

Les avions du 11-Septembre : Entretien exclusif avec Michel Charpentier, pilote de ligne et instructeur de vol retraité

Posté par geantvert le 20/04/2011

URL courte : <http://www.reopen911.info/2104.html>

Devant le foisonnement d'informations variées sur les invraisemblances de la version officielle du 11-Septembre, et plus spécifiquement sur les aspects touchant aux avions détournés et à leur utilisation par les présumés pirates de l'air, nous avons contacté un expert français en aéronautique, Michel Charpentier, qui a bien voulu répondre à nos questions. M. Charpentier est un instructeur de vol et pilote de ligne retraité avec plus de 13 000 heures de vol sur long courrier à son actif. Dans cette interview, il explique de manière argumentée les raisons pour lesquelles il ne croit pas à la version gouvernementale américaine. C'est l'une des premières fois qu'un tel expert français questionne publiquement le 11-Septembre. Souhaitons que cette prise de position amène d'autres pilotes ou spécialistes français de l'aviation à se positionner eux aussi sur le 11-Septembre et sur les points abordés dans cette interview, que voici.



Michel Charpentier, instructeur de vol et pilote de ligne retraité (13 000 heures de vol)

ReOpen911 : *Bonjour Monsieur Charpentier. Vous vous êtes intéressé au Mouvement pour la Vérité sur le 11/9, et en tant que pilote de ligne, vous avez signé notre [pétition pour une nouvelle enquête sur le 11/9](#). Notre association [ReOpen911](#) aimerait comprendre l'approche que vous avez par rapport à la version officielle du 11/9 mais avant cela, pouvez-vous vous présenter en quelques mots ?*

MC : Bonjour à vous et à tous ceux qui cherchent activement la vérité et veulent la faire connaître. Et très sincèrement bravo à toute votre équipe à qui je rends hommage pour le travail considérable qu'elle a effectué dans cette voie.



J'ai exercé le métier de Pilote de Ligne sur long courrier depuis 1973. J'ai piloté Boeing 707, Boeing 747, Douglas DC8 et DC10, Airbus A320, A330, A340. En tant qu'Instructeur et Examineur, j'ai formé des Pilotes de Ligne à l'exercice de leur métier de manière quasiment continue de 1983 à 2002, date à laquelle j'ai malheureusement perdu ma licence pour raisons médicales. Mon carnet de vol compte plus de 13 000 heures de vol (en majorité des heures d'instruction), et plus de 5 000 heures d'instruction et de contrôle au simulateur de vol. J'ai aussi exercé des responsabilités de cadre dans une grande compagnie française, participé au lancement des opérations d'une compagnie aérienne naissante et travaillé pour "un" grand constructeur aéronautique européen, ce qui m'a permis de former et observer des pilotes un peu partout dans le monde, sur les nouveaux avions vendus par ce constructeur... J'ai également été Pilote Professionnel et Instructeur sur Hélicoptère. Je suis maintenant en retraite.

ReOpen911 : *Quand exactement avez-vous commencé à douter de la version officielle sur le 11/9 ?*

MC : Ayant vécu en direct les événements d'après les premières images arrivées en France, j'ai immédiatement mis en doute les premières hypothèses émises par les journalistes dans leurs commentaires, y compris les premières attributions à un groupe terroriste. Mettre en oeuvre un tel scénario, impliquant 4 avions décollant d'aéroports différents et arrivant pour 3 d'entre eux à atteindre de tels objectifs dans ces conditions et sans être interceptés demande une préparation et un pouvoir d'organisation qui ne sont pas à la portée d'un groupe clandestin, aussi important soit-il. Le "bruit de fond" généré par cette préparation ne doit pas pouvoir échapper aux Services secrets, sinon à quoi serviraient-ils ? L'absence d'interception relève soit de l'incompétence, soit d'une organisation complice. Je n'ai aucune réserve à choisir la deuxième hypothèse.

Les explications officielles relayées par les médias sont une fable, un conte de fées auquel on nous demande de croire, au mépris de toute autre considération, lois de la physique et même simple bon sens.

ReOpen911 : *Diriez-vous que vous connaissez bien le sujet du 11-Septembre en ce qui concerne les invraisemblances de la V.O. ?*

MC : Je me suis évidemment intéressé de près au sujet, j'ai lu de nombreux livres au fur et à mesure de leur publication, lorsque j'en ai eu connaissance (*). Les premières années, j'ai suivi la progression des sites internet et des associations qui militent pour la vérité, aux USA tout d'abord. Cependant, j'ai été choqué par la résistance que mettaient les médias officiels à faire connaître cette vérité. J'ai été ensuite convaincu que tout était fait pour cacher cette vérité au plus grand nombre. L'absence de retentissement médiatique lors de la première diffusion en France du film "Une femme à abattre" à propos de Siebel Edmonds par exemple m'a choqué. L'opportunisme avec lequel on nous re-servait du "Ben Laden" à toutes les sauces et à tout propos, l'absence de progrès apparent dans la recherche de la vérité, les arguments du style "On sait ce qu'il faut penser de la théorie du complot" qui écartent globalement toute contestation des thèses officielles sans jamais examiner aucun des points de fond m'ont un peu découragé.

J'ai laissé passer du temps et ce n'est que récemment, à l'occasion de l'enlèvement des deux Français au Niger, que j'ai recommencé mes recherches. L'attribution systématique de l'enlèvement par des médias unanimes à une organisation structurée avant même toute information digne de foi ou toute revendication m'a interpellé. J'ai recherché des éléments d'information à ce propos sur internet. De fil en aiguille, j'ai pris connaissance de [la vidéo d'Alain Chouet](#) [ex-directeur du Service de renseignement de sécurité à la DGSE] à propos d'Al Quāida et découvert votre site lui-même. Cette découverte, toute récente puisqu'elle date du début de cette année, a relancé mon intérêt et complété mon information. Je rends à nouveau hommage à la ténacité et au travail considérable que vos équipes réalisent.

ReOpen911 : *Dans le récit que fait le gouvernement US, des pilotes amateurs ont détourné 4 avions civils le 11 septembre 2001 et les ont pilotés avec succès jusque vers leurs cibles (sauf l'un d'eux, qui s'est écrasé en Pennsylvanie). Que pensez-vous des affirmations selon lesquelles ces pilotes amateurs ont pu effectuer les manœuvres décrites dans la version officielle ?*

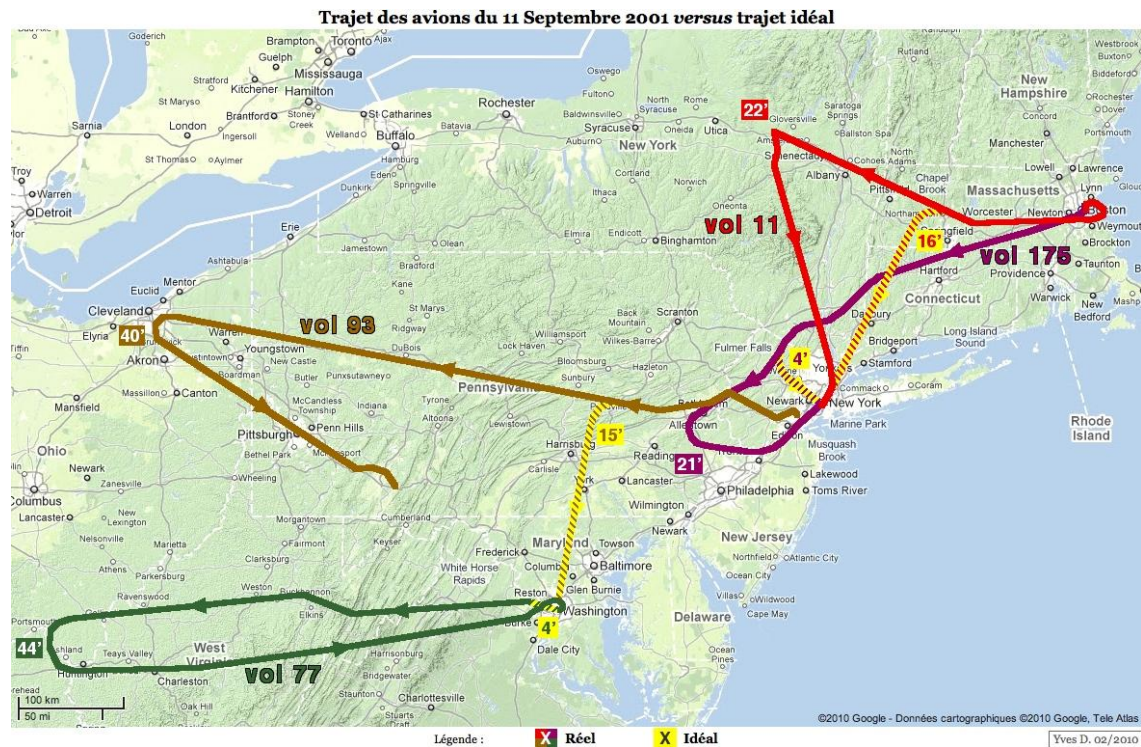
MC : Je pense que cela est rigoureusement, totalement, absolument impossible, en particulier avec ce taux de "réussite".

Parmi les impossibilités figure le fait que l'utilisation du "pilote automatique" n'est pas possible aux vitesses excessives telles qu'elles ont été indiquées, bien en dehors du "domaine de vol". Le pilotage "à la main" de telles trajectoires n'est pas à la portée d'un pilote amateur et difficile pour un pilote expert. Je me souviens de la remarque d'un de mes amis

Pilote d'Essai qui a essayé d'effectuer une trajectoire d'impact sur les Tours Jumelles au simulateur de vol dans les jours qui ont suivi l'attentat et qui qualifiait la manoeuvre de "pas évidente". Calibrer un virage à des vitesses très élevées sur un gros avion pour terminer "en plein dans le mille" n'est pas à la portée d'un pilote inexpérimenté.

En ce qui concerne le vol AA77 [s'étant écrasé sur le Pentagone], le virage final avec un fort taux de descente puis une stabilisation au ras du sol pour un vol en rase-mottes est tout aussi invraisemblable. Comment des pilotes inexpérimentés, n'ayant aucune expérience de l'avion auraient-ils pu juger visuellement de la hauteur à laquelle maintenir le palier final, les réacteurs à quelques centimètres du sol ?

Et franchement, peut-on croire que des pilotes amateurs ont (presque) tout réussi, et que les professionnels de l'interception de la plus grande armée du monde ont tout raté... Ce serait à se tordre de rire si ce n'était pas si grave...



ReOpen911 : Au cours du procès Moussaoui, les dernières conversations enregistrées dans le cockpit du vol 93 par la boîte noire CVR (Cockpit Voice Recorder) furent rendues publiques. On y entend notamment les passagers dire qu'ils doivent pénétrer dans la cabine de pilotage ("In the cockpit. If we don't, we'll die", "roll it"). Selon vous, est-il possible que la boîte noire CVR ait pu enregistrer les paroles des passagers qui se trouvaient alors derrière la porte verrouillée du cockpit ?

MC : Je n'ai pas piloté les avions de type Boeing 757 ou 767 qui auraient été utilisés par les "terroristes" suivant la version officielle. Je ne peux répondre avec certitude à un certain nombre de questions qui concernent des particularités de ces avions. Toutefois, j'ai une longue expérience sur des avions comparables.

Pour répondre à votre question, cela ne me paraît pas absolument impossible, bien que peu vraisemblable, car les portes de cockpit sont aménagées pour que les bruits des zones situées à l'extérieur du cockpit ne perturbent pas le travail des pilotes. En tout cas, on devrait au minimum détecter une différence de niveau sonore et d'intelligibilité entre l'intérieur et l'extérieur du cockpit.

Mais doit-on exclure totalement que la porte ait été ouverte, ce qui me semble le plus probable?

ReOpen911 : *On sait que [plusieurs boîtes noires ont été retrouvées](#) (mais pas toutes), que des données radars sont disponibles, etc... Pouvez-vous faire le point rapidement sur l'historique de ces sources de données (comment elles ont été rendues publiques) et sur leur fiabilité ?*

MC : Qu'aucune des boîtes noires n'ait pu être extraite des décombres des Tours Jumelles pourrait s'expliquer par la hâte douteuse avec laquelle ont été évacués les débris. Ce qui constitue du reste une faute au regard de l'enquête, que ce soit au regard des règlements aéronautiques autant qu'à celui des lois criminelles : cette recherche n'a pas été menée conformément aux règles. Si on ajoute à cette absence de boîtes noires la découverte des passeports "miraculeusement" échappés à la catastrophe, on ne peut faire autrement que de douter de ce qu'on nous présente comme la réalité.

On a peu d'éléments en ce qui concerne Shanksville. Je relève une incohérence autour des paroles prononcées à 09:39:11 par le Commandant de Bord et qui s'adressent aux passagers, auxquelles répond le Contrôleur aérien 10 secondes plus tard, alors qu'il n'est pas censé les avoir entendues (à moins d'une erreur de manipulation accidentelle ou intentionnelle du Commandant de Bord). À ma connaissance, cela n'a pas été relevé et aucun collationnement n'a été présenté entre l'enregistrement du CVR et les enregistrements du Contrôle aérien.

En ce qui concerne le vol AA77 [Pentagone], de nombreux doutes se sont fait jour, peu à peu, sur la réalité des enregistrements qui m'ont tout l'air d'avoir été "bidonnés", par couches successives. Je crois que nous aurons l'occasion d'y revenir.

ReOpen911 : *Plusieurs articles parus sur différents sites Web, dont le nôtre (ReOpenNews) établissent certaines impossibilités techniques par rapport aux appareils utilisés, ou d'incohérences des faits. Prenons-les dans l'ordre : tout d'abord, que pensez-vous [des vitesses excessives](#) relevées [pour les deux avions](#) qui ont percuté les Tours Jumelles ?*

MC : Je ne peux que m'interroger à propos de ces vitesses : elles correspondent à des vitesses de croisière en altitude, où la densité de l'air est moindre. À basse altitude, elles sont bien au-dessus des vitesses limites d'utilisation. Outre les difficultés de pilotage que cela peut induire et le risque de défaillance structurelle (on est en dehors du "domaine de vol"), cela rend en outre impossible l'utilisation du pilote automatique, comme déjà mentionné. Je ne sais pas non plus si de telles vitesses peuvent être obtenues en vol horizontal seulement à l'aide de la poussée des réacteurs, même utilisés au maximum.



Tant de questions se posent, et aucune réponse sérieuse et valide n'est apportée. On nous demande de croire les yeux fermés une vérité purement et simplement fabriquée, à laquelle il convient de n'opposer aucun doute. Mais je ne peux pas croire à des vérités déclarées telles, de la part de ceux qui ont été pris par ailleurs "la main dans le sac", entre autres en ce qui concerne les Armes de Destruction Massive qui ont servi de prétexte à la guerre en Irak.

ReOpen911 : *Il est aussi question pour le vol 77 de données issues de la boîte noire qui révéleraient que la porte du cockpit n'a jamais été ouverte pendant toute la durée du vol. Que pensez-vous de cette information ?*

MC : Je crois que les données FDR du vol AA77 sont discréditées. Faut-il croire en la validité de ce signal, alors que d'autres manquent ou sont erronés ? Je ne sais pas quelle réponse apporter, si ce n'est que, dans le doute, la lumière doit être faite. Dès qu'on se penche sur un aspect un tant soit peu précis des choses, on tombe sur une incohérence après l'autre, trop vite balayée par les arguments inacceptables de la thèse officielle. La logique binaire du vrai et du faux nous amène à la conclusion suivante : si la donnée correspondante est juste et que la porte du cockpit n'a pas été ouverte, la thèse officielle des pirates de l'air aux commandes est fausse. Si la donnée est fausse, alors, quelles données sont vraies ?

ReOpen911 : *Concernant les avions à NY, que pensez-vous des signaux de détresse émis quelques secondes avant les impacts ? Et aussi de leur absence au moment de l'impact ? Quel est le scénario le plus vraisemblable selon vous ? Ces émetteurs sont-ils conçus pour résister à de tels chocs contre des structures métalliques ?*

MC : Les signaux sont émis dans certaines conditions par les balises de détresse sur une fréquence internationale affectée à leur usage (121.5 MHz dans la bande VHF). Toutefois, les balises émettent le même signal quel que soit leur origine. Il n'est pas possible de discriminer un signal émis par une balise donnée du signal émis par une autre. De nombreux avions en sont équipés, y compris des avions privés. Au cours de ma carrière, j'ai entendu "assez souvent" des signaux de détresse déclenchés par erreur suite à une fausse manoeuvre. S'il est sans doute vrai que les ELT (balises de détresse) équipant les B757/767 ne peuvent être déclenchés manuellement par les pilotes, rien ne prouve que les signaux de détresse mentionnés aient été émis par les B757/767 impliqués dans les attentats et non par d'autres sources, intentionnellement ou pas.

Ces balises sont en effet conçues pour résister aux chocs et peuvent subir des accélérations extrêmement élevées. Un phénomène physique qui pourrait expliquer l'absence de signal est celui de la "cage de faraday", la structure métallique restante pouvant (?) former un écran à la propagation des ondes radio. Mais personnellement, je ne crois pas qu'on puisse tirer une conclusion dans un sens ou dans l'autre des incohérences relevées à propos de ces signaux de détresse. Si ce n'est qu'il s'agit d'incohérences supplémentaires sur une liste déjà trop longue.

ReOpen911 : Plus récemment un article est paru sur le site *PilotsForTruth* selon lequel des données de la boîte noire du vol 77 (celui du Pentagone) [contiendraient des informations incompatibles](#) avec ce modèle d'avion et cette compagnie (American Airlines), notamment la présence d'un GPS (alors que les Boeing 757 d'UA n'en étaient pas équipés) ou la correction en vol de l'alignement. Pour vous cela constitue-t-il la preuve formelle que ces données ne proviennent pas du Vol 77 ?

MC : J'ai pris connaissance de cet article sur votre site. Comme pour l'ensemble des circonstances concernant l'impact sur le Pentagone, voilà encore, en effet, d'autres affirmations qui révèlent l'imposture (pour reprendre l'expression de Thierry Meyssan). Il n'existe pas, à ma connaissance, d'avion civil sur lequel des plateformes inertielles (IRS)



peuvent être réalignées en vol. Je connais des dispositifs sur Airbus, qui intègrent des signaux GPS dans les calculateurs de navigation pour affiner le calcul de la position de l'avion en vol. Mais en aucun cas les coordonnées GPS ne peuvent "remonter" vers les plateformes inertielles à des fins de recalage. A fortiori bien évidemment si les avions ne sont pas équipés de GPS ! Et je voudrais aussi qu'on nous explique comment on a pu retrouver les "boîtes noires" du vol AA77 alors que les trains d'atterrissage et les réacteurs auraient fondu sans laisser de traces. Il s'agit là de circonstances "miraculeuses" du même ordre que celles des passeports.

ReOpen911 : À propos du Pentagone, avez-vous une opinion sur la vraisemblance de la trajectoire du vol 77 sachant qu'Hani Hanjour, le présumé pilote kamikaze, un mois seulement avant les attentats du 11/9 [avait selon ses instructeurs "des problèmes pour contrôler et faire atterrir un petit Cessna 172 monomoteur "](#) ?

MC : Pour moi, on fait jouer au nommé Hani Hanjour un rôle fantastique. Qu'il ait pu être le maître d'oeuvre de cette manoeuvre n'est tout simplement pas envisageable à moins qu'il ait été l'Enchanteur Merlin.

ReOpen911 : Peu après les attentats, les médias ont rapporté que plusieurs passagers et membres d'équipage avaient passé [des appels téléphoniques depuis leur portable](#). Cependant, le FBI n'a finalement retenu qu'un seul appel passé grâce à un portable (celui d'Edward Felt passé à 1500 mètres et d'une durée supérieure à une minute). D'après votre expérience, un tel appel téléphonique sur portable était-il possible en 2001 depuis un avion de ligne ?

MC : Cette question déborde de mon domaine d'expertise. Comme tout un chacun, sans doute, j'ai oublié d'éteindre mon téléphone portable comme demandé à l'embarquement par le personnel de cabine lorsque je volais en passager. Mais je n'ai jamais essayé de placer un appel en vol. J'imagine que dans certaines conditions, un tel appel est possible, mais qu'il doit se heurter très rapidement à un conflit entre les cellules du réseau au sol "arrosées" en trop grand nombre depuis le ciel, et que la vitesse de déplacement de l'avion rend difficile le transfert entre les cellules. Mais cela reste du domaine de la supputation. Certains avions ont depuis été équipés de dispositifs spéciaux permettant de relayer le signal des téléphones portables vers le réseau cellulaire au sol, mais ce n'était pas le cas en 2001.

ReOpen911 : Dans le [rapport du NTSB](#), la vitesse finale donnée pour le vol AA77 [Pentagone] est de 460 noeuds soit 852 km/h. Par ailleurs, le [rapport de l'ASCE](#) indique (page 14) que l'étude des images de la vidéo du parking du Pentagone a permis d'établir qu'à cent mètres du point d'impact, le haut du fuselage n'était pas plus haut que 20 pieds (ce qui implique que les moteurs se trouvaient à moins de 70 cm du sol). La question est donc : un Boeing 757 peut-il voler sur une centaine de mètres à 850 km/h au ras du sol ?

MC : Je ne crois pas cela possible, même pour un pilote confirmé. Même sans considérer la trajectoire en virage prononcé et en forte descente et l'improbable stabilisation au ras du sol, aucun pilote ne peut évaluer quelle est la hauteur des réacteurs au-dessus du sol dans une configuration qui n'existe pas en opération. Moi-même j'en serais bien incapable.



Le choix de cette trajectoire finale amène de ma part un autre commentaire : Si, en temps que pilote kamikaze j'avais dû effectuer un geste aussi effarant ayant pour objectif la destruction du Pentagone, j'aurais choisi une trajectoire plus oblique et frappant plus haut le bâtiment du Pentagone, voir directement en son coeur, plutôt que d'effectuer un vol rasant, les réacteurs à quelques centimètres du sol au risque de me "planter" avant d'atteindre mon objectif. Le tout après un virage en descente invraisemblable et une manoeuvre de redressement difficile à réaliser pour finir en "radada"...

ReOpen911 : Concernant le Pentagone, que pensez-vous des traces d'impact et des restes du supposé Boeing 757 retrouvés sur place ?

MC : Je considère comme tout à fait impossible que les "trous" causés à l'entrée dans le bâtiment et à la sortie aient été provoqués par un quelconque avion de ligne. En effet, bien qu'offrant une résistance suffisante dans les conditions normales d'emploi, un avion fait un mauvais projectile face à du béton. D'une certaine manière le fuselage est constitué, à son échelle, un peu comme une "boîte de soda". Après le premier choc sur une



surface dure, la déformation est telle qu'il ne peut plus présenter une force d'impact concentrée pour créer un trou de sortie de 2m30 de diamètre. A contrario, il manque les traces des impacts majeurs constitués par les masses importantes en acier et autres métaux durs que sont les moteurs et les trains d'atterrissage. On nous explique que les ailes s'étant repliées, tout s'est fauflé dans le trou d'impact et s'est évaporé ensuite dans l'intensité des flammes... Or cette explication ne tient pas la route, car la dynamique de l'impact, la solidité de l'emplanture de l'aile et les lois de la physique concernant les forces d'inertie empêchent d'envisager le "repli" des ailes. Bien au contraire, la pointe avant commençant à s'écraser sur le mur, l'énergie absorbée tend à faire ralentir le fuselage. La trajectoire de pénétration à 45° dans le plan horizontal (la "flèche" de l'aile étant de 25°), implique que l'extrémité de l'aile droite touche le mur ensuite, avant le reste du bord d'attaque, ce qui aurait dû constituer un deuxième point d'impact (voir dessin). Si on peut admettre que le train avant ait pénétré par le seul "trou" apparent, les deux trains principaux - car les Boeing 757 sont équipés de TROIS trains d'atterrissage - auraient d'abord dû démolir l'enceinte avant de pénétrer dans le bâtiment, idem pour les moteurs. On n'en voit aucune trace... Que le total ait été englouti à l'intérieur du bâtiment (opportunément, mais sans qu'on sache comment), ait ensuite fondu ou été vaporisé (à l'exception de quelques pièces peu significatives et des boîtes noires) m'apparaît comme proprement inconcevable..."

Voici deux dessins explicatifs en référence à l'inclinaison à 45° de la trajectoire d'un B757-

200 et la séquence qu'on peut en attendre (*Figure 1*)...On peut imaginer la séquence du choc de l'avion à l'aide des traits à 45°. La *Figure 2* permet de visualiser sur la vue frontale la forme et la position respective des trains d'atterrissage et des moteurs. Enfin sur la vue en profil, on peut constater la difficulté à évaluer, en termes de pilotage, la hauteur des réacteurs au-dessus du sol, alors que les trains sont supposés être rentrés, le tout à une vitesse invraisemblable...

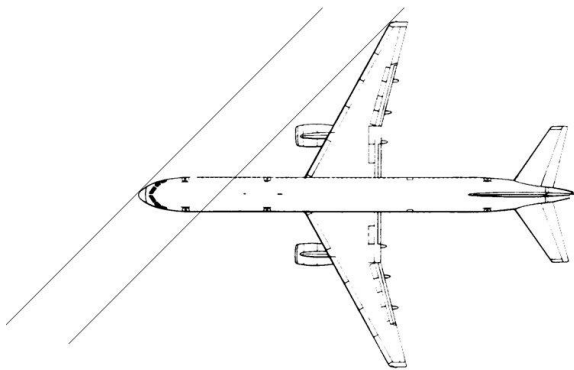


Figure 1 : Angle de 45° reporté sur un B757



Figure 2 : Boeing 757-200 (cliquez pour agrandir l'image)

(Source : <http://www.the-blueprints.com>)

Quant aux moteurs (réacteurs) ils sont conçus pour résister sans fondre à la combustion du pétrole (kérosène) pendant leur fonctionnement. Peut-on nous faire croire qu'ils peuvent fondre sous la chaleur dégagée par le même carburant, brûlant dans de moins bonnes conditions ?

Bien que les conditions du "crash" soient radicalement différentes, j'ai été dans le désert du Ténéré sur le site du crash, au lendemain de l'attentat du DC10 d'UTA (vol UT772) le 19 septembre 1989. J'ai pu constater par moi-même comment les trains d'atterrissage et les réacteurs résistent en "pièces maîtresses", malgré la violence d'une chute depuis l'altitude de croisière et l'incendie du carburant "en plein air" (c'est à dire avec un apport en oxygène bien meilleur que dans le confinement d'un bâtiment). Bien sûr cela n'apporte pas de preuve directe, mais ça peut expliquer ma certitude sur le fait que ces pièces ne peuvent pas se volatiliser dans ces conditions.

Autre question qui pour moi mérite d'être soulevée : pourquoi doit-on se contenter d'une seule vidéo alors que tant d'autres caméras étaient en mesure de fournir des données plus convaincantes ?

Et enfin, une autre question me travaille qui concerne l'identité du Commandant de Bord supposé de cet avion, qui aurait auparavant participé à une étude et une simulation d'attaque sur le Pentagone. La coïncidence, là encore, me paraît trop grande pour n'être que le fait du hasard.

ReOpen911 : *Le mouvement des sceptiques reste très partagé sur la valeur des études de l'association des [Pilotes pour la Vérité sur le 11/9](#). Connaissez-vous leurs travaux et si oui, jugez-vous cette association sérieuse et crédible ?*

MC : Je n'ai pas d'avis arrêté sur la question. Je ne me souviens pas d'avoir relevé de contradictions dans ce que j'ai pu voir sur leur site. Mais j'ai tendance à réserver mon sens critique aux incohérences de la thèse officielle et non pas poser un regard critique sur ceux qui s'avancent à la recherche de la vérité. Je suis prêt à examiner le sujet le cas échéant si ça peut en améliorer la compréhension.

ReOpen911 : *Parmi les pilotes de ligne que vous connaissez, le sujet du 11/9 est-il abordé et si oui, sur quels points y a-t-il débat ?*

MC : Je suis effaré de constater le peu d'intérêt manifesté par l'ensemble de la population sur les sujets qui touchent au 11/9. Tout se passe comme si les gens étaient installés dans leur confort au point de ne même plus avoir de démarche de doute ou de remise en cause. Il en est de même pour le milieu des pilotes, tel que je le perçois. Je ne fréquente malheureusement plus les cockpits depuis 2001 et je ne sais pas ce qui s'y passe de ce point de vue. Je peux dire que je n'ai malheureusement pas senti de curiosité particulière dans mes contacts, trop peu nombreux, avec mes anciens collègues, et que mes tentatives pour évoquer le sujet ont reçu un accueil plutôt tiède.

La remise en question des vérités officielles doit "sentir le souffre". Ce n'est pas nouveau, il y a 25 siècles Platon évoquait déjà le sujet dans le "mythe de la Caverne".

ReOpen911 : *Avec les architectes et les chimistes, les pilotes professionnels sont sans doute le corps de métier dont la compétence technique peut le plus dénoncer les invraisemblances de la version officielle. Comment pourrait-on procéder pour les alerter ?*

MC : Il faut du courage pour remettre en cause les vérités officielles et faire preuve d'indépendance d'esprit. Les scientifiques et les pilotes devraient sans doute être les premiers à être troublés par les incohérences de la version officielle. Tout se passe comme si

pour eux, comme d'ailleurs aussi pour le grand public, une certaine rationalité (qui est fondée sur des réalités biaisées, mais dont ils n'ont pas conscience) empêchait le doute légitime de s'insinuer dans leurs esprits. Je me souviens du commentaire que m'a opposé un collègue et ami : "Je me refuse à croire qu'un gouvernement puisse organiser de tels événements entraînant la mort de plus de 3 000 de leurs concitoyens". On retourne au "mythe de la caverne". Et l'étiquette de la "théorie des complots" est là pour repousser toute velléité d'examen critique.

Peut-être faudra-t-il attendre qu'une certaine "masse critique" de personnes mettent en doute les vérités officielles pour "réveiller" ces consciences endormies. Il faut continuer à creuser et faire jouer l'effet de la "tache d'huile". C'est le rôle auquel vous participez avec votre site et vos diverses actions. D'un autre côté, on n'est pas à l'abri d'une nouvelle manipulation, un "gros coup" qui permettrait à ceux qui ont créé cet état de fait d'avancer leurs pièces sur l'échiquier, puisqu'apparemment ils peuvent le faire impunément. Le 10^{ème} anniversaire pourrait leur en offrir l'occasion... Ce n'est évidemment pas ce que je souhaite !

Mais le propre de la vérité est qu'elle se renforce au fur et à mesure qu'elle est éclairée par l'exposé des faits. Au contraire des mensonges qui demandent sans cesse de nouvelles couches de dissimulation pour continuer à masquer et travestir les faits, qui pourtant, comme le disait un fameux "camarade", sont têtus.

La vérité finira bien par triompher. Ou alors c'est Karl Rove qui aura eu le dernier mot^(**).

ReOpen911 : M. Charpentier, merci d'avoir répondu à nos questions.

Notes :

(*) dont "[L'effroyable Imposture](#)" de Thierry Meyssan, "[Le Nouveau Pearl Harbor](#)" et "[Omissions et Manipulations de la Commission d'Enquête sur le 11 Septembre](#)" de David Ray Griffin, "[La Terreur Fabriquée](#)" de Webster G. Tarpley, "[Le Procès du 11 septembre](#)" de Victor Thorn, "[La Guerre contre la Vérité](#)" de Naffeez Mosaddeq Ahmed pour ne citer que ceux-là. Et actuellement je poursuis la lecture édifiante du livre de Peter Dale Scott "[La Route vers le Nouveau Désordre Mondial](#)", trouvé grâce à ReOpen911.

(**) M.Charpentier se réfère ici à un article du *New York Times* repris par [Le Monde en septembre 2008](#), dans lequel l'auteur fait allusion à cette phrase de l'ex-conseiller de George Bush : "Nous sommes un empire, maintenant, poursuivit-il, et lorsque nous agissons, nous créons notre propre réalité. Et pendant que vous étudiez cette réalité, judicieusement, comme vous le souhaitez, nous agissons à nouveau et nous créons d'autres réalités nouvelles, que vous pouvez étudier également, et c'est ainsi que les choses se passent. Nous sommes les acteurs de l'histoire (...). Et vous, vous tous, il ne vous reste qu'à étudier ce que nous faisons."

Propos recueillis par **GeantVert**