7-1 La côte est de Portland à Boston : 170 km. Pourquoi les « pirates » M. Atta et A. Alomari sont-ils allés y passer la soirée et la nuit <u>depuis Boston</u> le 10 septembre pour y retourner tôt le le matin du 11 <u>avec le risque de manquer leur vol fatal et « historique »</u> ? Réponse : par suite d'une faille dans la sécurité, ancienne et connue de tous, il n'y avait pas de caméra vidéo au guichet d'embarquement à Boston-Logan, contrairement à la ville de Portland, et si les « pirates » Atta et Alomari s'y étaient « embarqués » directement le 11/9, le monde aurait été privé de la photo « pathétique » et « probante » des « kamikazes ». CQFD...



7-2 Mohammed Atta et Abdulaziz Alomari les 10-11 septembre à Portland (Maine)



Atta et Alomari devant un distributeur automatique le 10 sept. dans l'après-midi à Portland (Maine).

La célèbre photo de M. Atta et A. Alomari franchissant un contrôle de sécurité aéroportuaire. Nous sommes le 11 septembre à Portland (Maine), à 170 km de Boston où ils doivent prendre le vol fatal AA 11 (départ prévu 7h45). Ils s'y sont rendus l'après-midi du 10, pour une raison « inconnue »...

Il est 5h45 du matin, ils vont s'embarquer dans un petit Beechcraft de 20 places qui doit les conduire à Boston-Logan. Ils arriveront de justesse pour l'heure prévue de départ (on verra M. Atta courir)...

A noter : quelques minutes auparavant, au contrôle des billets, un employé les a vus en costume-cravate, et les voici en chemisette ouverte ; par ailleurs, la caméra d'enregistrement au-dessus de cet employé est mystérieusement « en panne »; curieusement, il y a deux heures différentes inscrites sur l'image.



Atta et Alomari dans un magasin Wal-Mart le 10 sept. en soirée à Portland (Maine).



7-3 Plan de cabine du vol AA11 : « Unusually light in passengers »...



7-4 Le vol American Airlines 11 Boston-Los Angeles : Boeing 767, 158 sièges, 76 passagers, (taux de remplissage inférieur à 50%), 11 membres d'équipage (2 pilotes, 9 personnels de cabine)



- John
 Ogonowski,
 52 ans,
 pilote
 (Thomas
 Mac
 Guiness, 42
 ans,
 copilote).
- Decollage 7h59 de Boston-Logan
- Dernière communication avec le contrôle aérien : 8h13
- A 8h14, le pilote ne répond plus à une instruction du contrôleur qui le croit « nordo » (no radio, panne de radio)
- 8h16 : l'avion dévie de son plan de vol prévu
- A 8h19 « appel » de l'hôtesse Betty Ong dont 4 minutes enregistrées (cf vidéo)
- **⇒** 8h20 : le transpondeur est coupé
- A partir de ce moment, le bouton radio « talkback » (sur le manche à balai) sera supposément manoeuvré de façon répétitive, permettant d'entendre « les voix des pirates » jusqu'à 8h38, ce qui devrait indiquer que celui qui appuie dessus se trouve sur le siège du pilote. Mais cela ne correspond en rien à la situation supposée : les pirates ayant égorgé les pilotes (avec les « cutters ») évacué les corps et pris leurs places...
- En réalité, c'est sans doute l'avion substitué que suivent maintenant les contrôleurs aériens avec l'écho radar « primaire » tandis que le vol original 11 fait route vers une base militaire...
- 8h46 : impact sur la face nord de la tour nord du pseudo vol 11(cf vidéo)

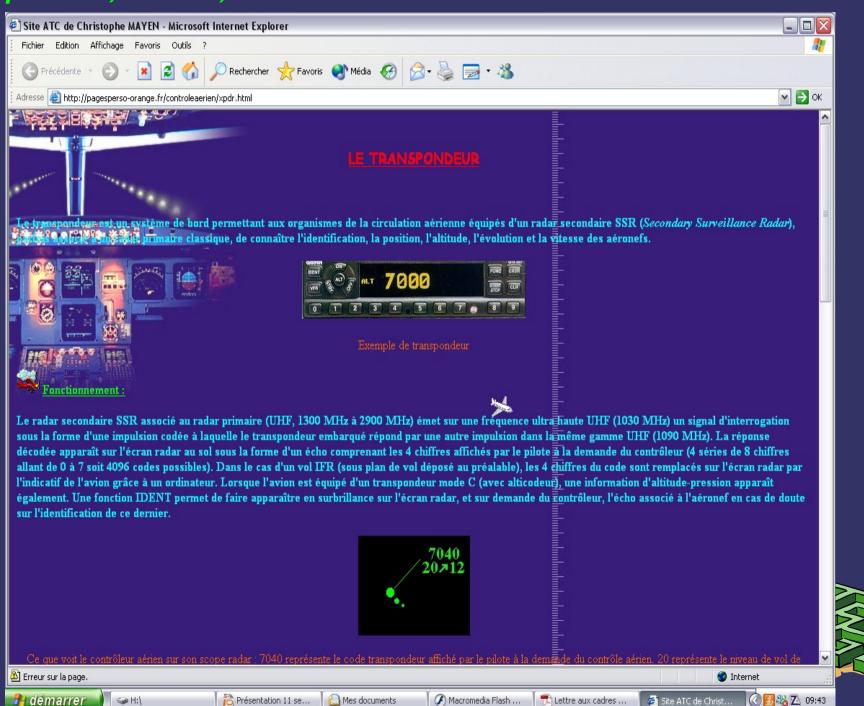
Trajectoire (supposée!) du vol AA11...



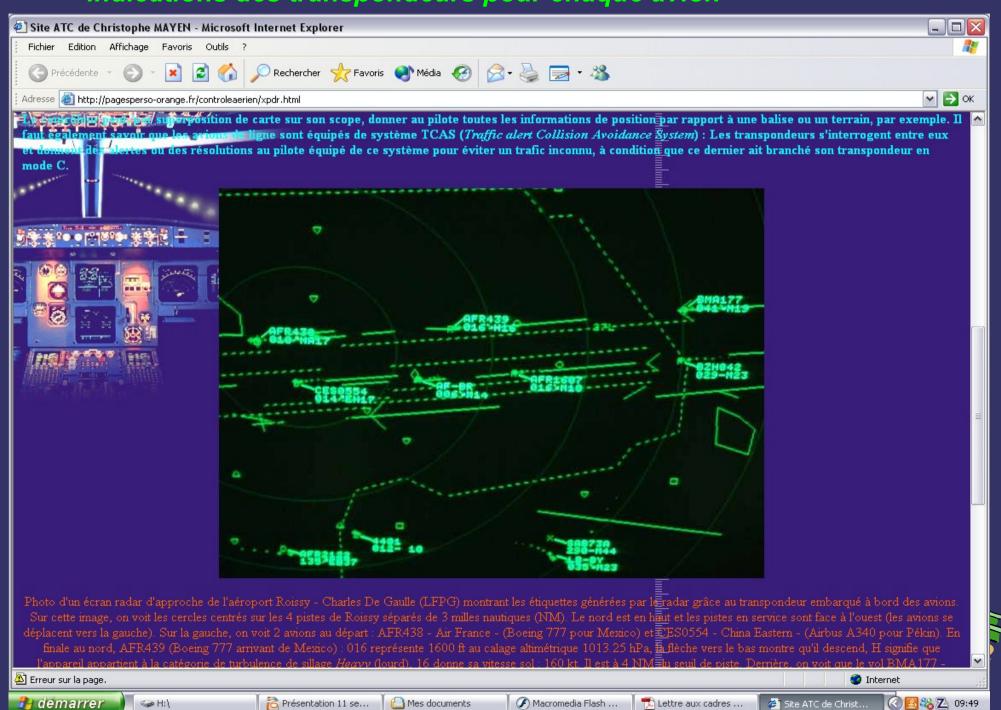
7-5 - La « voix » (supposée !) de Mohammed Atta ayant pris le contrôle du vol 11



7-6 Le transpondeur d'un avion : émetteur donnant identification, position, altitude, évolution et vitesse



7-6 bis L'écran radar du contrôle aérien (ici à Roissy) avec les indications des transpondeurs pour chaque avion



7-7 La photo d'une ruche pour illustrer l'hypothèse la plus vraisemblable des « bumble-planes », les « avions-bourdons », c'est-à-dire l'image que les contrôleurs aériens tant civils que militaires pouvaient avoir du ciel en ce matin du 11 septembre où 1000 avions étaient en vol au nord-est des Etats-Unis, sans compter les « blips » radar (leurres) parasites des multiples manoeuvres aériennes en cours. À partir de la coupure des transpondeurs, qui se produira pour les 4 vols (sans signal de détresse des pilotes l'ayant précédée pour aucun de ces 4 vols...), les contrôleurs n'ont plus que l'écho radar « primaire » pour suivre les vols supposés, sans aucune garantie qu'il s'agisse bien du vol original. En réalité, la substitution a eu lieu par confusion des echos radar du vol original civil et du vol militaire substitué volant à proximité, évidemment vide de passagers et de pilote mais pas de kérosène, d'explosifs peut-être et surtout de missile embarqué, et qui va être dirigé soit vers les tours, soit vers le Pentagone, soit vers le ciel de Shanksville...

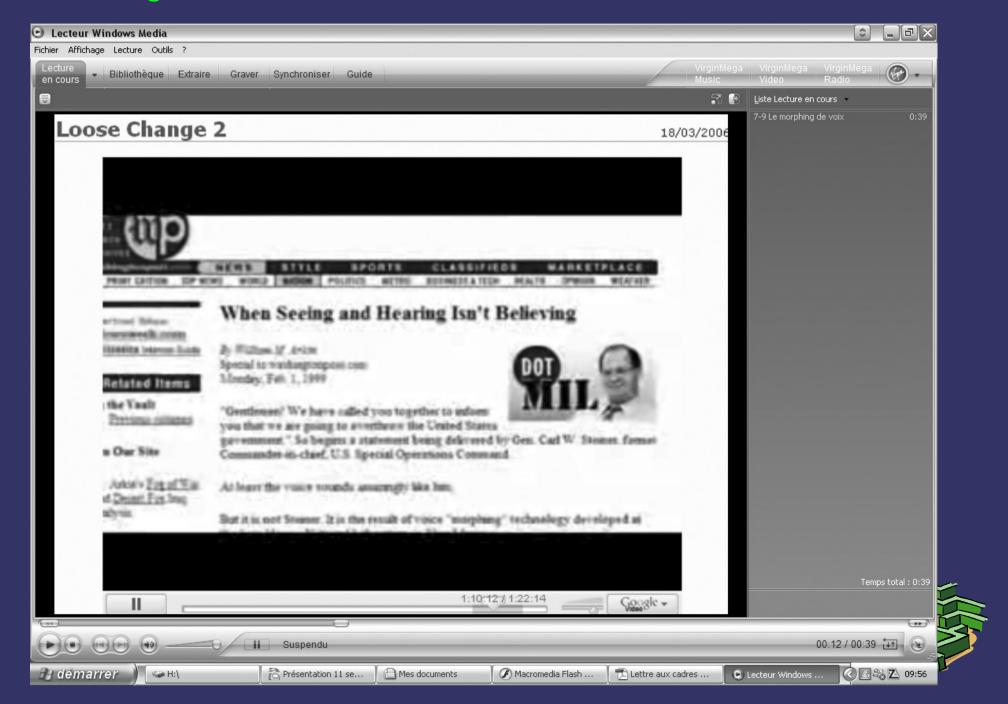




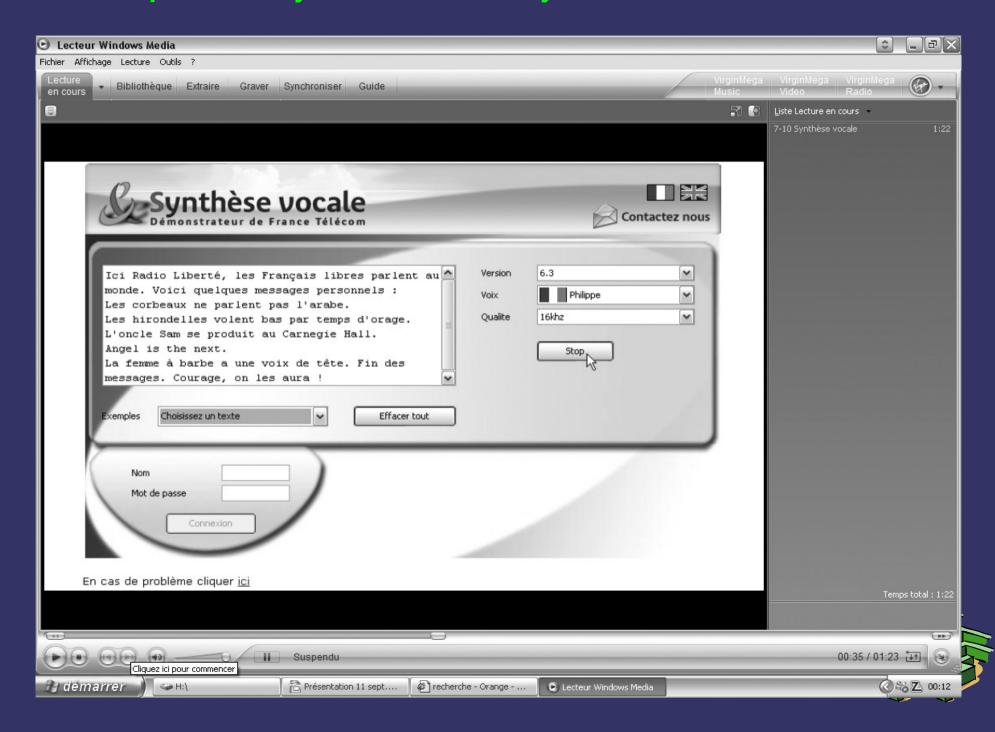
7-8 Un résumé des plans de vol des avions 11, 175, 77 et 93, avec une possible localisation de la base aérienne mixte (militaire et civile, pouvant accueillir des Boeing sur sa piste) située sans doute à l'ouest des montagnes Appalaches (p.ex. Yeager Airport (?) déduite par des considérations de temps de vol à partir de l'extinction des transpondeurs)...



7-9 Le « morphing » de voix (synthèse vocale avec la voix du locuteur) tel que paratiqué en 1999 au laboratoire de Los Alamos (Nouveau-Mexique) : article du Washington Post



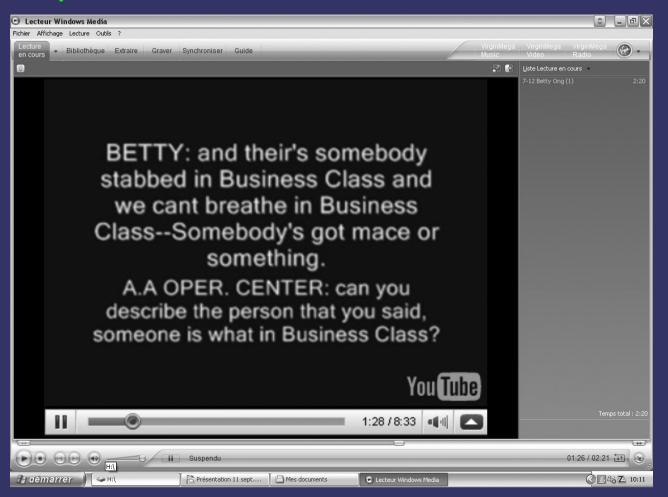
7-10 On peut s'essayer soi-même à la synthèse vocale élémentaire...



7-11 La voix (supposée !) de l'hôtesse Betty Ong : un bizarre ton monocorde sans émotion apparente...



7-12 & 7-13 L'enregistrement audio (au total 4 minutes) de la conversation avec le sol de la « voix » de B. Ong. Il s'agit, sans émotion apparente dans la voix, sans cris autour d'elle, malgré 75 passagers et 5 personnels de cabine vivants ainsi que l'utilisation de gaz lacrymogène (« Mace »), de la relation de 5 personnes poignardées : les deux pilotes, le passager Daniel Lewin, le chef de cabine, un steward... La voix de B. Ong répète obstinément que « le poste de pilotage ne s'ouvre pas et ne répond pas au téléphone » mais ne mentionne ni les pilotes ni les « pirates », ce qui fait 7 absents, lesquels ne s'entassent quand même pas tous dans le cockpit !...





7-14 Sur le seul film public de l'impact du vol 11 sur la tour nord, celui des frères Naudet, l'éclair blanc précédant immédiatement l'impact...



7-15 Le passeport de Satam Al Suqami trouvé à quelques rues des tours, remarquablement intact, enveloppé dans un plastique. Il a été montré comme preuve au procès en 2006 de Zacarias Moussaoui. [Source: FBI] Oh! La belle preuve que voilà!



Rappelons que Satam Al-Suqami est censé être dans le pseudo vol 11 qui percute la tour nord de face. Que son passeport se retrouve en bas dans la rue, quand même les « boîtes noires » de l'avion ne seront pas retrouvés (en principe...) est une plaisanterie sinistre, à l'usage des naïfs.

The Guardian says, "The idea that Mohamed Atta's passport had escaped from that inferno unsinged [tests] the credulity of the staunchest supporter of the FBI's crackdown on terrorism." (The Guardian, 19/03/02). Note that, as in this Guardian account, the passport is frequently mistakenly referred to as Atta's passport.)

On ne saurait mieux dire...

8-1 Plan de cabine du vol 175, « Unusually light in passengers » pour un vol transcontinental : 51 passagers (hors « pirates ») pour 168 sièges...



8-2 Le vol United Airlines 175 : Boston-Los Angeles, Boeing 767, 168 sièges, 51 passagers, (taux de remplissage inférieur à 30%), 9 membres d'équipage (2 pilotes, 7 personnels de cabine)



- décollage 8h14 de Boston-Logan
- dernière communication avec le contrôle aérien : 8h42 (pilote : Victor Seracini)
- à partir de 8h45, appels de passagers ou de personnels de cabine (non précisés) décrivant le « détournement » et
 « l'assassinat » des pilotes (bref appel puis raccrochent)
- 8h47 : coupure puis changements du transpondeur avec un code ne correspondant à rien ce jour-là :

substitution probable

- 8h50 : déviation du plan de vol
- 9h00 : perte du contact radar primaire
- 9h03 : impact du pseudo vol 175 sur la

face sud de la tour sud (cf vidée)

8-3 Le ventre « militaire » du pseudo- vol 175 : missile ?...







8-4 Le pseudo vol 175 va frapper la tour sud : quel est cet objet sur son ventre, et que signifie cet éclair blanc pré-impact ?...



8-5 Images de direct, jamais rediffusées depuis sur les télévisions : un témoin oculaire fiable (journaliste ?) a vu le pseudo vol 175. Il a vu un logo bleu à l'avant, aucun hublot sur les côtés, « ce n'était pas un vol normal »...

