

# Document

## Forte proportion de passagers liés à l'armée dans le vol 77 qui aurait percuté le Pentagone

(par Pino Cabras- <http://www.voltairenet.org>)

**4 février 2010**

Nombreuses sont les incohérences concernant le Vol 77 d'American Airlines qui a prétendument percuté le Pentagone à 9h37 le 11 septembre 2001, nous ne les énumérerons pas ici, d'autres articles de ce site en donnent une liste détaillée. Mais de nouveaux éléments sont apparus récemment, fruit d'investigations effectuées par des journalistes indépendants. Nous vous livrons ici un extrait du livre *Strategie per una guerra mondiale* de Pino Cabras. Il y relève l'étrange proportion de passagers travaillant pour le secteur militaire dans le Vol 77, et qui officiellement auraient trouvé la mort le 11-Septembre au Pentagone.

L'article du Réseau Voltaire à propos de la porte du cockpit du vol 77 [1] —qui nous révèle des détails inquiétants, peu ou pas du tout approfondis par les enquêtes officielles, mais qui devront être scrutés par des investigations même non officielles— attire notre attention sur quelques-unes des anomalies de cette terrible journée. Il n'y a pas que le personnage du commandant Burlingame à nous interpeler. Le Vol 77 avait une haute densité de passagers qui travaillaient secrètement pour le secteur de la Défense. Entre 16 et 21 personnes sur les 58 passagers de ce vol.

La plupart d'entre eux étaient des ingénieurs en aérospatiale. L'un d'eux, Mr Yamnicky, était depuis longtemps un agent opérationnel de la CIA qui travaillait pour la Veridian en qualité d'ingénieur en aérospatiale. Un autre passager de cette liste, Mr Caswell, dirigeait une équipe d'une centaine de scientifiques pour la Marine militaire états-unienne. D'autres travaillaient pour Boeing et Raytheon, à El Segundo en Californie, sur un projet nommé « Black Hawk ».

Nous présentons ici quelques informations sur ces passagers intéressants du Vol 77, qui font partie des listes obtenues en parcourant les rubriques nécrologiques sur le Web ou dans les articles de journaux publiés dans les jours suivant les attentats.

1- **John D. Yamnicky Sr.**, 71 ans, de Waldorf, Maryland effectuait un voyage professionnel sur le Vol 77 d'American Airlines. C'était un ancien pilote militaire à la retraite, mais il travailla pour un fournisseur de la Défense au sein de la Veridian Corp, basée en Virginie, où —après son départ en retraite avec le grade de Capitaine en 1979— il opérait sur des programmes relatifs aux avions de chasse et aux missiles air-air. Son fils, John Yamnicky, déclara que son père avait travaillé au développement du chasseur F/A-18. John Yamnicky Sr, une fois diplômé à la US Naval Academy en 1952, devint pilote de tests pour la US Navy, aux commandes d'un bombardier A-4, et il aurait raconté ses voyages et ses missions pour la Marine militaire américaine en Corée et au Viet Nam. "Il s'est écrasé à cinq reprises, mais s'en est toujours tiré indemne" a expliqué Cindy Sharpley, une amie de la famille. "Sauf cette dernière fois" (AP, 2001) Yamnicky obtint son diplôme à la Navy Test Pilot School, située à Patuxent River en 1960. Il passa aussi un Master en Relations internationales à l'université George Washington en 1966. Mr Yamnicky, qui assurait aussi des prestations sur des avions de ligne, devint capitaine en 1971, alors qu'il était à Patuxent River, puis il se mit au service du Bureau du secrétariat à la Défense.

2- **William E. Caswell** était un physicien de 3e génération dont les fonctions au sein de l'US Navy étaient si secrètes que ses proches ne savaient pratiquement rien de ce qu'il faisait au quotidien. Ils ne savaient même pas précisément pour quelle raison il fut envoyé à Los Angeles sur ce vol maudit d'American Airlines le 11 septembre 2001.

C'était un trajet qu'il faisait souvent, explique sa mère Jean Caswell. « Nous ne savions jamais ce qu'il y faisait, car il ne pouvait pas nous le dire. On apprend à ne pas poser de questions. » [2]. Dans une publication de l'université de Princeton, le directeur de thèse de Caswell déclara que dans les

années quatre-vingt, il apprit que l'US Navy cherchait un scientifique expert qui puisse la conseiller sur un projet secret concernant une technologie avancée, et il avait proposé le nom de Bill Caswell. « Je ne participais pas à son travail quotidien, mais à tous points de vue, c'était encore son projet de thèse : partant de zéro il est monté très rapidement jusqu'à un poste de responsable scientifique à la tête d'une équipe de plus de cent chercheurs dans un des domaines les plus exigeants de l'US Navy. » Ses capacités techniques et managériales étaient très appréciées par ses collègues et lui avaient valu les plus hautes récompenses et distinctions de la Marine militaire.

L'ironie du sort a voulu qu'il voyage précisément pour ce projet, comme passager du Vol 77 d'American Airlines, et qu'il périsse dans le crash de l'avion.

3- et 4- **Wilson Flagg**, 63 ans, né à Millwood en Virginia, un amiral de l'US Navy, pilote pour American Airlines avant de prendre sa retraite. C'était l'un des trois amiraux mis en cause par l'US Navy dans le scandale Tailhook en 1991, relatif à des violences sexuelles. Sa femme **Darleen**, du même âge, est elle aussi morte dans le crash.

La lettre d'avertissement qui figure dans son dossier bloqua de fait toute promotion et l'amena à quitter l'US Navy. Il devint pilote pour American Airlines avant de prendre sa retraite. Son neveu Ray Sellek indiqua qu'il continuait de se rendre au Pentagone pour fournir des conseils techniques, au point d'y avoir un bureau.

5- **Stanley Hall**, 68 ans, de Rancho Palos Verdes, Californie. Directeur de programme chez Raytheon Co. « C'était notre gourou de la guerre électronique » explique un de ses collègues chez Raytheon, une société qui fournit le département de la Défense US. Hall avait développé et mis au point des technologies antiradar. C'était un homme posé et compétent, une sorte de figure paternelle. « Beaucoup de nos jeunes ingénieurs voyaient en lui un mentor » a déclaré Rn Colman le porte-parole de Raytheon.

6- **Bryan Jack**, 48 ans, d'Alexandria en Virginie, analyste du budget et directeur de la Division de programmation et d'économie fiscale au département de la Défense (Dod). Jack, qui travaillait au Pentagone, avait été envoyé en Californie pour dispenser un cours à l'École des officiers de la Navy (Naval Postgraduate School). Ses collègues disent de lui que c'était un mathématicien brillant. Comme chef de programmation et des politiques fiscales pour le bureau du secrétaire à la Défense, c'était un analyste de pointe du budget. Il travaillait au Pentagone depuis 23 ans.

Jack s'était marié avec l'artiste Barbara Rachko en juin 2001. Mme Rachko travaillait toute la semaine dans son studio de New York et ils se voyaient donc seulement le week-end, soit dans leur maison à Alexandrie soir dans leur appartement à New York. Barbara Rachko a une licence de pilote de ligne et avait travaillé sept ans comme officier naval. Elle avait quitté le service actif, mais restait Commandant de réserve pour la Navy.

7- **Keller, Chandler 'Chad' Raymond**. Chad naquit à Manhattan Beach en Californie le 8 octobre 1971. C'était un éminent ingénieur spécialisé dans la propulsion et chef de projet chez Boeing Satellite Systems [3]

8- **Dong Lee**, 48 ans, de Leesburg, Virginia, ingénieur chez Boeing Co.

9- **Ruben Ornedo**, 39 ans de Los Angeles, était ingénieur en propulsion chez Boeing à El Segundo, Californie.

10- **Robert Penninger**, 63 ans, de Poway, Californie, ingénieur électricien chez un fournisseur de la Défense, BAE Systems. Il travaillait à San Diego depuis 1990.

11- et 12- **Robert R. Ploger III**, 59 ans, d'Annandale en Virginie, architecte logiciel chez Lockheed Martin Corp., et sa femme **Zandra Cooper**.

13. **John Sammartino**, 37 ans, d'Annandale en Virginie, responsable technique pour XonTech Inc. à Arlington en Virginie, une compagnie scientifique et technologique liée au domaine militaire et spécialisée en missiles de défense et en technologies de senseurs, qui fut rachetée en 2003 par une autre société produisant pour les militaires, la Northrop Grumman. Sammartino était un voyageur assidu avec sa carte

Platine d'American Airlines, et il se rendait au siège de la société à Van Nuys en Californie, accompagné par son collègue Leonard Taylor.

À sa sortie de l'université, Sammartino avait été embauché comme ingénieur au Naval Research Lab ; il travaillait depuis 11 ans pour XonTech.

14. **Leonard Taylor**, 44 ans, de Reston en Virginia, responsable technique chez XonTech, était né à Pasadena, Californie. Il avait obtenu son diplôme à la Andover High School en 1975 et au Worcester Polytechnic Institute en 1979 [4].

15. **Vicki Yancey**, 43 ans, de Springfield, se rendait à Reno pour une réunion de travail, mais elle n'avait pas prévu d'être sur le Vol 77. Yancey, ex-technicienne en électronique navale, travaillait pour la société Vredenburg, un fournisseur de la Défense, elle devait partir pour Washington plus tôt, mais des problèmes de billets retardèrent son départ, comme expliqua son mari au Washington Post. Elle appela son mari dix minutes après l'embarquement pour l'informer qu'elle avait finalement réussi à avoir une place dans l'avion [5]

16. **Charles F. Burlingame III**, 52 ans, diplômé en 1971 à la U.S. Naval Academy, était capitaine sur le Vol 77 d'American Airlines. Burlingame était réserviste de la Navy et avait même travaillé dans l'aile du Pentagone que l'avion aurait percuté [selon la version officielle, Ndt.].

17. **Barbara K. Olson**, 45 ans, avocate et commentatrice conservatrice. Olson était connue des téléspectateurs comme une journaliste politique combative et sûre d'elle-même qui représentait le point de vue conservateur. Elle formait, dans le paysage social et politique de Washington un couple influent avec son mari Theodore B. Olson, un avocat en vue qui avait défendu avec succès la cause de l'élection en Floride de George W. Bush devant la Cour Suprême. Le président Bush avait nommé M. Olson au poste de procureur général des États-Unis, c'est-à-dire de responsable de la stratégie de l'Administration devant les tribunaux états-unis.

L'histoire du coup de téléphone est curieuse. M. Olson a raconté qu'alors qu'il était dans son bureau au département de la Justice le mardi matin, il avait reçu un appel de sa femme qui aurait utilisé son téléphone portable à bord du Vol 77 d'American Airlines pour lui dire que l'avion avait été détourné. Cette version, très critiquée en raison de l'impossibilité d'utiliser un portable depuis un avion, fut modifiée par la suite par une autre dans laquelle Barbara Olson aurait utilisé un téléphone de siège. Mais comme le rapporte un autre article du Réseau Voltaire, il n'y a aucune trace de cet appel dans les enregistrements.

Les Olson, mariés depuis 4 ans, étaient parfaitement complémentaires en termes de style. Elle était la plus sincère des deux dans ses commentaires à la télévision, alors que lui se montrait plus réfléchi dans son rôle d'avocat constitutionnel en charge de l'establishment républicain.

Barbara Olson fut une des critiques les plus infatigables de Bill et Hillary Clinton, contre lesquels elle conduisit des enquêtes impitoyables. Elle écrivit entre autres un livre intitulé *Hell to Pay* (Regnery 1999), extrêmement critique à l'égard d'Hillary Rodham Clinton, suivi d'un ouvrage posthume centré sur les dernières semaines des Clinton à la Maison-Blanche, intitulé *Final Days* (Regnery, 2001). [6].

18. **Karen Kincaid**, 40 ans, de Washington, DC. Native de l'Iowa, elle était partenaire dans le cabinet d'avocats Wiley Rein & Fielding de Washington, spécialisé dans la législation des communications. Elle se rendait à Los Angeles pour participer à une conférence sur l'industrie du sans-fil. Elle s'entraînait pour courir le marathon du Corps des Marines prévu le 28 octobre, avec l'homme qu'elle avait épousé 5 ans auparavant, Peter Batacan, un avocat travaillant pour un autre cabinet.

Wiley Rein & Fielding est un puissant cabinet d'avocats travaillant pour le camp républicain qui fit partie de la vaste équipe d'avocats qui aida Bush et Cheney lors de la très controversée affaire post-électorale qui suivit la présidentielle de 2000, et qui formait un important outil de défense dans les affaires de délits de cols-blancs.

19. **Steven 'Jake' Jacoby** était le directeur des opérations chez Metrocall Inc, dont le siège est à Alexandrie, Virginie, une des deux plus grandes sociétés nationales de *paggers*, ces instruments « cherche-

personnes ». « Le fait que le réseau opérationnel de Metrocall ait continué à fonctionner et à assurer les communications vitales pendant cette affreuse journée, nous le devons à Jake », a déclaré Vince Kelly, le responsable financier de la société. Le dernier job de Jacoby avait consisté à superviser le développement de dispositifs « recherche-personnes » bidirectionnel pour les grands malades en cas d'urgence, a révélé le porte-parole Timothy Dietz. La société a distribué des appareils au personnel de secours qui travaillait sur les scènes des sinistres à Washington et à New York. [...]

Il faut noter que dans les listes des passagers des autres vols, on remarque aussi une certaine densité de personnes liées au secteur militaire et du Renseignement.

Trois employés de la Raytheon étaient sur le Vol 11 d'American Airlines qui s'est crashé sur la Tour Nord du World Trade Center. Raytheon est l'un des principaux fournisseurs de la Défense, et est un élément fondamental des technologies *Global Hawk* de contrôle à distance, tant appréciées du Pentagone. Parmi les nombreuses hypothèses impossible à démontrer, mais techniquement plausible et par-là même dignes d'être approfondies, on trouve celle sur les avions télécommandés.

Il existe certains éléments particulièrement troublants à propos de Raytheon. Un article paru dans *USA Today* en octobre 2001 annonçait que Raytheon avait téléguidé à 6 reprises un Boeing 727 de Fedex lors d'un atterrissage parfaitement exécuté sur une base aéronavale du Nouveau-Mexique en août 2001, sans pilote.

Le système utilisait des signaux radio émis depuis la partie finale de la piste et qui étaient envoyés à l'avion. Les dispositifs électroniques à terre coordonnaient leur localisation grâce au GPS. Aucun pilote à bord ne devait intervenir pendant la manoeuvre. Répétons-le : il s'agissait d'une technologie parfaitement au point et disponible en août 2001, un mois avant les attentats fatidiques.

Déjà au début de 2001 un avion spécial du programme *Global Hawk* avait traversé l'océan Pacifique, depuis les USA jusqu'à l'Australie, sans personne à bord.

Comme nous venons de le voir, les principaux acteurs de ces programmes ainsi que d'autres experts du secteur aérospatial sont officiellement morts le 11 Septembre 2001.

Une des objections soulevées quant à la vraisemblance d'un complot interne aux institutions et au Renseignement états-uniens est la difficulté, voire l'impossibilité, de maintenir le secret quand trop d'exécutants et de conspirateurs sont impliqués. Ceux qui organisent une tragédie comme celle du 11-Septembre sont de toute façon suffisamment impitoyables pour inclure même le sacrifice des exécutants qui pourraient parler, les mélangeant aux autres victimes. Les restes des victimes ont été entièrement gérés par les militaires. Difficile donc de savoir aujourd'hui comment et où sont morts les passagers.

Pour l'instant, ceci n'est qu'une hypothèse d'enquête.

### **Pino Cabras**

Journaliste italien, directeur du site Megachip. Dernier ouvrage publié : *Strategie per una guerra mondiale. Dall'11 settembre al delitto Bhutto* (Aisara, 2008)

---

[1] « 11-Septembre : le vol AA77 n'a pas pu être détourné », *Réseau Voltaire*, 29 novembre 2009.

[2] Extrait d'un article du *Chicago Tribune*.

[3] Source *Los Angeles Times*, 21 septembre 2001.

[4] Source *Globe Star* du 27 septembre 2001.

[5] Source : *Chicago Tribune*.

[6] Source : Rubrique nécrologique du *New York Times* du 13 septembre 2001.