

**ReOpen911.info**

Traduction de l'article de Pilots For Truth 9/11 par Reopen911 ([www.reopen911.info](http://www.reopen911.info))

[http://pilotsfor911truth.org/descent\\_rate031308.html](http://pilotsfor911truth.org/descent_rate031308.html)

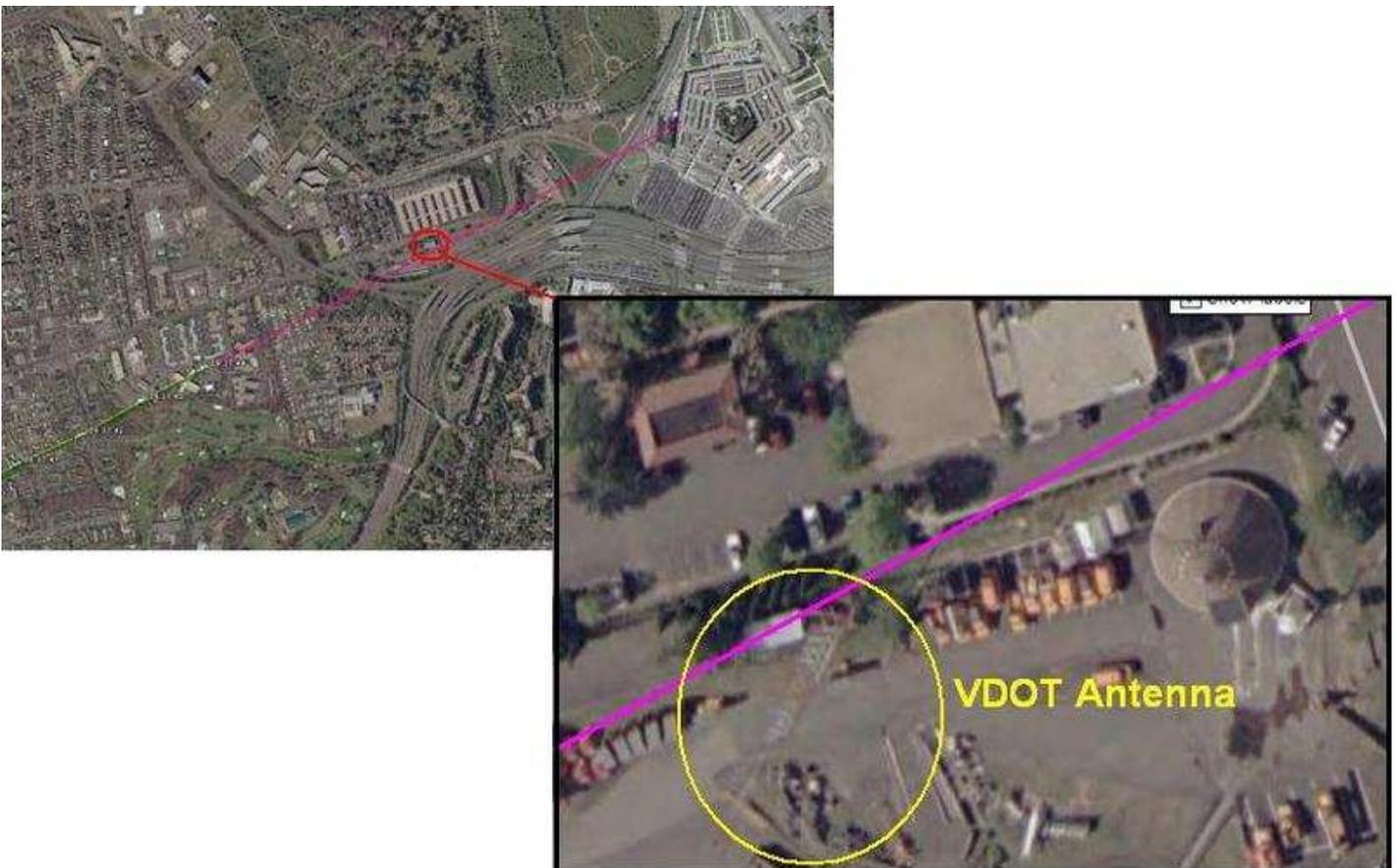
## Topographie d'Arlington, des obstacles rendent l'approche finale du vol American Airlines 77 impossible

Par Rob Balsamo, Pilotes pour la vérité sur le 11/09 (<http://pilotsfor911truth.org>)

13/03/2008 - « Attention aux Ides de Mars » ne pouvait pas être plus approprié à l'introduction de cet article, il semble en effet que la version officielle du gouvernement relative aux événements du Pentagone soit officiellement caduque. Le dur labeur accompli par l'équipe d'investigation citoyenne, a attiré notre attention sur les informations concernant la topographie des lieux avoisinants la trajectoire du vol American Airlines 77 dont parle la version officielle. La topographie d'Arlington et les obstacles longeant la trajectoire du vol American Airlines 77 rendent, physiquement et aérodynamiquement, l'approche finale totalement impossible. Nous allons vous le démontrer.

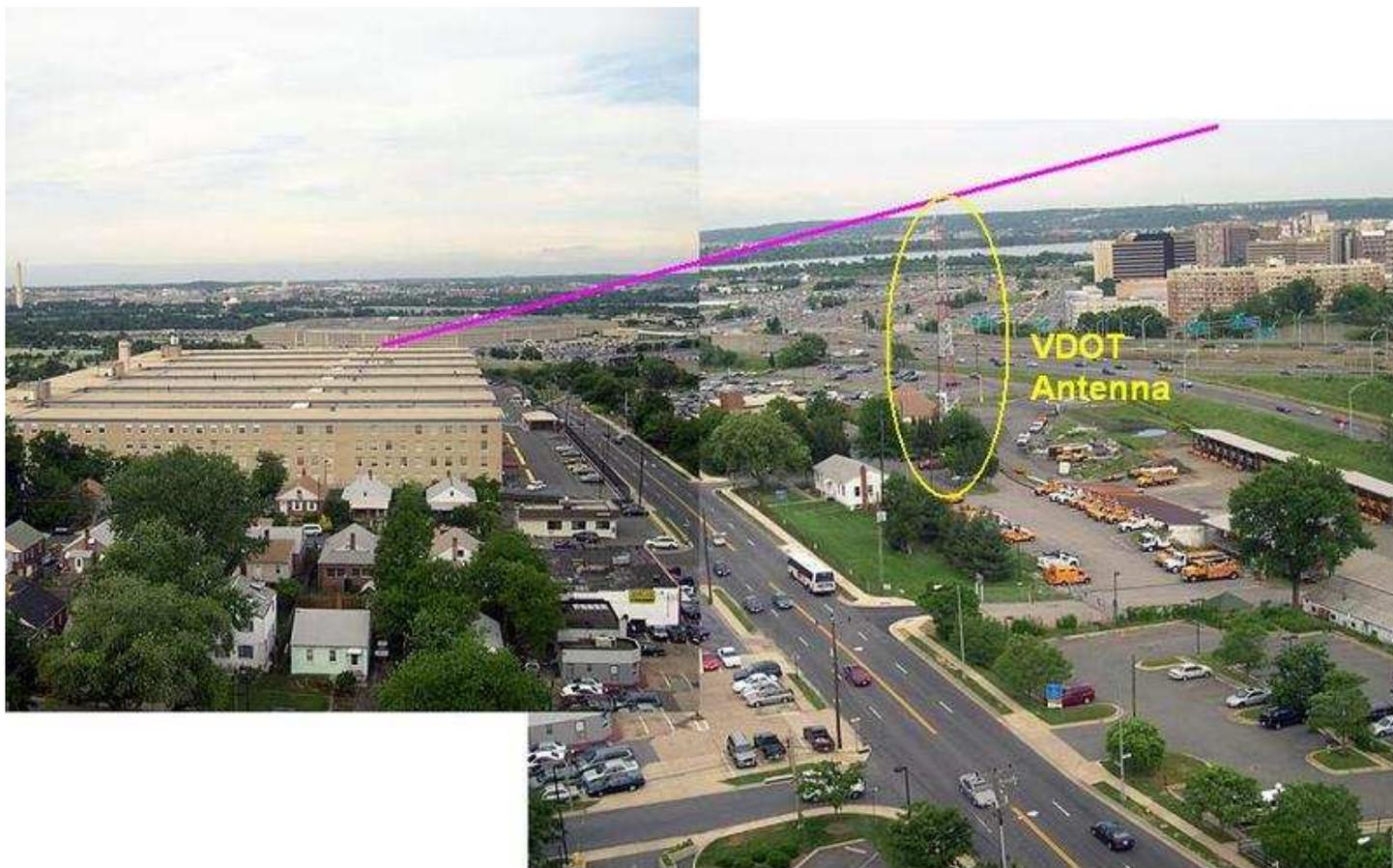
Selon le gouvernement, l'approche finale du vol American Airlines 77 sur le Pentagone est représentée telle que ci-dessous.

(Photo gracieusement fournie par l'équipe d'investigation citoyenne)



Vous pouvez remarquer l'antenne VDOT installée sur le sol et directement placée sur la trajectoire du vol American Airlines 77 rapportée par l'enquête. La hauteur de cette antenne est de 169 pieds (51 mètres) au-dessus du sol sur un terrain dont l'altitude est de 135 pieds (41 mètres) au-dessus du niveau de la mer (Numéro d'enregistrement 1016111 de la Federal Communications Commission).

(Photo gracieusement fournie par l'équipe d'investigation citoyenne)



Pour ceux qui ont vu le film « Pandora's Black Box - Chapitre 2 - Le vol American Airlines 77 », vous vous en souviendrez, le gouvernement prétend que le vol 77 a renversé des lampadaires sur Washington Boulevard alors que le premier lampadaire est situé à 2400 pieds (731 mètres) à l'est de l'antenne VDOT. La topographie de cette zone, entre l'annexe de la Marine / l'antenne VDOT et le Pentagone, est relativement pentue. Le Pentagone se trouve sur une zone surélevée de 33 pieds (10 mètres) selon l'USGS.

Sur la base de cette topographie et en combinant la hauteur de l'antenne VDOT située sur la trajectoire d'approche du vol American Airlines 77, il est physiquement et aérodynamiquement impossible que cet avion ait pu parcourir la trajectoire que le gouvernement veut nous faire croire.

Sommet de l'antenne VDOT = 304 MSL (Mean Sea Level) (92 mètres au-dessus du niveau de la mer)

Sommet d'un lampadaire = 60 MSL (Mean Sea Level) (18 mètres au-dessus du niveau de la mer)

Différence = 244 pieds (74 mètres) de descente

Distance entre l'antenne VDOT et le premier lampadaire = 2400 pieds (731 mètres)

$2400 / 781$  (vitesse en pieds par seconde donnée par l'enregistreur de bord) = 3 secondes

$244 / 3$  secondes = 81 fps (foot per second = pieds par seconde) en taux de descente x 60 = **4880 fpm (1487 mètres par minute)** en taux de descente nécessaire pour atteindre le sommet du premier lampadaire depuis le sommet de l'antenne VDOT.

Distance entre le premier lampadaire et le Pentagone = 1016 pieds (310 mètres)

$1016 \text{ pieds} / 781 \text{ pieds par seconde} = 1,3 \text{ seconde}$

4880 pieds par seconde en descente doivent être effectués en 1,3 seconde

$81 \times 1,3 = 105 \text{ pieds (32 mètres) de descente en 1,3 seconde.}$

105 / 32 pieds par seconde d'accélération due à la gravité =  $3,3 G + 1 G = 4,3 G$  supportés lors de la descente de 105 pieds (32 mètres) en 1,3 seconde. **De plus, il n'y a pas 105 pieds (32 mètres) de hauteur.**

Sommet du premier lampadaire = 60 MSL (18 mètres au dessus du niveau de la mer)

Hauteur du « trou d'impact » = 33 pieds (niveau du sol du Pentagone) + 12 pieds (centre du trou d'impact dans le Pentagone) = 45 MSL (14 mètres au dessus du niveau de la mer)

60 pieds (18 mètres) (altitude du sommet du lampadaire 1) - 45 pieds (14 mètres) (altitude du centre du « trou d'impact ») = **15 pieds (4,5 mètres) de hauteur disponibles pour atteindre un taux de descente de 4880 fpm (1487 mètres par minute).**

$105 / 15 = 700\%$  (la force de gravité requise pour permettre la descente avec un taux de 4880 fpm en 1,3 secondes sur 105 pieds (32 mètres) doit être augmentée de 700%).

Conclusion = Il est totalement impossible pour tout type d'avion de transport de descendre du sommet de l'antenne VDOT vers le sommet du lampadaire 1 et d'atteindre ensuite le niveau du « trou d'impact » rapporté dans la version du gouvernement et vu dans les 5 images vidéo du DoD (Department of Defense). Les enregistreurs de vol n'ont jamais enregistrés une gravité de 30,1 G (FDR = Flight Data Recorder). Une gravité de 30,1 G aurait disloqué l'avion.

Ces chiffres ne tiennent pas compte des temps de réponse nécessaires pour initier l'arrêt. Une durée d'approche plus longue ou une altitude du Pentagone plus élevée auraient été nécessaires pour coïncider avec les contraintes maximum de la structure de l'avion. L'antenne VDOT était en place le 11 septembre 2001 et n'a pas été percutée par quelconque objet.

La catégorie des avions commerciaux est limitée à une charge de 2,5 G positifs et 1,0 G négatif. Bien qu'il existe une marge d'erreur dans ces limites, elle n'est certainement pas proche de 1204% ou de 30,1 G. Les avions de voltige ont une limite de charge à 6 G. Certains peuvent prétendre que la trajectoire de l'avion a « juste manquée » l'antenne VDOT, et pour cela, nous avons également calculé les résultats si l'avion était au niveau de la base de l'antenne. La force requise aurait été approximativement de 4,3 G. C'est encore excessif pour un avion commercial. L'avion n'était certainement pas au niveau du sol en raison de la présence de l'annexe de la Marine et de telles charges n'ont jamais été enregistrées dans les enregistreurs de vol fournis par le NSTB (National Transportation Safety Board). N'hésitez pas à faire les calculs vous-même en utilisant les formules ci-dessus.

« Les pilotes pour la vérité sur le 11/09 » est une organisation composée de professionnels de l'aviation venus du monde entier. L'organisation a analysé les données des enregistreurs de vol fournis par le National Transportation Safety Board (NSTB). Les données ne correspondent pas avec la version officielle du gouvernement. Le NSTB et le FBI se refusent à tout commentaire.

<http://pilotsfor911truth.org/core.html> pour consulter la liste complète des membres.

Un remerciement particulier à l'équipe d'investigation citoyenne (<http://thepentacon.com/>) pour avoir attiré notre attention sur ce sujet et pour nous avoir fourni les photos ci-dessus.



*Pilots For 9/11 Truth*

Copyright © 2006-2007 PilotsForTruth. All Rights Reserved.

[pilotsfortruth@yahoo.com](mailto:pilotsfortruth@yahoo.com)