print

11-Septembre, le nouveau Pearl Harbor: 50 questions aux défenseurs de la version officielle

De Massimo Mazzucco

Global Research, septembre 13, 2013

Url de l'article:
http://www.mondialisation.ca/video-questions-de-massimo-mazzucco-aux-debuchers-13/5349766

INTRODUCTION

Aujourd'hui, 11 septembre 2013, nous publions ce qui sera probablement le chapitre final du débat sur le 11/9. Il s'agit des « 50 questions aux défenseurs de la version officielle » posées dans le documentaire qui vient tout juste de sortir : « 11-Septembre : Le nouveau Pearl Harbor ». [NdT – Seule la 1ère partie est disponible en français pour l'instant, les 2 autres suivront bientôt]

11-Septembre : Le Nouveau Pearl Harbor ...
ReOpen911
01h52

Pourquoi est-ce que j'utilise l'expression « chapitre final » ? Parce que la méthode des questions est la seule qui permette de décider de manière définitive et incontestable si la version officielle tient debout ou non.

« Vous dites que la version officielle tient debout ? Très bien, alors expliquez-nous ceci, ceci et cela. » C'est le moyen le plus simple et direct pour éviter les innombrables artifices dialectiques auxquels les « débunkers » ont désormais recours, depuis des années, pour ne pas avoir à affronter la réalité des faits.
Comme vous le verrez, il n'y aura aucun débunker qui essaiera de se confronter honnêtement à ces 50 questions. Ils s'accrocheront à tout et n'importe quoi, chercheront à invalider les questions en amont, à en réfuter d'une manière ou d'une autre le sens ou le bien-fondé, car c'est pour eux la seule manière de ne pas s'enfoncer davantage.

Si la question commence par « étant donné que pour avoir un effondrement symétrique, il est nécessaire de saper l'ensemble de la structure porteuse… », eux diront « ce n'est pas vrai que l'effondrement a été symétrique. Voyez ici, l'édifice s'incline légèrement sur le côté… », comme si cela faisait la moindre différence.

Ils s'attacheront aux mots, pinailleront sur les virgules, feront semblant de ne pas

comprendre le sens profond de la question, de façon à ne pas avoir à affronter le problème.

Une personne honnête intellectuellement, face à une telle question, dirait ceci : « Oui, d'accord, la chute n'est peut-être pas exactement symétrique au sens strict, mais le problème de la défaillance simultanée reste entier. Le feu seul ne peut pas avoir fait cela. »

Au lieu de ça, le débunker invétéré dira : « ce n'est pas vrai que c'est symétrique, comme le fait croire Mazzucco, et donc je n'ai pas à répondre. » Comme si le problème cessait tout à coup d'exister.

Et vous verrez qu'après avoir réussi à lancer ce petit jeu sur 2 ou 3 questions, il tenteront de généraliser la stratégie à tout le reste, pour éviter de répondre à toutes ces questions d'un seul coup.

Que le spectacle commence !

Massimo Mazzucco

QUESTIONS

LA DÉFENSE AÉRIENNE

1. Le fait de savoir que des attentats étaient imminents et qu'ils impliquaient le détournement de plusieurs avions de ligne, sans toutefois connaitre ni le lieu ni la date, constituait une bonne raison pour renforcer les défenses aériennes et pour mettre en état d'alerte plus de chasseurs que d'habitude sur tout le territoire. Pourquoi alors organiser autant d'exercices le même jour, tout en ne laissant que 4 avions de chasse en alerte pour défendre justement la partie du pays la plus susceptible d'être attaquée ?

2. Une fois que le général Eberhart s'est rendu compte que le pays était attaqué par des avions de ligne détournés, à 9 h 03, pourquoi n'a-t-il pas immédiatement suspendu les exercices militaires et rappelé tous les chasseurs à leur base ?

3. Pourquoi le général Myers n'a-t-il pas ordonné à Eberhart de le faire, après avoir fait le point au téléphone avec lui sur les attaques en cours ?

4. Et pourquoi la Commission sur le 11-Septembre n'a-t-elle pas posé aux deux généraux ces questions pourtant fondamentales ?

L'AFFAIRE MINETA

5. Le Secret Service savait que l'avion approchait pendant les 30 dernières minutes, ils le suivaient au radar, et avaient les moyens de l'abattre, et ils auraient dû le faire pour protéger la capitale. Mais ils ne l'ont pas fait. Pourquoi ?

6. Concernant l'échange entre Dick Cheney et le jeune homme, pouvez-vous proposer une autre explication que celle d'un ordre de ne pas abattre l'avion, alors qu'il approchait de la zone protégée de Washington ?

LES PIRATES DE L'AIR

7. Marwan al-Sheikki n'avait jamais piloté de jet de toute sa vie, sans parler de gros avion de ligne. Comment a-t-il pu effectuer une montée de 3000 pieds/minute puis une descente vertigineuse de 10 000 pieds par minute, tout en conservant le contrôle de l'avion ? Et pourquoi aurait-il pris tous ces risques inutiles, y compris

celui de percuter d'autres avions en vol, plutôt que d'engager le pilote automatique et de le laisser l'emmener vers sa cible ?

8. Ziad Jarrad n'avait jamais piloté de jet de toute sa vie, sans parler de gros avions de ligne, et n'avait que très peu d'expérience sur petit avion de tourisme. Comment a-t-il pu effectuer une descente « si rapide que l'ordinateur ne parvenait pas à le suivre », tout en gardant le contrôle de l'appareil, et pourquoi aurait-il pris de tels risques, y compris celui de percuter d'autres avions, plutôt que de voler en toute sécurité avec le pilote automatique vers la cible choisie au préalable ?

9. Comment un pilote amateur [Hani Hanjour] que tous estimaient incapable de faire décoller un simple Cessna 150, qui avait du mal à comprendre les principes de base de l'aviation », et qui ne s'était jamais assis aux commandes d'un Boeing 757 a-t-il pu tout d'un coup se révéler capable de piloter un avion d'une telle dimension, en le faisant voler à de telles vitesses ?

10. Et même si l'on part de l'hypothèse qu'il a réussi à atteindre Washington avec le pilote automatique, pourquoi donc l'aurait-il débranché et aurait-il choisi de piloter manuellement pendant 8 longues minutes, en effectuant une manœuvre parfaitement inutile qui a) augmentait considérablement le risque de s'écraser au sol, b) augmentait le risque d'être intercepté, c) lui faisait à nouveau perdre de vue sa cible, d) le contraignait à une approche bien plus difficile au raz du sol, e) réduisait sa cible à une infime ligne de ciment, et f) limitait les éventuels dégâts à la seule façade alors qu'il pouvait les maximiser et les rendre bien plus spectaculaires en faisant plonger l'avion sur les toits du Pentagone ?

11. Même si quelqu'un avait prévu un attentat contre le Pentagone, il aurait très certainement imaginé un avion tombant du ciel sur les toits du bâtiment. Comment pouvait-on suggérer de se tenir éloigné de l'anneau externe, à moins de savoir à l'avance ce qui allait se passer ?

12. Pourquoi ne nous a-t-on jamais montré une seule image des supposés pirates de l'air dans les différentes parties de l'aéroport le matin du 11-Septembre ?

13. Et puisque l'aéroport Dulles de Washington disposait de caméras de surveillance aux postes de contrôle, pourquoi n'a-t-on pas rendu publiques les images correctement horodatées des 5 terroristes embarquant sur le Vol 77 le matin du 11-Septembre ?

LES VITESSES IMPROBABLES

14. Pouvez-vous nous prouver qu'un Boeing 767 équipé de ses moteurs habituels est capable de voler pendant 2 minutes à plus de 900 km/h à basse altitude sans subir de dommages structurels ?

15. Pouvez-vous expliquer comment des pilotes amateurs qui n'ont jamais volé sur un jet de leur vie peuvent réussir à garder le contrôle d'un avion volant plus de 300 km/h au-dessus de sa Vitesse Maximale Opérationnelle (VMO) ?

16. Et pourquoi des terroristes, déjà bien heureux d'être arrivés en vue de leur cible, voudraient-ils compromettre toute l'opération en soumettant l'avion à un stress tel qu'il pourrait le faire s'écraser au sol avant d'avoir terminé leur mission ?

APPELS TÉLÉPHONIQUES DEPUIS LES PORTABLES

17. Étant donné les limites du système de téléphonie cellulaire en 2001, pouvez-vous démontrer que les appels des passagers effectués avec leurs téléphones portables et mentionnés dans les rapports du FBI pouvaient être effectués à haute altitude aux vitesses indiquées et pour les durées précisées pour chacun d'entre eux ?

18. Étant donné que les téléphones de bord sont alimentés par le système électrique de l'avion, comment une ligne peut-elle rester connectée 45 minutes après la désintégration complète de l'appareil au sol ?

Publié sur Luogocummune.net le 11 septembre 2013

Traduction GV pour ReOpenNews

Copyright © 2013 Global Research