace Defence Command*) et en tant que Directeur tactique pour la Défense aérienne de Chicago-Milwaukee et actuellement pilote privé, je sais qu'il n'y a pas de possibilité qu'un avion volant selon les règles de vol aux instruments (tous les vols commerciaux sont soumis à ces règles) ne puisse pas être intercepté quand ils dévient de leur plan de vol, débranchent leur transpondeurs, ou coupent toute communication avec le Contrôle du Trafic Aérien. Aucune possibilité ! Avec beaucoup de malchance, peut-être qu'un d'entre eux pourrait passer, mais non, il n'y a pas de possibilité pour que tous les quatre le fassent ! Enfin, survoler la colline et l'autoroute et s'écraser sur le Pentagone exactement sur le mur au ras du sol est presque impossible même pour un petit avion monomoteur lent et pratiquement impossible pour un 757. Peut-être que le meilleur pilote au monde pourrait le faire mais pas un de ces "terroristes" inexpérimentés. Les tentatives de dissimulation des faits en les qualifiant de "Théorie de la conspiration" ne changent pas la vérité. Il semble que "quelque chose soit pourri dans le royaume" ».

NDLR : Pour plus d'informations sur l'impact au Pentagone, voir [General Stubblebine](#), [Colonel Nelson](#), [Commander Muga](#), [Lt. Col. Kwiatkowski](#), [Lt. Col. Latas](#), [Major Rokke](#), [Capt. Wittenberg](#), [Barbara Honegger](#), [April Gallop](#), [Colonel Bunel](#), et [Steve DeChiaro](#).



Alfons Olszewski – Ancien chef d'équipe de maintenance avion de l'US Army

Qualifié sur les hélicoptères Bell AH-1 Cobra and UH-1 Iroquois "Huey" et l'hélicoptère Hughes OH-6A Cayuse (LOCH). Vétéran du Vietnam. Cofondateur de [Veterans For Truth](http://www.veteransfortruth.org).

Essai du 7/8/2006: « J'ai commencé l'enquête sur le 11 septembre le 12 septembre 2001, parce que certains des avions étaient déclarés *Air Emergencies* [NDT : définit une situation d'urgence concernant un avion] depuis près d'une heure. J'ai commencé par aller à la FAA (*Federal Aviation Administration*), j'ai vérifié le chapitre sur les "*Air Emergencies*" dans le manuel de la FAA, et en me basant sur ce que l'on y disait, j'ai conclu que la NORAD et/ou la FAA n'avait pas suivi les protocoles....

La mission de la base de l'*US Air Force Andrews* [NDT: située près du Pentagone] était listée comme "l'état de préparation au combat le plus élevé" dans la *Air National Guard*. J'ai mémorisé le lien vers la page, mais, moins d'une semaine après, le site de la base Andrews avait changé, la page sur la déclaration de la mission n'était plus accessible, "ils" en avaient bloqué l'accès. Peu de temps après, le manuel de la FAA changea aussi, et l'accès à la page sur les "*Air Emergencies*" fut bloqué et l'est toujours à ce jour. Ces deux événements m'ont rendu très soupçonneux, et après une enquête plus approfondie, mes soupçons n'ont pas baissé, ils ont augmenté au point de n'être plus des soupçons ; je suis convaincu que le 11 septembre fut une opération accomplie de l'intérieur et de l'extérieur....

Le 11 avril 2006, l'association "*Veterans for 911 Truth*" a été créée par des gens qui se sont rencontrés par hasard au forum "*The Scholars for 911 Truth*". Ce sont de braves gens qui ont quelque chose en commun, ils sont patriotes, ils sont champions de la vérité et de la justice et ils comprennent que ce qui s'est passé le 11 septembre, et ce qui a suivi depuis, est un *coup d'état* [NDT: en français dans le texte].

<http://www.911citizenscourt.com>

Cofondateur de [Veterans For Truth](http://www.veteransfortruth.org) Déclaration de l'Association : « Notre mission, en l'exprimant simplement: c'est de sauver les États Unis d'Amérique et de les défendre de tous leurs ennemis, extérieurs et intérieurs. A cette fin, nous cherchons à restaurer les vraies valeurs : intégrité, honnêteté et qualité de gouvernement au niveau local et national. Nous sommes opposés à la tyrannie et à la corruption. Nous cherchons à faire passer cette Nation d'un état de guerre perpétuelle à un état de paix prolongée et de prospérité.

À la poursuite de notre mission, nous avons dès le début fait le choix de présenter l'évidence en exposant l'imposture et les mensonges que de nombreuses personnes de l'*establishment* des milieux militaires, du renseignement, de l'industrie et des médias ont raconté aux Américains et au monde depuis le 11 septembre 2001 au sujet des événements de ce jour tragique. Il incombe à notre mission de rechercher et de présenter les preuves et de révéler la vérité au sujet des événements du 11 septembre. » <http://www.v911t.org>

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org>



Rodger A. Herbst, BAAE ME – Ingénieur aéronautique, astronautique, et mécanicien

Ancien ingénieur en contrôle de vol (737) et simulation (777, 787) chez Boeing.

Essai 12/6/07 : « Alors, pourquoi les tours se sont-elles effondrées ? À ce jour, presque six ans plus tard, nous devrions avoir une réponse définitive, mais ce n'est pas le cas. Nous avons l'étude de la société américaine des ingénieurs en travaux publics (ASCE), l'agence fédérale de gestion de secours et dévaluation de capacité des constructions (FEMA BAP); nous avons l'annonce de Silverstein, nous avons les rapports de la Commission sur le 11/9; nous avons l'Institut National des Normes et de la Technologie (NIST) et le commentaire d'ARUP.

Bien que ces rapports varient quelque peu et qu'ils se contredisent dans certains cas, ce que nous avons finalement c'est l'histoire officielle, rapportée mot pour mot par les médias US: l'impact d'un avion de ligne avec pour conséquence l'incendie provoqué par son carburant ont conduit à l'écroulement des tours WTC-1 et 2, les tours Sud et Nord du World Trade Center, le 11 septembre 2001. La vérité sur cette histoire officielle n'a jamais été prouvée, mais elle a été implicitement assumée par tous les rapports "officiels" d'enquête. » <http://www.Seattle911projetdevisibilité.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

Membre : *Universitaires pour la Vérité sur le 11 septembre* <http://911scholars.org>

Membre : *Pilotes pour la vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org/>

..... : **G.W. (Jerry) Longspaugh, MS –**
: **Ingénieur dans l'Aérospatiale,**
: **retraité**
: (1942 - 2006)
:
:

Essai : « Les débris trouvés à l'extérieur du Pentagone sont incompatibles avec l'impact d'un Boeing 757 ou de n'importe quel appareil de dimensions comparables. En particulier en l'absence de quelque action (inconnue de la science physique) qui enlève les ailes, il n'y a aucune manière d'éviter la conclusion que les ailes (et par conséquent l'avion...) ne furent jamais présents sur les lieux et ce dès le départ. Dans ce cas, aucun Boeing 757 n'a jamais frappé le bâtiment du Pentagone en ce matin du 11 septembre. » <http://www.physics911.net>

Membre : *Panel Scientifique pour une Investigation sur le 11 septembre* <http://physics911.ca/members/>



Arthur L. Carran, licencié en ingénierie aéronautique, PE

Ingénieur professionnel agréé, Etat de l'Ohio. Certificat de pilote de ligne. Employé dans l'ingénierie aéronautique depuis 1983.

Déclaration de soutien à la pétition des architectes et des ingénieurs : « Les tours 1 et 2 ainsi que le bâtiment n°7 du WTC montrent que l'histoire officielle est fautive en raison de la symétrie des effondrements, de la vitesse des écroulements en chute libre, de la pulvérisation en fines particules du béton, de la découpe des colonnes d'acier à des longueurs bien commodes et de la présence persistante de poches d'acier fondu [dans les décombres]. L'événement du Pentagone montre que l'histoire officielle est erronée du fait de la trajectoire de vol improbable effectuée par le 757. L'événement de Shanksville montre que l'histoire officielle est fautive à cause des caractéristiques du champ de débris de l'avion. » <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>



John Edward Anderson, BS ME, MS ME, PhD d'Astronautique, PE, Professeur Émérite d'Ingénierie mécanique

Professeur Émérite d'Ingénierie mécanique, à l'Université du Minnesota (23 ans). Ancien Professeur d'Ingénierie mécanique et aérospatiale, à l'Université de Boston (8 ans). Expert mondialement reconnu dans le domaine du Transport Rapide des Personnes (PRT), systèmes d'analyse et de design. A dirigé 4 conférences internationales sur le PRT. A donné des conférences et des cours dans une grande partie des États-Unis et à l'étranger sur les systèmes d'analyse et de design.

Président Fondateur et membre du Bureau des Administrateurs de [Advanced Transit Association](#) (ATRA). Au début de sa carrière, il a travaillé 12 ans à la division Aéronautique de Honeywell, sur la conception des instruments de pilotage automatique, la navigation inertielle et le développement de vaisseaux spatiaux. Précédemment il passa deux ans comme Chercheur Scientifique en Aéronautique dans la Division Recherches Structures à la NASA à Langley Field, VA. Nommé en 1989 « Éminent Inventeur » pour son brevet sur le PRT. Membre de [American Association for the Advancement of Science](#), cité pour son travail sur le PRT.

Ingénieur professionnel agréé de l'État du Minnesota. Auteur et coauteur de nombreux articles de revues sur les systèmes de transit rapide, analyse et conception. Auteur de : [Transit Systems Theory](#) (1978). [Magnetohydrodynamic Shock Waves](#) (1963 M.I.T. Press).

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « Mes propres calculs ont montré que les bâtiments sont tombés plus vite qu'il n'était possible en tenant compte du "moment" des échanges d'énergie de plancher à plancher, à la manière d'un empilement de crêpes. » <http://www.ae911truth.org>

Biographie : http://en.wikipedia.org/wiki/J._Edward_Anderson



Andreas Hedqvist, MS ME et Ing. aérospatial, Ingénieur système principal, Projets aérospatiaux européens

Membre : *Universitaires pour la Vérité sur le 11 septembre* <http://911scholars.org>



Raymond A. Ciccolilli – Ancien S. Marshal de l'Air U.S. et Inspecteur des Douanes senior

Retraité des Douanes des États-Unis et de la Protection des frontières, après 33 ans. A travaillé dans pratiquement toutes les branches des douanes des États-Unis.

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs: « J'ai honte d'avoir passé autant d'années à défendre nos frontières pour apprendre maintenant seulement que nous vivons aujourd'hui l'époque la plus corrompue de toute l'histoire des États-Unis. Beaucoup de questions m'ont traversé l'esprit au sujet de toutes les circonstances entourant le 11/9 mais ce n'est qu'après avoir visionné ce DVD que tous les morceaux du puzzle ont pu prendre place. Je suppose que, moi aussi, je vivais dans le démenti. Personne ne veut croire cela. Mais après avoir été témoin de deux accidents d'avion à réaction dans le passé, et en observant la chute des bâtiments du WTC, je sais qu'il y a quelque chose qui ne va pas. Après avoir visionné plusieurs autres documentaires sur le 11/9, je suis aujourd'hui convaincu que ces bâtiments ont été détruits délibérément. Quelqu'un doit être tenu pour responsable. »

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

..... **Larry L. Erickson, BS et MS en**
: **Ingénierie aéronautique, PhD en**
: **Ingénierie mécanique**
: Instructeur, Physique et Ingénierie
: aérospatiale, Université d'Etat Polytechnique
..... de Californie, San Luis Obispo 1998 –
aujourd'hui. Ingénieur aérospatial de la NASA retraité et Chercheur. A dirigé des recherches dans les domaines des dynamiques structurelles, de l'aérodynamique, de l'aéroélasticité et des phénomènes vibratoires de battement. Récipiendaire du Prix de Chercheur de l'Année de la Division Aérodynamique de la NASA. 33 ans de carrière à la NASA. Membre, Institut Américain de l'Aéronautique & l'Astronautique. Auteur et co-auteur de plusieurs articles scientifiques sur les analyses aérodynamiques. Auteur participant à [Applied Computational Aerodynamics](#) (1990).

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs: « Des enquêtes techniques sérieuses par des experts semblent faire défaut dans les explications officielles. » <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **Shawn J. Jensen, BS ME, MS Eng.**
: **Mgmt, Ancien Officier d'Ingénierie**
: **de l'U.S. Air Force.**
: Maîtrise de Graduat de l'Institut de
: Technologie de l'U.S. Air Force. Carrière de 10
..... ans dans l'U.S. Air Force.

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs: « Les preuves présentées comme telles par ae911truth.org sont saisissantes; la version officielle est peu probable; les activités criminelles doivent être investiguées et les responsables traduits en justice. » <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **William José Blanch, BS en**
: **Ingénierie aérospatiale**
: Ingénieur des Commandes Aérospatiales
: précédemment employé au Centre de
: Recherches de la NASA Ames et chez
..... Lockheed Martin.

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs: « En tant qu'Ingénieur des Commandes j'ai travaillé sur le Moment Angulaire et je ne pouvais comprendre comment la direction de l'effondrement fut perpendiculaire au sol et droit au centre des bâtiments. L'expansion des fermes devrait être "linéaire" pour permettre une chute dans cette direction. » <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **Henry Rozumski, BS en Ingénierie**
: **aérospatiale, MS en Exploitation**
: **des syst. Officier retraité de l'U.S.**
: **Air Force**
.....

Ingénieur aérospatial et Analyste. Officier retraité de l'U.S. Air Force. Ses affectations comprennent : ICBM *Launch Control Office* et membre de la *Command Inspector General team*. Carrière de 25 dans l'U.S. Air Force.

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs: « Après avoir effectué des recherches en profondeur sur le sujet, j'en suis arrivé à la conclusion qu'aucun avion *de ligne* n'a heurté les deux Tours du WTC. Aucun avion de ligne n'a heurté le Pentagone. Aucun avion de ligne ne s'est enterré en Pennsylvanie. Le silence du public entier à observer les nombreuses attaches de matériaux à haute densité éjectées depuis l'autre côté du WTC-2, provenant probablement d'un projectile avec des caractéristiques de durcissement est assourdissant. De plus, les deux tours du WTC furent des démolitions par explosifs, sans aucun doute. Le WTC-7 s'est écroulé par démolition [contrôlée] classique.

Enfin, un fuselage d'avion en aluminium de 2,5 cm voyageant à sa vitesse maximale pendant son régime de vol et son angle d'attaque, NE pourrait PAS trancher comme du beurre, de l'acier à haute résistance d'une

épaisseur comprise entre 0,5 et 1,5 cm et d'une longueur d'environ 30 cm. Des calculs issus d'autres sources révèlent que le fuselage perdrait sa vitesse d'élan en percutant de l'acier épais de seulement 2 cm. Si ces projectiles venaient d'un avion *de ligne*, nous aurions dû voir toute l'explosion d'impact du fuselage uniquement au niveau du point d'impact, avec des débris distincts s'éparpillant au pied de chaque tour. » <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **James Ireland, MS en Ingénierie**
: **aéronautique.**
:
:

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs: « Initialement, après avoir vu des images du site du crash du vol 93, je me suis senti concerné car cela ne semblait pas correspondre à celui d'un site de crash d'avion dans des circonstances similaires (ou quelconques). D'autres sites de recherches comme celui-ci ont montré qu'il y avait de profondes contradictions concernant les attentats entre la "version officielle" et ce qu'un ingénieur/expert ou même un citoyen lambda doté de sens commun peut en déduire. » <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **Melissa Allin, BS en Ingénierie**
: **aérospatiale. Ingénieur**
: **professionnel agréé**
: Ingénieur professionnel agréé, Etat
..... d'Oklahoma. Plus de 15 d'expérience en
projets mécaniques, projets de systèmes de pompes et systèmes de fluides, analyse de projets, analyse de stress et modélisation, analyse d'usure et modélisation, tests à grande échelle, et aspects métallurgiques du carbone, de l'alliage et des aciers inoxydables.

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs: "J'ai passé 5 ans à faire des recherches et débattre sur les événements du 11/9. Les raisons qui me poussent à signer cette pétition pour une nouvelle enquête sont les questions sans réponse, le manque d'informations, les inconsistances et les contradictions du Rapport de Commission sur le 11/9, et aussi le travail inacceptable de la NIST dans l'enquête spécifique sur l'effondrement des tours. La tragédie du 11/9 et la masse de morts civils ce jour-là nécessitent une enquête appropriée, une recherche impartiale des faits, et la pleine divulgation. Le peuple américain a été facturé \$16 millions par la NIST et n'a rien reçu en échange pour ce prix-là. Je perdrais ma licence d'ingénieur pour un coup pareil." <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

Erin Myers – Ancien Mécanicien d'aviation de l'U.S. Army

A travaillé sur Sikorsky EH-60 et UH-60, Hélicoptères Black Hawk, Hélicoptères Hughes/McDonnell Douglas AH-64 Apache, et Hélicoptères Bell OH-58 Kiowa. Licence de mécanique cellules et moteurs. Constructeur d'avion expérimental, incluant: le Kitfox 1990, Lanceair, Glassair, toute une variété de micro-appareils et ULM. Pilote privé sur avions: Cessna, Piper, Champion Citabria, Avion biplan Weaver (WACO), biplan Pitts, Hélicoptères Robinson R-22, Hélicoptères Bell 206 JettRanger. 600 Heures de vol.

Déclaration pour ce site web 23/07/07 : « Je ne peux pas accepter le rapport de la Commission officielle sur le 11/9 et le récit dérivant de ses conclusions. Les mensonges, omissions et distorsions du compte-rendu officiel, combiné avec une confiance et une crédulité fréquemment répandues, ont créé un dangereux clivage au sein de notre société, entre deux visions du monde s'excluant mutuellement vis à vis des événements du 11 septembre.

Peu importe par qui, quoi ou comment l'histoire finale du 11 septembre sera dite, on sera toujours loin du compte avec la vérité. Un chapitre qui ne peut jamais être omis ce sont les plus de 5 années de dissimulation et de corruption de notre gouvernement qui a abandonné les principes de base de la jurisprudence, l'État de Droit, et la reconnaissance de la dignité de tout être humain. Ce sont vraiment les jours plus sombres de notre gouvernement. Et à nous le Peuple, c'est une immense honte de lui permettre, jusqu'à ce jour, de continuer.

Nous avons à réparer le plus grave des désordres. Aussi nous le Peuple, nous ne pouvons pas nous échapper de notre incontournable responsabilité vis à vis de notre gouvernement et de ses actions.

Nous pouvons seulement retrouver notre boussole et un sens moral en révoquant le rapport de la Commission sur le 11/9 et en lançant une nouvelle Commission, en repartant de zéro, pour enquêter sur les événements du 11 septembre. »

Signataire : Pétition de soutien au procureur général de New York pour un nouveau grand jury d'enquête sur le 11/9 (19/11/04) : <http://www.justicefor911.org>

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org>



John W. Travis, MD, MPH – Pilote retraité - Médecin et écrivain. Une figure marquante du domaine de la Santé

Médecin du Service Public de Santé des E.U, 1969 - 1975. En 1975 il fonda le premier centre de santé aux États-Unis, le "Wellness Center Resource". Cofondateur de [Alliance for Transforming the Lives of Children](#). Auteur de : [Wellness Inventory](#) (1975); et co-auteur de : [Wellness Workbook](#) (1981, 1988, 2004), [Simply Well: Choices for a Healthy Life](#) (1990, 2001), [Wellness for Helping Professionals](#) (1990), [A Change of Heart: A Global Wellness Inventory](#) (1993), [The Society of Prospective Medicine's Handbook of Health Assessment Tools](#) (1999).

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org>

Biographie : http://en.wikipedia.org/wiki/John_Travis

Site : <http://www.thewellspring.com>



Adam Shaw – Ex-correspondant United Press Intl. - Ailier de l'équipe d'acrobatie aérienne CAPTENS (France)

Ancien Correspondant étranger, *United Press International*. Ancien Staff Reporter, *The Washington Post*. Auteur de [Sound of Impact: The Legacy of TWA Flight 514](#) (1978). Auteur de l'adaptation contemporaine en 2007 de la pièce d'Irwin Shaw (son père) *Bury the Dead*, qui fut produite pour la première fois en 1936. Ancien professeur d'écriture et de Journalisme, Collège de Colorado Mountain. Ancien Moniteur de Vol Assistant Chef, Centre des Sciences Aérospatiales de l'Université du Dakota du Nord. Ailier chez [CAPTENS](#), l'équipe française de show d'acrobatie aérienne. Pilote de ligne avec licence pour avion de ligne, planeur, hélicoptère, et hydravion. Moniteur pour mono-moteur et bi-moteurs, instruments aéronautiques, et acrobaties aériennes. Ancien Directeur de Programmes Internationaux, Bede Jet.

Membre : *Pilotes pour la Vérité sur le 11/9* <http://pilotsfor911truth.org>

Site : <http://www.captens.fr>



Traci Parris – Ancienne mécanicienne sur moteur à réaction à l'U.S. Air Force

11 ans de carrière à l'U.S. Air Force.. Ancienne superviseur d'assemblage avions. Travaille actuellement au service Produit Support et Ingénierie pour l'Avion de Combat F16 Falcon.

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « Accepter le fait que le 11 septembre ait été une opération intérieure bouleverse les croyances de toute une vie, et force une personne à remettre en cause tellement d'aspects de notre gouvernement. On en arrive à un point de prise de conscience que ce n'est pas Républicains versus Démocrates, mais Bien versus Mal (avec beaucoup de mauvais, et vraiment un petit nombre de bons de chaque côté). » <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

Signataire : Pétition de soutien au procureur général de New York pour un nouveau grand jury d'enquête sur le 11/9 (19/11/04) : <http://www.justicefor911.org>



Edward A. Meyer, BS Mgmt – Contrôleur du trafic aérien l'aïer spécialisé, Pilote de ligne

La Guardia Air Traffic Control. Pilote de ligne certifié FAA, Ingénieur de vol certifié Turbojet, et Instructeur de vol certifié.

+3,000 heures de vol

Membre : *Universitaires pour la Vérité et la Justice sur le 11 septembre* <http://stj911.org>



John L. Bursill – Ingénieur en avionique & maintenance d'avion (Australie)

Ingénieur agréé en maintenance d'avions (avionique) travaillant sur Boeing 737, 747 et 767 (21 ans). Ancien Sergent d'active du bataillon Renseignement / Opérations. Réserviste d'infanterie de l'armée australienne (10 ans). L'un des principaux organisateurs du Mouvement pour la Vérité à Sydney, Australie.

Déclaration de soutien à la pétition des architectes et des ingénieurs : « J'ai toujours eu des doutes vis-à-vis du 11/9 et pensé qu'ils devaient avoir laissé se produire les attentats. Mais lorsque j'ai vu le *Loose Change* il y a deux ans et demi, j'ai été obligé de commencer à examiner les événements. Et ce que j'ai découvert m'a mis sur le chemin de l'activisme. J'ai été le c-fondateur du premier "11ème jour de chaque mois" en Australie et le principal organisateur du Cycle de Conférences "La Vérité Maintenant" à Sydney. J'ai été récemment impliqué dans la mise en place de "Truth Action Australia" où je tiens le rôle du coordinateur national, "11/9-24h/7j jusqu'à justice soit faite" ».

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant la réouverture d'une enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **Lynn B. Jenson, BA Japanese –**
: **Ingénieur système & Project**
: **Manager, Tactical Fighter Program**
: Ingénieur Système et Project Manager,
: *Tactical Fighter Program, Northrup Grumman.*
.....

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « En tant qu'ingénieur praticien sur des programmes de pointe pendant 30 années et en tant qu'ancien consultant en renseignement, j'estime que l'histoire officielle ne représente pas les faits disponibles. Une recherche indépendante avec le plein support du Congrès pourrait nous rapprocher de la vérité de ce crime monstrueux et cette imposture éhontée sur la crédibilité scientifique. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **Mike Maguire, MS – Ingénieur**
: **aéronautique et mécanique**
: Ingénieur mécanicien agréé, Etat de
: Californie
.....

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **Scott Nigel Hudson, B Eng –**
: **Ingénieur aéronautique**
: Ingénieur aéronautique d'études des
: tensions, avec expérience sur déclencheurs
: de commande de vol pour l'hélicoptère et
: applications d'U.A.V. ainsi que le design de
: trains d'atterrissage d'avions.

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « Impossibilité théorique pour qu'un gratte-ciel à charpente d'acier s'effondre de façon symétrique dans sa propre empreinte [sur lui-même] à la vitesse de la chute libre par l'action de feux de bureau, tout en ressemblant exactement à une démolition contrôlée. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **Curt Toland – Technicien en**
: **avionique pour Boeing pendant**
: **plus de 25 ans. Vétéran de l'U.S.**
: **Navy**
.....

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « Clairement des événements explosifs (WTC 1 & 2) et implosifs (WTC 7). Je suis surpris que je ne sois pas parvenu à voir cela depuis aussi longtemps. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **Michael J. Garza – Ancien**
: **spécialiste propulsion de U.S. Air**
: **Force**
: Avions traités : McDonnell Douglas F-15E
: Strike Eagle, General Dynamics / Lockheed
: Martin F-16 Fighting Falcon, Boeing B-1 Bomber.

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « J'ai été exposé à une grande partie des véritables données entourant cette tragédie. Je crois que la théorie de la conspiration est réellement l'histoire que les médias et le gouvernement utilisent pour dissimuler la réalité. » <http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs : <http://www.ae911truth.org/joinus.php>

.....
: **Dewey Pike – Technicien FAA en**
: **électronique**
:
:

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « J'ai regardé à peu près tous les films et les clips disponibles sur Internet et je suis absolument convaincu que le 11/9 a été une opération intérieure, orchestrée par la Maison Blanche Bush/Cheney, la CIA et le FBI avec l'aide d'Israël. L'analyse du professeur Steven

Jones sur l'utilisation de la thermite pour faciliter la destruction des tours WTC-1, WTC-2 et WTC-7 est indiscutable. Nous avons un gouvernement répugnant. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs :

<http://www.ae911truth.org/joinus.php>

..... : **Vincent A. Moudry – Mécanicien**
: **FAA agréé fuselage et centrale**
: **électrique**

..... : Pilote privé agréé FAA. Ancien mécanicien de
: l'U.S. Navy et mécanicien de réacteur. Ancien
: mécanicien fuselage et centrale électrique
pour la TWA.

Déclaration de soutien à la pétition des Architectes et Ingénieurs : « Jusqu'à ce que je n'aie vu le film *911 Mysteries, Part1-Demolitions*, je n'avais jamais douté de l'histoire officielle. J'ai pensé que j'avais été bien informé mais personne n'avait présenté le fait que trois bâtiments de structure métallique étaient tombés le 11/9 à la vitesse de la chute libre. Je sens que nos médias ont complètement échoué. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs :

<http://www.ae911truth.org/joinus.php>

..... : **Doug Hayner – Mécanicien FAA**
: **agréé fuselage et centrale**
: **électrique - 35 ans d'expérience**

..... : **Déclaration de soutien à la pétition des**
Architectes et Ingénieurs : « Les évidences rendues disponibles par les films *9/11 Mysteries* et *Loose Change*, notamment, fournissent la preuve claire et explicite que les tours WTC 1, 2 et 7 ont été démolies plutôt que réduites par le feu. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs :

<http://www.ae911truth.org/joinus.php>

..... : **Robert J. Kral, BS en Aéronautique**
: **– Ingénieur de vol militaire**
: **retraité, Evalueur et instructeur**

..... : Ancien Directeur, Département de
: Maintenance d'Appareils, Mécanicien Fuselage
: et Centrale électrique certifié FAA et Pilote privé agréé.

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs:

« Observer la symétrie avec laquelle les 3 tours se sont effondrées directement sur leur socle était à la fois momentanément hypnotique et totalement incroyable. Pendant les multiples rediffusions, avant et pendant l'effondrement de chaque tour, j'ai vu et entendu plusieurs événements survenus qui m'ont complètement convaincu que d'autres forces ont participé à

l'effondrement des bâtiments. Pour en nommer quelques-unes:

- 1) Les explosions couplées avec l'apparition de fumée à la base des tours bien avant l'effondrement.
- 2) Des déflagrations venant de divers étages bien en dessous de la zone de dégâts initiale.
- 3) La manière dont la poussière et la fumée semblaient être expulsées du bâtiment comme lors d'une explosion lors de la descente [démolition contrôlée].

Ce qui m'a aussi dérangé, c'est que la zone n'a pas été considérée par la police et les officiels gouvernementaux comme une scène criminelle. Les matériaux structurels ont été immédiatement transportés et envoyés dans des pays étrangers sans qu'une analyse scientifique et d'ingénierie ne soit effectuée. Ayant passé plus de 23 ans dans l'armée, j'ai su tout de suite que des preuves flagrantes disparaissaient rapidement et j'ai compris les mensonges du gouvernement, comme par exemple les boîtes noires des avions trouvées par des pompiers et emportées par des agents du FBI, le FBI déclarant qu'elles n'avaient pas été trouvées. Et puis aussi le portefeuille de Mohammed Atta retrouvé intact quelques pâtés de maison plus loin.

Messieurs, je sens la même odeur de rat que celle sentie pendant ma carrière militaire. C'est ma version et je m'y tiendrai jusqu'à ce que la vérité soit connue et tous les responsables désignés, où que cela puisse nous mener. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs :

<http://www.ae911truth.org/joinus.php>

..... : **Luis Cintron – Mécanicien agréé en**
: **cellules et plans de la FAA. Vétéran**
: **de l'U.S. Air Force**

..... : Mécanicien et technicien en aviation avec 15
: ans d'expérience dans l'aviation.

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs:

« Donnez-moi accès aux données et aux modèles informatiques utilisés dans l'enquête. Laissez la communauté scientifique tester et confronter ouvertement vos résultats.

Si le gouvernement ne le fait pas, pour autant que je sache, l'étude du gouvernement sur les événements n'est qu'une farce bien organisée des médias. »

<http://www.ae911truth.org>

Signataire : Pétition demandant une réouverture de l'enquête sur le 11 septembre 2001, signée par plus de 400 Architectes et Ingénieurs :

<http://www.ae911truth.org/joinus.php>

..... : **Tim Erney, AS en Technologie de**
: **maintenance dans l'aviation**

..... : Mécanicien agréé en Cellules et Plans de la
: : FAA. Ancien Ingénieur de Combat, Réserve de
: l'U.S. Army. Plus de 40 heures
: d'entraînement de vol.

Déclaration en soutien à la pétition des Architectes et des Ingénieurs:

Association « *Pilots for 9/11 Truth* »

Pilots for 9/11 Truth (Pilotes pour la Vérité sur le 11/9) est une association de plus de 60 pilotes et professionnels de l'aviation vouée à déterminer la vérité au sujet du 11/9.

Déclaration de l'Association : « Pilotes pour la Vérité sur le 11/9 est une organisation de professionnels de l'aviation et de pilotes du monde entier qui se sont réunis avec un objectif. Nous sommes déterminés à rechercher la vérité au sujet des événements du 11 septembre 2001. Notre attention se focalise sur les quatre vols, sur les manœuvres exécutées et sur les pilotes rapportés. Nous ne proposons ni théorie ou ni objet de blâme. Cependant, nous sommes concentrés à déterminer la vérité de ce jour fatidique puisque le gouvernement des États-Unis ne semble pas enclin à fournir de réponses. »

NDLR : En août 2006, *Pilots for 9/11 Truth* a reçu de la part du *National Transportation and Safety Board* (NTSB) une copie des données de l'enregistreur de vol du vol 77, qui d'après les compte-rendus officiels, a percuté le Pentagone.

L'association a effectué une analyse professionnelle des données et a conclu le 26/03/2007 en établissant que "L'information fournie par le NTSB ne peut pas correspondre au compte-rendu de la Commission sur le 11/9 qui dit que le vol 77 d'American Airline est entré en collision avec le Pentagone".

En particulier, l'altitude du vol 77 au moment d'atteindre le Pentagone était de plus de 60 mètres trop élevée pour pouvoir touché le bâtiment. A cette altitude, l'avion en cause ne pourrait également pas avoir renversé les cinq poteaux légers, comme cela a été rapporté, ni ne pourrait avoir été l'avion montré sur les photos d'arrêt-action de l'impact sur le Pentagone, fourni par le Département de la Défense.

En plus, les données de l'enregistreur de vol (FDR) indiquent que le chemin pris par le vol 77 en approche du Pentagone diffère de manière significative du compte-rendu officiel, parce qu'il a approché le Pentagone par le nord de l'Annexe de la Marine et de la station service CITGO, soit nettement plus au nord que ce qu'indique le compte-rendu officiel. Cette approche plus nordique est corroborée par le témoignage des Officiers de Police du Pentagone, les sergents Chadwick Brooks et William Lagasse, qui étaient de service à la station service de CITGO ou à proximité le 11/9 et qui ont été les témoins oculaires de l'impact. Le documentaire "PentaCon" a enregistré le témoignage de ces deux officiers et de plusieurs autres témoins qui corroborent également cette trajectoire de vol.

Cette trajectoire de vol plus nordique est également contradictoire avec la bande de destruction à l'intérieur du Pentagone, qui s'étend du sud-ouest au nord-est, comme rapporté dans le Rapport des dommages du bâtiment du Pentagone. La trajectoire de vol plus nordique est également contradictoire avec le vol 77 ayant renversé les cinq poteaux légers. Pour plus d'informations, veuillez consulter le documentaire vidéo de l'association ou le communiqué de presse. »

Documentaire vidéo de l'Association :

<http://video.google.com/videoplay?docid=-8672066571196607580&q=pandora%27s+black+box&total=42&start=0&num=10&so=0&type=search&plindex=0>

Communiqué de presse :

<http://pilotsfor911truth.org/pressrelease.html>

PILOTS FOR 9/11 TRUTH MEMBERS

(For more details on members, please [click here](#).)

Robert Balsamo, Co-founder – Commercial airline pilot (See [individual citation](#) above.)

Capt. Russ Wittenberg – Retired commercial airline pilot and military pilot (See [individual citation](#) above.)

Capt. Ross Aimer, BS Aeronautics – Retired commercial airline pilot

John Lear – Retired commercial airline pilot (See [individual citation](#) above.)

Lt. Col. Jeff Latas, U.S. Air Force (ret) – Commercial airline pilot. Retired U.S. Air Force fighter pilot. Former Weapons Requirements Officer, USAF HQ, Pentagon (See [individual citation](#) above.)

Lt. Col. Guy S. Razer, MS, U.S. Air Force (ret) – Retired U.S. Air Force fighter pilot. Former Fighter Weapons School Instructor and NATO Tactical Leadership Program Instructor (See [individual citation](#) above.)

Lt. Col. Field McConnell, U.S. Air National Guard (ret) – Retired commercial airline pilot. Graduate U.S. Naval Academy. Retired U.S. Marine Corps and U.S. Air National Guard pilot.

Capt. Paul A. Trood – Commercial airline pilot (Australia) (See [individual citation](#) above.)

Jim Mustanich – Commercial airline pilot (See [individual citation](#) above.)

Commander Ted Muga, U.S. Naval Reserves (ret) – Retired commercial airline pilot. Retired U.S. Navy aviator. Naval Aviator (See [individual citation](#) above.)

Lt. Col. Robert Bowman, PhD, U.S. Air Force (ret) – Former U.S. Air Force fighter pilot. Former Head of the Department of Aeronautical Engineering and Assistant Dean at the U.S. Air Force Institute of Technology. Director of Advanced Space Programs Development under Presidents Ford and Carter (See [individual citation](#) above.)

John Panarelli – Commercial airline pilot. Former U.S. Air Force pilot (See [individual citation](#) above.)

Lt. Col. Shelton F. Lankford, U.S. Marine Corps (ret) – Retired U.S. Marine Corps fighter pilot (See [individual citation](#) above.)

Dennis Spear, U.S. Army (ret) – Commercial pilot. Retired U.S. Army pilot (See [individual citation](#) above.)

Scott Burley – First Officer, United Airlines. 22 Years. Aircraft flown: Lockheed 747-400

Bill Credle – Aviation Maintenance Technician, American Airlines. 17 years

Tony Ryan, Warrant Officer, Royal Australian Air Force (ret) – Flight Engineer on Lockheed C130A, E, and H Hercules and Boeing 707. Flight Engineer, Cathay Pacific Airways. Aircraft flown: Lockheed L-1011 TriStar and Boeing 747-200, 747-300 and 747-200F. 10000+ total hours flown. Australian Private Pilot License. Aircraft

flown: Cessna C150, C152, C172, C172RG and Piper Archer. 300 hours flown.

Alfons Olszewski – Former. U.S. Army Aircraft Maintenance Crew Chief. Co-founder of [Veterans For Truth](#) (See [individual citation](#) above.)

Col. George Nelson, MBA, U.S. Air Force (ret) – Licensed commercial pilot. Licensed airframe and powerplant mechanic. Retired U.S. Air Force aircraft accident investigator and aircraft maintenance activities (See [individual citation](#) above.)

Larry Patriarca – Former U.S. Navy Aviation Structural Mechanic

Coordinator for [Central Massachusetts 9/11 Truth Alliance](#) (See [individual citation](#) above.)

Capt. Steve Nieman

Commercial airline pilot (See [individual citation](#) above.)

Joel M. Skousen – Commercial pilot. Former U.S. Marine Corps fighter pilot (See [individual citation](#) above.)

Col. Michael Harley, U.S. Air Force (ret) – Retired Chief of Standardization of a Strategic Air Command Wing. Command pilot and U.S. Air Force accident investigator (See [individual citation](#) above.)

Mathias Frey – Commercial pilot (Switzerland) (See [individual citation](#) above.)

Jeff Dahlstrom, U.S. Air Force – Former U.S. Air Force pilot (See [individual citation](#) above.)

Capt. Joe H. Ferguson, U.S. Air Force (ret) – Retired commercial airline pilot. Retired U.S. Air Force pilot (See [individual citation](#) above.)

William Reyes – Commercial pilot. Former U.S. Navy officer. (See [individual citation](#) above.)

Commander Ralph Kolstad, U.S. Navy (ret) – Retired commercial airline pilot. Retired U.S. Navy fighter pilot (See [individual citation](#) above.)

Capt. Omar Pradhan, U.S. Air Force – Former AWACS command pilot. Former Flight Instructor, U.S. Air Force Academy (See [individual citation](#) above.)

Jared Eastley – Business Charter and Air Ambulance Pilot (See [individual citation](#) above.)

Mike Aybar – Aircraft Maintenance Technician. Crew Chief, American Airlines (See [individual citation](#) above.)

James Edward Forst – Graduated from UND summa cum laude December 2006. Degree in Commercial Aviation and Aviation Management

Hamish Brannan – Former UK air defense ground environment (UKADGE) RADAR technician. Former instructor for the Ministry of Defence (MOD) for primary and secondary ground radar systems, Air Traffic Control and airborne systems, including radio (See [individual citation](#) above.)

Didier "Jay" Weenen – Retired Belgian Air Force pilot (See [individual citation](#) above.)

Peter Rapp – Commercial pilot (Austria) (See [individual citation](#) above.)

Erin Myers – Former U.S. Army Aviation Mechanic. FAA Licensed airframe and powerplant mechanic. Private Pilot. Experimental Aircraft Builder (See [individual citation](#) above.)

Sean Dulac – Private Pilot

Christina Merrick – Commercial airline pilot (See [individual citation](#) above.)

Dave Kisor, MA – Former U.S. Navy Aviation Electrician (See [individual citation](#) above.)

Slawomir M. Kozak – Former President of Polish Air Traffic Controllers Association. Former member of Polish Airports State Enterprise Employee's Council. Member of National Aviation Council (See [individual citation](#) above.)

Timothy Young – Commercial pilot. FAA licensed airframe and powerplant mechanic. Aircraft Owner & Aviation Business Operator (See [individual citation](#) above.)

Greg Stone – Flight Attendant (See [individual citation](#) above.)

Michael Herzog – Private Pilot. Talk Show Host [Republic Broadcasting Network](#)

Kevin Smith – Sailplane pilot. Producer, [Alex Jones Show](#)

Rodger Herbst, BAAE (Aeronautical and Astronautical Engineering), **ME** (Mechanical Engineering) – Former Flight Control (737) and Simulation (777, 787) Engineer with the Boeing Company (See [individual citation](#) above.)

Jeff Beck – Commercial pilot (See [individual citation](#) above.)

Craig Hill – Post Solo Student Pilot. Founder of the Green Party of Vermont

Fredrick W. Harvey – Pilot. Awarded Silver Star, Bronze Star, and Three Purple Hearts (See [individual citation](#) above.)

John W. Travis, MD, MPH – Retired pilot. Physician and author (See [individual citation](#) above.)

Joe Frascone, BS Aeronautical Science, MBA – Certified Airline Transport Pilot. CFI CFII ATP MEI AGI Panorama Flight Service, White Plains, NY (See [individual citation](#) above.)

Lisa Long – Private Pilot. Single Engine Land

Arthur L. Carran, BS Aerospace Eng, PE – Aerospace Engineer. Certified Commercial Pilot. Instrument Rating. Aircraft flown: Piper, Beech, and Cessna single-engine. 350 total hours flown. Licensed Professional Engineer, State of Ohio. (See [individual citation](#) above.)

Harold Saive – Private Pilot. Single Engine Land

Capt. Keith West – Retired Pilot with Continental Airlines (See [individual citation](#) above.)

Gordon Price – Retired Commercial Airline Pilot with Air Canada, flying Boeing 747-400, 36 years. Former Fighter Pilot, Royal Canadian Air Force, flying CF-104 fighters. 6 years. (See [individual citation](#) above.)

Daniel G. Martinez – Former U.S. Army Aviation Mechanic, working on Sikorsky EH-60 and UH-60 Black Hawk Helicopters and Turbine Engines. FAA licensed airframe and powerplant mechanic with 18 years experience. Recent civilian service in Iraq. (See [individual citation](#) above.)

Capt. Pieter Lathuy – Commercial airline pilot for Emirates Airline, flying Airbus A330/A340. Former Fighter Pilot, Belgian Air Force, flying General Dynamics / Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon. (See [individual citation](#) above.)

Adam Shaw – Wingman for [CAPTENS](#), the French aerobatic airshow team. Commercial pilot rating for

airplane, glider, helicopter, and seaplane. Instructor for single and multi-engine land, single-engine sea, instrument airplane, and aerobatic. Author of *Sound of Impact: The Legacy of TWA Flight 514* (See [individual citation](#) above.)

Jacob Moncrief – Commercial airline pilot for ExpressJet Airlines. (See [individual citation](#) above.)

Naomi Watson – Flight Attendant - Delta Airlines. (See [individual citation](#) above.)

J. Elizabeth Sinclair, MS – FAA Certified Airline Transport Pilot, Type Rating G-IV and G-1159. FAA Certified Flight Instructor (single and multi-engine and instrument). Adjunct Professor, Aeronautical Science,

Embry-Riddle Aeronautical University. (See [individual citation](#) above.)

James M. Craven – FAA Certified Commercial Pilot, Instrument. FAA Certified Ground Instructor (Advanced and Instrument). Professor of Economics and Chairman, Business Division, Clark College (Vancouver, WA). (See [individual citation](#) above.)

Capt. R. Bruce Sinclair – Commercial airline pilot, flying Boeing 737, Airbus A300-B4, and Beech King Air B200 (medevac air ambulance) (See [individual citation](#) above.)

Rob Bishop – Former U.S. Marine Corps Aviation Mechanic. Radio talk show host (See [individual citation](#) above.)

Décodage de 24 techniques de désinformation

Voici quelques techniques courantes utilisées par différents organes de pouvoir – publics ou privés – cherchant à occulter des vérités qui dérangent. Il est utile de garder ces concepts à l'esprit lors de la lecture d'informations relatives à des sujets controversés (ils sont nombreux) ... pour autant, règle n°1, que vous sachiez même qu'ils le sont. Faites le test. Vous serez sans doute surpris de constater à quel point ces procédés percolent au travers de nombre de propos tenus par des instances officielles, des "experts" et par extension de nombreux médias.

Technique n°1 : Evitement

Ne pas écouter la controverse, ne pas la voir, ne pas en parler. Si elle n'est pas rapportée, elle n'existe pas et il n'y a pas lieu de s'en occuper.

Technique n°2 : Superficialité

N'aborder la controverse qu'en périphérie, sur des points mineurs voire pittoresques. Eviter soigneusement les points clés de l'argumentation.

Technique n°3 : Indignation

Rejeter le sujet de façon indignée ("jamais une chose pareille ne serait possible"). Jouer sur le sentiment d'incrédulité ("il y aurait eu des fuites", "ça se saurait", ...)

Technique n°4 : Rumeur

Considérer la controverse comme une rumeur de plus, sans fondements, quels que soient les arguments présentés.

Technique n°5 : Homme de paille

Présenter la position de son adversaire de façon volontairement erronée, en sélectionnant son argument le plus faible, en amplifiant sa portée puis en le détruisant.

Technique n°6 : Messager

Décrédibiliser le porteur du message. Par extension, associer les opposants à des dénominations impopulaires telles que "excentrique", "extrême-droite", "gauchiste", "terroriste", "conspirationniste", "radical", "fanatique", ou même "blonde" etc...

Technique n°7 : Biais

Exacerber tous les faits qui pourraient donner à penser que l'opposant opère en dissimulant ses véritables intentions ou est sujet à tout autre forme de biais.

Technique n°8 : Confusion

Quelque soit le niveau de la polémique mais sans y faire référence, confirmer la thèse officielle par un communiqué laconique sur une nouvelle étude favorable et rassurante.

Technique n°9 : Autorité

S'associer à l'autorité (organismes internationaux etc.) et présenter ses arguments avec suffisamment de jargon, de détails techniques et de sources pour les crédibiliser.

Technique n°10 : Innocence

Faire l'innocent. Quelle que soit la solidité des arguments de l'opposant, éviter la discussion en leur contestant toute crédibilité, toute existence de preuves, toute logique ou tout sens. Mélanger le tout pour un maximum d'efficacité.

Technique n°11 : Amalgame

Associer les charges de l'opposant à des charges farfelues facilement réfutables, qu'elles soient antérieures ou le fait d'autres opposants. En y étant associées, les charges subséquentes, quelle que soit leur validité, sont alors beaucoup plus facilement discréditées.

Technique n°12 : Diviser

Diviser pour mieux régner et par extension mettre l'accent sur les différences entre les différents courants des opposants et l'impression de chaos que cela procure.

Technique n°13 : Pseudo-débat

Présenter la version de l'opposant en premier lieu puis démentir par une succession de déclarations issues de sources faisant apparemment autorité.

Technique n°14 : Confession

Admettre avec candeur que des manquements (mineurs) ont été identifiés et que des solutions ont été apportées. Les opposants cependant en ont tiré parti pour gonfler la controverse et tenter de démontrer ce qui n'existe pas.

Technique n°15 : Enigme

Les énigmes n'ont pas de solution. Etant donné la multitude des paramètres, des intervenants et de leurs interactions, le sujet est bien trop complexe pour ne pouvoir être jamais résolu. Une technique couramment utilisée pour décourager ceux qui cherchent à suivre...

Technique n°16 : Solution complète

Eviter le problème en exigeant de l'opposant qu'il fournisse une solution complète à la résolution de la controverse.

Technique n°17 : Omission

Omettre des preuves, des publications ou des témoignages contraires. S'ils n'existent pas, ce ne sont pas des faits, et le sujet ne doit pas être couvert.

Technique n°18 : Sang froid

Amener l'opposant à argumenter dans une position difficile et jouer sur sa perte de sang froid pour le décrédibiliser.

Technique n°19 : Expertise

"*You don't bite de hand that feeds you*", disent les Anglais. Créer son propre groupe d'experts et le financer directement ou indirectement.

Technique n°20 : Preuve impossible

Ignorer les preuves présentées par l'opposant comme étant non pertinentes et lui demander des preuves inaccessibles, que ce soit matériellement (non disponibles ou soustraites au regard du public), techniquement (années de recherche) ou financièrement.

Technique n°21 : Déni

Dénier toute crédibilité ou être extrêmement critique vis à vis de publications, de témoignages ou même de propos officiels d'organes de pouvoir, en les désignant comme des "sources non valides" ou "des éléments sortis de leur contexte".

Technique n°22 : Fausse preuve

Introduire des éléments contradictoires par rapport à l'argument de l'opposant, au besoin en fabriquant de fausses preuves, par exemple sous la forme d'études scientifiques au protocole particulièrement étudié.

Technique n°23 : Grand Jury

Organiser un grand jury ou des états généraux avec tous les atours de la consultation la plus large et la plus ouverte qui soient. Neutraliser ensuite les sujets qui fâchent et présenter le rapport final comme étant l'état du consensus général.

Technique n°24 : Diversion et distraction

Créer l'événement ailleurs pour distraire et écarter l'attention du public.

Abréviations

FAA = *Federal Aviation Administration*
FDNY = *Fire Department New York city*
FEMA = *Federal Emergency Management Agency*
(Bureau fédéral de gestion des situations d'urgence)
NIST = *National Institute of Standard and Technology*
NORAD = *North American Aerospace Defense Command*
WTC = *World Trade Center*

Remerciements

à l'équipe des 30 traducteurs bénévoles :

Vincent H., René M., Stéphane R., Guillaume R., Pascal A., Céline & Bertrand, Martin L., Michel C., Roland P., Christopher, Antoine, Stéphane R., B.H., Laurent, Claude D., Patrick E., Ismaël, Alain D., Benoît C., Sébastien R., Lebon, Philippe D., Yann M., Letiersmondiste, Clément M., Balerian, Nora I., N.Laurent

et à reopen911.info et jp-petit.org pour leur soutien,

et à Isabelle et mes enfants pour les trop longues heures passées à réaliser ce travail.

Note d'usage loyal (*Fair use notice*)

Ce document contient du matériel sous droits d'auteur dont l'utilisation n'a pas toujours été spécifiquement autorisée par le propriétaire. Ce matériel est rendu disponible dans un effort de faire avancer la compréhension des faits et des problèmes liés au, et dans certains cas contradictoires avec, le compte-rendu officiel des événements de 11/9/2001. Si vous souhaitez utiliser du matériel sous droits d'auteur à partir de ce document pour un usage propre allant au-delà de « l'utilisation correcte », vous devez obtenir la permission du propriétaire d'origine.

En savoir plus

Sélection de sites Internet en français

www.reopen911.info

www.reopen911.ch

www.reopen911belgium.be

www.911.be.cx

Sélection de livres en français

(également disponibles en PDF chez l'éditeur pour 5 €)

Le Nouveau Pearl Harbor, ISBN-13 : 2-9525571-2-8

David R. GRIFFIN, <http://www.editionsdemilune.com/lenouveaupearlharbor-p-4.html>

Omissions et manipulations de la Commission d'enquête

David R. GRIFFIN, <http://www.editionsdemilune.com/omissionsetmanipulationsdelacommissiondenquete-p-5.html>

La Terreur Fabriquée, Made in USA

Webster G. TARPLEY, <http://www.editionsdemilune.com/laterreurfabriquemadeinusa-p-6.html>

Les Dessous du terrorisme

Gerhard WISNEWSKI, <http://www.editionsdemilune.com/lesdessousduterrorisme-p-14.html>

L'Effroyable Imposture suivi de **Le Pentagate**

Thierry MEYSSAN, <http://www.editionsdemilune.com/leffroyableimposturesuividelepentagate-p-12.html>

Le Procès du 11 Septembre

Victor THORN, <http://www.editionsdemilune.com/leprocsdu11septembre-p-3.html>

La Guerre contre la vérité

Nafeez Mosaddeq AHMED, <http://www.editionsdemilune.com/laguerrecontrelavrit-p-7.html>

Comment le Jihad est arrivé en Europe

Jürgen ERLÄSSER (Préface de Jean-Pierre Chevènement), <http://www.editions-xenia.com/livres/djihad/>

Sélection de sites Internet en anglais

www.911Truth.org

www.physics911.net

www.911scholars.org

www.stj911.org

www.cooperativeresearch.org/project.jsp?project=911_project (The Complete Time Line)

www.pilotsfor911truth.org

www.ae911truth.org

www.mujca.com (Muslim-Jewish-Christian Alliance for 9/11 Truth)

www.911blogger.com

Adresses de vos représentants parlementaires

France

PARLEMENT EUROPEEN

<http://www.europarl.europa.eu/members/public/geoSearch/zoneList.do?country=FR&language=FR>

SENAT : Sénateurs par département

<http://www.senat.fr/listes/sencir.html>

ASSEMBLEE NATIONALE

http://www.assemblee-nationale.fr/13/tribun/xml/liste_alpha.asp

Belgique

PARLEMENT EUROPEEN

<http://www.europarl.europa.eu/members/public/geoSearch/search.do?country=BE&zone=Coll%C3%A8ge+%C3%A9lectorale+francophone&language=FR>

SENAT

http://www.senate.be/www/?Mival=/index_senate&MENUID=18300&LANG=fr

CHAMBRE

http://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=/depute&language=fr&rightmenu=right_depute&cfm=/site/wwwcfm/depute/cvlist.cfm

Luxembourg

PARLEMENT EUROPEEN

<http://www.europarl.europa.eu/members/public/geoSearch/search.do?country=LU&language=FR>

CHAMBRE DES DEPUTES

<http://www.chd.lu/fr/organisation/membres/schema.jsp>

Suisse

ASSEMBLEE FEDERALE

<http://www.parlament.ch/f/ra-raete/nratsrat/ra-adressen-websites/pages/index.aspx>

ASSEMBLEE FEDERALE : liste détaillée par canton :

<http://www.parlament.ch/F/ra-raete/nratsrat/ra-adressen-websites/Documents/RM-DB-public-fr.xls>

Canada

SENAT

<http://sen.parl.gc.ca/home-f.htm>

CHAMBRE DES COMMUNES

<http://webinfo.parl.gc.ca/MembersOfParliament/MainMPsCompleteList.aspx?TimePeriod=Current&Language=F>

On peut écrire aux députés, sans affranchir, à l'adresse suivante : Chambre des communes, OTTAWA (Ontario), Canada, K1A 0A6

TABLE

Préface de l’auteur du site	2
Préface de la version française	3
Dans la même collection	4
(1/6) Plus de 250 Professeurs et Universitaires remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9.....	4
(2/6) Près de 500 Architectes et Ingénieurs remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9	4
(3/6) Plus de 100 Hauts fonctionnaires et Politiciens remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9.....	4
(4/6) Plus de 100 Pilotes et Professionnels de l’aviation remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9 .	4
(5/6) Plus de 200 Survivants et Proches des victimes remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9	4
(6/6) Plus de 100 Professionnels des médias et du divertissement remettent en cause le rapport de la Commission sur le 11/9 ...	4
Associations et pétitions	5
Pilotes pour la Vérité sur le 11/9.....	5
Universitaires pour la Vérité sur le 11/9.....	5
Universitaires pour la Vérité et la Justice sur le 11/9.....	5
Panel Scientifique pour une Investigation sur le 11/9.....	5
Architectes et Ingénieurs pour la Vérité sur le 11/9	5
Pétition pour la ré-ouverture de l'enquête sur le 11/9	5
Pétition pour une Commission d’investigation indépendante sur le 11/9.....	6
Lettre ouverte au Congrès relative au rapport de la Commission du 11/9 - (13/09/04)	6
Pétition pour une enquête d'un grand jury indépendant sur le 11/9 - (19/11/04)	6
Pétition pour la déclassification des informations sur le 11/9 - (5/10/06)	6
Pétition pour la réouverture de l’enquête sur le 11/9 (+400 Architectes et Ingénieurs)	7
Pétition : La Guerre est illégale - (12/07).....	7
Pilotes de ligne.....	8
Rob Balsamo – Pilote de ligne, cofondateur de <i>Pilots for 9/11 Truth</i>	8
Glen Stanish – Pilote de ligne, +15.000 heures de vol	8
John Lear – Pilote de ligne retraité, +19.000 heures de vol.....	9
Capt. Russ Wittenberg, U.S. Air Force, retraité – Ancien pilote de chasse et pilote de ligne - +30.000 heures de vol .	9
Commandant Ralph Kolstad, U.S. Navy, retraité – + 23.000 heures de vol	10
Capt. Ross "Rusty" Aimer – BS en Ingénierie de maintenance aérospatiale, + 30.000 heures de de vol.....	10
Joel M. Skousen – Ancien pilote de combat du Corps des Marines. Pilote de ligne.....	11
Lt Col Jeff Latas, U.S. Air Force, retraité – Ingénieur en aérospatiale. Pilote de ligne	11
Commandant Ted Muga, retraité de l’U.S. Navy – Ingénieur civil et ancien pilote de ligne	12
Col. George Nelson, MBA, U.S. Air Force, retraité – Ancien inspecteur sur les accidents d'avion	12
Ralph W. Omholt – Pilote de ligne.....	13
Dennis Cimino – Ingénieur Système, Pilote de ligne, Spécialiste systèmes de combat.....	13
Robin Hordon – Ancien contrôleur aérien de la FAA. Ancien pilote de ligne certifié.....	14
Kirk G. Miller, BA, BS IE – Pilote de ligne retraité, 37 ans d’expérience.....	14
Jeffrey Smathers – Pilote de ligne certifié FAA, Instructeur de vol, 20 ans d’expérience	15
Major John I. Fox, Corps des Marine U.S. – Pilote de ligne retraité, 35 ans d’expérience	15
Capt. Colin McHattie – Pilote de ligne, plus de 20 ans d’expérience	15
Capt. Kent Hill, U.S. Navy – Pilote de ligne retraité, 30 ans d’expérience	15
Capt. Thomas Deatherage – Ancien pilote de ligne commerciale. + 9.000 heures de vol	16
Peter Rapp – Propriétaire de l'entreprise de services de vols d'affaires en Europe (Autriche).....	16
Capt. Joe H. Ferguson, U.S. Air Force, retraité – +30.000 heures de vol.....	16
Capt. Steve Nieman – Pilote de ligne, 30 ans d’expérience	16

Jared Eastley – Pilote de ligne Business Charter et Air Ambulance, +5.000 heures de vol.....	17
Mark Avellino – BS Sciences Aeronautiques, Pilote de ligne certifié FAA, Instructeur de vol certifié	17
Jim Mustanich – Pilote de ligne retraité, plus de +20.000 heures de vol.....	17
Capt. Keith West – Pilote de ligne retraité, +20.000 heures de vol.....	17
Gordon Price – Pilote de ligne retraité chez Air Canada, 36 ans d’expérience (Canada)	17
Capt. Pieter Lathuy – Pilote de ligne. Ancien pilote de chasse Belgian Air Force (Belgique).....	17
Christina Merrick – Pilote de ligne, +12.000 heures de vol.....	17
Paul A. Trood – Pilote de ligne, +18.000 heures de vol	17
John Panarelli – Pilote de ligne, +11.000 heures de vol.....	17
Capt. R. Bruce Sinclair – Pilote de ligne. 42 ans de vol, +19.000 heures de vol.....	17
Jacob Moncrief – Pilote de ligne pour ExpressJet Airlines	18
James M. Craven, MA – Professeur d’économie, Pilote de ligne certifié FAA	18
Dennis Spear – Pilote de ligne. Ancien pilote militaire, +7.000 heures de vol.....	18
William Reyes – Pilote de ligne. Instructeur de vol. Ancien officier de la marine américaine.	18
Mathias Frey – Pilote de ligne, Chef de projet chez Air Alps Aviation (Suisse)	18
Joe Frascione, BS Sciences aéronautiques, MBA - Pilote cargo certifié FAA et instructeur de vol	18
J. Elizabeth Sinclair, MS – Pilote cargo certifié FAA et instructeur de vol, 35 ans d’expérience	18
Mike Rieker, MS CS – Pilote cargo certifié FAA. Ingénieur logiciel senior	18
Lorin Johnson – Pilote d’hélicoptère certifié FAA et instructeur de vol certifié	18
Jeff Beck – Pilote de ligne	19
Timothy Young – Pilote de ligne, exploitant d'une entreprise d'aviation pendant 27 ans, + 10.000 h de vol.....	19
Pilotes militaires	20
Edgar Mitchell – Docteur en Sciences M.I.T, Pilote retraité U.S. Navy, Astronaute, 6 ^e homme sur la Lune	20
Lt Colonel Shelton F. Lankford, Corps de Marine U.S. retraité – 300 missions de combat.....	20
Col Robert Bowman, PhD, Pilote de chasse U.S. Air Force retraité – Ex-directeur du Dpt d'Ingénierie aéronautique..	20
Lt Col Guy S. Razer, MS, U.S. Air Force, Ancien pilote de chasse, retraité – 20 ans d’expérience	21
Lt. Col. Stephen L. Butler, EdD, U.S. Air Force, retraité – 24 ans d’expérience à l’US. Army.....	21
Capt. Omar Pradhan, U.S. Air Force – Ancien pilote AWACS. Etudes de droit	21
Jeff Dahlstrom – Ancien pilote de l’U.S. Air Force	21
Major Mike McCormack, U.S. Air Force – Patrouille auxilliaire. Pilote et médecin.	22
Fredrick W. Harvey – Pilote. Décoré de la Silver Star et de la Three Purple Hearts.....	22
Col. Michael Harley, U.S. Air Force, retraité – Pilote et enquêteur sur les accidents de l’U.S. Air Force.....	22
Max J. Mizejewski – Pilote d’hélicoptère de l’US Army, retraité.	22
Didier "Jay" Weenen – Pilote de la Belgian Air Force, retraité (Belgique)	22
Général Hosni Moubarak, Président depuis 1981 – Ancien commandant de l’Air Force (Egypte).....	23
Professionnels de l’aviation	24
Dwain Deets, MS Physics, MS Eng – Ancien Directeur de Projets aérospatiaux à la NASA	24
Bogdan Dzakovic – Expert durant 14 ans en contre-terrorisme dans la Division de Sécurité de la FAA.....	24
Capitaine Daniel Davis, U.S. Army – Ancien Officier de Défense de l’Air et directeur tactique de la NORAD.....	24
Alfons Olszewski – Ancien chef d’équipe de maintenance avion de l’US Army	25
Rodger A. Herbst, BAAE ME – Ingénieur aéronautique, astronautique, et mécanicien.....	25
G.W. (Jerry) Longspaugh, MS –Ingénieur dans l’Aérospatiale, retraité.....	25
Arthur L. Carran, licencié en ingénierie aéronautique, PE.....	26
John Edward Anderson, BS ME, MS ME, PhD d’Astronautique, PE, Professeur Émérite d’Ingénierie mécanique.....	26
Andreas Hedqvist, MS ME et Ing. aérospatial, Ingénieur système principal, Projets aérospatiaux européens.....	26
Raymond A. Ciccolilli – Ancien S. Marshal de l’Air U.S. et Inspecteur des Douanes senior	26
Larry L. Erickson, BS et MS en Ingénierie aéronautique, PhD en Ingénierie mécanique	26
Shawn J. Jensen, BS ME, MS Eng. Mgmt, Ancien Officier d’Ingénierie de l’U.S. Air Force.	27

William José Blanch, BS en Ingénierie aérospatiale.....	27
Henry Rozumski, BS en Ingénierie aérospatiale, MS en Exploitation des syst. Officier retraité de l'U.S. Air Force	27
James Ireland, MS en Ingénierie aéronautique.....	27
Melissa Allin, BS en Ingénierie aérospatiale. Ingénieur professionnel agréé	27
Erin Myers – Ancien Mécanicien d'aviation de l'U.S. Army	28
John W. Travis, MD, MPH – Pilote retraité - Médecin et écrivain. Une figure marquante du domaine de la Santé	28
Adam Shaw – Ex-correspondant United Press Intl. - Ailier de l'équipe d'acrobatie aérienne CAPTENS (France)	28
Traci Parris – Ancienne mécanicienne sur moteur à réaction à l'U.S. Air Force	28
Edward A. Meyer, BS Mgmt – Contrôleur du trafic aérien l'air spécialisé, Pilote de ligne	28
John L. Bursill – Ingénieur en avionique & maintenance d'avion (Australie)	29
Lynn B. Jenson, BA Japanese – Ingénieur système & Project Manager, Tactical Fighter Program	29
Scott Nigel Hudson, B Eng – Ingénieur aéronautique	29
Curt Toland – Technicien en avionique pour Boeing pendant plus de 25 ans. Vétéran de l'U.S. Navy	29
Michael J. Garza – Ancien spécialiste propulsion de U.S. Air Force	29
Dewey Pike – Technicien FAA en électronique	29
Vincent A. Moudry – Mécanicien FAA agréé fuselage et centrale électrique	30
Doug Hayner – Mécanicien FAA agréé fuselage et centrale électrique - 35 ans d'expérience.....	30
Robert J. Kral, BS en Aéronautique – Ingénieur de vol militaire retraité, Evalueur et instructeur.....	30
Sue McCarthy – Hôtesse de l'air	31
Larry Patriarca – Ancien mécanicien des structures d'aviation de marine	31
Slawomir M. Kozak – Ancien Président de l'Ass. polonaise des contrôleurs du trafic aérien (Pologne)	31
Jeffrey Moskin, BS EE – Instructeur de vol FAA certifié. Pilote pendant plus de 40 ans	31
Robert T. Fischer – Pilote certifié FAA et Mécanicien d'aviation, A&P.....	31
Winston Ernst, B Aerospace Eng – Ingénieur mécanicien. Pilote privé.....	32
Hamish Brannan – Ancien technicien radar de l'armée de l'air défense au sol (G.B.).....	32
Mike Aybar – Technicien de maintenance d'avions.....	32
Rob Bishop – Ancien mécanicien d'aviation de corps des marines U.S.....	32
Dave Kisor, MA – Ancien électricien d'aviations du corps des marines U.S.....	32
Daniel G. Martinez – Ancien mécanicien de l'U.S. Army	32
Association « Pilots for 9/11 Truth »	33
Décodage de 24 techniques de désinformation	36
Abréviations.....	37
Remerciements	37
En savoir plus.....	38
Sélection de sites Internet en français	38
Sélection de livres en français	38
Sélection de sites Internet en anglais	38
Adresses de vos représentants parlementaires	40
France.....	40
Belgique	40
Luxembourg	40
Suisse	40
Canada.....	40