

Les 8 mystérieuses boîtes noires du 11-Septembre

par Giulietto Chiesa

Giulietto Chiesa continue à participer à l'enquête interdisciplinaire du *9/11 Consensus Panel*. Il donne ici compte rendu des invraisemblances et des contradictions relatives aux boîtes noires des quatre appareils impliqués dans les attentats.

RÉSEAU VOLTAIRE | ROME (ITALIE) | 11 SEPTEMBRE 2014

ITALIANO DEUTSCH ESPAÑOL



Une boîte noire réglementaire qui,
comme chacun peut le constater, est
de couleur orange.

Cette semaine, est commémoré le 13e anniversaire des attentats du 11 septembre 2001. Pour ma part, je continue à suivre le travail de l'équipe du *9/11 Consensus Panel* (auquel je vous renvoie, en l'occurrence au **Point FLT-4 : Mystérieuses anomalies concernant les boîtes noires des 4 avions du 11-Septembre**).

Je dois dire tout d'abord que même en ayant suivi de près ce travail collectif durant toutes ces années, chaque fois que j'étudie cette affaire plus en détail, je reste stupéfait par cette évidence impressionnante : l'ensemble de l'histoire racontée au monde par les ministères de la propagande (c'est-à-dire par les grands médias

occidentaux) sur le 11-Septembre n'est qu'une gigantesque atteinte à l'intelligence la plus élémentaire. Le monde entier a été amené à croire au père Noël. Et cela continue, treize ans après.

Prenons l'exemple de la question des fameuses « boîtes noires » des quatre avions qui furent – soi-disant – détournés par 19 terroristes le matin du 11 septembre 2001. Dans cette affaire, comme nous allons le voir, pas une seule ligne de la version officielle ne tient debout. Tout d'abord, les « boîtes noires » sont de couleur orange, c'est important de le rappeler pour la suite. Tous les avions commerciaux dans le monde en emmènent deux. Elles sont conçues pour être pratiquement indestructibles. Et en effet, elles le sont. Elles contiennent un ensemble d'appareils faits pour supporter des sollicitations extrêmement violentes, que ce soit au niveau physique, électrique, chimique, magnétique ou thermique. Les deux appareils essentiels parmi ces équipements sont le FDR (*Flight Data Recorder*), celui qui enregistre à chaque instant les données de vol, comme la vitesse, l'altitude et la position de l'appareil, et le CVR (*Cockpit Voice Recorder*), qui recueille tous les sons et les voix dans la cabine de pilotage.

Les cas où ces boîtes noires n'ont pas été retrouvées, ou bien n'ont pas pu fournir de données utilisables pour comprendre l'incident, sont extrêmement rares. Ces matériels ont été pensés dans ce but. Et cela fonctionne. Les premières à les utiliser sont les compagnies d'assurance, et juste après, arrivent les gouvernements, les services secrets, etc. Donc, quatre avions égalent huit boîtes noires. Que nous dit la version officielle ? Quatre parmi ces huit boîtes noires « n'ont jamais été retrouvées. » La moitié donc. Un échec équivalent à un record du monde de tous les temps. Il s'agit des quatre boîtes noires des deux avions qui ont —officiellement— percuté les Tours Jumelles : l'American 11 (AA 11) et l'United Airlines 175 (UA 175).

Il en reste donc quatre. Celles du vol American 77 (AA 77), celui du Pentagone, semblent avoir été récupérées. Mais le CVR était trop endommagé et les données étaient irrécupérables. Résultat nul donc pour celle-ci. Quant au FDR du vol AA 77, il semble bien avoir été retrouvé, cependant, les versions à propos de l'endroit où il l'a

été sont contradictoires. Mais comme nous le verrons d'ici peu, il y a plus grave.

Enfin, nous avons les CVR et FDR du vol United Airlines 93 (UA 93), celui qui s'est prétendument écrasé dans un champ en Pennsylvanie. La transcription du CVR a été rendue publique par le FBI, mais seulement en 2006, lors du procès de Zacharias Moussaoui. Nous y reviendrons non sans avoir souligné qu'il s'agit là d'une "transcription", vieille de plus de cinq ans. Enfin, il y a le FDR du Vol UA 93. Nous disposons d'un compte-rendu du NTSB (*National Transportation Safety Board*) du 15 février 2002, numéro DCA01MA065, et nous savons que la carte mémoire (*Memory Board*) a été amenée dans les locaux d'Honeywell à Redmond, où elle a été examinée. Alors tout est en ordre ? Loin de là !

Résumons : même sur les quatre boîtes noires récupérées se posent de nombreuses questions encore à éclaircir, treize ans après les faits. Et des contradictions flagrantes. À propos des quatre boîtes noires des vols qui ont percuté les Tours Jumelles, le *Rapport de la Commission sur le 11/9* se contente d'affirmer qu'elles n'ont pas été retrouvées. Mais nous avons deux témoins qui disent en avoir retrouvé trois sur quatre, en octobre 2001. Il s'agit d'un pompier, Nicholas DeMasi, et d'un volontaire, Mike Bellone. Les boîtes se trouvaient parmi les débris et furent consignées à quelqu'un, qui a disparu. La Commission d'enquête ne l'a pas recherché. Toutes les informations ont disparu. Mais dans le même temps, la Commission d'enquête, sans peur du ridicule, et dans le plus grand silence des principaux médias occidentaux, annonce la découverte du passeport (en papier) de l'un des présumés pirates de l'air du Vol AA 11, Salam al-Sugami ; rien de moins ! Nous n'avons donc aucune information [provenant de ces boîtes noires] ; pas un enquêteur au monde ne se contenterait de ce résultat.

Et il y a plus grave encore. Il ressort des documents judiciaires que le 18 septembre 2001, le directeur de la FEMA (*Federal Emergency Management Agency*), Edward E. Jacoby Jr. a envoyé un mémo au gouverneur de l'État de New York, George Pataki, pour l'informer que « les enquêteurs ont identifié les signaux de l'une

des boîtes noires parmi les décombres du World Trade Center. » Et aussi : le général Paul Kern, commandant du US Materiel Command, a rapporté en 2002 que les « capteurs de fréquences radio du CECOM (*Communications Electronics Command*) avaient été utilisés [avec succès] pour retrouver les boîtes noires des avions qui ont frappé les Tours Jumelles. » Alors, qui ment ?

Pour les deux boîtes noires du vol AA 77, l'affaire est plus compliquée. Deux pompiers (Burkhammer et Morawitz) disent les avoir retrouvées « près du point d'impact ». Le porte-parole du comté, Dick Bridges, explique lui aussi qu'elles étaient « précisément là où l'avion a percuté le bâtiment » du Pentagone. Mais d'autres sources disent que le FDR a été récupéré à presque 300 pieds (100 mètres) de là. Une différence notable. En outre, Burkhammer et Morawitz racontent que les deux boîtes noires étaient "de couleur sombre", alors qu'on leur avait dit qu'elles étaient orange. Mais quand ils les ont indiquées aux fonctionnaires du FBI et du NTSB, ces derniers ont confirmé : mieux vaut noires que rien du tout.

D'autant que l'histoire du FDR du vol AA 77 présente un autre point faible, et pas des moindres. En 2008, un citoyen états-unien obstiné a posé un recours au titre de la loi FOIA (*Freedom of Information Act*) sur la liberté de l'information pour contraindre le NTSB à divulguer le fichier rassemblant les données brutes du FDR. Or, il ressort que ce fichier a été créé à 23 h 45 le jeudi 13 septembre 2001. C'est assez étrange, vu que le FDR en question, noir ou orange selon les versions, n'aurait été retrouvé que le lendemain, le vendredi.

Et enfin, voyons ce qui s'est produit avec le FDR du vol UA 93. Je rappelle à ceux qui auraient oublié, qu'un film commercial a été fait sur ce vol et sur la rébellion héroïque des passagers pour reprendre aux pirates de l'air le contrôle de l'avion. Et je vous demande de garder à l'esprit le cadre global de cette histoire. Voyons ce qu'en dit l'association Pilots for 9/11 Truth.

Ses membres ont également déposé une requête FOIA avant d'obtenir, en 2007, l'information sur ce FDR. Mais les données qui leur ont été fournies, censées correspondre au contenu de cette

boîte noire, divergent totalement d'autres données disponibles. « La trajectoire de vol et la hauteur » indiqués ne sont pas ceux enregistrés. La provenance du vol par le nord ne colle pas avec les témoignages publiés par le *New York Times*. L'avion arrivait du sud-est, comme le prouve, entre autres, le fait qu'on a retrouvé des débris à New Baltimore, à plus de 8 miles (13 km) du cratère où l'avion s'est écrasé. Mais surtout, l'angle de chute de l'appareil, d'après l'enregistrement contenu dans le document du NTSB, ne correspond pas à l'impact vertical que la version gouvernementale soutient, et que le cratère lui-même semble indiquer. Plus précisément, le FDR indique un angle de chute de 35 degrés. Alors que la version officielle dit que l'avion est tombé verticalement. Enfin, les analyses faites par la protection civile sur le lieu d'impact n'ont pas permis de retrouver les traces de pollution aux résidus de kérosène. Cela n'a aucun sens, étant donné que les réservoirs de l'avion devaient être pleins de carburant.

En somme, nous avons le choix : soit cet enregistrement est faux, soit c'est la version officielle du gouvernement états-unien qui est fausse. Comme l'est, bien sûr, toute l'histoire décrite dans le film, qui n'a servi qu'à émouvoir le grand public. Il ne sera pas inutile de rappeler que toutes ces remarques ont été adressées aussi bien au NTSB qu'au gouvernement US. Réponse : aucune. Zéro. À l'époque, tout comme maintenant, treize ans après les faits.

Il existe enfin l'enregistrement du Centre de contrôle de Cleveland, qui contient les dernières minutes du vol. Le voici :

Dramatique, mais aussi, mystérieux et inexplicable. Ceux qui ont le temps de l'écouter entendront que le personnel à terre tente pendant plusieurs minutes de contacter l'avion en répétant la

même question, mais qu'aucune réponse ne leur parvient. L'équipage est muet. Puis, à l'improviste, leur parvient une voix étrange, presque couverte par un important fond sonore. « United 93, c'est votre commandant de bord qui vous parle, merci de rester assis, restez dans vos sièges, il y a une bombe à bord. » Une bombe à bord ? Rester assis ? Mais où se trouve exactement ce commandant de bord ? Qu'entend-on en bruit de fond ?

À terre, on insiste pour avoir des éclaircissements ; les contrôleurs contactent les autres avions volant dans la zone. Des confirmations leur parviennent. Puis à l'improviste, encore la même voix : « United 93, ici votre commandant. Il vaut mieux que tout le monde reste assis. Nous avons une bombe à bord et nous revenons à l'aéroport. Ils ont accepté nos requêtes, et donc, s'il vous plait, restez assis. » Et puis, plus rien. Mais est-ce vraiment là le comportement d'un pilote de ligne expérimenté ? Sommes-nous certains que ces deux messages provenaient bien du vol UA 93 ?

Résumons : pas une seule pièce du puzzle officiel ne s'assemble correctement aux autres. Et nous ne parlons que des boîtes noires qui ont été apparemment retrouvées. L'autre moitié des informations a, comme nous l'avons vu, été totalement effacée de la surface de la Terre. Et tout cela n'est pas l'œuvre des présumés pirates de l'air, dont d'ailleurs la présence à bord n'a jamais été prouvée. Mais alors, qui a travaillé à effacer toutes ces traces ? Qui a menti ?

Il est plus que jamais devenu impossible de croire encore que la fable officielle qu'on nous a racontée correspond à la vérité.

Giulietto Chiesa

Traduction
IlFattoQuotidiano.fr

Source : « Les 8 mystérieuses boîtes noires du 11-Septembre », par Giulietto Chiesa, Traduction IlFattoQuotidiano.fr, *Réseau Voltaire*, 11 septembre 2014, www.voltairenet.org/article185297.html