

LES AVIONS DU 9-11 -- UNE COMPAGNIE AERONAUTIQUE APPARTENANT AUX MILITAIRES ISRAELIENS EST LIEE AU 9-11



Solutionner le 9-11

Je ne suis pas de ceux qui affirmaient enquêter sur cette tragédie, mais qui disent maintenant avoir « dépassé le 9-11. » Comment peut-on renoncer à poursuivre la vérité sur ce crime avant qu'il soit résolu ?

Six ans après les attaques terroristes faisant périr quelques 3.000 personnes innocentes, pas un procès intenté par une victime n'a encore été jugé. En tant que nation, les Étatsuniens ne peuvent se permettre de laisser le 9-11 non résolu.

Comment pouvons-nous oublier les centaines de gens brûlés dans l'incendie des tours jumelles ? Comment pouvons-nous ignorer les morts et les destructions que nous avons par la suite infligées injustement aux populations innocentes d'Iraq, d'Afghanistan, du Liban et de Palestine ?

Qui peut accepter une administration non élue trimbalant nos militaires d'une guerre illégale à l'autre, dans une « croisade contre le terrorisme » totalement frauduleuse, qui selon sa promesse durera des générations ?



Le vice-président Dick Cheney, a déclaré que les USA devaient se préparer à mener la guerre contre le terrorisme pendant des décennies

Si nous, Étasuniens et citoyens du monde, n'exigeons pas la vérité sur le 9-11, que devons-nous tolérer réellement ? Tout ce que cette administration a fait depuis 6 ans était basé sur une version supposée des événements du 9-11.

Que signifie être citoyen du « pays de la liberté et de la patrie des braves » si nous laissons détourner aussi facilement notre esprit et notre nation par un tas de mensonges interprétés par une puissance étrangère qui terrorise nos citoyens et corrompt nos responsables gouvernementaux ?

Au cours des derniers mois, j'ai redoublé d'effort pour résoudre le 9-11. Puisque la dissimulation devient de plus en plus évidente et que les coupables se révèlent, c'est le moment de faire pression, et non d'abandonner.

Le zeitgeist sioniste

Je ne puis supporter le meurtre de masse, l'occupation, et le génocide de la guerre d'agression. Ni ne puis accepter la corruption de nos valeurs et la destruction de nos droits fondamentaux pour convenir à une « guerre contre le terrorisme » imposée de manière artificielle.



Guantanamo, une offense aux valeurs étasuniennes et au monde civilisé

Avec le passage du temps, il est maintenant clair que le 9-11 a été réalisé pour démarrer le pervers *zeitgeist* sioniste appelé « guerre contre le terrorisme, » avec ses guerres d'agression et son occupation planifiées à l'avance. [NDT : Zeitgeist est un mot allemand signifiant esprit du temps, tendance, mode.]

En décembre 2001, de chevronnés professionnels du renseignement allemand m'ont dit que le 9-11 avait été exécuté par un réseau criminel parrainé par un État, et que cela avait exigé des années de planification.

Eckehardt Werthebach, ancien président du service de renseignement intérieur allemand, le Verfassungsschutz, m'a dit en 2001 que « la précision meurtrière » et « l'ampleur de la planification » des attaques du 9-11 ont dû demander « des années de planification. »

Werthebach a dit qu'une opération sophistiquée de ce genre exige l'« encadrement rigide » d'un organisme d'État, quelque chose que l'on ne trouve pas dans un « groupe relâché » comme celui prétendument dirigé par Mohammed Atta, à l'époque où il étudiait à Hambourg.

Si l'analyse de Werthebach est correcte, et j'ai toutes les raisons de penser qu'elle l'est, la version officielle n'est rien d'autre qu'un monceau de mensonges. Cela voudrait dire que les membres du réseau criminel sont toujours aux plus hautes positions de pouvoir des États-Unis, d'Israël et d'autres nations.

Les membres de ce réseau se vouent à empêcher la diffusion des pièces à conviction, parce qu'elles orienteraient vers les véritables auteurs. C'est la seule raison logique de la confiscation des indices du 9-11, du contrôle de l'enquête, et de l'obstruction aux processus de la justice et de l'enquête.

À ce stade, il devrait être évident que le 9-11 ne sera jamais résolu par le gouvernement fédéral, les enquêteurs désignés, les organismes de mise en application de la loi, ou par les tribunaux corrompus. Ces organismes surveillés, tout comme les médias dominés par les sionistes, ne s'intéressent qu'au contrôle de l'information et à la manière d'empêcher la découverte des pièces à conviction.

Ce crime sera résolu par des chercheurs indépendants, concernés et consciencieux.

La stratégie sioniste

Comme le disait Werthebach, le 9-11 était une opération très sophistiquée, exigeant l'« encadrement rigide » d'un organisme d'État. Elle a été soigneusement planifiée des années à l'avance et mise à exécution pour servir un objectif stratégique : démarrer la « guerre contre le terrorisme » élaborée par les sionistes.

Les fanatiques néo-conservateurs sionistes qui dominent l'administration Bush ont préconisé la « guerre contre le terrorisme, » avec leurs criminels de guerres d'agressions, d'occupation et de balkanisation, dans la région du Moyen-Orient en réponse au 9-11. Les gros bonnets des médias sionistes, qui dominent les médias US, ont à leur tour enfoncé dans l'esprit du public la « guerre contre le terrorisme » comme réaction convenable et appropriée aux attaques pour lesquelles ils ont refusé d'enquêter.



Quelques-uns des principaux néo-conservateurs de l'administration Bush

Un responsable israélien nommé Oded Yinon a révélé la stratégie sioniste du début des années 80 pour balkaniser en mini-États ethniques l'ensemble du Moyen-Orient. Les plans de la « guerre contre le terrorisme » mondiale, pour la réalisation de cet objectif, ont été exposés clairement ad nauseam depuis le milieu des années 80 par Benjamin Netanyahu, ancien premier ministre israélien du Likoud, le parti d'extrême droite. Les plans de l'armée israélienne pour atteindre ces objectifs stratégiques ont de toute évidence été en développement durant au moins trois décennies.

La mystification du 9-11

Le 9-11 est en fait une gigantesque mystification pour le monde. En mettant simplement à nu les instigateurs du terrorisme derrière lui, nous révélerons les criminels derrière la « guerre contre le terrorisme » bidon et l'épidémie de terrorisme sous « fausse bannière » qui afflige le monde.

Le terrorisme sous fausse bannière est un crime conçu pour être imputé à l'ennemi. Les médias, contrôlés par les criminels, facilitent le jeu d'attribution des responsabilités en répétant le refrain du scénario et en étouffant toute enquête indépendante ou analyse sur le crime.

Après tout, le 9-11 demeure un crimes non résolu. Cependant, qui est responsable du blocage de l'analyse et de l'obstruction à la justice pour les victimes et leurs proches est assez évident. À chaque point critique, où les événements et les circonstances du 9-11 auraient dû être étudiés et discutés, il y avait un sioniste, un partisan dévoué de l'État d'Israël, qui occupait la position clé, et agissait en contrôleur et censeur des indices, un gardien de l'information.

J'ai vu ce canevas lors de dissimulations antérieures. Le même modèle a servi suite au naufrage de l'Estonia en Mer Baltique (1994) et dans l'enquête du NTSB (*National Transportation Safety Board* ou comité national de sécurité des transports) du gouvernement US sur la chute du Vol TWA 800, deux des plus fameux exemples de dissimulation gouvernementale des temps modernes.



Bernard Loeb, directeur du NTSB, a résumé l'enquête sur le TWA 800: « En fait, nous ne pouvons pas être certains que cela ait eu lieu, mais parmi tous les scénarios d'inflammation nous avons considéré celui-ci comme le plus probable »

Dans chaque cas, les trois phases cruciales de dissimulation : enquête et accès aux pièces à convictions, interprétation médiatique de l'événement, et contentieux judiciaires en relation, sont tous étroitement contrôlés pour empêcher toute découverte significative sur ce qui est réellement à l'origine de la catastrophe.

Les gens qui empêchent la découverte des faits dans ce genre d'affaires sont en fait complices de cacher la vérité sur des crimes de meurtre de masse.

Logiquement, l'obstruction à l'enquête sur le 9-11 par des sionistes dévoués ne peut avoir aucune raison autre que de cacher les preuves de l'implication israélienne et sioniste dans ces crimes.

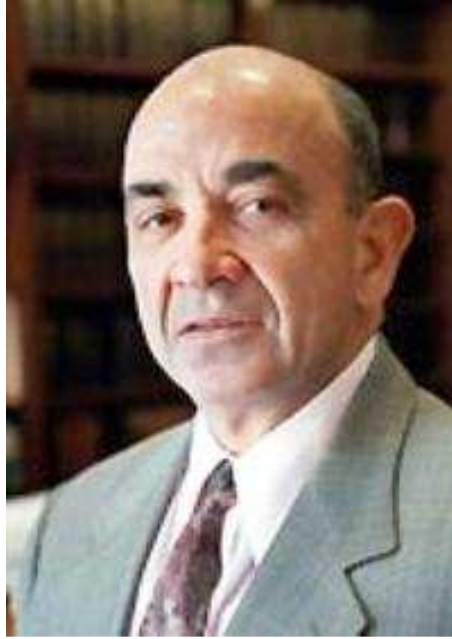
Par exemple, sous le commandement de Michael Chertoff, Israélien à double nationalité, le FBI est responsable de la confiscation des pièces à conviction décisives sur le 9-11, des indices bloqués depuis plus de 6 ans. Ces preuves comportent les bandes vidéo de l'attaque du Pentagone et des pièces des divers avions impliqués.



Michael Chertoff, ministre de la justice assistant, responsable de l'absence d'enquête sur le 9-11, est désormais en charge du *Homeland Security*, où il continue à contrôler l'accès aux indices du 9-11 à travers le *Sensitive Security Information Program* (SSI) de style soviétique

Ces preuves sont décisives pour démontrer ce qui s'est passé et quels avions étaient impliqués dans les attentats, mais le FBI a refusé de les libérer. Ni le président George W. Bush, ni le Congrès, n'ont exigé que le FBI le fasse.

Les juges fédéraux désignés, Alvin K. Hellerstein et Michael B. Mukasey, et l'ancien ministre de la justice assistant, M. Michael Chertoff, qui dirige désormais le *Homeland Security*, n'ont pas travaillé pendant 6 ans, pour cacher les indices décisifs et bloquer les analyses dans le but de protéger des fanatiques Arabes Musulmans ou des conspirateurs Jésuites. Les efforts de ces Sionistes dévoués ont servi à protéger Israël, l'État étranger auquel ils sont fidèles inconditionnellement.



Le juge d'instance Alvin K. Hellerstein contrôle tous les contentieux sur le 9-11 et il a en fait empêché des découvertes et bloqué le passage en justice d'un cas

La dissimulation sur le 9-11 est maintenant de grande envergure, et son rôle est évident. Les acteurs impliqués dans l'obstruction à la justice sont connus. À ce stade, les Étatsuniens patriotes ne doivent pas renoncer à rechercher la vérité. Pour ceux qui sont morts dans le 9-11 et dans ses suites, pour notre nation et notre postérité, nous sommes obligés de trouver les responsables des crimes et de la dissimulation sur le 9-11.

Preuves de l'implication israélienne

J'ai suivi la trace de l'implication des meneurs israéliens simplement parce que les indices indiquent que l'armée et le renseignement israéliens avaient la connaissance anticipée du 9-11, ce qui indique leur participation.

Les cinq agents radieux du Mossad israélien, pris en train de se congratuler et de se filmer entre-eux devant le *World Trade Center* en cours de destruction, et leurs déclarations publiques ultérieures, indiquent que le Mossad savait ce qui allait se passer.



Trois des cinq agents israéliens apparaissaient à la télévision israélienne en novembre 2001 et reconnaissaient que leur objectif était de documenter les attaques du 9-11

Les SMS avertissant des attaques, envoyés plusieurs heures avant les attentats sur le système de messagerie instantanée d'Odigo, contrôlée par le Mossad, sont une autre preuve de la connaissance anticipée israélienne.

Par ailleurs, les Israéliens ont une longue histoire de terrorisme sous « fausse bannière, » notamment contre des cibles étasuniennes. Leur attaque contre l'USS Liberty en 1967, et leurs attentats terroristes contre des cibles civiles étasuniennes et britanniques en Égypte durant l'affaire Lavon en 1954, sont les premiers qui viennent à l'esprit.



Les militaires israéliens ont attaqué délibérément l'USS Liberty en juin 1967, tuant 34 personnes et en blessant 171

Steve Forslund, ancien analyste du renseignement de l'USAF (*US Air Force*) a récemment déclaré au *Chicago Tribune*, « La station de contrôle au sol israélienne a ordonné à l'avion d'attaquer, de couler l'objectif, et de faire en sorte qu'il ne reste aucun survivant. »

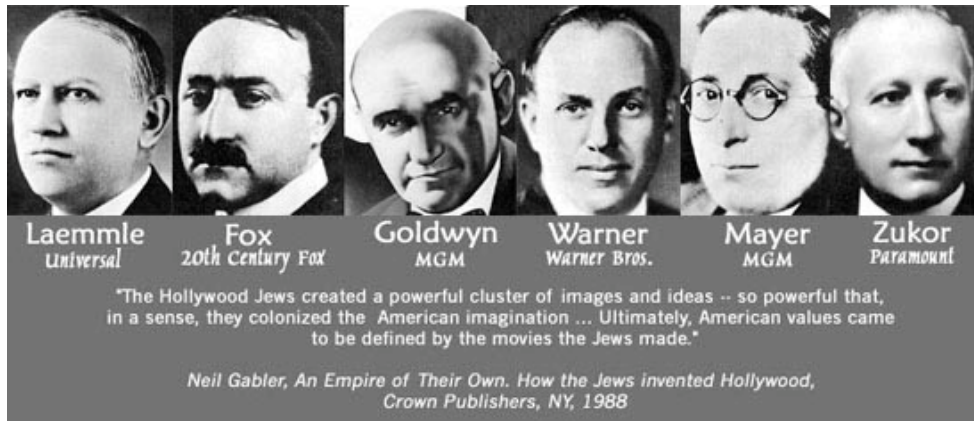
Si les indices indiquaient que les Saoudiens, les Pakistanais, voire les Jésuites, étaient à l'origine de ces attaques, j'enquêterais dessus. Toutefois, les indices montrent que les Israéliens sont impliqués. Je cherche donc dans cette direction.

Il n'y a eu aucune enquête indépendante des médias contrôlés sur le 9-11, à part celle de Carl Cameron, la série en quatre épisodes sur *FOX News* en décembre 2001, désormais profondément enterrée. Pensez à ça une minute : Au pays de la « liberté de la presse, » aucun média n'a fait d'enquête indépendante sur le crime du siècle.

Les preuves de l'implication israélienne dans le 9-11 sont si évidente que les plus grands éditeurs des médias contrôlés n'ont même pas laissé les journalistes aborder le sujet. Les journalistes de la « presse libre » étasunienne sont malheureusement confinés dans le même « Auschwitz de la pensée » que l'opinion publique étasunienne pour qui ils écrivent. Ils savent très bien que toucher au sujet de l'implication israélienne dans le 9-11 serait comme toucher un fil sous haute tension.

De même, quand il s'agit de suivre le réseau criminel israélien qui opère depuis des décennies aux États-Unis, les médias sont tout simplement un chien qui n'aboie ni ne chasse.

L'étendue du contrôle sioniste sur les mass médias, notamment sur Internet, est étonnante. Les médias ont en fait empêché la plupart des gens de comprendre ce qui est vraiment derrière les attaques terroristes sous fausse bannière du 9-11, et, par extension, derrière les guerres illégales et génocides en Afghanistan, en Palestine, au Liban et en Iraq.



Juifs sionistes ont établi leur empire médiatique aux États-Unis au début des années 1900 et ont été en mesure de contrôler la manière de penser des étasuniens depuis des générations

Les médias contrôlés ont laissé les Étatsuniens avec une vision extrêmement déformée du Moyen-Orient, du Sionisme, et de l'histoire de l'État sioniste, Israël.

Israël, l'État terroriste

Israël est une nation créée par des terroristes, des hommes sans scrupule aux antécédents de crimes génocides et d'attaques terroristes sous fausse bannière. Israël a été créé en 1948 en Palestine sur des terres ayant subi le « nettoyage ethnique » de leurs habitants autochtones, Chrétiens et Musulmans.

Ariel Sharon, l'ancien premier ministre, qui serait semble-t-il, maintenu dans un coma contrôlé, est aussi un excellent exemple de terroriste israélien. Sharon est arrivé au pouvoir en début 2001, à peu près à la même époque que Bush, quelque huit mois avant le 9-11.



Ariel Sharon, premier ministre d'Israël en 2001, une longue histoire de crimes terroristes à grande échelle

Sharon est un terroriste et un exterminateur notoire, qui a personnellement participé à de nombreuses atrocités terroristes, comme les massacres dans les camps de réfugiés de Sabra et Chatila en 1982, où des milliers de personnes innocentes furent massacrées. Sharon est un sioniste extrémiste qui considère que tous les Juifs doivent vivre en Palestine occupée par Israël.

De manière réaliste, qu'attendre d'autre hormis le terrorisme et le bain de sang de ces fanatiques terroristes exterminateurs ?

Les fils et filles des premiers terroristes sionistes occupent aujourd'hui les plus hautes positions de pouvoir dans le gouvernement israélien. Tzipora Malka « Tzipi » Livni, par exemple, l'actuelle ministre des affaires étrangères et premier ministre suppléante d'Israël, est la fille de l'ancien terroriste chef de l'Irgun.



Zippy Livni, ministre des affaires étrangères d'Israël est la fille du sioniste terroriste maître de l'Irgun, Yerucham Bzozowitch de Grodno

Née à Tel-Aviv, en juillet 1958, « Tzipi » est la fille de Eitan Livni (alias Yerucham Bzozowitch de Grodno), un terroriste de l'Irgun né polonais et associé à l'attentat de l'hôtel King David.

Écrivant sur Livni dans un article du *New York Times* intitulé « Haute Envoyée d'Israël, » daté du 5 février 2006, Steven Erlanger disait :

Tzipi Livni, 47 ans, est la première femme servant comme ministre des affaires étrangères d'Israël depuis Golda Meir. Certains pensent qu'elle pourrait être la première depuis Mme Meir à devenir premier ministre.

C'est aussi un personnage profondément israélien, fille de guérilleros sionistes, des terroristes d'un certain point de vue, qui se sont rencontrés à l'Irgun, l'organisation clandestine qui combattait les Britanniques et les Arabes, et qui a fait exploser le siège britannique à l'hôtel King David en 1946, tuant 91 personnes.



Yerucham Bzozowitch (alias Eitan Livni), chef planificateur du terrorisme de l'Irgun. Livni, à l'instar d'autres agents comme le sioniste Boris Senor, s'est rendu en Grande-Bretagne dans les années 40 pour tuer des dirigeants britanniques

Eitan, son père, était à la tête des opérations de l'Irgun, et sur sa pierre tombale on voit la carte du Grand Israël, s'étendant sur les deux rives du Jourdain.

Erlanger insinue que faire exploser un hôtel de Jérusalem plein de gens et d'en tuer 91 est seulement « d'un certain point de vue » un acte terroriste.

L'attaque gratuite des militaires israéliens contre l'USS Liberty en 1967, qui a tué 34 soldats US et en a blessé de nombreux autres, est un excellent exemple du terrorisme israélien sous fausse bannière.

Le fait que les leaders politiques israéliens et le commandement militaire aient décidé de lancer une violente attaque contre un navire de reconnaissance US sans défense depuis la côte de Gaza, et de tuer tous les hommes à bord, démontre que les Israéliens sont parfaitement capables de commettre ce genre d'atrocités pour tenter d'en rendre responsables leurs ennemis et pour atteindre leurs objectifs stratégiques.

Les sionistes convaincus démentiront ou justifieront ces actes de terrorisme israélien sous fausse bannière comme des choses « pragmatiques » et attaqueront comme antisémites ceux qui sont en désaccord.

Terrorisme sous fausse bannière, la spécialité israélienne

Les actes terroristes sous fausse bannière sont une spécialité israélienne, ainsi que le fait remarquer le Dr Kaasem Khaleel dans son livre de 2007, *Wrongly Blamed* (accusé à tort).

« Le terrorisme public a été inventé par les Israéliens, » écrivait Khaleel en citant le livre de Christopher Sykes, *Crossroads to Israel* (Israël à la croisée des chemins) :

Pour atteindre leurs objectifs politiques, les sionistes sont tributaires du terrorisme. Ces actes de terreur sont utilisés en dérivatifs. Bien que les Israéliens soient à leur origine, ils en accusent en fait les autres. La terreur fabriquée qu'ils perpétuent s'attaque à l'intelligence des gens. De cette façon, ces derniers se font délibérément induire en erreur quant à l'origine véritable de ces crimes.

Les médias contrôlés par les sionistes ont « délibérément induit en erreur » le public sur le 9-11 pour la même raison que les magistrats, les enquêteurs et les commissaires sionistes : pour interdire que les preuves de l'implication israélienne soient exposées.

"All the News
That's Fit to Print"

The New York Times

100th Anniversary
1859-2009

WEDNESDAY, SEPTEMBER 11, 2001

NY 10036-1502 • \$5.00

100th Anniversary
1859-2009

U.S. ATTACKED

HIJACKED JETS DESTROY TWIN TOWERS AND HIT PENTAGON IN DAY OF TERROR

A CREEPING HORROR

Buildings Burn and Fall
as Terrorists Search
for Escape Route

BY JAMES HANCOCK

NEW YORK — A massive, billowing plume of black smoke and orange fire rose from the World Trade Center towers in Lower Manhattan on Wednesday, as the towers were hit by hijacked commercial jets. The towers were seen to be falling in a series of slow-motion, step-by-step collapses, as the towers were hit by hijacked commercial jets. The towers were seen to be falling in a series of slow-motion, step-by-step collapses, as the towers were hit by hijacked commercial jets.

A Sombre Book Says Terrorism Cannot Prevail

BY JAMES HANCOCK

NEW YORK — A new book, "The War on Terror: How America Fought Back," says that terrorism cannot prevail. The book, by a former Pentagon official, says that terrorism cannot prevail. The book, by a former Pentagon official, says that terrorism cannot prevail.



President Vows to Exact Punishment for 'Evil'

BY JAMES HANCOCK

WASHINGTON — President Bush on Wednesday vowed to exact punishment for the "evil" of the Sept. 11 attacks. He said the United States would not be intimidated by terrorism. He said the United States would not be intimidated by terrorism.



WASHINGTON — President Bush on Wednesday vowed to exact punishment for the "evil" of the Sept. 11 attacks. He said the United States would not be intimidated by terrorism. He said the United States would not be intimidated by terrorism.

Awaiting the Aftershocks

BY JAMES HANCOCK

WASHINGTON — President Bush on Wednesday vowed to exact punishment for the "evil" of the Sept. 11 attacks. He said the United States would not be intimidated by terrorism. He said the United States would not be intimidated by terrorism.

Les médias contrôlés par les sionistes ont refusé de mener leur propre enquête sur le 9-11, le crime du siècle. Les informations contrôlées, comme celles du *New York Times*, ont encouragé la « guerre contre le terrorisme » et ont préconisé une guerre d'agression illégale contre l'Iraq, grâce à la propagande et aux fausses informations sur les armes de destruction de masse de Judith Miller



Judith Miller du *New York Times* répandait des mensonges sur les armes de destruction de masse en Irak afin de faire démarrer la guerre d'agression illégale. La tromperie lui vient naturellement.

Elle est fille de William Miller, un juif de Pinsk en Russie. Bill Miller était propriétaire d'une boîte de nuit au New Jersey. Par la suite, il a réussi dans les hôtels de Las Vegas comme directeur des spectacles Sahara, Dunes, Flamingo et International.

Les médias US sous contrôle collaborent avec le réseau criminel sioniste et lui permettent de prospérer en omettant d'enquêter, d'identifier, ou de faire des reportages sur les compagnies et les individus impliqués.

Les avions du 9-11

Le 9-11 était un acte terroriste sous fausse bannière dans lequel quatre avions « détournés » auraient servi d'armes de destruction de masse. Il existe pourtant beaucoup de questions sans réponse sur les avions impliqués.

De nombreuses observations au sujet de ces avions suggèrent que ce n'étaient pas les avions de ligne qu'ils étaient déclarés être. L'avion qui a frappé la Tour Sud, par exemple, avait des formes, des renflements et des trous, qui ont amené de nombreux analystes à penser que c'était un Boeing 767-300 de ravitaillement maquillé en jet de passagers 767-200 d'*United Airlines*.



Les parties résistantes des deux jets qui ont frappé les tours jumelles, comme les trains d'atterrissage et les moteurs, ont atterri dans les rues de Manhattan. Les pièces des moteurs et du train d'atterrissage sont numérotées et datées, ce qui permet de prouver précisément sur quels avions elles ont été montées et quand elles ont été mises en service, mais le FBI a refusé de présenter ces indices pour sa démonstration. Pourquoi le FBI ne présenterait-il pas des pièces à conviction s'il les avait ?



Les pièces numérotées et datées de ce moteur peuvent identifier exactement l'avion qui a heurté le *World Trade Center*. Pourquoi cette pièce à conviction est-elle retenue ?

La seule explication possible pour que le FBI ne présente pas cette pièce à conviction est qu'elle ne correspond pas aux avions qu'ils disent avoir frappé les bâtiments ou s'être « écrasé » en Pennsylvanie.



Cette photo de la FEMA du crash au Pentagone montre clairement (à gauche de l'homme) des pièces de ce qui semble être un moteur à réaction de petit diamètre avec son carter isolant de même diamètre. Sur ce moteur, il y a des pièces datées qui permettraient de déterminer exactement de quel avion elles proviennent

En fait, si les avions impliqués dans les attentats contre le *World Trade Center* n'étaient ni le Vol 175 d'*United Airlines* ni le Vol 11 d'*American Airlines*, mais des avions-citernes télécommandés, peints pour ressembler à des avions civils, qui auraient pu mettre en scène ces avions maquillés et les introduire dans l'exercice de contre-terrorisme du NORAD qui se déroulait dans l'espace aérien de la Côte Est dans la matinée du 11/9/2001 ?

Israel Aircraft Industries (IAI)

Étant donné l'évidence de la connaissance anticipée des Israéliens, il y a des questions indéniables : « Les Israéliens avaient-ils les moyens de réussir cette opération complexe ? Et s'ils en avaient les moyens, y a-t-il un lien entre leurs possibilités et les événements du 9-11? »

La réponse à ces deux questions est oui.

Les militaires israéliens et les agences de renseignement ont depuis longtemps la capacité de transformer et de maquiller un avion de grand volume aux États-Unis, et leurs compagnies qui font ce genre de travail sont liées à ICTS, la compagnie israélienne de sécurité d'aéroport qui est l'un des principaux suspects dans le terrorisme sous fausse bannière. ICTS est aussi un accusé majeur dans les contentieux du 9-11.

Depuis la fin des années 60, les militaires israéliens ont donné naissance à plusieurs compagnies de location et d'entretien d'avions aux États-Unis. En fait, c'est un réseau de compagnies aériennes sous contrôle israélien qui opère aux États-Unis, toutes lancées par *Israël Aircraft Industries* (IAI), maintenant connu sous le nom d'*Israel Aerospace Industries*.

Israel Aircraft Industries est une filiale du ministère de la défense israélien, qui fabrique et entretient des aéronefs et des missiles.

L'une des compagnies d'aviation des militaires israéliens créée aux États-Unis est, ou était, une société de leasing aéronautique nommée ATASCO, qui a commencé son activité aux États-Unis au début des années 70.

J'ai commencé à enquêter sur ATASCO en août 2006. En fait, j'ai parlé avec Yoran Shalom, le président israélien de ce cette société israélienne maintenant disparue, environ six heures avant que trois policiers viennent dans ma maison, et, sans raison ni provocation, me TASERisent et me brisent le coude devant ma famille le 15 août 2006.

J'avais rencontré par hasard le nom de Shalom Yoran en recherchant Amit et Naftali Yoran, les jeunes Israéliens suspects qui supervisaient la cybersécurité sur les ordinateurs du gouvernement et des militaires US avant et après le 9-11.



Selim Szyner de Pologne (alias Shalom Yoran), cofondateur et ancien chef d'*Israel Aircraft Industries* et de *Bedek*

Pour un Israélien immigrant aux États-Unis, Shalom Yoran était extrêmement suspect et avait un profil inhabituel. Il était dans la première armée de l'air israélienne de 1948, et il est fondateur et ancien chef d'*Israel Aircraft Industries*. Yoran a joué un rôle dans l'édification de l'IAI, une compagnie reconnue internationalement et plus importante industrie d'Israël.

Avant que Yoran émigre aux USA, ce qui est très rare pour des Israéliens de son âge et de son haut niveau d'expérience militaire, il avait passé les dix dernières années comme vice-président d'IAI et comme président de la société mère d'IAI, *Bedek*. Les Israéliens comme Yoran ne viennent pas aux USA en immigrants, ils sont envoyés en mission.

Israel Aircraft Industries a été créée en 1953 comme *Bedek Aviation Company*, cinq ans après la création de l'État d'Israël. Aujourd'hui, *Bedek* est le principal groupe d'*Israel Aerospace Industries*, et est spécialisée dans les interventions de conversion, maintenance et révision, sur avions.



Hangar de Bedek en Israël

En 1975, quand Yoran « quittait » pour la retraite *Bedek* et l'IAI à l'âge particulièrement jeune de 50 ans, la société avait 22.000 employés, dont 4.000 travaillaient à *Bedek Division*. En réalité, Yoran n'a pas du tout quitté *Bedek* et l'IAI ; l'armée israélienne l'a envoyé aux États-Unis pour diriger l'une de ses plus importantes opérations, ATASCO.

Dans sa biographie en ligne, Yoran dit qu'il a été nommé à ce poste, « Quand il a pris sa retraite à l'âge de 50 ans (vers 1975), il a été nommé président d'ATASCO, une compagnie aérienne US d'expédition de fret et de maintenance. »

Sa biographie de 2003 sur le site de l'Université de Tel Aviv fait le même récit : « À l'âge de 50 ans, Shalom Yoran a pris sa retraite d'*Israel Aircraft Industries*. En 1978, il est parti aux États-Unis où il est devenu président d'ATASCO USA, une compagnie privée de commerce et de services aéronautiques. ATASCO achetait et louait des avions à de grandes compagnies aériennes dans le monde. La compagnie avait aussi une usine de maintenance et de modification des avions à Smyrne, dans le Tennessee.

Sa biographie de 2003 à l'Université de Tel Aviv notait que « Shalom Yoran est toujours président d'ATASCO USA. »

Comment un Israélien pouvait-il être nommé président ou vice-président d'une compagnie « étasunienne, » à moins que cette société soit en réalité une entreprise israélienne déguisée en compagnie US ? Et pourquoi, en premier lieu, une compagnie israélienne faisant des affaires aux États-Unis voudrait-elle cacher le fait qu'elle est propriété israélienne ?

Le lien ATASCO-Bedek

ATASCO USA a bien entendu été créée par l'armée israélienne et est reliée au Mossad, mais ces informations ne sont pas faciles à trouver.

J'ai trouvé un seul article mentionnant ce qu'a fait ATASCO pendant les 36 dernières années aux USA, depuis qu'elle a été créée par le ministère de la défense israélien en 1971.

Cet article, intitulé *Ugandan Plane Deal Believed Key to Israeli Spy Operation* (accord d'avion ougandais estimé essentiel pour l'opération d'espionnage israélienne), a été publié dans le *Washington Post* du 11 septembre 1978.

Cet article d'investigation, qui impliquait une équipe internationale de journalistes, dont un Israélien, se focalisait sur « de mystérieux magnats israéliens et le Mossad, le service de renseignement israélien, » et sur la manière dont ils avaient fourni au dictateur ougandais, Idi Amin, deux Boeing 707 dans le cadre d'une tentative d'espionnage israélienne contre la Libye.

Le « grand vainqueur et magnat israélien au centre » de cette opération d'espionnage du Mossad était Nehemia Shaul Eisenberg (1921-1997).

Comme le rapportait le *Washington Post* en 1978, Eisenberg était le personnage central dans l'opération d'espionnage de la Libye par le Mossad :

Dans ces affaires, la firme du patron Eisenberg était *Aircraft Trading and Services Inc*, ou ATASCO. Ayant son siège social dans l'*Asia House*, l'immeuble luxueux d'Eisenberg à Tel Aviv, ATASCO avait aussi des bureaux dans l'*Eisenberg Building* à New York et à Londres.

ATASCO a été mis sur pied en 1971 par les dirigeants d'*Israël Aircraft Industries*, une filiale du ministère de la défense israélien qui fabrique des avions et des missiles.

Eisenberg est entré chez ATASCO en tant qu'associé égal avec *Israeli Aircraft* pour 500.000 dollars en espèces. Après la guerre du Moyen-Orient de 1973, *Israeli Aircraft* chancelant sous les scandales a vendu sa part d'ATASCO à Eisenberg, le laissant seul propriétaire.

Le reste du capital original d'ATASCO, 5 millions de dollars, provenaient de *US Export-Import Bank*, qui est censé faire des prêts pour promouvoir les exportations US.

Export-Import Bank avait certainement trouvé un homme bien en Eisenberg. Il s'est rapidement transformé en client avide de Boeings 707s d'occasion de la *Pan American Airways*.

ATASCO a acheté 12 ou 15 « C » 707s de la série améliorée que la *Pan Am* avait vendus, et avait acheté six sur dix des « C » 707s de la série antérieure vendus par la compagnie aérienne.

Dans ses hangars israéliens, actuellement bondé de 707s portant des marques obscures, ATASCO remanie l'intérieur à la convenance des clients et peint dessus leurs fières couleurs : *Iran Air*, *Tarom of Romania*, *Uganda Airlines*.

En mai 1976, ATASCO a vendu le 707 qui était autrefois le « Clipper Jupiter » de la *Pan Am* à une entreprise, de Zurich, qui l'a donné à Amin [le président ougandais].

Des sources du renseignement disent que le patron de cette firme de Zurich est depuis 15 ans au service du Mossad, l'agence de renseignement israélienne, et que cette société est une agence de « blanchiment. » Ces sources disent que cette firme est là pour passer des fonds au Mossad, pour les affaires auxquelles il s'intéresse.

Le *Washington Post*, l'un des journaux les plus importants des États-Unis, est l'un des premiers journaux nationaux d'archives. Bizarrement, toutefois, les très importantes informations contenues dans cet article sur ATASCO n'ont jamais été reprises dans aucun article ultérieur évoquant cette mystérieuse société. Par exemple, lorsque Gerald L. Gitner, l'un des principaux cadres de l'aviation de la *Pan Am*, de TWA, et d'une multitude de petites compagnies aériennes, a été nommé directeur général d'ATASCO USA.

En 1986, quand Gitner est devenu directeur général de la compagnie israélienne avec une histoire documentée d'affaires ténébreuses, elle était juste décrite comme une compagnie de location et de courtage d'aéronefs de New York. L'histoire publiée auparavant, de l'implication d'ATASCO dans les opérations du Mossad, n'a jamais été mentionnée.

Gitner, qui était chef de la direction de la compagnie de leasing et de maintenance d'aéronefs « privée tenue » par le Mossad jusqu'à 1990, a participé au démantèlement et à la liquidation des actifs des compagnies aériennes jadis prospères, *Pan Am* et *TWA*.

En octobre 1986, quand Gitner était nommé directeur général d'ATASCO USA Inc. dirigée par le Mossad, il était, ou avait été, cadre supérieur chez *Pan Am* et *TWA Corp*. Il fut président de *Texas Air Corp*, la compagnie de gestion de *Continental Airlines* et de *Air New York*, où il a été nommé PDG d'ATASCO USA, « une entreprise privée d'aviation privée impliquée dans la location d'aéronefs commerciaux et la maintenance des avions lourds. »

Gitner est aussi cofondateur et président de *People Express Airlines*. Pourtant, le *Houston Chronicle* du 3 octobre 1986, reconnaît seulement ATASCO comme « une compagnie de location et de vente d'avions. »

Eisenberg, « l'entrepreneur mondial »

En novembre 1982, quand Eisenberg est devenu impliqué dans l'affaire Tregaron et a tenté de racheter une grande partie de la première agence immobilière de Washington, le *Washington Post* écrivait à propos de « l'entrepreneur mondial » du Mossad et son fer de lance en Chine et au Panama :

Eisenberg a été profilé en 1981, dans un article de *Business Week*, comme un homme d'affaires à l'énorme richesse, à la diversité d'intérêts dans les affaires, et à la propension au secret dans ses rapports. Il possède un réseau mondial de sociétés. Sa plus grande compagnie, *United Development Inc*, a été fondée au Panama en 1960.

D'après les rapports sur ses transactions, Eisenberg fait essentiellement office d'intermédiaire dans l'installation de consortiums de fabricants, de fondateur et banquier pour la construction d'installations industrielles de tous types.

En 1973, quand Eisenberg est devenu « seul propriétaire » d'ATASCO, la compagnie de « vente d'avions et de services » du Mossad a naturellement commencé ses affaires ténébreuses sur le continent américain au Panama.

En 1978 le *Washington Post* signalait qu'il y avait de « fréquents, mais non corroborés rapports, selon lesquels Eisenberg opérait surtout en Amérique Centrale, » et qu'Eisenberg était « consul général honoraire panaméen à Tel Aviv. »

La première mention d'ATASCO, autre que celle de l'article du *Washington Post* de 1978, fut dans le *New York Times* du 29 octobre 1981, quand il indiquait qu'*Emery Air Freight* avait acheté un Boeing 727-100 à ATASCO-Panama.

IDF : Forces Israéliennes de la Drogue ?

Israel Aircraft Industries possédait aussi une filiale, *IAI Sucursal Colombia*, à Bogota en Colombie. La Colombie est un pays plus connu pour la production et la distribution de cocaïne que pour les avions. Pourquoi IAI a-t-elle montée en Colombie et au Panama une installation de location et de maintenance d'avions ?

Le transport aérien des drogues est-il l'élément central des opérations d'IAI en Amérique Latine ? Le Mossad utilise-t-il les installations de l'IAI en Colombie pour faire marcher son propre trafic de drogue afin de financer ses opérations ? Le trafic de drogue du Mossad implique-t-il des politiciens et des agences de renseignement US, qui seraient alors contrôlés ?



Les Israéliens et leurs armes sont partout en Amérique Latine. Voici un chef militaire colombien essayant, une arme israélienne lors d'une visite en Israël

Il existe un certain nombre d'indices montrant que le Mossad est profondément impliqué dans le commerce de la drogue colombienne. La horde d'agents secrets du Mossad déguisés en étudiants en arts israéliens au cours des années précédant le 9-11 est connue pour avoir ciblé les bureaux et le personnel de la *US Drug Enforcement Agency* (DEA). Pourquoi le Mossad chercherait-il à pénétrer la DEA s'il n'était pas impliqué dans le trafic de drogue ?

Il est aussi bien connu que les gangs israéliens sont fortement impliqués dans le trafic des drogues illicites. Un nombre disproportionné d'Israéliens ont été arrêtés en Europe et aux États-Unis avec de grandes quantités de stupéfiants et de drogues synthétiques comme l'ecstasy. S'agit du menu fretin d'une bien plus grande présence israélienne dans le commerce des drogues interdites ?

Les rumeurs d'implication des familles Bush et Clinton dans les opérations de trafic de drogue à grande échelle sont légion. Depuis l'époque des affaires pétrolières de George H.W. Bush au Texas et à la tête de la CIA, jusqu'à son poste de directeur de *Prozac* chez le géant *Eli Lilly & Co.*, le commerce de drogue est un élément central de la légende de la famille Bush.

Les allégations concernant l'implication du gouverneur Bill Clinton dans l'exploitation de contrebande de drogues à Mena, en Arkansas, sont également légion. Des avions servaient à la contrebande de drogues et d'armes via l'aéroport de Mena dans les années 80, pendant que le gouverneur Clinton protégeait l'opération entière.

En juillet 1995, dans leur article, « Les Crimes de Mena, » Sally Denton et Roger Morris écrivait : « Étant donné la portée et l'implication de l'histoire de Mena, il peut être facile de comprendre le scepticisme et la méfiance initiale des médias « :

De 1981 à 1985, Mena était en fait l'un des centres internationaux du trafic de contrebande. Selon les calculs des fonctionnaires du fisc et de la DEA, des témoignages de tribunaux sous serment, et d'autres dossiers corroborants, le trafic se comptait en milliers de kilos de cocaïne et d'héroïne, et littéralement en centaines de millions de dollars de bénéfices. Selon une lettre de Edwin Meese, procureur général de Louisiane à l'époque, en 1986, Adler Berriman Seal, ou « Barry » Seal « avait introduit en contrebande entre 3 et 5 milliards de dollars de drogue aux USA. »

Selon sa biographie en ligne, Adler Berriman Seal était pilote chez TWA de 1966 à 1974, Gitner, qui a commencé sa carrière à la TWA en 1968, était vice-président quand lui aussi a quitté la TWA en 1974 pour rejoindre la beaucoup plus petite *Texas International Airlines*.

Les nombreux rapports et allégations de participation au trafic de drogue sont ce que les familles Bush et Clinton ont en commun. Ce sont les familles qui ont dominé l'exécutif du gouvernement des États-Unis depuis 1981. Il y a eu soit un Bush, soit un Clinton, à la Maison Blanche dans les 26 dernières années, depuis le mois de janvier 1981. [NDT : Bush Sr fut 8 ans vice-président de Reagan avant d'être président pendant 4 ans.]

Est-ce que les affaires de drogues illicites sont au centre des activités criminelles que les familles Bush et Clinton ont partagé avec le Mossad israélien ?

Si les rapports, les allégations et les rumeurs sont vrais, le commerce illicite de drogue est le centre d'intérêt commun de la famille Bush, des Clinton, de la CIA, du Mossad, et tout se rejoint. Cela pourrait expliquer le choix d'envahir et d'occuper l'Afghanistan, où la production d'opium est désormais à des niveaux records, après avoir été pratiquement éradiquée par le régime Taliban.

Cela pourrait expliquer la pression inhabituelle pour faire suivre un traitement médical aux parents des victimes du 9-11.

Il semble que le trafic de drogue pourrait très bien être l'entreprise illégale au centre du réseau criminel derrière le 9-11. C'est un sujet qui mérite une enquête plus approfondie.

Le « Clipper Jupiter » et Zimex Aviation

Dans les articles de 1978 sur Eisenberg et le Mossad, le *Washington Post* signalait qu'ATASCO avait vendu le Boeing 707, qui avait été le « Clipper Jupiter » de la *Pan Am*, à une entreprise de Zurich, qui en a immédiatement transféré la propriété à Idi Amin Dada en Ouganda :

Des sources du renseignement disent que le patron de cette firme de Zurich est depuis 15 ans au service du Mossad, l'agence de renseignement israélienne, et que cette société est une agence de « blanchiment. » Ces sources disent que cette firme est là pour passer des fonds au Mossad, pour les affaires auxquelles il s'intéresse.

Le « Clipper Jupiter » de *Pan Am*, avec le numéro d'immatriculation N766PA sur sa queue, a été vendu le 12 mai 1976 à une société de Zurich appelée *Zimex Aviation*. Le même jour, *Zimex Aviation* transférait l'avion avec une nouvelle immatriculation, 5X - UAL, à *Ouganda Airlines*.

L'homme qui dirigeait *Zimex* avec « 15 ans de service au Mossad » serait Hans Ziegler, comme le raconte *The Oregonian* du 22 août 1988 :

Charles Hanner, alors vice-président d'*Airways*, a fait une déposition témoignant qu'il avait été présenté à Amin par Hans Ziegler, un ancien agent du Mossad, le service de renseignement militaire israélien. La société suisse de Ziegler, *Zimex Aviation*, avait vendu un certain nombre d'avions aux potentats du Moyen-Orient et à Amin, l'ami de Moammar Khadafy, le dictateur libyen.

Liens d'ATASCO au 9-11

Gitner seraient restés chez ATASCO d'octobre 1986 à décembre 1989. En 1989, Gitner était nommé à la direction de la présidence d'*Airways* à Herndon en Virginie.

Plus tard, Gitner a siégé au conseil d'administration d'une autre entreprise gérée par le Mossad, ICTS, qui est l'un des principaux accusés dans les contentieux du 9-11. Avec une poignée de hauts responsables israéliens vétérans du Mossad, Gitner a été directeur d'ICTS depuis au moins 1997 jusqu'à 2005. Plus important encore, il a été directeur de la société mère israélienne, qui était responsable de la sécurité aérienne et du filtrage des passagers à l'aéroport Logan de Boston le 11 septembre 2001.

International Consultants on Targeted Security (ICTS) International est une entreprise possédée par *Huntleigh USA* et gérée par le Mossad, la compagnie de sécurité aérienne qui opérait le filtrage des passagers sur les aéroports de Boston et de Newark le 11 septembre 2001.

Comment Gitner pouvait-il être PDG d'une compagnie gérée par le Mossad, comme ATASCO ou ICTS, s'il ne travaillait pas pour le Mossad ? Gerald Gitner de Boston travaillait-il avec les Israéliens depuis qu'il a commencé à la TWA, à la fin des années 1960 ? Est-ce pour cette raison qu'il a quitté la TWA et a commencé à travailler pour *Texas International* ?

Transformer les Boings 767, une spécialité de Bedek

Selon le site Internet de la société, IAI est « leader mondial des programmes de conversion et de modernisation des avions, des véhicules aériens sans pilote (drones), des programmes de communication et de défense électronique. »

La compagnie de Shalom Yoran, *Bedek Aviation Group*, aurait transformé son premier Boeing 767 de passager en avion de fret en début 2000.

Selon le *Jerusalem Post* du 4 avril 2000 :

Onze 767s furent les premiers avions de passagers à être transformés pour *Airborne Express*.

Bedek est l'un des leaders mondiaux dans la conversion des avions.

Selon le *Jerusalem Post* du 22 février 2001 :

En début 2001, Bedek remettait un Boeing 707 de ravitaillement remis à neuf à l'armée de l'air israélienne.

Le nombre d'avions-citernes de ravitaillement israéliens est confidentiel. Le premier 707 ravitailleur aérien converti pour l'armée de l'air a été livré il y a 20 ans.

Ce rapport israélien indique que Bedek transformait des avions Boeing en avions-citernes depuis le début des années 80.

Une déclaration d'IAI disait : « Le principal avantage de ce présent avion est dans sa polyvalence, sa transformation rapide d'avion-citerne de ravitaillement en avion de fret. De cette manière, l'appareil peut servir d'avion cargo en temps de paix et d'avion de ravitaillement en cas d'urgence. »



Boeing 767 de ravitaillement

IAI à Miami, Commodore Aviation

Le journal *Seattle Post Intelligencer* signalait en octobre 1998 : « Boeing travaille depuis 30 ans avec *Israel Aircraft Industries Ltd.* »

Selon le *Jerusalem Post* du 13 janvier 1995, l'aéroport international de Miami a longtemps été le site d'une station de maintenance de Bedek, avec Paris, Moscou, Bakou et Bajkal.

Selon un article de 1998 du *Seattle Post Intelligencer*, l'exploitation de Bedek à Miami était connue sous le nom de *Commodore Aviation*. IAI et Bedek avaient « des bureaux à Arlington en Virginie ; à New York ; à Princeton dans le New Jersey, pour sa filiale *Galaxy Aerospace* ; et à Miami pour son unité *Commodore Aviation*. »

En novembre 1999, Jeb Bush, le gouverneur de Floride, a effectué une mission commerciale de quatre jours en Israël, au cours de laquelle il a demandé à *Israel Aircraft Industries*, propriété d'État, d'élargir l'exploitation de ses affaires en Floride.



Hangar de *Commodore Aviation* à l'aéroport de Miami

Le journal *Stuart News* de Floride a signalé que *Commodore Aviation* de l'IAI basée à Miami était déjà en 1999 le plus grand business israélien existant en Floride, avec environ 500 salariés.

En 2003, *Commodore Aviation*, « une section de *Bedek Aviation Group* de l'IAI, » aurait fait près d'un million de dollars à l'aéroport de Miami, et a déménagé de Miami vers Rome et New York, où elle a rebaptisé son exploitation *Empire Air Center*.

« *Commodore* recherche une nouvelle adresse depuis juin 2002 et doit 800.000 dollars de loyer ancien à l'aéroport international de Miami, où elle est actuellement basée, » signalait le PDG de *South Florida* en mai 2003, quand a été annoncé le déménagement à New York de *Commodore Aviation* et le changement de nom.

Comme ATASCO, *Commodore* a été généreusement financée par le contribuable US. *Commodore Aviation* fait en réalité de l'argent par son transfert à l'ancienne base de l'*Air Force* de Griffis, où elle exerce ses activités dans un vaste hangar servant autrefois à l'entretien des bombardiers B-52 et des avions-citernes.

Le *Jerusalem Post* a signalé le 21 novembre 2003 : Le déménagement a profité à *Commodore*, qui a reçu quelques 25 millions de dollars de subventions et des incitations fiscales fédérales et de New York.

« L'ensemble de la réinstallation n'a pas coûté un dollar à l'IAI, » a déclaré Gerry Stoch, attaché économique de l'État de New York en Israël

Sources en anglais

Fred Barbash ; Lee Lescaze ; Yuval Elizur ; *Ugandan Plane Deal Believed Key to Israeli Spy Operation*, *Washington Post*, 11 septembre 1978

<http://www.bollyn.com/index/?id=10683>

Christopher Bollyn ; *Andrew Colsky - Michael Chertoff's Censor-in-Chief*, 11 septembre 2007

<http://www.bollyn.com/index/?id=10682>

Christopher Bollyn ; *Ill-Fated Estonia Ferry Used for Weapons Transfers*, *ZeitenSchrift* 2005

<http://www.elaestonia.org/eng/index.php?module=lingid&link=162>

Christopher Bollyn ; *Were Key Survivors from Estonia Catastrophe Kidnapped ? American Free Press*, 22 janvier 2005

<http://www.elaestonia.org/eng/index.php?module=lingid&link=133>

Christopher Bollyn ; *NTSB Covers Up Tragedy of TWA Flight 800, The Spotlight*, Washington , D.C., septembre 2000

<http://www.libertylobby.org/articles/2000/20000827t800.html>

Christopher Bollyn ; *The Zionist Hijacking of the 9-11 Victim Lawsuits*, 14 avril 2006

<http://www.bollyn.com/index/?id=10667>

Christopher Bollyn ; *9-11 Cover-Up: The Italian Gangsters and Their Jewish Bosses*, 1er Octobre 2007

<http://www.bollyn.com/index/?id=10653>

Christopher Bollyn ; *Intel Expert Says 9-11 Looks Like A Hollywood Show*, décembre 2001

<http://www.globalresearch.ca/articles/BOL403A.html>

Christopher Bollyn ; *9-11 Through the Eyes of an American Sceptic*, 19 février 2007

<http://www.bollyn.com/index/?id=10151>

Lauren Cowen ; James Long ; *CIA Proprietary Kept Arizona Air Park Humming*, *The Oregonian*, 22 août 1988

<http://www.bollyn.com/index/?id=10684>

Kaasem Khaleel ; « *Wrongly Blamed: The Real Facts Behind 9/11 & the London Bombings*, » Knowledge House Publishers, 2007

Benjamin Netanyahu ; *International Terrorism: Challenge and Response*, Transaction Publishers, janvier 1982

Benjamin Netanyahu ; « *Terrorism: How the West Can Win*, » Farrar Straus and Giroux, 1986

Washington Post, Page Airways Denies Operating Amin's Airplane, 4 mars 1977

Oded Yinon ; *A Strategy for Israel in the Nineteen Eighties*, de *The Zionist Plan for the Middle East*, Israel Shahak (traducteur et éditeur), 13 juin 1982

http://www.geocities.com/alabasters_archive/zionist_plan.html