# Réponses aux questions de Massimo Mazzucco
## (adressées aux « debunkers »)

## tirées de son documentaire :

# Le nouveau Pearl Harbor

**- Document actualisé au fur et à mesure de la publication des questions en français par le site Reopen -**

**Version au 08/10/2013**

**Par Jérôme Quirant,**

***(Intronisé grand « debunker » international par Massimo Mazzucco)***

**www.bastison.net**

## PREMIERE PARTIE

### 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 ?

Ces questions ne relèvent nullement d'arguments techniques ou scientifiques auxquels je me suis personnellement intéressé.
Ne devraient-elles pas être plutôt posées directement aux premiers intéressés ?

Néanmoins, on peut noter que plusieurs services étrangers (Indonésie, Angleterre, Allemagne, Italie, Egypte, Jordanie, Argentine, Golfe Persique, Maroc, Israël, Iles Caïman, France…) avaient eu des infos confirmant des attaques terroristes imminentes sur le sol américain, planifiées par des cellules d'islamistes radicaux.

*Source :*
http://www.reopen911.info/11-septembre/une-attaque-surprise-pas-si-surprise-que-ca/

Comme l'écrit Reopen, à ce niveau de recoupement d'informations, provenant d'agences de sécurité aussi diverses, le doute n'était plus guère permis sur la préparation d'une attaque terroriste depuis le sol américain.

### 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 ?

Une étude bien plus sérieuse que celle présentée dans le documentaire, a montré une contradiction flagrante entre les déclarations de Mineta et le moment de l'arrivée de Dick Cheney dans la salle de réunion en question.
Ce jour-là, 11 avions (!) ont été déclarés possiblement détournés. Celui auquel il est fait référence n'était pas celui qui s'est écrasé sur le Pentagone. La scène décrite par Mineta s'est forcément déroulée ***après*** le 3ème crash, voire même ***après*** le 4ème.

Une analyse minutieuse et parfaitement documentée de l'« affaire Mineta » est fournie sur cette page : http://www.911myths.com/index.php/Norman_Mineta

À lire également, la conclusion – logique – d'un enquêteur de la commission 911 :
http://www.oredigger61.org/?p=3785 à partir de ses propres notes :
http://bluecollarrepublican.files.wordpress.com/2011/02/t8-b16-misc-work-papers-fdr-secret-service-timeline.pdf

Ceci étant connu depuis des années, pourquoi persister à entretenir la confusion ?

**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 ?

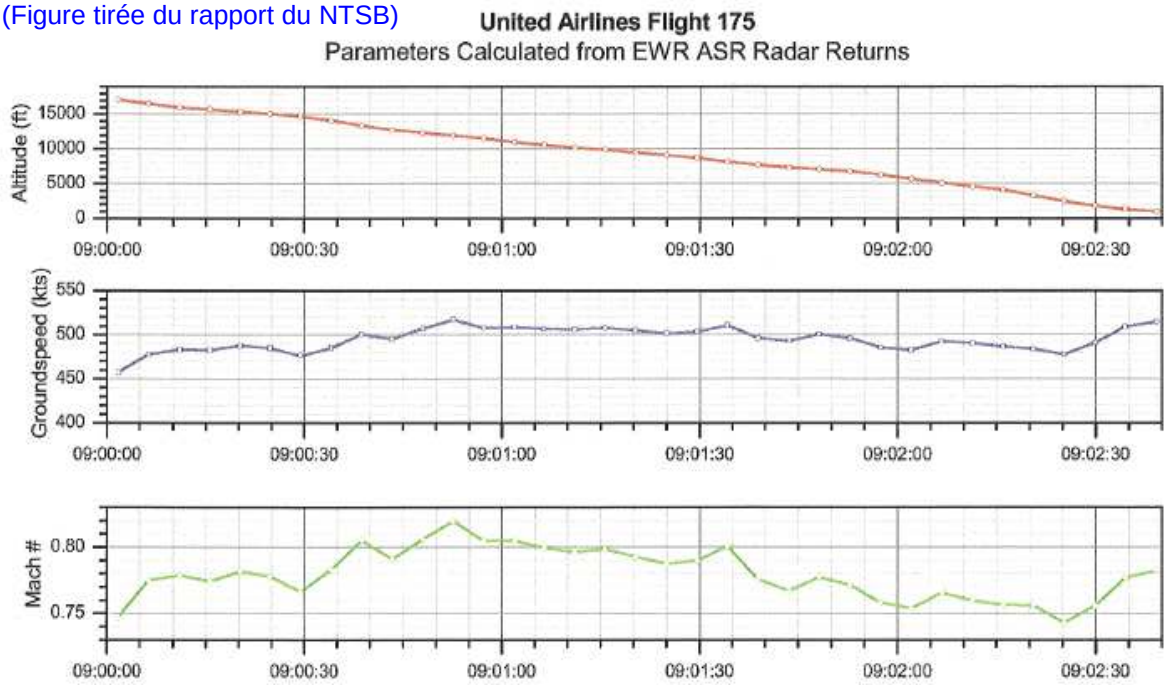
Marwan al-Sheikki (Vol 175 – WTC2), comme Mohammed Atta (Vol 11 – WTC1), a obtenu sa licence de pilote commercial le 19 décembre 2000, achevant ainsi sa formation à la *Huffman Aviation*. Ils ont par la suite aussi suivi des cours sur des simulateurs professionnels (Boeing 727 et 767). Un minimum de 9 heures a été comptabilisé pour chacun d'eux au travers des relevés des centres de formations.

http://911myths.com/index.php/Marwan_al-Shehhi_Timeline:_Official

10 000 pieds par minute correspondent à 50 mètres par seconde. Compte tenu de la vitesse de l'avion à ce moment-là (850 km/h en moyenne), cela donne une pente de 21 %, soit un angle de 12°. C'est certes important (surtout inconfortable pour les passagers), mais cela n'a rien de « vertigineux » ! En tout cas, ce n'était pas le piqué montré de manière totalement fallacieuse sur les images du documentaire.

De plus, ces chiffres n'ont été atteints que sur des périodes extrêmement courtes (quelques secondes), et résultent de fluctuations importantes observées autour d'une descente moyenne de 6000 pieds par minute (donc suivant un angle encore plus faible, de 7°). Mais cela a été assez dit, les pirates ne maîtrisaient pas toutes les subtilités d'un pilotage coulé… et le confort de leurs passagers était le cadet de leurs soucis.

(Figure tirée du rapport du NTSB)




Par ailleurs, de la même façon que pour cette question, il est dit précisément dans le documentaire : « *Nous observions les altitudes et à la fin, il descendait à 3000 m par minute. C'est du jamais vu avec un avion de ligne et des passagers.* [Voix off] *Ce n'est sûrement pas comme cela que le pilote automatique l'aurait dirigé vers l'aéroport JFK de New-York* ».

À part vouloir abuser le quidam, pourquoi laisser penser qu'il suffit d'enclencher le pilotage automatique pour descendre de 10 000 pieds (ou plus) et viser une cible ? À ce compte là, à quoi servent encore les pilotes dans les avions ?

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 ?

Pilote automatique, *bis repetita.* L'avion a piqué vers le sol ***juste avant de s'écraser***, rien d'étonnant donc à ce que l'ordinateur n'arrive pas à le suivre ***à ce moment-là***. Mais pas avant.

Ziad Jarrad (Vol 93 – Shanksville), en plus des cours de pilotage classiques lui ayant permis d'obtenir une licence de pilote privé, avait fait une dizaine d'heures en simulateur professionnel (Boeing 727 et 737).

http://911myths.com/index.php/Ziad_Jarrah_Timeline:_Official

Quant à essayer d'interpréter de façon rationnelle les faits et gestes d'une personne capable de fracasser un avion rempli de passagers quelques secondes plus tard, cela relève… de la haute voltige.

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 ?

Première remarque, il n'y a pas eu de rase-motte dans le crash du Pentagone comme cela est répété *ad nauseam* par les *truthers*, et, encore une fois (!) dans ce film. L'avion descendait à environ 20 mètres par seconde dans son approche finale. C'était donc ***une descente rapide vers la cible et non du rase-motte***.

Ensuite, Hani Hanjour (Vol 77 – Pentagone), en plus de 600 heures de vol lui ayant permis d'obtenir une licence de pilote privé, avait suivi plusieurs dizaines d'heures d'entrainement en simulateur professionnel. Il était le plus expérimenté des terroristes sur ce plan-là. Les documents détaillant ces heures ont été rendus publics :

http://911myths.com/index.php/Image:Hanjour_Commercial_Rating.gif
http://911myths.com/index.php/Hani_Hanjour_Timeline:_Official

Tous les pilotes savent que les manœuvres les plus délicates sont le décollage et l'atterrissage, pas diriger l'avion en l'air vers une cible.
L'instructeur d'Hani Hanjour, Marcel Bernard, l'a décrit (dans « *Loose Change* ») : « ***très calme, dans la moyenne des pilotes*** ». Il a ajouté dans une interview pour le site *Newsday.com* : « ***il ne fait aucun doute que, une fois que*** [l'avion détourné] ***aurait décollé, il aurait été en mesure de diriger l'avion vers un bâtiment et de le frapper*** »

http://space.crono911.net/EBook/098_Newsday_23092001.pdf

Pourquoi le documentaire n'en parle pas ?

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 ?

Pilote automatique, *ter repetita* !…

Qu'est ce qui laisse à penser que ce qui a été réalisé était ***exactement*** ce qu'il voulait faire ? N'était-il pas trop haut en arrivant près du Pentagone, ce qui l'a obligé à faire justement ce virage ? Ou était-ce un simple repérage visuel préalable à la descente vers la cible ? On nous dit qu'il aurait été plus « intelligent » de frapper le toit pour faire plus de dégâts… N'était-ce pas ce qu'il cherchait ? A-t-il réellement réussi sa manœuvre ? Ne l'a-t-il pas pour le coup complètement manqué ? Qu'est ce qui permet d'être aussi affirmatif ???

Si les tours Jumelles étaient parmi les plus hautes des Etats-Unis en 2001 et presque aussi larges qu'une piste d'atterrissage, le Pentagone est, encore aujourd'hui, le bâtiment le plus imposant du pays en termes de surface au sol. ***Des cibles donc quasiment immanquables***.

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 ?

De la voyance à coup sûr… D'autres voyants, moins chanceux, avaient prévu un crash sur le toit.

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 ?

Méthode hypercritique. Quand certaines sont dévoilées, les *truthers* les trouvent louches, ***car trop nettes*** (!) comme expliqué dans ce documentaire.

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 ?

Méthode hypercritique. Toutes les caméras de surveillance enregistraient-elles les images en 2001 ? Et qu'est ce que ça amènerait aux *truthers* vu qu'ils réfutent systématiquement celles qu'on leur montre (Q12) ?

Les cartes d'embarquement de certains des pirates sont déjà disponibles :

http://911myths.com/index.php/Image:911Tickets105-ziad.jpg
http://911myths.com/images/a/ac/RUAL_03004452.PDF

Tout cela relève d'un voyeurisme assez glauque… et de toute façon, ***jamais rien ne sera suffisant*** pour les *truthers*.

## 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 ?

Les pirates n'ont accéléré à ces vitesses que lorsqu'ils ont été en vue de leurs objectifs, dans la phase d'approche et déjà alignés. Le but était bien sûr de maximiser les dégâts.

D'où sort l'information tout à fait inédite selon laquelle cet avion n'aurait pas connu de dommages structurels ??? Des éléments mécaniques peuvent se romprent sans forcément les perdre en vol.

Les pilotes du vol 175 ont dû faire une manœuvre périlleuse (à la vitesse à laquelle ils étaient) pour ne pas manquer la tour (impact excentré par rapport à l'axe de la tour et avec un très fort roulis).
Ils semblaient effectivement ne plus maîtriser parfaitement la trajectoire (vitesse ? dégâts structurels ?), contrairement au premier avion qui, volant à une vitesse d'approche plus faible, a frappé la tour de façon parfaitement centrée par rapport à son axe.

L'exemple du Vol 006 de China Airlines, est particulièrement mal choisi : celui-ci a subi des accélérations de 5g suite à une chute en piqué de 30 000 pieds en 2 minutes ! Des conditions de vol bien plus extrêmes que celles du vol 175. Les pilotes ont malgré tout réussi à sauver l'avion et le poser.

http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-10248006-comparaison_douteuse_avec_le_vol_006_de_china_airl.html

D'autres cas de vols extrêmes se sont produits sans qu'il y ait eu plus de dégâts :
http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-4129667-man_uvre_impossible_pour_le_vol_77__.html

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) ?

Heureusement que voler au dessus des vitesses limites opérationnelles ne rend pas l'avion totalement incontrôlable !
Voici les limites de vol indiquées par Boeing ($V_{MO}$ au niveau du sol : ~ 650 km/h) :

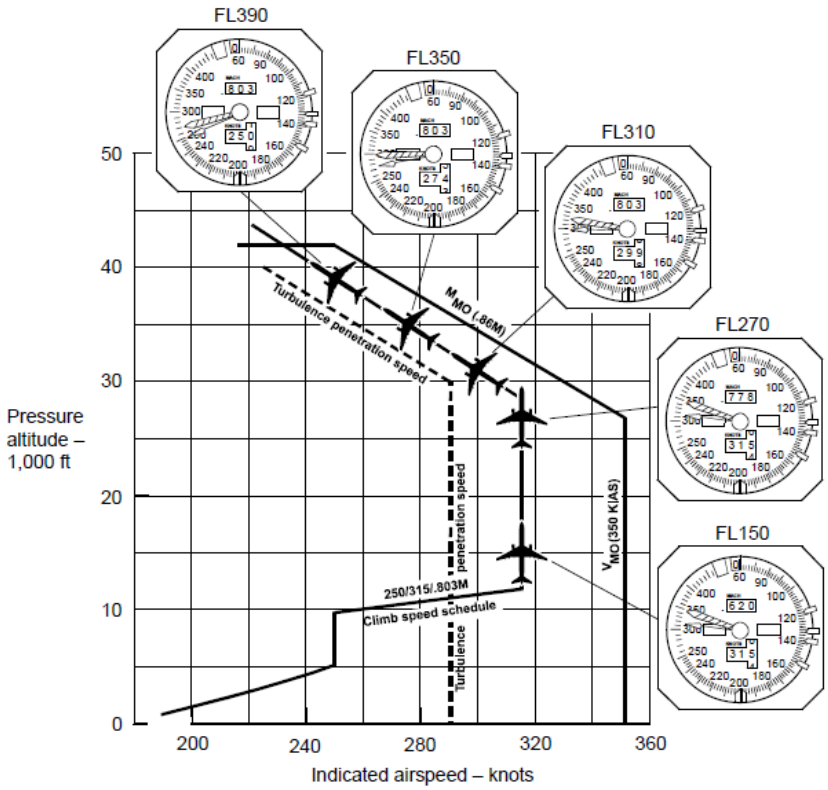


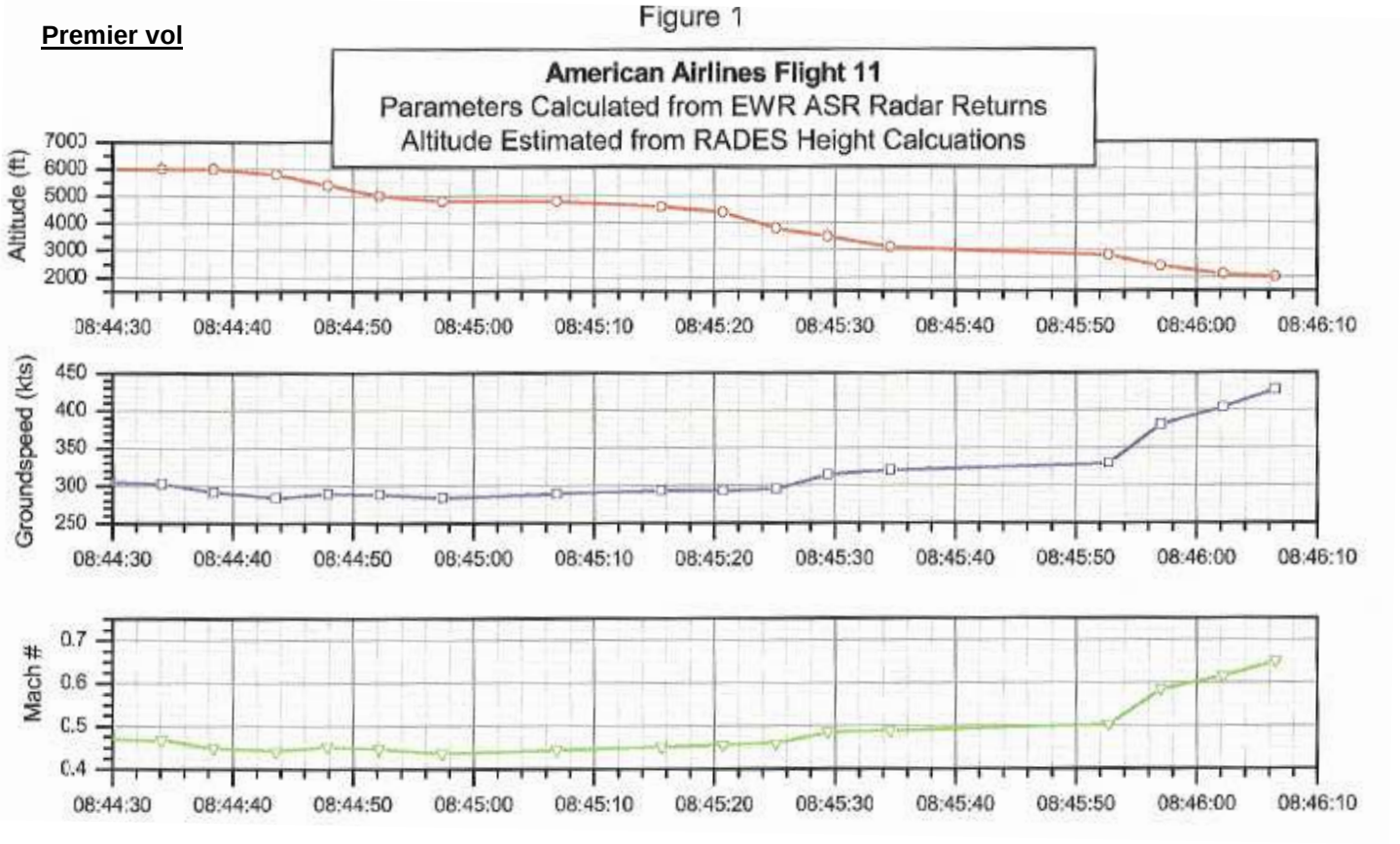

Figure 1. Vmo/Mmo Pointer movement during typical climb/descent

http://flysafe.raa.asn.au/groundschool/VMO_MMO_Limitations_Review.pdf

Les pirates ont certes dépassé ces limites mais sur des durées relativement faibles. ***Ce qui reste dans le domaine du possible pour les avions…*** ne serait-ce que pour les phases de tests des appareils ou d'entraînement des pilotes (***c'est expliqué dans le document référencé ci-dessus***).

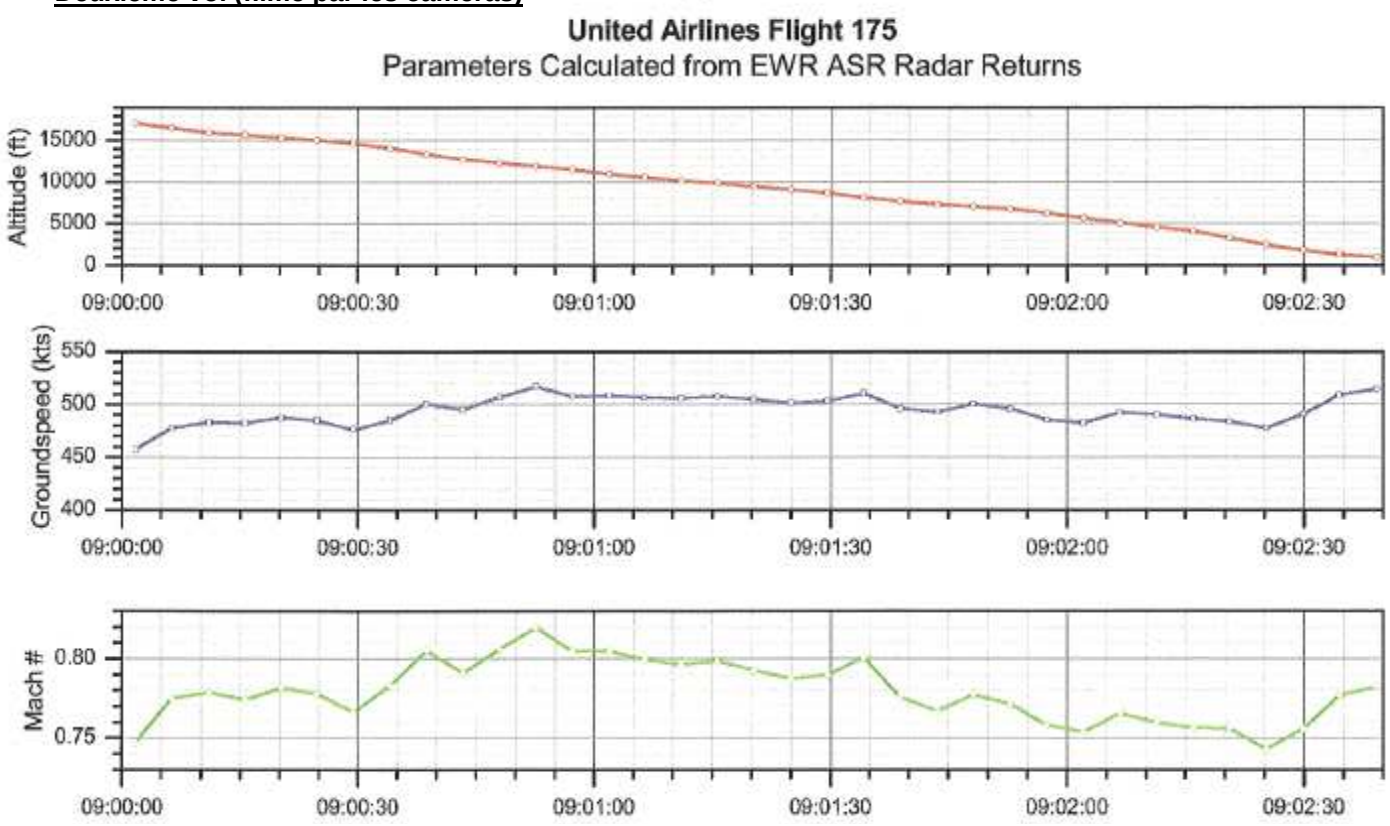
**Premier vol**

Figure 1




**Deuxième vol (filmé par les caméras)**

Figure 2




(Figures tirées du rapport du NTSB).

De plus, ***les images des deux avions en approche des tours***, et surtout le deuxième, filmé par une quarantaine de caméras, ***ne montraient pas des aéronefs en totale perdition***…

Vidéos : http://www.youtube.com/watch?v=mc2tfVuaSrg

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 ?

Ils n'ont accéléré qu'une fois leur objectif bien en vue. Au moment où il n'y avait plus qu'à foncer sur la cible, au maximum de la vitesse pour aggraver les dégâts. Pourquoi est-ce si difficile à comprendre pour les *truthers* ?

## 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 ?

D'après les relevés des compagnies de téléphone, ***rendus publics***, les deux seuls appels attribués à des téléphones cellulaires par le FBI n'étaient pas à « haute altitude ». ***C'est faux***. Ils ont été passés à 9h58, lorsque l'avion était aux alentours de 5000 pieds (1,5 km).

(Source NTSB)

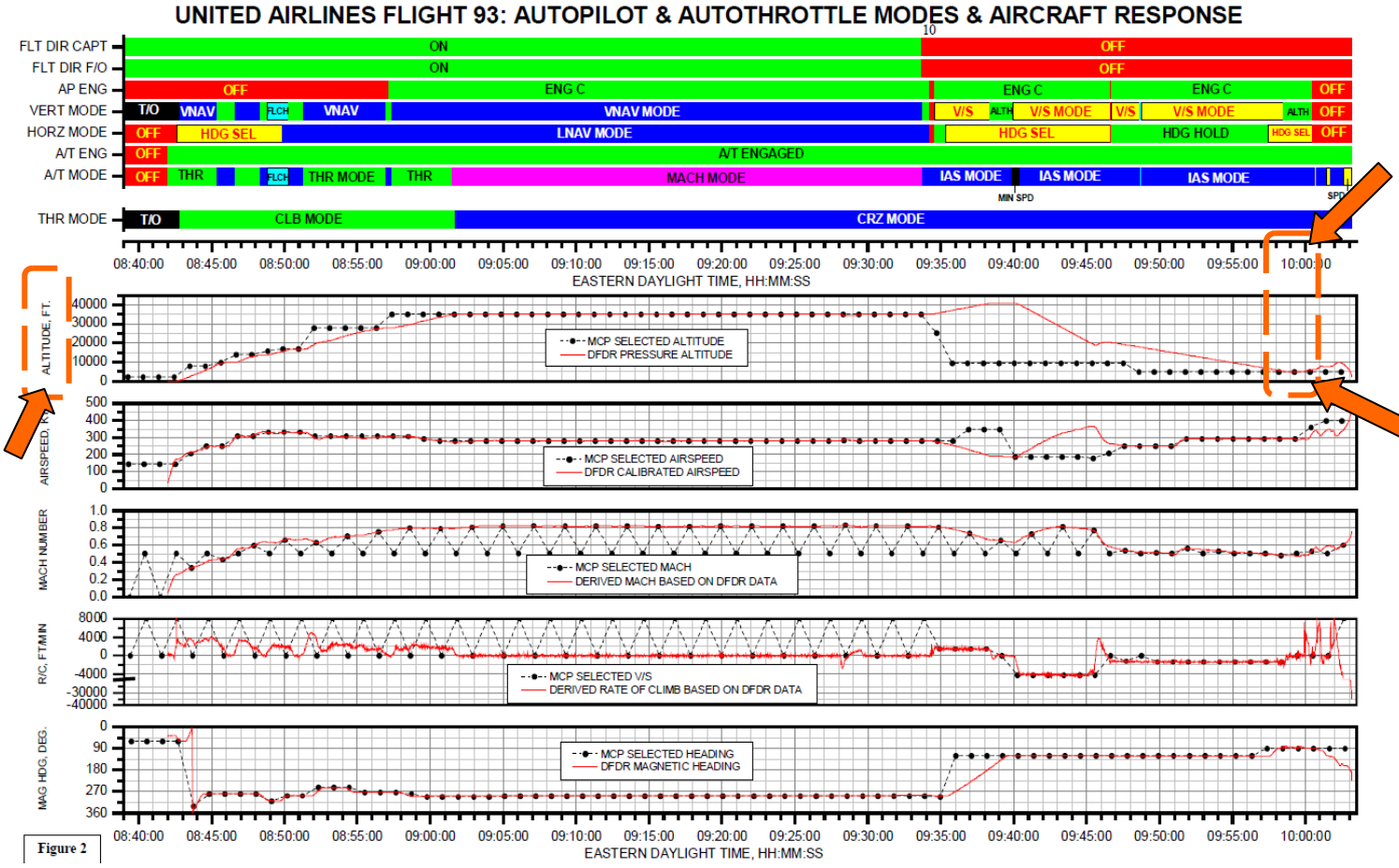



Figure 2

***Tous les autres appels*** ont été passés depuis les téléphones installés sur les sièges des passagers.

http://www.bastison.net/RESSOURCES/Team7_AirfoneRecords.pdf
http://911myths.com/images/2/2e/MFR-Briefing_on_Flight_93_calls.pdf
http://911myths.com/index.php/American_Airlines_Flight_77_Calls

Pourquoi travestir ainsi les faits ?

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 ?

Peut-être parce qu'il n'y a pas eu le signal « électrique » nécessaire à la fermeture de certaines communications ? Tout simplement ?

Petite expérience à réaliser chez soi : appeler son portable avec une ligne fixe, puis débrancher la prise du téléphone fixe (prise murale de la box, si la ligne est ADSL). Que se passe-t-il ? La communication reste ouverte pour le mobile, sur lequel les secondes continuent à défiler...

CQFD.

*- Test réalisé le 15/09/2013 sur deux lignes fixes différentes -*

**CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE**

Pour l'instant nous en restons donc à des spéculations sans fondement et des présentations biaisées (car incomplètes) des faits. Parfois même, des assertions carrément mensongères : rase-motte au Pentagone, pilote automatique magique, appels téléphoniques de cellulaires à haute altitude, etc.

En somme, rien de bien nouveau au royaume des *truthers*.

A noter que deux questions ont sauté lors de la traduction en français :

Questions 18 et 19 dans la liste des 20 premières fournies par Massimo Mazzucco :
http://www.luogocomune.net/site/modules/news/article.php?storyid=4327
Source des questions au 23/09/2013 :
http://www.reopen911.info/News/2013/09/13/questions-de-massimo-mazzucco-aux-debunkers-13/

Comment Beamer pouvait-il décrire des événements qui se passaient sous ses yeux, alors qu'en fait, ils étaient censés s'être produits environ une demi-heure avant ?

Comment les terroristes pouvaient-ils "se préparer à prendre le contrôle de l'avion" à 9h45, alors qu'ils étaient déjà dans le cockpit à 09h28 ?

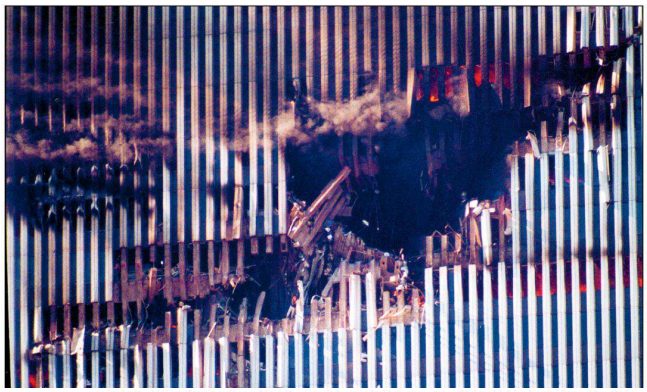
Vu que Reopen les a évacuées, c'est quelles ne devaient pas être satisfaisantes… Je confirme leur caractère hasardeux suite à la surinterprétation d'un témoignage et je ne m'y arrêterai donc pas plus.

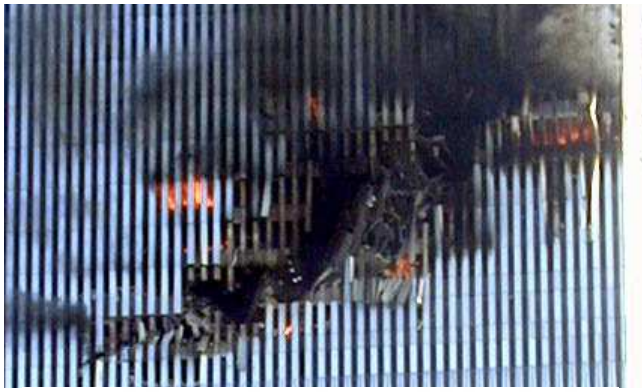
## DEUXIEME PARTIE

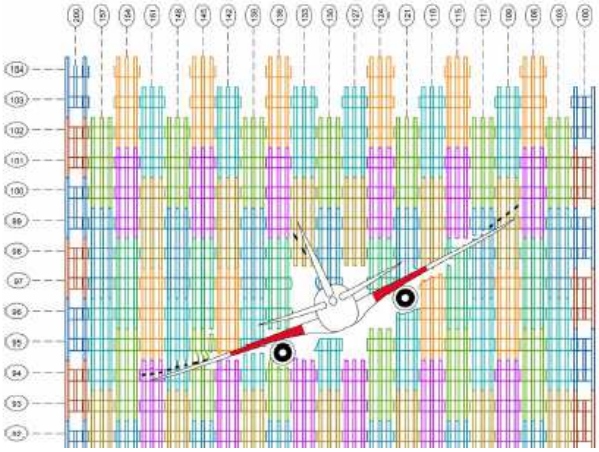
**PENTAGONE**

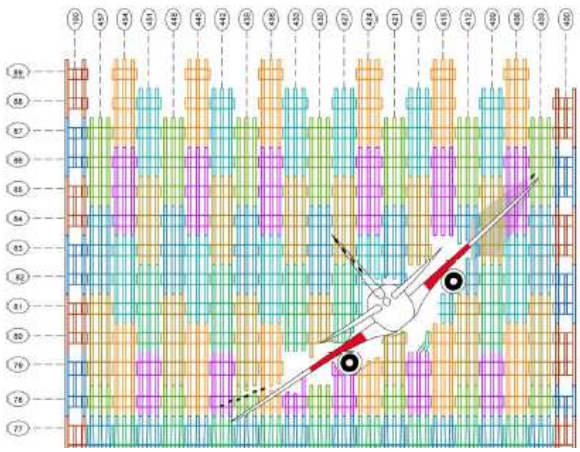
21 - Comment le fuselage, qui est la partie la plus fragile de l'ensemble d'un avion, a pu anéantir la façade presque entièrement, tandis que les ailes, les stabilisateurs et la queue, qui sont relativement plus robustes, ne l'auraient pas fait et se seraient brisés en 1000 morceaux méconnaissables ?

Le fuselage est « *la partie la plus fragile* », c'est bien connu, d'ailleurs c'est là qu'on met toute la charge utile (passagers et bagages) qui y flotte en apesanteur pour ne pas abimer ce frêle habitacle… « *Les ailes, les stabilisateurs et la queue* », qui sont les seuls éléments « *robustes* » de l'avion, y sont même reliés avec du chewing-gum. Il n'y a qu'à regarder l'impact sur les deux tours jumelles, pour constater que le fuselage est effectivement l'élément qui a eu le moins d'effet :









WTC1 WTC2

Ah… Zut, ça ne marche pas ! Des hologrammes sûrement… :-/

Noter surtout les dégâts limités engendrés par les extrémités des ailes et affectant essentiellement le parement… exactement comme pour le Pentagone.
Donc, afin de ne pas radoter, pour tout ce qui est forme de la brèche, débris, etc., ***en 5 minutes pas plus*** :

http://www.bastison.net/Pentagone.html
http://www.bastison.net/Pentagone.pdf

22 - Pouvez-vous expliquer ce qui est arrivé aux deux réacteurs Rolls-Royce, qui sont fabriqués avec des alliages si robustes qu'ils sont considérés comme pratiquement indestructibles ?

Au hasard : ils se sont désintégrés en des centaines de petits morceaux en heurtant une façade blindée (40 à 60 cm de béton armé, kevlar, etc.) considérée, elle aussi (!), comme quasiment indestructible ? Pourtant :

http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-3918448-pentagone___photos_des_debris_du_vol_77.html

23 – Etant donné que le Rapport sur les dégâts du Pentagone explique que « la structure de l'avion était presque certainement détruit avant d'avoir parcouru une distance égale à la longueur de l'avion » et qu'« il est très peu probable qu'une partie importante du fuselage ait conservé son intégrité structurale à partir de ce moment » pouvez-vous expliquer ce qui a produit le trou circulaire dans le mur du troisième anneau du Pentagone ?

Des débris, issus de la désintégration de l'avion sur la façade et sur les poteaux internes du bâtiment, avec une masse et une vitesse suffisantes, ont créé un trou dans le mur opposé à celui de façade, qui n'avait pas du tout la même résistance. Qu'y a-t-il de si extraordinaire ?

Morceau de fuselage

Jante de train d'atterrissage

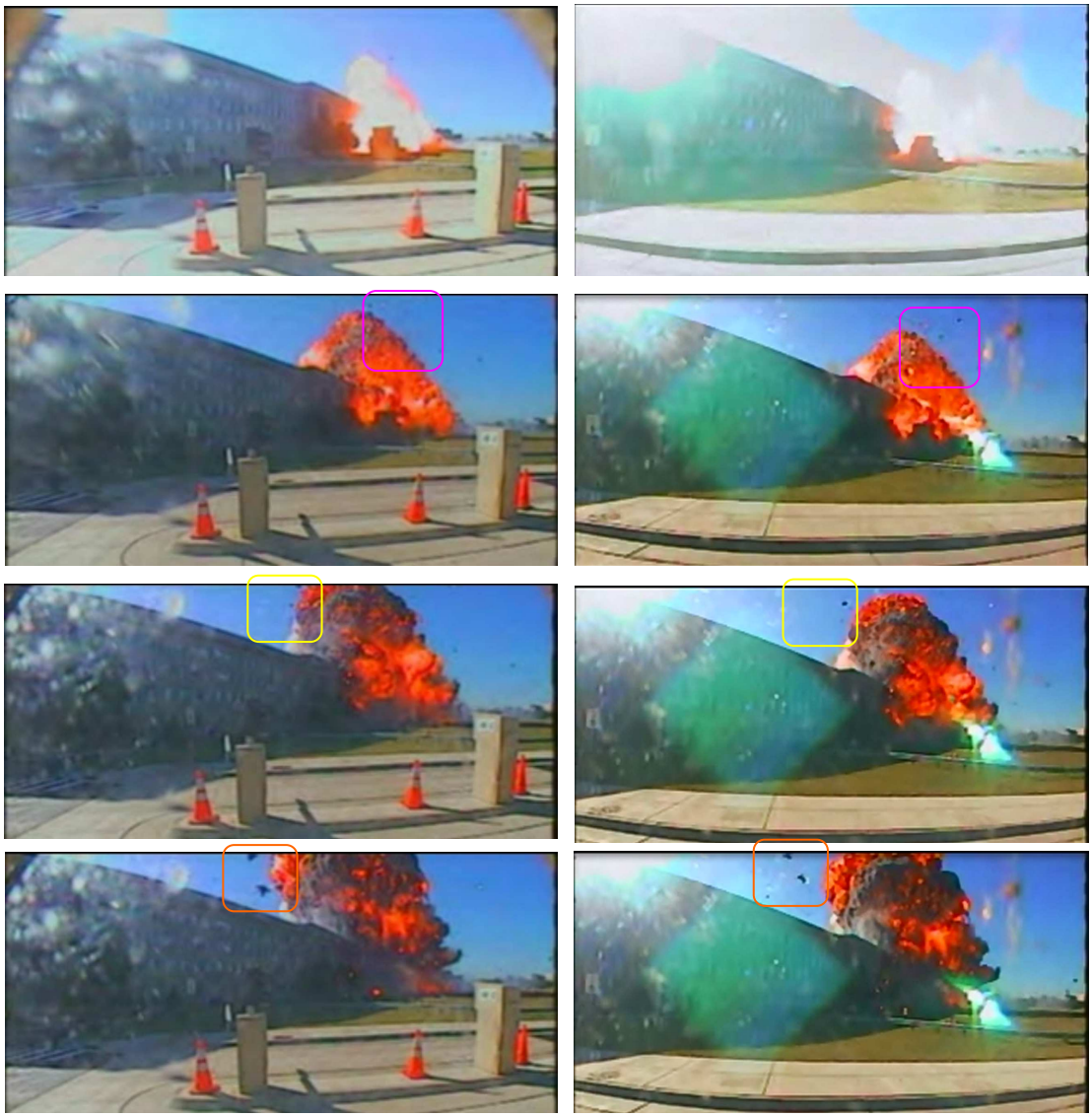
À méditer, sachant que le Boeing 757 faisait près de 50 mètres de long :

À lire également, une analyse assez complète et instructive
(structure de l'avion et du fuselage en particulier, débris, empreinte…) :
http://11-settembre.blogspot.fr/2008/06/limpronta-di-impatto-del-timone.html

24 - Étant donné que la marge de fluctuation entre les deux appareils se traduirait par une différence maximale de 7 mètres et demi dans la position de l'avion, pouvez-vous donner une explication valable pour la différence marquée entre les deux trames correspondantes des deux caméras ?

7,5 mètres ? Quelle précision ! Et quel est le pixel qui pause problème ? Parce que vu la qualité misérable des images, c'est bien sur un ou deux pixels que nous sommes en train de raisonner là…

Le documentaire part surtout d'une hypothèse qui n'est absolument pas prouvée, la différence d'1/30ème de seconde (3,3 centièmes de seconde) entre les deux caméras. Au vu des images, on peut envisager des décalages de quelques dixièmes de seconde ***sans que ce soit moins vraisemblable***, ***au contraire***, mais qui rendent caduque la question posée.



J'en reviens à ce que j'écrivais sur www.bastison.net : si ce n'est pas un avion qui a imprimé les images posant problème, qu'est-ce ? Une escadrille de mouettes à poil ras ? Un chamallow géant lancé à pleine vitesse ? ***Et surtout, pourquoi aucun témoin n'en a parlé parmi la centaine (et plus) ayant décrit la scène*** ???

http://www.911myths.com/index.php/American_Airlines_Flight_77_Crash_Evidence

Toujours en 5 minutes :

http://www.bastison.net/Pentagone.html
http://www.bastison.net/Pentagone.pdf

**93 UA**

25 - Pouvez-vous expliquer comment la majeure partie d'un avion de 100 tonnes, pourrait finir enterré profondément sous terre, dans un trou qui s'est refermé avant que les premiers secours ne soient arrivés ?

Il n'a jamais été écrit, dans un quelconque rapport, que l'avion s'était quasi intégralement retrouvé enterré ! Au contraire, les débris ont été éparpillés, notamment dans le bosquet situé à proximité de l'impact. De même qu'un réacteur :

http://www.911myths.com/html/missing_engine.html

La forme du crash était similaire en tout point à d'autres cas d'avions qui se sont complètement désintégrés lorsqu'ils ont heurté le sol en piqué et à pleine vitesse.

Voir au bas de cette page : http://www.bastison.net/SHANKSVILLE/shanksville.html
Ou là : http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-3907255-vol_93_ecrase_pres_de_shanksville__pennsylvanie_.html

26 – Au moment de l'impact l'avion contenait de 30 à 35 000 litres de carburant, savez-vous pourquoi il n'y a pas de colonne de fumée noire qui s'élève du sol après l'explosion initiale?

Pour qu'une colonne de fumée continue de s'élever après le « *champignon* », encore aurait-il fallu qu'il y ait du combustible à bruler : carburant ou autre !
Il n'y a qu'à voir le champ pour constater qu'il n'y avait plus rien à disposition une fois la majorité du kérosène consumée dans le choc initial…

http://www.911myths.com/index.php/United_Airlines_Flight_93#Video

27 – Puisque l'avion est supposé avoir heurté le sol d'un seul morceau, pouvez-vous expliquer comment il était possible de trouver des débris solides à 6 ou 8 miles à partir du point d'impact, un jour où il y avait seulement une légère brise ?

Où sont les photos de ces éléments ? Un exemple canonique de la virtuosité des *truthers*, arrangeant à leur sauce une information afin qu'elle colle à leurs lubies. ***C'est faux*** (une fois de plus !) : notamment à New Baltimore, à 6 *miles* du crash et dans le sens du – léger – vent de nord-ouest, il n'y a eu que des éléments extrêmement légers… ***Aucun*** élément structurel de l'avion.

PHOTO: Steve Mellon/Post-Gazette: Melanie Hankinson of New Baltimore, Somerset County, found these and other pieces of charred paper and debris in the woods behind her home, about six miles from the reclaimed strip mine where United Flight 93 crashed. Among the items she recovered were financial papers bearing California addresses, checks and deposit slips, a page from a United Airlines flight magazine and a page from a flight manual.

28 – Etant à seulement 20 minutes de Washington, et puisque pendant près de six minutes les passagers n'ont pas été en mesure de forcer la porte de la cabine, pourquoi les pirates n'ont pas continué à voler vers la capitale ?

À voir le profil erratique du vol sur les dernières minutes, justement, ils ne savaient plus trop quoi faire de cet avion !

(Source NTSB)

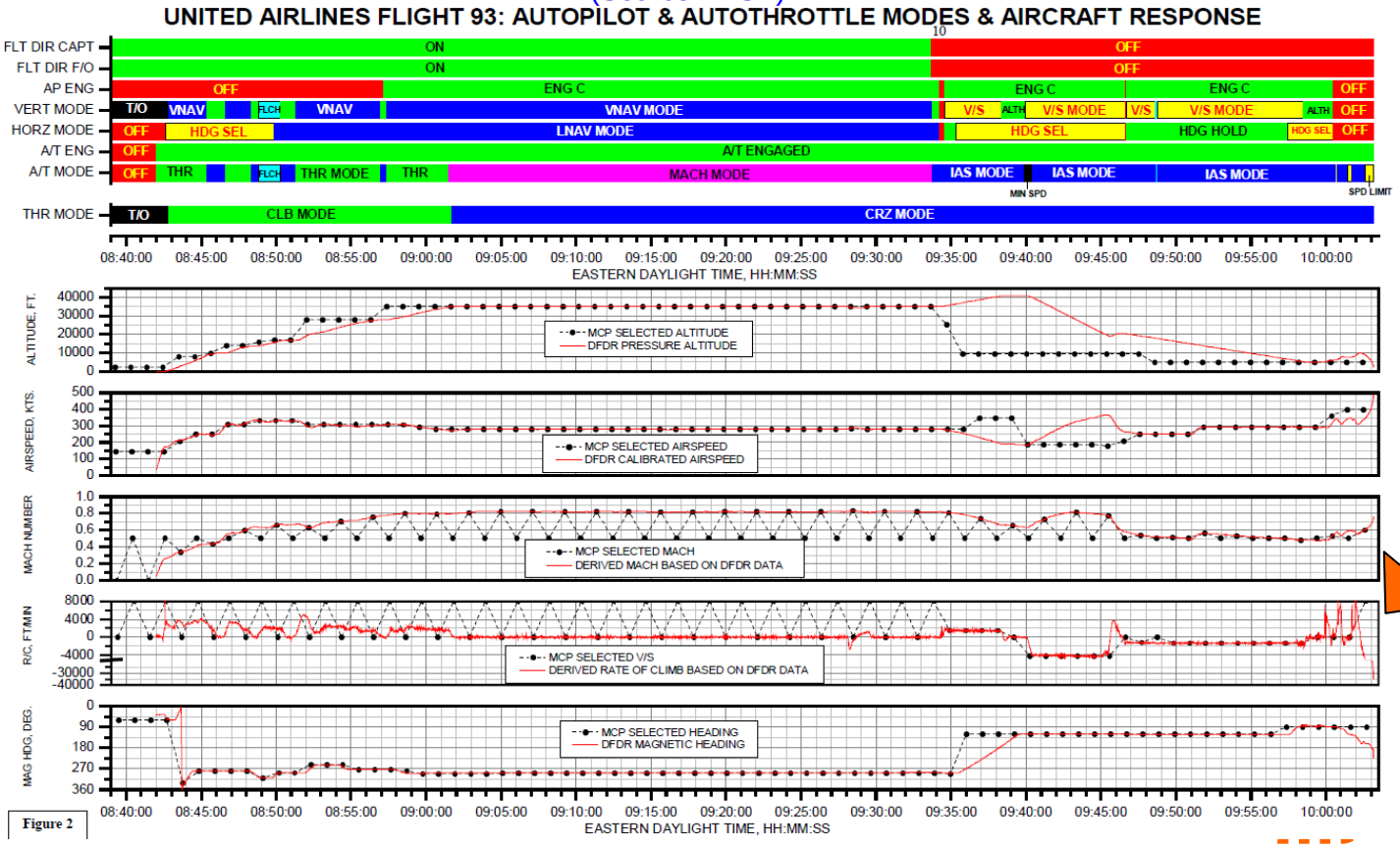



Figure 2

Il suffit aussi de regarder le film "Vol 93" ou ce documentaire (à partir de 10:45)…
http://www.dailymotion.com/video/xaro5j_les-revoltes-du-vol-93-4-sur-5_news
pour comprendre que le pilote kamikaze a été amené à manœuvrer l'avion de façon brutale pour rendre plus difficile la contre-attaque des passagers.

29 - Et s'ils pensaient ne pas pouvoir se rendre à Washington, pourquoi ne pas au moins essayer de frapper une ville, au lieu de le faire en rase campagne, où ils savaient qu'ils ne causeraient pas d'autres victimes que celles qui étaient déjà dans l'avion avec eux ?

Avec des passagers prêts à tout pour s'introduire dans le cockpit, que savez-vous de ce qui s'est réellement passé dans les derniers instants ?

Mais pourquoi ne pas faire témoigner dans le documentaire les familles de passagers qui ont pu entendre la bande son des derniers instants dans le cockpit ? ***Car contrairement à ce qui est affirmé de façon trompeuse*** (*once again !*), ***ces familles ont bien pu écouter les dernières minutes de cet enregistrement***. Et elles seules… pour ne pas que des viandards viennent, doctement, leur expliquer que les voix ont été falsifiées et autres foutaises.

http://www.foxnews.com/story/2003/08/08/families-passengers-question-theory-that-hijackers-crashed-flight-3/

La transcription de l'enregistrement est là :

http://en.wikisource.org/w/index.php?title=File:Flight_93_Cockpit_Transcript.djvu&page=1

**TOURS JUMELLES**

30 - Pouvez-vous démontrer que la protection contre l'incendie des poutres d'acier a été « détachée de manière significative » en raison du crash des avions, ce que le NIST a déterminé nécessaire pour justifier un effondrement causé par le feu ?

Méthode hypercritique. Vu la trajectoire de l'avion et l'explosion du kérosène, elles seraient restées en place comment ? Par l'opération du Saint-Esprit ?... Massimo Mazzucco devrait proposer un nouveau miracle à Rome.

Comme « preuve », le documentaire cite le témoignage d'un ingénieur situé… en dessous de l'impact ! Lapalisse n'aurait pas dit mieux : au dessus et en dessous de l'impact, les protections n'ont pas été touchées.

Sinon, quelles sont les normes demandant à ce que les flocages résistent au passage d'un Boeing et une explosion de plus de 20 $m^3$ de kérosène ? Les *truthers* pensent sûrement que les entreprises appliquant les protections font dans la philanthropie et prévoient bien plus que ce qui leur est demandé.

Certains scientifiques, spécialistes des situations d'incendie, notamment Quintière, ont parfois estimé les modèles du NIST un peu trop pessimistes par rapport à l'effet de l'impact sur les protections incendies… **MAIS** (le 'mais' est important car les *truthers* ont souvent détourné l'avis de Quintière de façon malhonnête), que ***même avec une protection quasi intacte, les tours ne pouvaient que tomber compte tenu des circonstances*** ! C'est dire…

31 - Pouvez-vous démontrer que les incendies dans les tours jumelles ont atteint des températures assez élevées, et pour un temps assez long afin d'affaiblir sérieusement l'acier dans les zones où l'effondrement a commencé ?

Les incendies de bureaux sont justement connus en bâtiment pour être les pires !…

http://www.mace.manchester.ac.uk/project/research/structures/strucfire/Design/performance/fireModelling/nominalFireCurves/default.htm

Pourquoi en aurait-il été autrement pour les tours jumelles, sans protections actives (sprinklers non alimentés) et avec des façades éventrées, causant de gigantesques mouvements d'air qui attisaient l'incendie ?

Les 1000 °C sont rapidement atteints au cœur de la fournaise dans de telles situations. La présentation qui est faite dans le documentaire est totalement fallacieuse et malhonnête : il était assez difficile de retrouver dans l'amas de ferraille les éléments qui avaient été les plus exposés durant les incendies. Les 3 poteaux situés dans le cœur du building, présentés comme des « preuves » de température ridiculement faible (250°C) ***et remettant en cause 50 ans d'études en la matière***, étaient soit situés au dessus et en dessous des flammes, soit avaient conservé justement leur protection incendie. Lapalisse *bis*…

L'extraction de passages du rapport du NIST, ***hors de le leur contexte***, est juste d'une malhonnêteté grossière.

Pour information également :

http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-3914448-tours_jumelles___amorce_des_effondrements.html

Quant à la descente des personnes par l'escalier au cœur de la tour Sud, c'est effectivement parfaitement expliqué par l'excentrement de l'impact et des incendies qui ont épargné cette zone. Lapalisse *ter* : en dehors des zones chaudes… il faisait frais !

Evolution de l'incendie au 81ème étage – Rapport NIST :

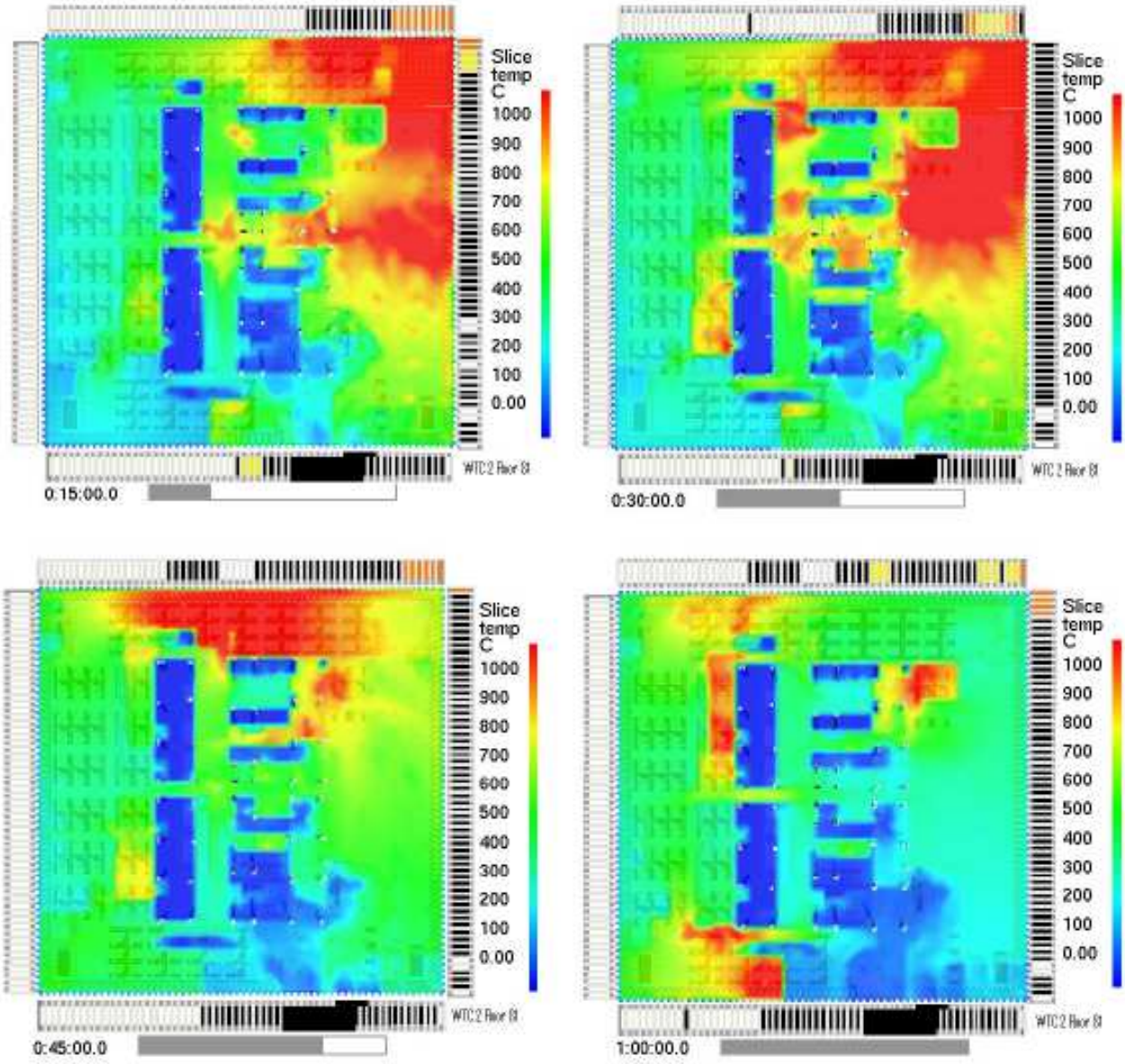



**Figure 6–41. Simulation of WTC 2, floor 81, Case D, upper layer temperatures.**

32 – Pouvez-vous expliquer comment les poutres treillis affaiblies par la chaleur ont été capables de tirer, puis de rompre la structure externe à laquelle elles étaient attachées, sans aucune force extérieure appliquée ?

Ce phénomène est parfaitement ***connu*** et ***expliqué***, il s'appelle le flambement d'un élément (mais n'a rien à voir avec le feu). Il est analysé en première année de calcul de structures dans tous les DUT Génie Civil de France et de Navarre.

Dommage que Massimo Mazzucco ne se soit pas déplacé voir un spécialiste italien du calcul de structures qui aurait pu lui expliquer cela, notamment à Come en 2011, j'y reviendrai.

33 - Étant donné que (comme le dit le NIST) : « le bloc supérieur du bâtiment s'est effondré pratiquement en chute libre », que la chute libre ne peut se produire qu'en absence de structure sous-jacente et que le bloc en mouvement ne disposait pas d'énergie supplémentaire pour détruire la structure en dessous, pouvez vous suggérer une quelconque solution différente d'une démolition contrôlée pour supprimer les soutiens inférieur, une condition nécessaire pour approcher la vitesse de la chute libre ?

Tout d'abord, précisons que s'il n'y a pas eu d'effondrement partiel avant la ruine finale, c'est parce que la coiffe supérieure de la tour (hat truss) jouait son rôle de redistribution des charges entre les parties les plus endommagées et les autres. Jusqu'à ce que plus rien ne puisse compenser les défaillances successives.

Par la suite, la vitesse de progression du front d'effondrement de la tour Nord suivait une accélération de l'ordre de 70 % de la pesanteur, ce qui, vu l'énergie potentielle libérée et transformée en énergie cinétique, est déjà ***une forte décélération par rapport à la chute libre***. Cela veut dire que la structure sous-jacente, intacte, a bien résisté, contrairement à ce qui est avancé de manière trompeuse dans le film.
Par contre, le temps de chute étant inversement proportionnel à la racine carrée de l'accélération, cela explique une variation plus modérée du temps de chute que celle à laquelle on s'attendrait, intuitivement, en réduisant l'accélération.

La forme de ruine observée s'apparente fortement, par sa dynamique, à une démolition contrôlée sans explosif, le vérinage : un bloc de bâtiment est désaxé pour chuter sur le reste du bâtiment et le détruire entièrement. Plus de détails sont donnés dans ces documents, toujours en 5 minutes :

http://www.bastison.net/WTC1&2.pdf
http://www.bastison.net/WTC1&2.html

À lire également, l'avis d'un expert français en construction métallique et en démolition contrôlée, qui a travaillé pendant des années sur ce sujet avec ses étudiants ingénieurs en calcul de structures :

http://www.pseudo-sciences.org/spip.php?article1693

## Commentaire personnel

Il est vraiment dommage que Massimo Mazzucco et les fines lames de la pétition Gage (plus de 2000 signatures à ce jour) n'aient toujours pas essayé de comprendre des concepts aussi basiques du calcul de structures.
En mai 2011, chez Massimo Mazzuco à Come, était organisé un congrès réunissant ingénieurs et scientifiques du monde entier travaillant sur le calcul de structures.
http://sewc-worldwide.org/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=52&Itemid=113

Aucun *truther* (pas même Massimo Mazzucco, le local de l'étape) n'est venu y exposer sa science tout à fait révolutionnaire. C'est bien regrettable car des sessions spéciales sur les immeubles de grande hauteur étaient organisées. De même que sur la protection incendie.

http ://sewc-worldwide.org/SEWC2011Schedule.pdf

Les études du NIST ont notamment été citées et servent désormais de benchmark (cas test) aux scientifiques du monde entier, sans qu'aucun élément suspect n'ait pu être relevé.

Une photo prise lors du congrès SEWC 2011 montrant la réplication d'une simulation du NIST

À ce jour, les 2000 signataires de la pétition Gage n'ont été capables que de pérorer dans des vidéos Youtube, sans jamais apporter un élément solide à leur édifice branlant. Pourquoi ? Réponse en 5 minutes et non 5 heures :

http ://www.bastison.net/WTC1&2.pdf
http ://www.bastison.net/WTC1&2.html

**CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE**

Après cette deuxième partie, nous en restons donc à des raisonnements à base ***de questions envoyées à la mauvaise adresse*** (Q1,2,3,4), ***de recherches sélectives*** (Q5&6 : affaire Mineta), ***d'approximations grossières*** (Q7 : vitesses de descentes), ***de présentations partielles des faits*** (Q8 : les 20 dernières secondes avant le crash), ***de citations tronquées*** (Q9 : formation d'Hanjour), ***d'arguments d'autorité*** (Q10 : intervention de pilotes chevronnés s'épanchant sur une trajectoire fausse !), ***de logique paranoïaque*** (Q11 : tout devient suspect), ***de méthode hypercritique*** (Q12 : si on n'a pas d'image c'est que ça n'existe pas !), ***de questions suspicieuses sans fin*** (Q13 : pourquoi, pourquoi, pourquoi…), ***de comparaisons spécieuses*** (Q 14 : vol 006 de China Airlines), ***de pseudo-sciences*** (Q15 : VMO), ***de raisonnements simplistes*** (Q16 : si nous avions été dans les avions, nous aurions fait autrement), ***de présentations biaisés*** (Q17 : appels à haute altitude), ***de fausses énigmes*** (Q18 : appel non interrompu), ***de sophismes*** (Q21 : partir d'un élément faux pour arriver à la conclusion souhaitée), ***de négation des phénomènes aléatoires*** (Q22&23 : à propos des débris), ***d'interprétations hasardeuses d'images*** (Q24 : images floues du Pentagone), ***de « on-dit »*** (Q25 : avion enterré), ***de comparaisons inadéquates*** (Q26 : forme particulière du crash du vol 93), ***d'assertions inexactes*** (Q27 : débris du vol 93), ***de spéculations pures*** (Q28 : état d'esprit de pirates), ***de « yaka-faukon »*** (Q29 : ce qu'auraient dû faire les pirates ou pas), ***de suppositions absurdes*** (Q30&31 : faible effet des avions sur le flocage et incendie ridiculement faible), ***de méconnaissance grossière des phénomènes physique***s (Q32 : flambement des éléments comprimés), et ***de négation de ces mêmes phénomènes*** (Q33 : effet dynamique du bloc en chute)…

[ série en cours ! ]

***En résumé :***
***Un sens critique à sens unique et une approche dogmatique au possible…***
***Tout le contraire d'une démarche scientifique rigoureuse.***
***Par contre, pour la rhétorique fallacieuse, là, les* truthers *en imposent !***

En version originale, la vidéo 2 du documentaire s'arrête à la question 33…
contrairement à la version française qui s'achève à la fin du chapitre sur le vol 93.
Ce document est donc en avance sur la diffusion francophone.

## TROISIEME PARTIE

34 – Etant donné que, suite à l'explosion initiale, il n'y avait pas suffisamment de kérosène pour se répandre dans les cages d'ascenseurs de manière significative, pouvez-vous expliquer les trois explosions différentes décrites par de nombreux témoins, au moment du premier impact sur la tour Nord ?

Impact, boules de feu à plusieurs niveaux (dues à la surpression générée par l'explosion du kérosène) et chutes d'ascenseurs...

https://sites.google.com/site/911stories/insidethetowers%3Asummaryofwitnessaccounts
http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-3919708-wtc_1___les_bruits_d_explosion_au_sous_sol_expliqu.html

***D'ailleurs, le même phénomène avait déjà été observé lors du crash d'un B-25 sur l'Empire State Building en 1945***, puisqu'un incendie s'était aussi déclaré bien plus bas que le crash, par l'intermédiaire des circulations verticales :

http://www.aerospaceweb.org/question/history/q0311.shtml

35 - En particulier, pouvez-vous expliquer la forte explosion décrite par de nombreux témoins dans le sous-sol de la Tour Nord, quelques secondes avant l'impact de l'avion ?

***Juste une confusion temporelle des témoins***. Plusieurs événements concomitants nous l'avons dit : l'impact, les surpressions générées par l'explosion du kérosène dans les cages d'ascenseurs et d'escaliers, la chute des ascenseurs.

https://sites.google.com/site/911stories/home

36 - Pouvez-vous expliquer ce qui a causé la forte explosion qui a dévasté l'entrée de la tour Nord, selon plusieurs témoins, environ une heure après le crash de l'avion, et avant l'effondrement de la tour de la tour 2.

Présentation fallacieuse des faits. C'est l'explosion du kérosène, qui s'est communiquée par les cages d'ascenseurs et d'escaliers, qui a dévasté l'entrée de la tour Nord. ***Mais pas une heure après le crash***. Des vidéos à l'intérieur de la tour 1 en attestent (film des frères Naudet par exemple).

https://sites.google.com/site/911stories/descriptionsofjetfueldispersioninthetowe
https://sites.google.com/site/911stories/insidethenorthtower%3Awitnessaccounts%2Clobb
https://sites.google.com/site/911stories/insidethesouthtower%3Aeyewitnessaccounts

37 - Pouvez-vous expliquer ce qui a causé l'énorme explosion dans le bâtiment 7, décrite par Barry Jennings et Michael Hess, au huitième étage, avant même que les deux tours jumelles ne s'effondrent ?

Présentation fallacieuse des faits. Barry Jennings a confondu : ***ce n'était pas une explosion mais l'effondrement de la première tour justement…***

http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-10284703-chronologie_des_recits_de_barry_jennings_et_michae.html
http://www.youtube.com/watch?v=fRfctTxaIZY

38 - Pouvez-vous expliquer ce qui a causé les multiples explosions enregistrées par diverses caméras, y compris la BBC et CNN, après que les tours jumelles se sont effondrées et avant l'effondrement du bâtiment 7 ?

La plus forte de ces « explosions » était située temporellement entre les deux effondrements des tours jumelles sans qu'on sache précisément son lieu d'occurrence. http://www.911myths.com/index.php/A_WTC7_explosion_video

Il y avait un gigantesque incendie dans la tour 1, et l'effondrement de la tour 2 venait de se produire. ***Des circonstances adéquates pour générer des « explosions »***, les pompiers peuvent expliquer cela très simplement aux *truthers* nécessiteux.

39 - Pouvez-vous expliquer comment plus d'une centaine de témoins, pour la plupart des pompiers et des policiers, ont-ils pu tous se tromper en rapportant des explosions dans les tours jumelles le 11 Septembre ?

***Des « explosions » sont le lot commun de tous les incendies***. Il n'y a rien d'extraordinaire là-dedans, sauf dans l'esprit étriqué des *truthers*.

http://www.bastison.net/FAQ/faq.html#B7
http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-3919691-tours_jumelles__les_bruits_d_explosion_expliques.html
https://sites.google.com/site/911stories/insidethetowers%3Asummaryofwitnessaccounts

40 – Etant donné que ce que nous voyons ne sont clairement pas des vitrages brisés mais du béton et d'autres débris, pouvez-vous expliquer ce qui a causé ces « squibs » observés 30 à 40 étages sous le front d'effondrement ?

***Et de la simple fumée, non ?*** Parce que les « témoignages » ont justement indiqué que l'odeur de kérosène et la fumée étaient présentes à quasiment tous les étages…

https://sites.google.com/site/911stories/insidethetowers%3Asummaryofwitnessaccounts

Les cages d'ascenseurs et d'escalier ont communiqué ces surpressions.

http://www.bastison.net/APPROXIMATIONS/approximations.html#B6

41 – Le bloc supérieur de la tour en chute n'ayant pas d'énergie additionnelle pour détruire la partie intacte en dessous, d'où vient l'énergie nécessaire pour éjecter ces gros blocs de la structure d'acier à une telle distance horizontale des tours ?

Lors d'un choc entre deux poutres tombant à plusieurs dizaines de kilomètres à l'heure, qu'y a-t-il d'étonnant à ce que l'une d'elle parte horizontalement ?

***Illustration :*** http://www.youtube.com/watch?v=2rCMmTNW3nI

42 - Pouvez-vous suggérer une raison valable pour laquelle les travailleurs auraient fait des coupes en "V" et à 45° sur ces éléments de structure juste pour les retirer des décombres ?

Cela permet de mieux maîtriser le sens de la chute. Les *truthers* continuent dans le mensonge :

http://www.bastison.net/MENSONGES/mensonges.html#B6
http://www.bastison.net/RESSOURCES/Decoupages.pdf

43 - Comme la majorité du kérosène a été brûlé dans les premières minutes après l'impact, étant donné qu'au moment de l'effondrement des tours jumelles seulement des feux de bureau se développaient, et qu'aucune source majeure de combustible ne semblait disponible au sous-sol, pouvez-vous donner une explication rationnelle aux températures de 1500° C rapportées à Ground Zero, aux incendies qui ont duré plus de trois mois, à des poutres incandescentes qui ont été régulièrement extraites

des décombres, aux poteaux porteurs pliés comme des Bretzel, à l'acier fondu et au béton fondu observés et trouvés à Ground Zero, tout cela causé seulement par des incendies de bureau et un effondrement gravitationnel ?

Où sont les photos de cet acier fondu ? Il n'y a pas eu d'acier fondu en grande quantité, sinon il devrait y avoir d'énormes plaques d'acier correspondant à des flaques d'acier solidifiées... ***des « lacs d'acier » même*** (!), si l'on s'en tient aux témoignages parlant, d'après les *truthers*, de « rivières » d'acier fondu.
Par contre, de l'acier « ramolli » par la chaleur, amenant au fluage des éléments, cela oui, ça a pu arriver. Mais rien de plus normal dans un tel incendie.

http://www.bastison.net/APPROXIMATIONS/approximations.html#B12
http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-3923788-de_l_acier_fondu_dans_ground_zero_.html

44 - Pouvez-vous expliquer comment un simple effondrement gravitationnel, dans lequel les corps étaient piégés entre les planchers, a pu générer plus de 20.000 fragments du corps humain à partir de 2700 victimes, alors que plus de 1100 victimes n'ont pas laissé de fragment suffisamment important pour effectuer un test d'ADN ?

La « force de gravité » a déjà anéanti deux tours de 300 000 tonnes faites d'acier et de béton. L'effondrement des tours jumelles était l'équivalent d'un gigantesque concasseur, ce qui explique la poussière générée et le nuage observé. Il est bien connu (?) – sinon grosse info ! – que la chair et les os sont nettement moins résistants que le béton et l'acier. *Iron Man*, c'est dans les films hollywoodiens.

45 - Pouvez-vous expliquer comment un simple effondrement gravitationnel a pu éparpiller des restes humains et des fragments d'os de civils et de pompiers sur le toit de la Deutsche Bank ?

Les tours jumelles faisaient plus de 400 mètres de haut… Donc ***pour la même raison que la poussière s'est étendue à plusieurs centaines de mètres*** de *Ground Zero*.

**WTC7**

46 – Etant donné qu'aucun gratte-ciel ne s'était effondré à cause d'un incendie auparavant, comment tant de gens ont pu prédire celui de la tour 7 tant d'heures à l'avance ?

Parce que deux autres venaient de s'effondrer dans la matinée et qu'***il ne fallait pas être grand devin pour prédire l'effondrement du troisième***, totalement abandonné à un gigantesque incendie se développant sur toute sa hauteur :

http://www.bastison.net/WTC7.pdf
http://www.bastison.net/WTC7.html

47 - Si la police était chargée d'évacuer la zone dans la crainte d'un effondrement structurel dû à l'incendie, pourquoi les policiers utilisaient-ils l'expression : « le bâtiment est sur le point d'exploser ».

Sûrement parce qu'ils avaient été prévenus qu'une démolition contrôlée avec explosifs allait se produire… mais comme ce sont des crétins congénitaux ils n'ont pas su garder un secret que seuls aujourd'hui des *truthers* très perspicaces sont capables de révéler au monde.

http://www.bastison.net/WTC7.html (voir reportage du journaliste à 1'50)

48 – Pouvez-vous expliquer comment un effondrement sans précédent et totalement inattendu en raison d'un incendie, a pu être prédit avec une précision absolue et un compte à rebours ?

Utiliser le témoignage de McPadden, il fallait quand même oser !! Décidément, rien ne nous sera épargné :

http://www.bastison.net/FAQ/faq.html#B7
http://perlesdu911.blog4ever.com/blog/lire-article-582183-3917651-wtc7__la_these_du_compte_a_rebours_par_radio_inva.html

49 - Pouvez-vous expliquer comment la défaillance quasi simultanée de tous les poteaux, condition nécessaire à la chute du bâtiment telle qu'on l'a observée, a pu être produite par un seul incendie ?

Ce qu'on appelle le « contreventement » d'un bâtiment lui permet, en phase de construction et d'exploitation, de conserver sa géométrie et éviter les déformations locales et d'ensemble. Cela a dû jouer lors de la ruine finale, suite à la défaillance de la structure interne rendant l'enveloppe instable :

http://www.bastison.net/WTC7.pdf
http://www.bastison.net/WTC7.html

Voir également au bas de cette page :

http://www.bastison.net/RESSOURCES/La_farce_enjoleuse.html

50 - Pouvez-vous expliquer comment la chute libre d'un bâtiment, qui nécessite la suppression quasi simultanée de l'ensemble de la structure porteuse, peut avoir lieu sans une démolition contrôlée ?

Pour qu'un objet approche les vitesses de la chute libre, il suffit que les actions qui s'opposent à cette chute restent faibles. C'était le cas du WTC7 lorsque la ruine de la structure interne a rendu l'enveloppe du bâtiment instable. À partir du moment où la base de la tour a cédé, la déformation des seuls poteaux extérieurs était insuffisante pour infléchir notablement la courbe des vitesses. C'est aussi simple que cela.

**CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE**

Encore des questions éculées auxquelles il a déjà été répondu maintes et maintes fois.

Les *truthers,* 12 ans après les faits, font encore mine de s'étonner que des témoins aient pu rapporter des explosions lors des gigantesques incendies qui se sont développés, ou comme si les défaillances structurelles n'avaient pas été expliquées…

Consternant et pathétique.

Cette partie est publiée avant la traduction finale du documentaire et des questions par Reopen, car je ne souhaite pas aller au-delà d'un mois d'investissement sur ce « dossier » : il y a bien longtemps que j'ai arrêté de produire quoi que ce soit sur le sujet, mis à part les quelques lignes permettant de rappeler où sont les informations pour qui souhaite – réellement – aller les chercher.
Tout étant déjà disponible sur www.bastison.net, ce document est donc dans sa version définitive le 10 octobre 2013, un mois après le douzième anniversaire des attentats et la publication du documentaire en langue anglaise.

# Conclusion

Dans la droite ligne des « documentaires » précédents, *Le Nouveau Pearl Harbor*, enfile comme des perles les arrangements avec les faits, les contre-vérités flagrantes et les mensonges.

Loin de proposer une quelconque nouveauté, il nous présente les mêmes arguments fallacieux, la même rhétorique spécieuse.

Massimo Mazzucco n'a même pas l'excuse d'être né de la dernière pluie puisque cela fait des années qu'il est connu dans le milieu des *truthers* et qu'il dissémine ses fadaises.

Cela fait bien de ce *Nouveau Pearl Harbor* l'un des documentaires les plus sordides de l'histoire conspirationniste.

Au final, la question peut donc légitimement se poser : pourquoi s'embêter à produire un document de plus de vingt pages pour répondre à de telles inepties ?

On va dire que c'est juste pour l'insigne honneur d'avoir été élevé au rang de grand *debunker* international :

**une telle distinction méritait bien un petit échange…**
**mais pas plus.**

***Ajout le 18/12/2013***

Les liens vers le site « perlesdu911 » peuvent poser problème sur certains lecteurs de pdf. Ci-dessous les versions corrigées :

Question 14 : http://perlesdu911.blog4ever.com/comparaison-douteuse-avec-le-vol-006-de-china-airlines
Question 14 : http://perlesdu911.blog4ever.com/manauvre-impossible-pour-le-vol-77
Question 22 : http://perlesdu911.blog4ever.com/pentagone-photos-des-debris-du-vol-77
Question 25 : http://perlesdu911.blog4ever.com/vol-93-ecrase-pres-de-shanksville-pennsylvanie
Question 31 : http://perlesdu911.blog4ever.com/tours-jumelles-amorce-des-effondrements
Question 34 : http://perlesdu911.blog4ever.com/wtc-1-les-bruits-d-explosion-au-sous-sol-expliques
Question 37 : http://perlesdu911.blog4ever.com/chronologie-des-recits-de-barry-jennings-et-michael-hess
Question 39 : http://perlesdu911.blog4ever.com/tours-jumelles-les-bruits-d-explosion-expliques
Question 43 : http://perlesdu911.blog4ever.com/de-l-acier-fondu-dans-ground-zero
Question 48 : http://perlesdu911.blog4ever.com/wtc7-la-these-du-compte-a-rebours-par-radio-invalidee