

Senator Mark Dayton ze stanu Minnesota oskarżył NORAD⁵ i władze o zatajanie prawdy. Podał przykłady kłamstw NORAD w sprawie informacji, jakie wojsko otrzymało w chwili zagrożenia od FAA⁶. Poza tym, oceniając decyzję dowódców, którzy wysłali myśliwce w złym, bo przeciwnym kierunku, wykazał ich całkowitą niekompetencję.

Szczególnie interesująco wygląda porównanie kwot przeznaczonych na działalność niektórych amerykańskich komisji.

Otóż badanie wypadku promu kosmicznego „Columbia” pochłonęło 50 milionów dolarów. Tyle samo otrzymała komisja tropiąca aferę „Whitewater”⁷, w którą zamieszany był prezydent Clinton. Z kolei badanie seksualnych wyczynów tego ostatniego z udziałem Moniki Lewinsky kosztowało Amerykę 40 milionów dolarów. Na dochodzenie w sprawie kasyn („Casino Gambling”) wydano w 1996 roku 5 milionów. Natomiast na znalezienie prawdy o wydarzeniach 11 września w 2003 roku wydano zaledwie 3 miliony. Łączny budżet przeznaczony na ten cel do dnia dzisiejszego nie przekroczył 15 milionów.

Wydawać się może, że są to i tak duże pieniądze. Jednak wystarczy to porównać z pieniędzmi wydawanymi przez amerykańskich podatników na wojnę w Iraku i czar pryska. W jednym tylko 2005 roku średnia kwota wydatków ponoszonych na działania wojenne wyniosła bowiem miesięcznie 5,6 miliarda dolarów!

OPERACJA „DWIE WIEŻE” ...

Zamachy 11 września nazwałem w pierwszej mej książce, wydanej nakładem Oficyny „Aurora” - operacją „Dwie Wieże”. Dlaczego akurat „Dwie Wieże”? Bo 11 września zniszczono rozmyślnie dwie najwyższe wieże Nowego Jorku, bliźniacze budynki nazywane David i Nelson – od imion Rockefeller’ów. Ale też dlatego, że cały ten zamach, w wyniku którego zniszczono 4 samoloty i tysiące istnień ludzkich, nie mógł się udać bez ingerencji w system kontroli ruchu lotniczego. Kiedy mamy do czynienia z jakimś wypadkiem lotniczym, media skrótowo podają o ostatniej pozycji samolotu, jaką odnotowała „wieża kontroli”. Jest to ogromne uproszczenie, bo na kontrolę ruchu lotniczego składa się łańcuch poszczególnych jej organów. Ale tak się przyjęło mówić. I patrząc na to w tym kontekście, tu znowu mam nieodparte wrażenie, że tego dnia działały w USA, obrazowo mówiąc, dwie wieże. Jedna, ta właściwa – wydajny system tysięcy pracowników wykonujących ciężkie i odpowiedzialne zadania. I druga – zbrodnicza, ukryta za plecami pierwszej, działająca wbrew podstawowej zasadzie kontroli ruchu lotniczego. Niwecząc wkład porządnych ludzi w bezpieczeństwo lotnictwa. Żle, kiedy przeciw własnym obywatelom obraca się cały aparat mający ich chronić i wspierać. Począwszy od władz, poprzez dowództwo wojskowe, służby specjalne, na mediach kończąc.

⁵ NORAD – North American Aerospace Defense Command – Dowództwo Obrony Powietrznej Ameryki Północnej.

⁶ FAA – Federal Aviation Administration – Federalna Agencja Lotnictwa Cywilnego.

⁷ Skandal, jaki rozpoczął się po ujawnieniu transakcji państwa Clinton i ich współników, Jim’a i Susan McDougal, na rynku nieruchomości w ramach ich firmy Whitewater Development Corporation. Firmę uruchomiono w 1979 roku, a jej głównym założeniem była sprzedaż wakacyjnych posesji leżących wzdłuż rzeki White, niedaleko Flippin, w stanie Arkansas.

Moja hipoteza nie jest pewnie bardziej fantastyczna od tysięcy innych, które krążą od wielu lat po internetowych stronach. Z braku jakichkolwiek dowodów jest to tylko hipoteza i taką pewnie pozostanie jeszcze długo. Przemawia za tym fakt, że nawet burmistrz Nowego Jorku utajnił wszystko, co działo się owego dnia w tym mieście na 25 lat. Ale może nasze dzieci lub wnuki dowiedzą się kiedyś prawdy, choć dla nich będzie to tylko potwierdzenie mało już wtedy istotnych podejrzeń.

W wypadkach udział brały samoloty dwóch typów i dwóch linii. Boeing 757 i Boeing 767⁸ linii American Airlines i takie same dwa linii United Airlines. Użycie samolotów jednej linii byłoby z pewnością dla sprawców mało korzystne, bo podejrzane. Poza tym, na akcjach dwóch linii na giełdzie łatwiej było zarobić bez wzbudzania gwałtownymi ruchami podejrzeń. A z tego, co już wiemy jakaś osoba lub grupa osób zarobiła na tym krocie. Moim zdaniem mniej ważne jest to, że w wieże WTC⁹ uderzyły samoloty różnych linii. To nawet bardziej naturalne. O wiele ważniejsze jest chyba to, że były to maszyny tego samego typu. Boeing'i 767. O ile te dwa samoloty wbijające się w budynki widział cały świat, o tyle ostatnich sekund dwóch kolejnych, Boeing'ów 757, nie widział nikt. Światu pokazano to, co po nich pozostało. Czyli nic.

Co różni te typy samolotów? Niewiele. Jeżeli chodzi o pilotaż i zamontowaną w nich awionikę. Oba są w stanie wykonać lot właściwie samoczynnie od chwili startu do lądowania. Jednak Boeing 767 jest większy. Rozpiętość skrzydeł ma o blisko 10 metrów większą i jest wyższy o 2 metry. Zakładam, że sprawcy planując uderzenie samolotów w WTC chcieli uzyskać przede wszystkim efekt hekatomby dziejącej się na oczach widzów. Te uderzenia miały mieć widownię. Pozostałe dwa – już nie. Najważniejsze było psychologiczne zagranie z pierwszymi uderzeniami. Wieże musiały zostać trafione widowiskowo. I równie widowiskowo musiały się zapaść. Ażeby uwiarygodnić tezę o upadku spowodowanym tylko uderzeniem musiano sprawić, by wyglądało to relistycznie. Do tego potrzebne były samoloty duże. Takie, które po wbiciu się w wieże zostawiają za sobą jak największe dziury. Ale nie to było najważniejsze.

Tak naprawdę, to jedyne co różni istotnie te typy maszyn, to zasięg, a co za tym idzie ilość paliwa, które mogą zatankować. Różnica jest dwukrotna. Aby zniszczenia wyglądały naprawdę poważnie potrzebna była jak największa ilość paliwa, które miało i tak się spalić od razu ale w sposób jak najbardziej efektywny. Poza tym, łatwiej później bronić tezy o zawaleniu wież z powodu pożaru z użyciem 30 ton paliwa niż zaledwie 16 czy 17, jak miało to miejsce w dwóch pozostałych przypadkach. Ponieważ niezależnie od tego, ile paliwa zabrałyby Boeing'i 757, to nigdy nie mogłoby być go tyle, ile w Boeingach 767.

Jedna z rozpowszechnianych w Internecie wersji głosi, że w przypadku wież i Pentagonu z lecących na budynki maszyn, chwilę przed uderzeniem, zostały wystrzelone pociski z głowicami zubożonego uranu, które nie tylko potrafią przebić wszystko na swojej drodze,

⁸ Samoloty produkcji Boeing Company – amerykańskiego koncernu lotniczego i kosmicznego, którego dwa najważniejsze oddziały to: Boeing Integrated Defense Systems, odpowiedzialny za produkcję wojskową i kosmiczną oraz Boeing Commercial Airplanes, produkujący samoloty cywilne. Główna siedziba firmy znajduje się w Chicago, a najważniejsze zakłady produkcyjne w Everett, niedaleko Seattle. Boeing produkuje różne typy samolotów i śmigłowców dla wojska i służb cywilnych. Bierze udział w programach badania kosmosu, produkuje zespoły i podzespoły do rakiet nośnych oraz sztucznych satelitów i statków kosmicznych.

⁹ World Trade Center (Światowe Centrum Handlu) – kompleks 7 budynków na Manhattanie w Nowym Jorku, z których najbardziej znane dwie bliźniacze wieże zostały zburzone w zamachu 11 września 2001 r. Wraz z nimi zburzono budynek numer siedem.

ale podczas zderzenia z przeszkodą wywołują ogromną temperaturę ułatwiającą spalenie paliwa. Gęstość uranu jest 1,7 raza większa od gęstości ołowiu. Zwolennicy tej tezy twierdzą, że na zdjęciach z uderzeń w WTC widać tak zwane penetratory tych głowic „ciągnące” za sobą warkocz białego dymu, po przedostaniu się przez strukturę budynków. Kolory płomienia i dymu są wymowne. Kolor płomienia wskazuje na rodzaj materiału, który się pali i jego temperaturę. Białe, w tym przypadku oznacza, że płonący materiał jest reaktywnym metalem, takim jak magnez lub uran. Prawdopodobieństwo takiego przebiegu akcji jest duże, wskazywałyby na to podejrzenia, że owe samoloty nie były maszynami cywilnymi. Na niewyraźnych zdjęciach z drugiego uderzenia dostrzec możemy, że samolot jest szary, raczej pozbawiony okien, a pod kadłubem widoczny jest element wielkością zbliżony do silnika Boeing’a 767. Chwilę przed zderzeniem z wieżą widoczne są, na wielu filmach różnych stacji telewizyjnych, jasne błyski w miejscu, w które chwilę potem trafi dziób samolotu. Całkiem możliwe więc jest, że z samolotu wystrzelony został pocisk z twardą głowicą uranową, zdolną przebić ściany najsolidniejszych bunkrów wojskowych, z minimalnym wobec maszyny wyprzedzeniem. Dla pewności, iż kruchy bądź co bądź, kadłub samolotu zdoła pokonać stalową konstrukcję budynku i dostarczyć do niego to, co zamiast ludzi miał na pokładzie.

Architekci projektujący budynki WTC zgodnie twierdzą, że stworzyli je w taki sposób, aby były w stanie wytrzymać uderzenia kilku samolotów typu Boeing 707. Samoloty te, w chwili realizacji projektu, były największymi pasażerskimi samolotami świata. Jednak pomimo upływu czasu i rozwoju lotnictwa, na tym polu nie zmieniło się do roku 2001 aż tak wiele. Boeing 767 ma podobną masę, udźwig i zakres prędkości. Dodać należy, że Boeing 707 wyposażony był w cztery, a nie dwa – jak 767, silniki. Architekci dodają również, że konstrukcja budynku przypominała moskitierę, która przebita punktowo w jednym miejscu nadal tworzyła solidną zaporę przeciw kolejnym obiektom, była bowiem, podobnie jak owa siatka, elastyczna. Wszyscy niezależni eksperci zgodnie twierdzą, że uszkodzenia spowodowane uderzeniami samolotów nie byłyby w stanie zaszkodzić stabilności konstrukcji. To jednoznacznie potwierdza podejrzenia, graniczące z pewnością, że w wieżach znalazły się ładunki wybuchowe, za pomocą których dokonano ich kontrolowanego zburzenia. Samoloty tylko w tym pomogły.

Co mogły mieć na pokładach, zamiast pasażerów, samoloty które wbiły się w wieże? Uważam, że jedynym wytłumaczeniem tak mistrzowsko dokonanego upadku budynków jest użycie w wieżach ładunków wybuchowych i termatu.

Zwolennikiem tej tezy jest wybitny naukowiec, profesor Steven Jones¹⁰, który w swoich licznych odczytach szczegółowo ją analizuje.

Mianem termatu określa się termit zmieszany z innymi substancjami, w celu zmiany przebiegu reakcji termitowej. Zaczniemy od tego czym jest sam termit. Termit (Thermit, Termat, Ferrmit, Th) to mieszanina złożona z glinu oraz tlenku metalu w proporcjach zapewniających redukcję metalu przez glin. Najczęściej sproszkowana tak, aby drobiny były jak najmniejsze. Wynałazł go już w 1893 roku niemiecki chemik Hans Goldschmidt. Początkowo termit był stosowany jako paliwo do produkcji czystych metali bez konieczności użycia węgla. Szybko jednak zaadaptowano go także na potrzeby spawalnictwa. Z powodu swoich właściwości używa go również armia. Termit jest bardzo wytrzymały, odporny na korozję i, co ważne, dobrze przewodzi prąd elektryczny.

¹⁰ Sylwetkę naukowca autor przybliży w rozdziale **OSAMA BUSH LADEN PRZEGRĄŁ**.

Termit ulega silnie egzotermicznej reakcji, w której zapalony proszek alumiiniowy gwałtownie redukuje tlenki metali, co daje jedną z najwyższych temperatur uzyskiwanych w procesach przemysłowych (ponad 3 500° C), czemu towarzyszy intensywne świecenie. Produktem reakcji jest płynny metal i tlenek glinu. Ten ostatni obserwujemy wtedy w postaci białego dymu.

Reakcja ta jest określana w przemyśle mianem reakcji termitowej. Nazwa samej substancji termit wywodzi się od nazwy reakcji. Reakcja termitowa może wystąpić samoistnie, co zmusza do prowadzenia ścisłej kontroli użycia proszku alumiiniowego w zakładach przemysłu ciężkiego. Przypomnę, że właśnie alumiiniowe płyty okrywały stalową konstrukcję budynków. Jednak najczęściej trzeba do niej doprowadzić przez wcześniejsze podgrzanie termitu do temperatury zapłonu. W tym celu stosuje się inicjator z magnezu, potasu, soli utleniających, czyli tak zwanych saletr lub siarki.

Termit natomiast uzyskuje się ze zmieszania termitu z innymi substancjami w celu ułatwienia zapoczątkowania reakcji poprzez obniżenie temperatury zapłonu ale także skrócenie lub wydłużenie czasu jej trwania, a zwłaszcza podwyższenia temperatury samej reakcji. Reakcja termitowa przebiega niezwykle gwałtownie, czego efektem jest rozbryzgiwanie się płynnego metalu we wszystkich kierunkach. Obecność substancji o temperaturze wrzenia niższej niż temperatura reakcji termitowej doprowadza do groźnej eksplozji, w której rozgrzany metal jest odrzucany na duże odległości. Zetknięcie wody z reagującym termitem powoduje niezwykle groźną eksplozję wywołaną szybkim rozprężeniem wody do postaci pary, czemu towarzyszy natychmiastowa redukcja, prowadząc dodatkowo do wybuchu wodoru w zetknięciu z powietrzem.

Na zdjęciach wieży południowej dostrzec można na 81 piętrze coś, co przypomina płynny metal leżący się w dół. Moim zdaniem jest to właśnie efekt reakcji termitowej. Do tego kłęby białego dymu na poziomie ulicy, występujące także w budynku WTC 7. Gwałtowne i intensywne świecenie, to mogły być również owe błyski widziane tuż przed zderzeniami samolotu z budynkiem, a później ich seria na chwilę przed zawaleniem wież, zarejestrowana na zdjęciach. Co ciekawe, błyski te pojawiają się wzdłuż linii lotu jednego z 9 (!) śmigłowców krążących wokół budynków. Może dla wyeliminowania ryzyka przypadkowego uruchomienia ładunków wybuchowych z większej odległości, ustawiono zakres i częstotliwość radiową detonatorów tak, że mogły być odpalone tylko z helikoptera? Na przykład jednego z tych, które rozpoczęły dzień wcześniej ćwiczenia TRIPOD 2, prowadzone przez FEMA¹¹ Nie po raz pierwszy spotykamy nazwę tej organizacji w badaniu zagadki dramatu 11 września. Czy to kolejny przypadek?

Czyż opis reakcji termitowej nie pasuje również do innych elementów tej układanki? Rozbryzgujące się na wszystkie strony warkocze płynnego metalu, silne eksplozje, stopiona stal? Termit w ciągu zaledwie dwóch sekund może osiągnąć temperaturę 2 500° C. Tyle w zupełności wystarczyło by stopić stal. A stopioną stal odnaleźli pracownicy firmy porządkującej rejon „Ground Zero”¹² nawet na najgłębszej, siódmej podziemnej kondygnacji WTC. Czy, mająca niższą temperaturę wrzenia woda nie byłaby idealną domieszką dla termitu, tworząc termat? Ta woda, która użyta została przez automatyczny system gaśniczy zainstalowany w wieżach, jak również ta podana przez straż pożarną? A może było jej również więcej niż zwykle w samolotach? Może to właśnie katalizator znajdował się w ładowniach samolotów, które licznym świadkom przypominały lotnicze tankowce? Załącznik

¹¹ FEMA (Federal Emergency Management Agency) Federalna Agencja Zarządzania Kryzysowego.

¹² Miejsce, w którym stały budynki World Trade Center.

„C” Raportu FEMA stwierdzał, że na resztkach konstrukcji, w ruinach WTC, znaleziono ślady tlenku żelaza i tlenku siarki. Było to dla autorów raportu niezrozumiałe i określone nawet w prasie mianem „największej tajemnicy”. A może właśnie siarkę lub żelazo zastosowano w roli inicjatora reakcji termitowej? Siarka bowiem obniża punkt zapłonu termitu tworząc z nim termat.

Dla pewności spowodowano, by samoloty uderzyły w obu przypadkach powyżej 64 piętra, bo tylko do tej wysokości wieże wyłożono w 1971 roku azbestem. Pamięamy też, że w dniach poprzedzających zamach miało miejsce wyłączenie prądu właśnie od 50 piętra wzwyż. Czyli w tej części konstrukcji, w której wszystko się zaczęło.

Siła wstrząsu odnotowana w przypadku WTC 1 wyniosła 2,1 stopnia w skali Richtera natomiast WTC 2 – 2,3 stopnia. Jednak różnica ta, z pozoru niewielka, oznacza, że do spowodowania wstrząsu o sile 2,3 potrzeba użyć dwukrotnie większej ilości ładunków wybuchowych aniżeli dla uzyskania siły 2,1 stopnia. Wzrost ten jest proporcjonalny. Dla przykładu: aby uzyskać wstrząs o sile 1,0 stopnia potrzeba zaledwie 15 kilogramów TNT, o sile 2,0 stopni – już tonę, natomiast dla wstrząsu o sile 3,0 stopni wymagane jest użycie 29 ton TNT. Oznacza to, że dla uzyskania siły 2,1 stopnia w przypadku WTC 2 potrzebne było 1,4 tony TNT, a dla WTC 1, gdzie wstrząs wyniósł 2,3 stopnia – 2,7 tony TNT. Nie sądzę, by udało się w sposób sprawny i niezauważony przetransportować oraz zamontować taką ilość ładunków w obu wieżach. Jest to kolejny argument przemawiający za termitem. To, że w wieżach miały miejsce eksplozje jest niepodważalne. Są relacje naocznych świadków, w tym doświadczonych strażaków, samo ścięcie resztek kolumn u podnóża wież wskazuje na identyczne z 45-stopniowymi ścięciami stosowanymi w przypadku kontrolowanych wyburzeń. Analiza zdjęć w filmie „9/11 Eyewitness”¹³ daje nawet szczegółowy ich wykaz. Przykładowo, w przypadku WTC 2 występuje sekwencja dziewięciu eksplozji w niewielkich odstępach czasu:

- 1 9.55.00
- 2 9.56.05
- 3 9.56.10
- 4 9.56.21
- 5 9.56.51
- 6 9.56.54
- 7 9.56.56
- 8 9.56.57
- 9 9.58.12

Siła podmuchu wyrzuciła części wież na ogromną odległość. Szczątki wieży północnej przeleciały ponad 200 metrów. Upadły na ogród zimowy na dachu jednego z budynków, a wyrwane z będącego na ich drodze budynku American Express części, wskazują wyraźny tor lotu elementów wieży. Dziś znane już są relacje dwóch świadków, pracowników WTC, którzy zgodnie twierdzą, że w ciągu miesiąca poprzedzającego katastrofę słyszeli odgłosy przesuwania ciężkich przedmiotów i wiercenia w ścianach na dwóch piętrach jednego z budynków. Na 34 i 98. Co ciekawsze, 34 piętro było w ogóle nieużywane, nawet żeby zatrzymać na nim windę należało mieć specjalny klucz. Natomiast z piętra 98 miesiąc przed zamachem wyeksmitowano zajmującą je firmę tłumacząc ten fakt koniecznością dokonania remontu. Jednak kiedy zaniepokojony odgłosami i wszechobecnym kurzem pracownik z

¹³ Naoczny świadek 11 września. (tłum. smk)

piętra poniżej zajrzał tam, okazało się że jest ono całkowicie puste. Nie było na nim żadnych maszyn, urządzeń, niczego. W każdym pomieszczeniu były tylko gołe ściany. Przyznał, że zrobiło to na nim wstrząsające wrażenie, spodziewał się bowiem potwierdzenia tego hałasu w postaci intensywnych prac, tymczasem korytarze świeciły pustkami.

Pierwszy samolot, jaki uprowadzono 11 września to AAL 11, który wystartował z Bostonu o 07:59. Już o 08:14, poza tym, że załoga nie odpowiadała na polecenia kontroli ruchu lotniczego, ustała łączność radiowa i sygnał transpondera¹⁴.

O 08:20 samolot poważnie zszedł z kursu, co pozwalało przypuszczać, że prawdopodobnie jest to porwanie. O 08:21 telefonująca z samolotu stewardesa poinformowała, że samolot jest uprowadzony, a porywacze zabili kilka osób. O 08:28 samolot skierował się w stronę Nowego Jorku. O 08:44 Sekretarz Obrony Rumsfeld rozmawia w Pentagonie z Christopherem Cox'em o terroryzmie twierdząc, że coś się jeszcze wydarzy. Ma rację. Dwie minuty później, o 08:46 samolot rozbija się o WTC.

Gdyby NORAD zareagowało zgodnie ze swoimi procedurami, AAL 11 byłby przechwycony o 08:30, na 16 minut przed czasem, w jakim uderzył w Wieżę. Na własnej stronie internetowej Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych informują, że po uzyskaniu rozkazu przechwycenia F-15 osiąga poziom lotu 290 w ciągu dwu i pół minuty, po czym jest w stanie gonić przechwytywany samolot z prędkością 1 850 nmph¹⁵.

Myśliwiec w akcji przechwytywania dogania samolot zajmując pozycję odrobinę powyżej i z lewej strony przechwytywanej maszyny. To oznacza, że od tej chwili przechwycony samolot ma obowiązek wykonywać polecenia samolotu wojskowego. Przy braku łączności pilot na ogół przechyla samolot w jedną i drugą stronę potwierdzając zrozumienie sytuacji, w jakiej się znalazł i podąża za myśliwcem.

Z tego, co podają czynniki oficjalne, wynika że manewr przechwycenia lotu AAL 11 nie doszedł do skutku. Załóżmy przez chwilę, że myśliwiec jednak dogonił samolot pasażerski, którego pilot nie reagował na sygnały F-15. Jako, że było to pierwsze tego dnia uprowadzenie, a władze nie znały zamiarów porywaczy, możemy przyjąć, że gdzieś w łańcuchu decyzyjnym zabrakło determinacji do rozkazu zestrzelenia Boeinga. Nikt przecież nie przewidywał tego, co się wkrótce miało stać.

Jednakże, kiedy już AAL 11 uderzył w WTC, należało zakładać, że załoga kolejnego uprowadzonego samolotu zrobi coś podobnego. Mimo to, nie powstrzymano również tego samolotu ani późniejszego uderzenia w Pentagon. Na tej podstawie, będąc przekonanym, że był to wynik rozmyślnego działania, sądzę iż wydarzenia 11 września 2001 roku były starannie zaplanowaną i precyzyjnie przeprowadzoną mistyfikacją.

Tezy o niemożności przechwycenia samolotów przez myśliwce amerykańskie nie da się obronić. To prawda, że feralnego dnia, kolejnym „przypadkiem” odbywały się na terenie USA przeróżne ćwiczenia, w których udział brały samoloty amerykańskich sił powietrznych w niezwyklej liczbie. Akurat tego dnia przeprowadzono ćwiczenia cykliczne, takie które

¹⁴ Urządzenie zapytująco-odzewowe zabudowane na pokładzie samolotu. Kiedy nadajnik radaru wtórnego wysyła do samolotu ciąg impulsów (zapytanie), a antena transpondera je zidentyfikuje, transponder wysyła odwrotną drogą ciąg impulsów do anteny radaru (odpowiedź). Odpowiedź taka, w zależności od trybu pracy (modu) zawiera różne informacje, jak kod identyfikacyjny samolotu (squawk), wysokość itp..

¹⁵ Nmph – mila morska na godzinę.