

Sławomir M. Kozak



CZARNY WRZESIEŃ

© Sławomir M. Kozak, Warszawa 2015

Pierwsza edycja wersji e-book
na bazie książki „Czarny wrzesień”
wydanej w formie tradycyjnej w roku 2011.

Skład i łamanie
OFICYNA AURORA

ISBN
978-83-932630-6-6

Wydawca
Oficina „Aurora”
Sławomir M. Kozak
<http://www.oficina-aurora.pl>
e-mail: oficina_aurora@o2.pl



CZARNY WRZESIEŃ

Sławomir M. Kozak

**Bezimiennym świadkom Historii,
anonimowym tropicielom prawdy,
samobójcom, ofiarom wypadków
i wszystkim innym, wierzącym w Boga
dedykuję.**

SPIS TREŚCI

WSTĘP	7
UCIECZKA Z NOWEGO JORKU	9
11 WRZEŚNIA 2001 – LINIA CZASU	10
TABELA CZASU WEDŁUG KOMISJI 9/11	47
DANE NA TEMAT POSZCZEGÓLNYCH SAMOLOTÓW WEDŁUG KOMISJI 911	50
ŻĄDŁO	56
WORLD TRADE CENTER	57
SHANKSVILLE	81
PENTAGON	93
ZŁOTO DLA ZUCHWAŁYCH	135
KALENDARIUM	136
ZAMACH STANU	175
AMERYKAŃSCY KONDOTIERZY	260
RUCHOMY CEL	284
LISTA OFIAR W SAMOLOTACH	286
OPERACJA „DWIE WIEŻE”	290
WSZYSCY LUDZIE PREZYDENTA	357
WSPÓLNICY	358
KOMISJA 9/11...	371
MIECZ GEDEONA	379
FAŁSZYWE FLAGI	380
PENTA-GRAM	403
ŚWIADEK Z TORONTO	409
CZARNY WRZESIEŃ	414
MATRIX.....	418
BIEG DO BAZY	422
BAZA	443
CUI BONO...?	446
SMOLEŃSKIE 911	458
BIBLIOGRAFIA	498
POSŁOWIE	499

WSTĘP

Ta książka powstała z potrzeby chwili. Miałem w roku 2011 wydać rzecz o zupełnie innej tematyce, ale z różnych powodów, pomysłu tego nie udało się zrealizować. Pochłonięty pracą nad tamtą książką, ważniejszą w moim przekonaniu dla polskich czytelników, zdecydowałem o 9/11 nie pisać. Jednak to przecież w tym właśnie roku minęła dekada od zamachu na Amerykę. A do tego, okazało się, że nakład książki „Oko Cyklopa” wyczerpał się właśnie w czasie największego nią zainteresowania, czyli w dziesiątą rocznicę wydarzeń 11 września. Kończy się również nakład pierwszej mojej książki noszącej tytuł „Operacja Dwie Wieże”. Nie chcąc robić dodruku uznałem, że muszę napisać rzecz edytorsko nową, zachowując jednak treści pozycji cieszących się największą, spośród innych moich książek, poczytnością. I tak powstał „Czarny Wrzesień”. Jest więc to książka w dużej mierze bazująca na znanych już tekstach. Z uczciwości wobec osób, które wezmą ją do ręki, zachowałem nawet oryginalne podtytuły z książek wcześniejszych. Nie oznacza to jednak, że praca niniejsza jest tylko zbiorem uprzednio wydanych rozważań. Sądzę, że udało mi się wyjść naprzeciw oczekiwaniom zarówno tych osób, które wcześniejszych opracowań nie znają, jak i moich stałych Czytelników, którym proponuję kilka nowych faktów.

Od czasu, kiedy Amerykanie zrobili kiczowaty i nieprawdziwy film o tragedii w Shanksville, zatytułowany „Lot 93”, zacząłem podświadomie myśleć o tym, jak można byłoby zrobić o 9/11 rzetelny film fabularny. Było to oczywiście myślenie życzeniowe i czysto hipotetyczne, ponieważ nikt nigdy takiego filmu nie wyprodukuje. Jednak siłą rzeczy począł rysować się w moich myślach szkic takiego obrazu, przekładając się z wolna na mającą w niesprecyzowanej przyszłości powstać książkę, na której napisanie nie potrzeba przecież zgody Hollywood. Myślałem o kolejnych rozdziałach, a pamięć przywoływała natrętnie przeróżne, na ogół o klasę lepsze, amerykańskie filmy, których tytuły układały się na spis treści owej książki.

I tak oto powstał jej szkielet. Leżał niewykorzystany w zakamarkach pamięci, bym mógł po niego sięgnąć właśnie teraz. Uznałem, że wskazanym byłoby

zaprezentowanie tej pozycji na XV Targach Książki w Krakowie, odbywających się w listopadzie. Czasu miałem niewiele, bo ledwie dwa miesiące. Mam nadzieję jednak, że nie wpłynęło to negatywnie na jej wartość merytoryczną. Ocenę pozostawiam Wam, drodzy Czytelnicy.

UCIECZKA Z NOWEGO JORKU

„Ucieczka z Nowego Jorku” (Escape From New York), to film science fiction z roku 1981, w reżyserii Johna Carpentera. Film przedstawia wizję przyszłości, w której dzielnica Nowego Jorku – wyspa Manhattan staje się zamkniętym, otoczonym murem więzieniem, strzeżonym od zewnątrz przez specjalne jednostki policji. Więźniowie znajdujący się na wyspie są pozostawieni samym sobie, a dzielnica przeznaczona na więzienie jest ciągle przez nich dewastowana. Akcja filmu rozpoczyna się od porwania prezydenta Stanów Zjednoczonych, przelatującego samolotem właśnie nad Nowym Jorkiem. Terrorysty, którzy dostali się na pokład samolotu próbują zabić prezydenta. Tymczasem maszyna rozbija się o jeden z wieżowców Manhattanu, a prezydent wykorzystując kapsułę ratunkową, cudem uchodzi z życiem. Zostaje jednak szybko schwytany przez kryminalistów na ziemi. Szef więzienia, którego gra Lee Van Cleef, zleca uwolnienie głowy państwa skazańcowi, byłemu komandosowi, w którego postać wcielił się inny znany aktor – Kurt Russell. Rzecz cała rozgrywa się w odległym dla twórców, roku 1997. W rzeczywistości, cztery lata później, w roku 2001, na nowojorskie drapacze chmur, runą aż dwa samoloty. I nie będzie to żadna filmowa fikcja. Samoloty te, po starcie z Bostonu, będą zmierzały do Los Angeles, choć nigdy tam nie dotrą.¹

Prezydent w tym czasie będzie przebywał bezpieczny, w oddalonej o wiele kilometrów szkole podstawowej, siedząc wśród uczących się w niej amerykańskich dzieci. Ucieczka z Nowego Jorku?

Opowiedzmy jednak rzecz całą od początków owego dnia.

1 W roku 1996 powstał sequel tego filmu, zatytułowany „Ucieczka z Los Angeles”.

11 WRZEŚNIA 2001 – LINIA CZASU

00:00 Rozpoczyna się Międzynarodowy Dzień Pokoju Organizacji Narodów Zjednoczonych.²

00:45 Willie Brown, burmistrz San Francisco, odbiera telefon przez który dowiaduje się od wpływowej osoby (późniejsze informacje wskazywać będą, że była nią Condoleeza Rice), że Amerykanie powinni być ostrożni podczas podróży lotniczych 11 września. Burmistrz Brown miał tego dnia polecieć z San Francisco do Nowego Jorku.

05:33 Porywacze Mohamed Atta i Abdulaziz Alomari wymeldowują się z motelu Comfort Inn, w Portland, w stanie Maine, w którym spędzili noc i o

05:40 dojeżdżają wypożyczonym Nissanem na parking lotniska Portland, a o

05:43 odprawiają się przy stanowisku US Airways.

06:00 Atta i Alomari odlatują do Bostonu na pokładzie 19-sto osobowego samolotu dyspozycyjnego Beechcraft 1900, rejssem Colgan Air Flight 5930.

06:00 Furgonetka prowadzona przez obywateli Bliskiego Wschodu podjeżdża do Colony Beach i Tennis Resort na Longboat Key, na Florydzie. Utrzymują oni, że mają przeprowadzić wywiad z prezydentem Bushem. Zostają zawróceni, bo brak jest potwierdzenia spotkania.

06:30 Bush udaje się na szeście i pół kilometrowy jogging dookoła pola golfowego Colony Beach i Tennis Resort.

06:45 Porywacze samolotu AAL 11, Waleed Alshehri, Wail Alshehri i Satam Al Suqami przybywają wynajętym w National Rental Car sedanem Mitsubishi na parking lotniska w Bostonie. To w tym samochodzie policja znajdzie później podręcznik szkolenia lotniczego w języku arabskim.

06:45 Dwie godziny przed pierwszym atakiem dwaj pracownicy firmy łączno-

² „Linia czasu 9/11”, według Paul’a Thompson’a.

ściowej Odigo otrzymują wiadomości ostrzegające o ataku na WTC. Ta izraelska spółka ma swoje główne biuro dwie przecznice od WTC. Do dziś nie wykryto nadawcy tych informacji.

06:47 System alarmowy w budynku WTC 7 załączony jest od 8 godzin w trybie „Test”, co zdarza się podczas przeglądów, a co skutkuje ignorowaniem wszelkich sygnałów wychodzących z tego budynku.

06:50 Mahomet Atta i Abdulaziz Alomari lotem z Portland w stanie Maine przybywają bez opóźnień na lotnisko Logan w Bostonie.

07:15 Majed Moqed i Khalid al Mihdhar, porywacze AAL 77 odprawiają się przy stanowisku American Airlines na lotnisku Dulles w Waszyngtonie. System komputerowy CAPPS (Computer Assisted Passenger Prescreening System) stosowany przez FAA³ wskazuje na nich, jako pasażerów wymagających dokładniejszego sprawdzenia. System wskazał obu mężczyzn ale tylko bagaż Moqed’a zostaje wstrzymany przed wniesieniem na pokład samolotu i poddany szczegółowej kontroli. Jednak niczego podejrzanego nie znaleziono. Nagrania z kamer ochrony ujawniają, że podczas późniejszego przechodzenia Moqed’a przez kolejną bramkę z czujnikiem metalu znowu włączyła się sygnalizacja i sprawdzano go detektorem ręcznym. Przepuszczono go jednak do samolotu. Pozostali trzej porywacze przeszli przez odprawę 20 minut później. W późniejszym dochodzeniu Komisja 9/11 stwierdziła, że paszport al Mihdhar’a powinien wzbudzić podejrzenie podczas odprawy ale nie ujawniono dlaczego. (Baltimore Sun – 27/01/2004).

07:45 Mahomet Atta i Abdulaziz Alomari odprawiają się na lot American Airlines, rejs numer 11.

07:56:27 Wieża Kontroli Lotniska Boston (BOS) wydaje instrukcję kołowania załódze samolotu American Airlines (AAL 11).

07:59 Boeing 767–223ER, rejs numer 11, linii American Airlines (AAL 11), odrywa się z pasa numer 4 międzynarodowego lotniska Logan w Bostonie, stan Massachusetts kierując się do lotniska w Los Angeles w Kalifornii. Plan lotu przewidywał start na 07:45. Zatankowano 23,980 galonów paliwa. W samolocie

³ FAA – Federal Aviation Administration – Federalna Agencja Lotnictwa Cywilnego.

jest 181 miejsc. Leciąły nim 92 osoby. Według listy opublikowanej na stronie <http://www.CNN.com> ofiar było 86.

Jest to charakterystyczne dla wszystkich czterech lotów feralnego dnia. Całkowita liczba pasażerów i członków załogi tych rejsów to 265 osób. Natomiast opublikowana lista ofiar zamyka się liczbą 229 nazwisk. Brakuje 36 ofiar, włączając w to 19 porywaczy.

Ani jedno nazwisko na tej liście nie jest arabskie.

<http://911Timeline.net/36or37missingand70percentempty>

Ażeby się o tym przekonać należy wejść na stronę <http://www.AttackOnAmerica.net>, otworzyć wykaz AAL 11 Passenger List, UAL 175 Passenger List, AAL 77 Passenger List i UAL 93 Passenger List. Nazwiska można policzyć.

Dwa samoloty Boeing 767 i dwa Boeing 757, o których mowa mogą łącznie zabrać na pokład 762 osoby. Owego dnia wykorzystanie miejsc w tych samolotach wyniosło niecałe od 20 do 50 proc., podczas gdy inne samoloty tego dnia miały obłożenie wahające się między 70 a 90 proc. Wnioski uzasadniające te dane można wyciągnąć wchodząc na strony:

http://www.boeing.com/commercial/767family/pf/pf_seating_charts.html oraz http://www.boeing.com/commercial/757family/pf/pf_seating_charts.html.

08:00 Larry Silverstein, właściciel WTC, zgodnie z umówioną wcześniej wizytą udał się do dermatologa, nie pojawiając się w swoim biurze. Jego dzieci, syn – Roger i córka – Lisa, pracujące w jego firmie, tego dnia spóźniły się na cykliczne spotkanie z dzierżawcami biur w WTC. Nie dojechały więc na ostatnie piętro Wieży Północnej, gdzie mieściła się restauracja „Windows On The World”, w której miało się odbyć spotkanie. 160 pracowników Silverstein’a pracowało tego dnia w kompleksie WTC, cztery osoby spośród nich zginęły.

08:01 Boeing 757–222, rejs numer 93, linii United Airlines został wypchnięty od rękawa międzynarodowego portu lotniczego Newark w New Jersey, rozpoczynając podróż do międzynarodowego lotniska w San Francisco, w Kalifornii. Kołowanie i oczekiwanie na start zabrało mu następnych 41 minut. Dysponując maksymalną ilością 200 miejsc zabrał 44 osoby i 11,489 galonów paliwa. Oficjalna lista publikowana na <http://www.CNN.com> zawiera 33 nazwiska.

08:09:17 AAL 11 nawiązuje łączność z Centrum Kontroli Obszaru Boston (ZBW).

–Boston Centrum, dzień dobry, tu AAL 11, opuszczamy 190, wchodzimy do 230.

08:09:22 Kontrola Boston potwierdza odbiór. Od tej pory do 08:13:31 łączność przebiega rutynowo. Sektor jest odpowiedzialny aktualnie za 6 samolotów, łącznie z AAL 11. Samolot otrzymuje polecenie wchodzenia do poziomu lotu 280, następnie do 290 i zakręt o 20 stopni dla ominięcia innego ruchu.

08:13:31 Ostatnia łączność Kontroli Ruchu Lotniczego Boston z rejssem AAL 11:

– *AAL 11, skręć 20 stopni w prawo.*

Załoga odpowiedziała:

– *20 w prawo, AAL 11.*

08:13:47 Kontroler wydaje kolejne polecenie:

– *AAL 11, wchodź i utrzymuj poziom lotu 350.*

Instrukcja ta nie zostaje potwierdzona przez załogę samolotu. ZBW dwukrotnie powtarza polecenie, bez reakcji. Pomiędzy 08:13:47 a 08:24:53 kontrola ruchu próbuje kilkakrotnie nawiązać łączność z samolotem. Bez rezultatu.

08:14:45 Kontrolerzy w Bostonie podczas koordynacji pomiędzy sobą dostrzegają, że AAL 11 skręca w prawo lecz nadal nie potwierdza zezwolenia na wchodzenie.

Między 08:14 a 08:20 samolot AAL 11 schodzi z kursu.

08:15 Dwóch kontrolerów Kontroli Boston, Pete Zalewski i Lino Martins zastanawiają się wspólnie nad brakiem łączności z AAL 11. Zalewski uznaje, że w samolocie wysiadło radio.

08:14 Boeing 767–200, rejs numer 175 (UAL 175), linii United Airlines, wystartował z międzynarodowego lotniska Logan w Bostonie, stan Massachusetts, kierując się do międzynarodowego lotniska Los Angeles w Kalifornii. Plan lotu przewidywał start o 07:58. Na pokładzie było 65 osób. Według opublikowanej na stronie <http://www.CNN.com> listy – zginęło 56 osób.

8:17 Porywacze z AAL 11 wstali z foteli, podeszli do jednego z pasażerów i podcięli mu gardło. Pasażerem tym był Daniel Lewin, 31–letni multimilioner będący w przeszłości członkiem wchodzącej w skład Izraelskich Sił Obrony tajnej jednostki antyterrorystycznej Sayeret Matkal. Lewin siedział naprzeciw trzech porywaczy w klasie biznes. Prawdopodobnie to właśnie Lewina będzie

miała na myśli stewardesa przekazując w rozmowie telefonicznej o 08:21 informację o zabójstwie swojej koleżance z American Airlines.⁴

08:17 Dokładnie w tej chwili, po ponad 3 minutach od utraty łączności z załogą samolotu AAL 11, FAA powinna rozpocząć Standardową Procedurę Przechwytywania. Jej treść opublikowana jest przez FAA, dostępna jest również na stronie internetowej: <http://www.StandDown.net/FAAStandardInterceptProcedures.htm>.

08:17:59 Krótki, niewiadomego pochodzenia dźwięk (prawdopodobnie krzyk) zostaje usłyszany w ZBW.

08:20 Ustaje odbiór sygnału transpondera samolotu AAL 11. Oznacza to, że kontrola ruchu lotniczego utraciła identyfikację samolotu i wskazania takich parametrów, jak prędkość czy wysokość. To poważny problem dla kontroli, zwłaszcza w najbardziej obciążonym sektorze USA, tak zwanym północnowschodnim korytarzu. Ta część Stanów Zjednoczonych to najruchliwszy obszar przestrzeni powietrznej na planecie. Każdy kontroler ma dokładnie wyznaczony sektor odpowiedzialności, ograniczony również w zakresie wysokości. Wszystkie samoloty pasażerskie w tym rejonie znajdują się pod kontrolą radarową, w stałej łączności z kontrolerami pracującymi nad utrzymaniem między nimi właściwej, stałej separacji. Utrata odczytu transpondera stwarza problem dla kilku sektorów nie mających pojęcia na temat wysokości danego samolotu.

W przypadku utraty odczytu transpondera, mając łączność radiową, kontrola natychmiast informuje o tym załogę. Pilot zgodnie z procedurą powinien zejść do 3,500 stóp (około 1100 m.) i powrócić do lotniska.

W przypadku utraty łączności procedura jest inna. Kontynuowanie lotu zgodnie z ostatnio wydanym zezwoleniem. Jeżeli samolot leci zgodnie z tą procedurą kontroler wie gdzie i w jakim czasie samolot powinien się znaleźć i ma możliwość utrzymania pozostałych samolotów w swoim rejonie odpowiedzialności w bezpiecznej z nim separacji.

Jeżeli jednak samolot nie mając łączności i na dodatek transpondera zaczyna zbacać z założonej drogi – stanowi zagrożenie dla całego systemu. Wszystkie sektory stawiane są w stan pogotowia. Bardzo wiele wyjaśniłoby odsłuchanie taśm, na których nagrane są wszelkie rozmowy kontroli ruchu z załogami statków

⁴ Opinie autora na temat przytoczonych tu rozmów telefonicznych czytelnik znajdzie w podrödziale **TELEFONY, TELEFONY...**

powietrznych. Niestety – wszystkie taśmy dotyczące czterech feralnych lotów skonfiskowało FBI.

Transponder przestał działać po ponad 6 minutach od utraty łączności. Władze miały obowiązek zareagować. FAA powinna była zgłosić ten fakt do NORAD⁵. Minęło kolejnych 26 minut zanim NORAD wysłał samoloty 102 Skrzydła Myśliwców z Narodowej Bazy Obrony Powietrznej OTIS w Falmouth, w stanie Massachusetts. Nastąpiło to dopiero o 08:46.

08:20 Boeing 757–223, rejs numer 77, linii American Airlines (AAL 77) wystartował z międzynarodowego lotniska Dulles leżącego 30 mil na zachód od Waszyngtonu, kierując się do międzynarodowego lotniska w Los Angeles, w Kalifornii. Start był planowany na 08:01. Na pokładzie samolotu mającego 200 miejsc powinno znajdować się 64 pasażerów ale według listy opublikowanej na stronie <http://www.CNN.com> zginęło 56 osób.

08:21 Kontroler z Bostonu, Pete Zalewski, mający pod swoją kontrolą AAL 11, widzi, że samolot zbacza z kursu, a jednocześnie zanika odbiór transpondera i łączność. Później Zalewski zezna, że zwrócił się do Supervisora i poprosił:

– *Mógłbyś podejść? Myślę, że coś poważnego dzieje się z tym samolotem.*

Nie wiem co, ale chyba coś z mechaniką lub elektryką. Nie jestem pewien.

Zapytany, czy podejrzewa uprowadzenie odpowiada:

– *Nie, na pewno nie. Nie ma mowy.*

Według zapisu Komisji 9/11, „Supervisor polecił kontrolerowi postępować zgodnie z procedurą utraty łączności w chwili, kiedy stwierdził brak odczytu transpondera”. Inny kontroler, Tom Roberts, próbował poprzez załogę lecącego w pobliżu samolotu American Airlines skontaktować się z AAL 11 ale bezskutecznie. Samolot zmienia zdecydowanie kurs lecz według oświadczeń NORAD nadal nie jest o tym informowany. Stoi to w sprzeczności z zeznaniem kierownika zmiany kontroli ruchu, Glenna Michael’a, który twierdzi, że kontrola ruchu podjęła podejrzenie o porwaniu w chwili, w której zauważono brak wskazań transpondera.

08:21 Betty Ong, stewardessa AAL 11 telefonuje z telefonu pokładowego do Vanessa Minter z rezerwacji American Airlines. Przekazuje, że dwie stewardesy zostały zaatakowane nożami, jedna jest pod tlenem. Pasażerowi podcięto gardło,

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

wygląda na martwego, a porywacze dostali się do kokpitu. Stewardesa stara się zidentyfikować zajmowane przez nich miejsca i potwierdza, że samolot się zniża.

08:21 Amy Sweeney, inna stewardessa AAL 11, telefonuje do kierownika obsługi naziemnej American Airlines Michael'a Woodward'a i rozmawia z nim spokojnie aż do katastrofy samolotu.

08:24 Kontroler radarowy z Bostonu widzi jak AAL 11 robi zakręt o 100 stopni na południe. Echo samolotu było obserwowane przez cały czas choć kontrola nie miała już wskazań wysokości ani prędkości samolotu. Jeszcze przed skrzętem FAA oznaczyła echo samolotu na wskaźniku radarowym mogąc w ten sposób obserwować je w sposób ciągły. Również w głównej kwaterze American Airlines „wszystkie oczy obserwowały samolot kierujący się na południe. Na ekranie punkcik rysował zakrzywioną linię po skrzęcie nad Albany, która wkrótce się wyprostowała”. (Wall Street Journal 15/10/2001).

Kontroler z Bostonu, Mark Hodgkins, powie później:

– *Obserwowałem echo AAL 11 przez całą drogę. (ABC News, 06/09/2002).*

Jednakże NEADS miało inny radar. Kiedy im wreszcie powiedziano o samolocie – nie potrafili go zlokalizować. Kontrola w Bostonie od czasu do czasu telefonicznie przekazywała im dane o pozycji statku powietrznego do chwili, kiedy NEADS ustaliło ją u siebie, na parę chwil przed uderzeniem w WTC. (*Aviation Week And Space Technology, 03/06/2002*).⁶

08:24:38 W kokpicie samolotu AAL 11 uruchomiony zostaje włącznik nadawania i kontrola ruchu lotniczego słyszy:

– *Mamy kilka samolotów. Po prostu bądźcie cicho i wszystko będzie dobrze. Wracamy na lotnisko. Niech nikt się nie rusza.*

⁶ Nie jest to prawdopodobne. Niezależnie od rodzaju wskaźnika, czy radaru lokalizację statku powietrznego można przeprowadzić sprawnie i dokładnie mając informacje przekazywane przez profesjonalnego kontrolera. Zwłaszcza, kiedy pozostałe echa na radarze opisane były na podstawie odczytu radaru wtórnego, wyłowienie jedynego nieopisanego echa nie miało prawa nastręczać żadnych trudności, jeżeli dysponowało się konkretnymi informacjami, jak odniesienie do innych samolotów, położenie geograficzne, wobec pomocy nawigacyjnych czy wreszcie za pomocą współrzędnych geograficznych. W dzisiejszych czasach każdy punkt można, po najechnaniu na niego komputerową myszką, opisać współrzędnymi, które w ciągu ułamków sekund przekładają się na dokładną lokalizację geograficzną ale nawet bez tego wystarczy, że kontroler na innym wskaźniku wprowadzi te same dane i u niego również wyświetlił się to samo miejsce.

Prawdopodobne, iż jeden z porywaczy pomylił włącznik interkomu z mikrofonem stacji nadawczej.

Kontroler ruchu lotniczego zapytał:

– *Kto próbuje mnie wolać?*

08:24:57 Kolejna transmisja, prawdopodobnie z AAL 11:

– *Wszystko będzie w porządku. Jeżeli spróbujecie się ruszyć narazicie na niebezpieczeństwo siebie i samolot. Bądźcie spokojni.*

08:25 Kontrola ruchu lotniczego Boston orientuje się, że w grę wchodzi porwanie i powiadamia Centrum Operacji Regionalnych Nowej Anglii (ROC) i Centrum Dowodzenia Systemem Kontroli Ruchu Lotniczego (ATCSCC). Ponadto kontrolerzy informują o prawdopodobieństwie porwania własnymi łączami Centrum Kontroli Obszaru Nowego Jorku (ZNY). Określają ostatnio potwierdzony poziom lotu 290. Centrum w Bostonie utraciło łączność z tym samolotem 11 minut wcześniej. Co kazało im czekać tak długo? Dlaczego nie powiadomili w tym czasie NORAD? A może powiadomili?

Jeśli to uczynili o 08:25, a NORAD zgodnie z procedurą wydał rozkaz przechwycenia o, powiedzmy, 08:26 – dwa F 15 powinny być w powietrzu nie później niż o 08:32. Gdyby tak się stało miałyby co najmniej 14 minut i 26 sekund na dołot do wież WTC zanim samolot AAL 11 uderzył w północną stronę Północnej Wieży (WTC 1), co nastąpiło o 08:46:26.

Gdyby myśliwce leciały z maksymalną prędkością, wówczas 14 minut i 26 sekund byłoby dokładnie dwa razy dłużej niż trzeba im było na dołot. Myśliwcom tym powinno to zająć nie więcej niż 7 minut czyli do około 08:39. Nawet rzecznik Bazy Otis stwierdził, że ich F-15 powinny osiągnąć cel w 10 do 12 minut, co daje przedział czasu pomiędzy 08:42 a 08:44.

Myśliwce te z łatwością mogły przechwycić rejs AAL 11. Jeżeli oczywiście Centrum Kontroli Ruchu w Bostonie informując inne ośrodki o 08:25 o porwaniu, poinformowało również NORAD. Dlaczego miałoby tego nie zrobić? Zadaniem NORAD jest wiedzieć dokładnie co dzieje się w każdym miejscu i o każdej chwili nad terytorium USA więc musieli wiedzieć, że między 08:14 a 08:20 samolot AAL 11 został uprowadzony. Jak podała „Associated Press”, do 9/11 NORAD przechwyciło z sukcesem 67 samolotów.

08:26 AAL 11 zmierza w kierunku zachodnio-północno-zachodnim, znajduje się pomiędzy Albany a Lake George, w stanie Nowy Jork, kiedy nagle skręca o 100

stopni na południe i kieruje się dokładnie na Nowy Jork. AAL 11 odnajduje rzekę Hudson i rozpoczyna lot wzdłuż jej koryta lecąc cały czas na południe, aż do chwili uderzenia w Północną Wieżę.

Niecałe 65 kilometrów na północ od WTC, nad tą samą rzeką Hudson, znajduje się potencjalny cel numer 1 wszystkich ataków terrorystycznych w USA – Indian Point, elektrownia atomowa z trzema reaktorami nuklearnymi, z których dwa są czynne. Te trzy reaktory, to składowane przez 65 lat odpady radioaktywne. Indian Point leży zaledwie 38 kilometrów na północ od granic miasta Nowy Jork. Jest otoczony najgęściej zaludnionym obszarem Ameryki – tak zwanym północnowschodnim korytarzem. Dlaczego AAL 11 przeleciał nad najlepszym celem ataku w USA i nie uderzył weń?

08:32 Kawalkada samochodów z prezydentem Bush'em opuszcza The Colony Beach and Tennis Resort w Longboat Key na Florydzie zmierzając do Szkoły Podstawowej Emma E. Booker w Sarasota.

08:33:59 Jeszcze jedna transmisja, prawdopodobnie z AAL 11:

– *Niech nikt się nie rusza! Wracamy do lotniska. Nie róbcie żadnych głupich ruchów.*

08:34:00 Kontrola Boston kontaktuje się z ośrodkiem Radarowej kontroli Zbliżania Cape, zlokalizowanej w bazie sił powietrznych OTIS, prosząc o powiadomienie wojska o zaistniałej sytuacji.

08:36 Według informacji rzecznika NORAD, majora Mike'a Snyder'a właśnie wtedy FAA poinformowała NORAD o uprowadzonym samolocie AAL 11, 10 minut przed tym zanim uderzył w WTC.

08:35:00 Centrum Operacji Regionalnych Nowej Anglii przekazuje informację o porwaniu AAL 11 do Centrum Operacyjnego Waszyngtonu (WOC).

08:36:00 Centrum Operacyjne Waszyngtonu powiadamia Wydział Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (ACI) i rozpoczyna konferencję z Centrum Operacji Regionalnych (ROC) i Centrum Dowodzenia Systemem Kontroli Ruchu (ATCSCC).

08:36 Stewardessa Betty Ong z AAL 11 donosi, że samolot przez cały czas pochyla się na jedną stronę po czym powraca do lotu poziomego.

08:36 Stewardessa Amy Sweeney informuje swojego rozmówcę, że samolot rozpoczął gwałtowne schodzenie. Opisuje też porywaczy, jako obywateli Bliskiego Wschodu.

08:37 AAL 11 wychodzi z rejonu Kontroli Boston i wchodzi w rejon Kontroli Nowego Jorku. Kontroler John Hartling przejmuje monitorowanie samolotu. Kiedy kolega informuje go, że samolot jest uprowadzony – nie dowierza – „...*nie wierzyłem mu. Nie wierzyłem, że takie rzeczy się jeszcze zdarzają, zwłaszcza w tym kraju*”.

08:37 Kontroler ruchu zapytał pilotów rejsu 175 linii United Airlines czy widzą samolot, z którym utracono łączność, AAL 11, około 15 kilometrów na południe. Odpowiedzieli, że go widzą. Polecono im nie zbliżać się do niego. Rozmowę tę pominięto w stenogramie łączności, jaki opublikowano w „New York Times”. Dlaczego?

08:38 Przycisk nadawania, który był uruchamiany kilkakrotnie w samolocie AAL 11 od 08:14 zostaje wyłączony. Istnieje podejrzenie, że to właśnie wtedy któregoś z porywaczy przejął stery od kapitana John’a Ogonowski’ego.

08:38:00 Kontrola Boston powiadamia kontrolę Obszaru Nowego Jorku (ZNY) o prawdopodobnym porwaniu AAL 11.

08:38 Kontrola Boston informuje NORAD o uprowadzeniu AAL 11.

08:39 AAL 11 przelatuje dokładnie nad Indian Point, elektrownią atomową, której dwa reaktory są w ciągłym ruchu (jeden od 1973, a drugi od 1976 roku). Gdyby samolot uderzył w którykolwiek z nich nastąpiłoby uwolnienie substancji radioaktywnych na niebywałą skalę. Skażeniu uległoby prawdopodobnie 20 milionów ludzi przedwcześnie wskutek tego umierając. Cały północnowschodni korytarz od Nowego Jorku do Bostonu stałby się martwy na tysiąc lat.

Dlaczego AAL 11 narażał swoją misję lecąc przez kolejnych 7 minut, w czasie których mógł (i powinien) zostać zestrzelony przez siły powietrzne, kontynuując lot wzdłuż rzeki Hudson, by uderzyć w WTC?

Uderzyć w budynek pomiędzy 94 a 98 piętrem, powodując śmierć „zaledwie” 3056 osób, kiedy mógł uderzyć w swoich wrogów o wiele poważniej. Zagadkowe jest postępowanie „terrorystów” mogących ugodzić największą potęgę militarną świata tak boleśnie. Czy, gdyby planowali zniszczyć WTC, nie powinni poczekać do godziny 11-ej, kiedy budynki na ogół były pełne i liczba ofiar mogła wynieść 50 000? Ponadto, czy nie logicznym wydaje się uderzenie w wieżę niższej, jak można, by spowodować największe uszkodzenia, na wysokości mniej więcej 30 piętra?

Dlaczego więc „terroryści” zabili kilka tysięcy osób mogąc uśmiercić z łatwością dziesięciokrotnie więcej?

Podobnie rzecz się ma z atakiem na Pentagon. Dlaczego uderzono w tak zwaną „pokojową”, zachodnią stronę budynku będącą w trakcie prac budowlanych, a nie w przeciwną, wschodnią – z kwaterą dowództwa?

Jeśli jeden samolot nie mógł uderzyć w elektrownię atomową, to z pewnością dwa pozostałe mogły to uczynić. UAL 175 leciał również blisko niej, dosłownie o kilka minut drogi. Jeżeli i ten nie mógł wybrać tego celu, to z pewnością mógł to zrobić trzeci. Boeing 757, rejs UAL 93, trzy minuty później wystartuje z lotniska Newark kierując się do San Francisco. Newark leży 10 minut lotu od Indian Point.

Trzy samoloty mogły zaatakować Indian Point, w przeciagu zaledwie 13 minut, między 08:39 a 08:52. Dokonałyby zniszczeń odczuwalnych przez następne tysiąc lat.

<http://www.AttackOnAmerica.net/JetCouldWreckNuclearNRCAdmits.htm>

08:40 Nasty i Duff, to kodowe imiona dwóch pilotów F-15 ze 102 Skrzydła Myśliwców Narodowej Bazy Obrony Powietrznej OTIS w Falmouth w Massachusetts, którzy mogli podążyć za UAL 175. Nasty powiedział, że dowiedział się wtedy od kolegi, iż samolot z Bostonu został porwany i że ma być w pogotowiu. Założyli ekwipunek i czekali.

08:40 FAA powiadamia NORAD o uprowadzeniu AAL 11. Nawet NORAD oficjalnie przyznało, że FAA powiadomiło ich o uprowadzeniu AAL 11 o 08:40. Jak wcześniej wspomniano, AAL 11 utracił łączność z Kontrolą Ruchu Lotniczego o 08:13:31, więc przez 26 minut i 29 sekund nie zrobiono nic. Transponder AAL 11 przestał pracować o 08:20:11 więc nawet od tego momentu, przez 20 minut nie zrobiono nic.

FAA powiadomiło więc NORAD o porwaniu AAL 11 i co zrobiło NORAD? Czy wysłało natychmiast myśliwce z Falmouth? Nie. Tę jakże istotną informację zatrzymali dla siebie.

Reakcja NORAD nastąpiła o 08:46.

Oświadczenie prasowe NORAD:

<http://www.norad.mil/presrelNORADTimelines.htm>

08:41:00 Dowództwo Wojskowe (VACAPES) wydaje rozkaz przechwycenia AAL 11.

08:41 UAL 175 wleciał w przestrzeń powietrzną Kontroli Nowego Jorku.

08:41:32 Ostatnia łączność lotu UAL 175 z Centrum Kontroli Ruchu w nowym Jorku:

– *Postanowiliśmy zgłosić to do was. Słyszeliśmy podejrzaną transmisję podczas naszego startu z Bostonu, brzmiącą jakby ktoś nacisnął mikrofon i powiedział aby wszyscy pozostali na miejscach.*

Siedzący obok rozmawiającego z załogą Dave’a Bottoglia kolega podszedł do wskaźnika radarowego i wskazując na punkt na ekranie powiedział:

– *Widzisz to echo? To AAL 11. Boston twierdzi, że został uprowadzony.*

John Hartling obserwował porwany samolot AAL 11 od 08:37. Bottoglia towarzyszył mu w tym aż do chwili, gdy echo samolotu znikło nad Nowym Jorkiem. Przez kilka minut nie zwracał w ogóle uwagi na UAL 175.

08:42 Boeing 757–222 linii United Airlines, rejs numer 93 (UAL 93), mogący zabrać 200 pasażerów i 11,489 galonów paliwa, oderwał się z międzynarodowego lotniska w Newark, w New Jersey. Start planowano na 08:01. Prawdopodobnie na pokładzie były 44 osoby choć oficjalna lista ofiar opublikowana na <http://www.CNN.com> mówi o 33 zabitych.

08:43 FAA powiadomiła NORAD, że UAL 175 został porwany. NORAD oficjalnie potwierdziło tę informację. Więc NORAD wie o dwóch porwaniach. AAL 11 podąża w kierunku Nowego Jorku po swoim skřęcie na południe o 08:26 i jest dokładnie 3 minuty od uderzenia w WTC. NORAD nie reaguje.⁷

⁷ Oświadczenie to jest nieprawdziwe. O tej porze nie było najmniejszych przesłanek do podejrzenia nawet, iż UAL 175 może być uprowadzony, chyba że wynikało to z danych uzyskanych od załogi o 08:37 lub 08:41, podczas rozmowy na temat AAL 11, a które nie zostały opublikowane przez „New York Times”. Niemożliwe, by kontrola powzięła takie podejrzenie na podstawie utraty łączności, bo mogła to stwierdzić dopiero w chwili, kiedy minęły od ostatniej rozmowy 3 minuty, a załoga podjęła działania sprzeczne z procedurą utraty łączności. Jednak 3 minuty od ostatniej łączności minęły dopiero o 08:44. Jeżeli FAA powiadomiła NORAD, to znaczy, że miała stuprocentową pewność porwania, zwłaszcza w świetle wolnej reakcji w innych przypadkach tego dnia.

08:44 Pilot samolotu UAL 583 informuje niezidentyfikowanego kontrolera ruchu odnośnie rejsu UAL 175, że odebrał sygnał na międzynarodowej lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz lecz był on słaby i krótkotrwały. Minutę później to samo zgłosił inny pilot mówiąc, że sygnał był bardzo słaby. Kontroler ponoć odpowiedział: „OK, potwierdzili to ale nie jesteśmy jeszcze pewni”. Byłby to jedyny alarmowy sygnał jaki dotarł tego dnia od uprowadzonych samolotów. Prawdopodobne, że pochodził od AAL 11.⁸

08:44:00 kierownik ZNY kontrolę Zbliżania Nowego Jorku (N90) o prawdopodobieństwie porwania AAL 11. N90 rozpoczyna koordynację wewnętrzną, z której wynika że samolot leci z kursem południowym, a ostatnio potwierdzona wysokość to poziom lotu 290.

08:44 Sekretarz Obrony Rumsfeld, rozmawiając w Pentagonie o zamachu mówi:

– *Pozwólcie mi powiedzieć, byłem kilka razy wokół bloku, będzie coś jeszcze.*

Później powtarza z naciskiem:

– *Coś się jeszcze wydarzy.*

08:46 NORAD rozkazuje dwóm załogom myśliwców F 15 startować. Z oświadczenia 102 skrzydła Myśliwców o misji z 11 września 2001 roku:

„Nasze samoloty i ich załogi są w ciągłym 24-godzinym, całorocznym pogotowiu, by strzec naszego nieba. Obszar odpowiedzialności 102 Skrzydła obejmuje 500 000 mil kwadratowych, 90 milionów ludzi i główne centra przemysłowe Bostonu, Nowego Jorku, Filadelfii i Waszyngtonu”.

NORAD mogło mieć informację o AAL 11 przez 8, może 10 minut (oświadczenie rzecznika NORAD, majora Mike’a Snider’a o 08:36), możliwe że nawet do 26 minut (o 08:20 ustał sygnał transpondera), a nie zapominajmy, że ostatnia łączność AAL 11 z kontrolą w Bostonie miała miejsce o 08:13:31 – więc może mieli tę informację nawet 32 minuty przed wysłaniem myśliwców.

Jak więc NORAD mogło czekać do uzyskania informacji o porwaniu o 08:40 i nie wysłać myśliwców natychmiast?

⁸ Nieprawdopodobne jest, aby odpowiedział niezidentyfikowany kontroler. Każda częstotliwość przypisana jest do określonego sektora, na którym pracuje konkretna zmiana ludzi. Odsłuchanie tego nagrania musi dać odpowiedź na pytanie, który z kontrolerów prowadził tę łączność. Jeżeli jest inaczej, to świadczy to o tym, że nie był to głos kontrolera. Jeżeli natomiast rozmowę prowadził uprawniony kontroler, to najbardziej interesujące jest stwierdzenie, że załoga UAL 175 potwierdziła wysłanie sygnału o zagrożeniu. Nigdzie nie ma wzmianki o tym, w jaki sposób?.

Jak, według ich własnego oświadczenia, mogli nie zrobić użytku z informacji o dwóch porwaniach przez pełne 3 i kolejnych 6 minut zanim uruchomili myśliwce? Czekali, wiedząc, że Nowy Jork i Waszyngton są głównymi potencjalnymi celami terrorystów.

Ponadto, nie polecono siłom powietrznym z Bazy w Langley wystartować o 08:46, by chronić Waszyngton. NORAD oświadczyło, że polecilo Langley zareagować o 09:24. Minęło 38 minut do chwili, gdy ktoś rozkazał myśliwcom bronić Waszyngtonu.

Oświadczenie prasowe NORAD:

<http://www.norad.mil/presrelNORADTimelines.htm>

08:46:31 Zobrazowanie pierwotne AAL 11 ustaje.

08:46:35 AAL 11 uderza w Północną Wieżę, „... spowodował wibrację, która została przeniesiona przez budynek, fundamenty, aż do samej ziemi”. Te wibracje, jak wskazały sejsmografy w Lamont-Doherty i innych miejscach odpowiadały sile o wartości 0,9. Zbyt małej, by ją odczuć.

Dwaj francuscy filmowcy robili właśnie zdjęcia do dokumentalnego filmu o pracy strażaków około 10 przecznicy od WTC. Jeden z nich słysząc ryk silników spojrzał w tamtym kierunku i zdołał zrobić dalekie ujęcie pierwszego uderzenia. Filmowcy kontynuowali zdjęcia przez wiele godzin i ich materiał jako pierwszy pokazano tego wieczoru w CNN.

08:46–08:50 Rick Tepper, kontroler ruchu lotniczego na wieży Newark w New Jersey spoglądając na leżący po drugiej stronie rzeki Hudson Nowy Jork, zauważył eksplozję spowodowaną uderzeniem samolotu AAL 11 w WTC. Inny kontroler próbując dowiedzieć się co się stało – skontaktował się z La Guardia, kontrolą lotniska Kennedy i wieżą Teterboro pytając czy nie zgubili samolotu. Nikt nie wiedział co to mógł być za samolot. Połączył się więc z Kontrolą Obszaru umiejscowioną na Long Island w Nowym Jorku. Od nich usłyszał, że Kontrola Boston straciła Boeing’a 767 American Airlines. Kontroler z New Jersey, Bob Varcadapane, powiedział do kolegi z Long Island:

– *Ja mam tu płonący budynek, a ty zgubiłeś samolot. Dziwna zbieżność.*

Kontrolerzy w Nowym Jorku i Bostonie szybko zrozumieli, że to właśnie ten samolot. Wiadomość ta błyskawicznie rozeszła się po ośrodkach kontroli ruchu, jednak w Centrum Indianapolis dowiedziano się o tym dopiero o 09:20.

08:46 Ustał sygnał transpondera samolotu UAL 175. Samolot znajdował się 90 kilometrów na północ od Nowego Jorku i kierował się na Baltimore. Jednakże po około 30 sekundach transponder włączono ponownie ale ustawiono inny kod, który w ogóle nie pasował do żadnego samolotu będącego tego dnia w ruchu. Dało to możliwość śledzenia samolotu, jednak bez potwierdzonej identyfikacji.⁹

08:47 FAA poinformowała NORAD, że AAL 11 uderzył w WTC. NORAD nie przekazało tej informacji dwóm pilotom lecącym z zadaniem przechwycenia aż do 08:57. Dlaczego? Zwłaszcza, że kolejny uprowadzony samolot, UAL 175, tak blisko Nowego Jorku o 08:49 skręcił i skierował się wprost na miasto.

08:47 Szef nowojorskiego 7 Batalionu Straży Pożarnej, Joe Pfeiffer, nadał meldunek alarmowy świadczący o tym, że uderzenie AAL 11 w Północną Wieżę nie było zwykłym wypadkiem. Uderzenie samolotu było rozmyślnym atakiem, zamierzonym aktem masowego mordu i zniszczenia.

Operator filmowy i będący z nim strażacy, będący naoczными świadkami uderzenia pędzili do miejsca zdarzenia.

Szef Pfeiffer ogłosił czerwony alarm przez radio i telefon, dokładnie zaznaczając, że to co widzieli było „bezpośrednim atakiem” i samolot został precyzyjnie skierowany na WTC, zdarzenie nie było z całą pewnością żadnym wypadkiem.

Między 8:47 i 10:29 wiele osób złapanych w pułapkę przez ogień i dym na wyższych piętrach obu wież WTC wyskakuje na pewną śmierć. Jedna z tych osób spada na stojącego na ulicy nowojorskiego strażaka, który również ponosi śmierć na miejscu.

08:48 W TV i radio pojawiły się pierwsze informacje mówiące, że w WTC mógł uderzyć samolot.

⁹ Jeżeli wierzyć opublikowanym danym, to dopiero w tym momencie można było uznać, że samolot został uprowadzony. Nadal zadziwia jednak brak informacji o jakiegokolwiek próbie nawiązania łączności z załogą, co pozwala podejrzewać, że kontrola miała jednak pewność o porwaniu wcześniej. Osobiście uważam, że podejrzenie o tym, że samolot jest porwany mogło się zrodzić w trakcie pierwszej rozmowy o 08:37, a pewność uzyskano podczas kolejnej, o 08:41. Możliwe, że prowadzący łączność zdradzili się z czymś podczas pierwszej transmisji, a chcąc zyskać na czasie i upewnić kontrolerów, że wszystko jest w porządku, zgłosili podczas drugiej łączności informację o zasłyszanej w Bostonie dziwnej transmisji. Nie sądzę, żeby z taką informacją jakiegokolwiek pilot czekał 27 minut, mało tego, uważam, że logiczniejsze byłoby zgłoszenie tego Kontroli Boston. Prawdopodobne, że wtedy wydarzyło się coś, co dało kontrolerom pewność porwania. Może krzyk lub niefrazeologiczne odezwanie się osoby podającej się za pilota. Osobom udającym pilotów musiało wtedy jeszcze zależeć na zachowaniu całej operacji w tajemnicy – pierwszy samolot nie uderzył jeszcze w WTC i może to kazało im improwizować.

08:49 UAL 175 zboczył z zadanej linii lotu. (Jeżeli o 08:49 kontrolerzy z Nowego Jorku i Bostonu wiedzieli, że AAL 11 uderzył w WTC, to w tej chwili musieli mieć pewność, że UAL 175 zamierza coś podobnego w Nowym Jorku. Zwłaszcza, że byli pewni, iż samolot ten jest również uprowadzony już od 6 minut.

08:50:51 AAL 77 utracił łączność radiową, około 530 kilometrów na zachód od Pentagonu.

08:52 Dwa F-15 Eagle wystartowały z Falmouth. F-15 ma prędkość maksymalną 3000 km/h. Baza OTIS znajduje się 280 kilometrów (według „New York Times”) na wschodniopółnocnywschód od WTC. Myśliwce wystartowały w ciągu 6 minut od rozkazu z 08:46. Więc 38 minut po tym, jak AAL 11 został porwany myśliwce znalazły się w powietrzu! Nadal jednak piloci nie wiedzą, że AAL 11 uderzył w WTC, jak również, że UAL 175 skręcił i kieruje się od 3 minut na Nowy Jork. Dlaczego?

08:53 Kontroler mówi do innych samolotów w powietrzu o UAL 175 – „*możemy mieć porwanie, mamy tu trochę problemów*”.

08:55 Barbara Olson, pasażerka AAL 77, znana dziennikarka telefonuje do swojego męża Theodora Olsona, Generalnego Radcy Prawnego w Departamencie Sprawiedliwości, który ogląda w TV wiadomości o WTC. Mówi do niego:

– *Mają nożyki do kartonów i noże. Stłoczyli pasażerów w tyle samolotu. Co powinnam powiedzieć pilotowi by zrobił?*

Rozmowę przerwano. Mąż zatelefonował do centrali Departamentu Sprawiedliwości, by zaalarmować o porwaniu. Żona zadzwoniła ponownie i powiedziała, że samolot zawraca. Jest to jedyna osoba lotu AAL 77, telefonująca do kogokolwiek. Dlaczego tylko ona?

08:56 Ustał sygnał transpondera samolotu AAL 77.

08:56 AAL 77 schodzi z kursu i rozpoczyna zakręt o 180 stopni na południe Ohio, a następnie północny wschód Kentucky.

08:57 FAA oficjalnie informuje wojsko, że AAL 11 uderzył w WTC. Aż do tej chwili piloci dwóch F-15 z OTIS nie wiedzieli, że samolot się rozbił. NORAD miało tę wiedzę już o 08:47. Dlaczego zwlekano aż 10 minut z powiadomieniem

o tym pilotów? Czy piloci wiedzieli, że UAL 175 zmienił kurs i od 8 minut kierował się prosto na Nowy Jork?

08:59 AAL 77 zakończył zakręt o 180 stopni i zaczął kierować się z powrotem prosto na Waszyngton i Pentagon, odległe o 600 kilometrów.

09:00 Operator UAL rozsyła do wszystkich załóg informację ostrzegającą swoich pilotów o potencjalnej możliwości „bezprawnego zawładnięcia kokpitem”.

UAL 93, lecący nad Pensylwanią odpowiada „potwierdzono”.

09:00 Ostatni odczyt radarowy UAL 175, zaobserwowany na poziomie 180, w schodzeniu, z prędkością (ground speed) 880 km/h.

09:00 Pentagon podnosi o jeden stopień status alarmowy z normalnego na Alpha. Status ten utrzyma się do czasu, kiedy AAL 77 uderzy w Pentagon.

09:01 George Bush wygłosi później następujące oświadczenie: „... siedziałem przed klasą czekając na wejście i zobaczyłem samolot, który uderzył w wieżę – telewizor był z pewnością włączony – i pomyślałem – co za fatalny pilot. I powiedziałem – to musiał być potworny wypadek. Ale musiałem stamtąd zmykać, nie miałem zbyt wiele czasu na myślenie o tym”.

Bush nie mógł widzieć pierwszego samolotu (AAL 11), który uderzył w WTC, ponieważ jedyny materiał z pierwszego uderzenia, jaki się ukazał w telewizji tego dnia pokazano dużo później. Jak więc mógł to widzieć o tej porze? Dopiero ponad minutę później ... o

09:02:54UAL 175 uderza w południową stronę Południowej Wieży WTC, pomiędzy piętrami 78 a 84, z prędkością ponad 900 km/h.

Części samolotu, włączając w to silnik, wypadły z budynku po jego północnej stronie. Znalaziono je później na ziemi sześć przecznic dalej. Kiedy UAL 175 uderzył w Południową Wieżę „... spowodował wibrację, która została przeniesiona przez budynek, fundamenty, aż do samej ziemi” – powiedział Lerner-Lam. Te wibracje, jak wskazały sejsmografy w Lamont-Doherty i innych miejscach miały siłę 0,7. NORAD twierdzi, że kiedy UAL 175 uderzył w WTC o 09:02:54, dwa F-15 z OTIS były nadal 130 kilometrów od niego. Oznacza to, że ich średnia prędkość podczas przechwytywania wynosiła zaledwie 27 proc. prędkości maksymalnej.

Jeżeli przyjmiemy, że OTIS jest 283 kilometry od WTC, a F-15 mają maksymalną prędkość około 3000 km/h, to po odjęciu 130 kilometrów pozostałych z 283 otrzymamy 153 kilometry. Pokonane w 11 minut od startu (od 08:52 do 09:03). 60 minut podzielone przez 11 minut daje 5,45. Mnożąc to przez 153 kilometry otrzymujemy 833 km/h. Dzieląc przez 3000 km/h otrzymujemy 0,27. Dlaczego myśliwce przechwytyjące (!) poruszały się z prędkością blisko $\frac{3}{4}$ mniejszą od swoich maksymalnych możliwości?

Jedynym samolotem bez łączności i transpondera był w tym czasie już tylko AAL 77. Wykonał zakręt o 180 stopni z południowego kursu na Ohio w kierunku na północny wschód – Kentucky i od 08:59 zmierzał wprost na Waszyngton i Pentagon. Dlaczego więc dwa F-15, będące wtedy 130 kilometrów od WTC nie skierowały się bezpośrednio w tym kierunku, by przechwycić jedyne zagrożenie, jakie pozostało w powietrzu?

Dwa F-15 miały 34 minuty, by osiągnąć Waszyngton, zanim o 09:37 samolot uderzył w Pentagon. Zadaniem myśliwców z Bazy OTIS jest strzec rejon Waszyngtonu i nieba na północ od stolicy. F-15, osiągające maksymalną prędkość 3000 km/h, mogły przelecieć 500 kilometrów w 10 minut. Przy takiej prędkości mogły być w rejonie Pentagonu 24 minuty przed samolotem AAL 77. Mało tego, nawet lecąc z prędkością zbliżoną do wyliczonej poprzednio, czyli $\frac{1}{4}$ maksymalnej, powinny zdążyć.

Dlaczego myśliwce, których jedyne zadanie polega na ochronie stolicy państwa, nie skierowały się tam kiedy było pewne, że jedyny pozostający w powietrzu uprowadzony samolot leci w jej kierunku? Co lub kto kazał im czekać do 09:26 w rejonie WTC zanim poleciały w kierunku Waszyngtonu?

O 09:26 samolot AAL 77 leciał z kursem na Waszyngton od 27 minut!

Oświadczenie NORAD:

<http://StandDown.net/NORADSeptember182001PressRelease.htm>

Istnieje bardzo ciekawy fragment filmu, na którym zauważyć można obiekt podobny do F-15 przelatujący za WTC w chwili, w której w wieżę uderza UAL 175. Jeżeli nawet to nie był F-15, ciekawe jest dlaczego nikt nie zajął się wyjaśnieniem tego, co to za obiekt?

<http://www.MyCountryRightOrWrong.net/F-15.htm>

09:03 Centrum Kontroli Ruchu w Bostonie wstrzymuje cały ruch odlotowy mający wlecieć w przestrzeń kontrolowaną Nowego Jorku.

09:05 Andrew Card podszedł do prezydenta Bush'a, przyglądającego się przedstawieniu szkolnemu w Szkole Podstawowej w Sarasota i szeptem poinformował go o sytuacji: „Drugi samolot uderzył w WTC. Ameryka została zaatakowana!”.

Prezydent Bush, głównodowodzący, szef państwa, po tej informacji słuchał występu dzieci przez kolejnych na pewno 7, a jak inne źródła podają nawet 18 minut.

Niezrozumiałym jest zachowanie prezydenta państwa, które znalazło się w bezpośrednim zagrożeniu. Zwłaszcza, że informacja, którą otrzymał nie mogła przesądzać o skali i zasięgu ataku!

Mało tego, Secret Service w takiej sytuacji powinna natychmiast wywieźć prezydenta ze spotkania, o którym wszyscy w kraju i (nie tylko) mogli się dowiedzieć. Ewakuować głowę państwa z publicznego miejsca do strzeżonej bazy.

09:05 Kontrola ruchu w Zachodniej Wirginii odnotowała wlot w swoją przestrzeń powietrzną samolotu lecącego bez łączności i transpondera z kursem wschodnim. Nie mogli mieć pewności, że jest to AAL 77. Powiadomili NORAD po 19 minutach.¹⁰

09:06 Zakaz ruchu poszerzono o cały obszar na północny wschód od Waszyngtonu do Cleveland. FAA poinformowała wszystkie ośrodki kontroli ruchu lotniczego w kraju o prawdopodobnym uprowadzeniu samolotu AAL 11.¹¹

09:06 FAA oficjalnie poinformowała wojsko o uprowadzeniu UAL 175.

09:08 FAA nakazuje opuszczenie wszystkim samolotom przestrzeni powietrznej Nowego Jorku i poleca zatrzymać wszystkie planowane krajowe loty do Nowego Jorku na lotniskach.

09:10-09:20 UAL 93 zostaje uprowadzony.

09:11 Dwa F-15 dolatują do WTC, pokonanie 280 kilometrów zabrało im aż 19 minut.

¹⁰ Niemożliwe, żeby jakkolwiek kontrola ruchu na świecie, a już tym bardziej wiedząc od co najmniej 15 minut od kolegów z Nowego Jorku i Bostonu co wydarzyło się z AAL 11, czekała 19 minut! W lotnictwie to jest wieczność. Jeżeli nie mieli pewności, że jest to AAL 77, tym bardziej powinni zareagować natychmiast.

¹¹ Kontrolerzy z Wirginii najpóźniej w tym momencie wiedzieli, że niezidentyfikowana plamka na ich ekranach stanowi śmiertelne zagrożenie. O ile nie mogli mieć pewności, że dla osób na ziemi, o tyle musieli zakładać, że dla innych samolotów będących pod ich KONTROLĄ!

09:12 FAA oficjalnie informuje wojsko, że UAL 175 uderzył w WTC.

09:15 American Airlines wstrzymuje wszelkie starty swoich samolotów na terenie USA.

09:16–09:20 FAA informuje NORAD o porwaniu UAL 93 (Pittsburgh Post-Gazette podaje 09:20). Żadne myśliwce nie zostają uruchomione ani w tej ani w żadnej kolejnej minucie. Możliwe jest, że myśliwce wysłane za AAL 77 poleciały później w kierunku UAL 93.

09:17 FAA zamyka wszystkie lotniska w rejonie Nowego Jorku.

09:20 United Airlines wstrzymuje wszelkie starty w USA.

09:21 Władze Nowego Jorku polecają zamknięcie wszystkich tuneli i mostów w mieście.

09:23 Bush prowadzi prywatną rozmowę z Dick’iem Cheney, Doradcą d/s Bezpieczeństwa Narodowego – Condoleezzą Rice, szefem FBI – Robertem Mueller’em i Gubernatorem Nowego Jorku – George’em Pataki. Przypomnijmy, że prezydent wiedział o ataku od 17 minut. Dlaczego czekał z tą rozmową aż do tej chwili nie wiadomo. Nie wiemy również dlaczego nadal nie polecił zestrzelenia żadnego z samolotów podejrzanych o współudział w zamachach.

09:23 Sejsmografy w południowej Pensylwanii odnotowały wstrząs około 110 kilometrów od Shanksville. Najprawdopodobniej był to odgłos myśliwca pokonującego barierę dźwięku.

09:24 FAA powiadamia NORAD o uprowadzeniu AAL 77. FAA utraciła kontakt z samolotem, kiedy przestał działać jego transponder o 08:55. Dlaczego tak późno? Po 29 minutach!¹²

09:24 NORAD wydaje rozkaz startu dwóm F-16 z 1 Skrzydła Myśliwców Bazy Sił Powietrznych Langley, w Hampton w stanie Virginia. Langley leży 240 kilometrów na południe od Waszyngtonu i Pentagonu. F-16 osiągają 2400 km/h.

¹² W rzeczywistości ostatni kontakt z AAL77 miał miejsce o 08:50.

Dlaczego nie poderwano maszyn z Langley o 08:20 lub 08:46, a w najgorszym wypadku o 09:02:54? Dlaczego musiało minąć długich 21 minut od chwili, w której UAL 175 uderzył w Południową Wieżę? Wysłanie samolotów 21 minut po drugim uderzeniu wydaje się być niepoważne.

09:25 Kontrola ruchu lotniczego informuje Secret Service o tym, że AAL 77 zbliża się do Waszyngtonu.

09:26 FAA wstrzymuje wszystkie krajowe starty. Wszystkie samoloty międzynarodowe będące w powietrzu kierowane są do Kanady.

09:26 Pasażerka samolotu AAL 77, Barbara K. Olson, telefonuje ponownie do swego męża, generała Teodora Olson'a z Departamentu Sprawiedliwości, by powiedzieć o porwaniu i o tym, że pasażerowie i piloci są przetrzymywani w tylnej części samolotu. Dziwnym wydaje się fakt, że udaje się jej, jako jedynej osobie z tego samolotu, wykonać połączenie i to dwukrotnie.

09:28 Włączono nadawanie w samolocie UAL 93 i można było usłyszeć, jak ktoś w kabinie załogi mówi:

– *Wyjdź stąd!*

09:28 Odebrane zostają pierwsze sygnały hałasu w kokpicie samolotu UAL 93. Kontrolerzy słyszą krzyki i trzaski. Słyszą też ludzi mówiących po arabsku. Mija 8 lub najdalej 12 minuta od chwili przejścia kokpitu przez porywaczy.

09:29 Pasażer lotu UAL 93, Jeremy Glick, telefonuje do żony, opisuje porywaczy i dowiaduje się od niej o ataku na WTC.

09:29 Autopilot samolotu AAL 77 zostaje rozłączony. Samolot leci na 7000 stóp (2130 metrów) i jest 70 kilometrów na zachód od Pentagonu. Informacje uzyskane później z czarnej skrzynki wskazują, że dane wprowadzone do autopilota prowadziły maszynę na lotnisko Ronald'a Reagan'a w Waszyngtonie, niedaleko Pentagonu.

09:30 Dwa lub trzy F-16, nazwa kodowa Huntress, startują z bazy Langley kierując się na Nowy Jork. Po kilku minutach, jak zeznał generał Haugen, ktoś określający się mianem osoby z Secret Service włączył się na częstotliwość pilotów

i powiedział, że chce aby za wszelką cenę bronili Białego Domu. F-16 przyjęły nowy kurs kierując się na Waszyngton.

Pozostaje zagadką dlaczego myśliwce wysłano pierwotnie w stronę Nowego Jorku skoro od 31 minut AAL 77 (nie mający łączności i transpondera od 34 minut) leciał w kierunku Waszyngtonu? W stronę Nowego Jorku ani gdzie indziej nie leciał już żaden samolot bez łączności i radia. Poza tym już o 09:25 kontrolerzy powiadomili Secret Service, że samolot zbliża się szybko do Waszyngtonu. Dlaczego więc najpierw skierowano myśliwce do Nowego Jorku?

09:30 Prezydent Bush przemawia do narodu ze szkoły w Sarasota na Florydzie mówiąc, że kraj ucierpiał w „wyraźnym ataku terrorystycznym”, mówi o „narodowej tragedii”. Przekonuje Amerykę i świat polecając odnaleźć „tych, którzy popełnili ten czyn”. Powiedział także „terroryzm wobec naszego narodu nie zwycięży”. Odwołał się w ten sposób do, najbardziej jego zdaniem udanego przemówienia swego ojca, który wygłosił podobne słowa parę dni po inwazji Iraku na Kuwejt w sierpniu 1990 roku.

Podczas tego przemówienia Bush obiecuje także przeprowadzenie dochodzenia mającego wykryć wszystkie fakty dotyczące ataku. Można dziś rzec, że zarówno on, jak i ludzie z jego otoczenia robią wszystko aby tych obietnic nie spełnić.

<http://www.AttackOnAmerica.net/BushAtEmmaEBookerSchool.mov>

09:30 Sekretarz Stanu, Collin Powell, przebywający w Limie, w Peru, po otrzymaniu informacji o drugim uderzeniu w WTC, przerywa śniadanie, które spożywa w towarzystwie prezydenta Peru i rozpoczyna przygotowania do powrotu do kraju. Swojemu asystentowi poleca: „Załatw samolot i powiedz im, że wyjeżdżamy”. Przed sobą ma 7-mio godzinny lot.

09:30 United Airlines polecają wszystkim swoim samolotom będącym w rejonie powietrznym USA lądować.

09:32 Agenci Secret Service wpadają do biura Cheney’a w Białym Domu. Chwytają go pod pachy i niemalże wynoszą do zabezpieczonego bunkra w podziemiach budynku.

09:32 Nowojorska Giełda zostaje zamknięta.

09:33 Według „New York Times” dopiero w tej chwili kontrolerzy w Waszyngtonie zauważają na swoich wskaźnikach szybko przemieszczające się echo i powiadamiają o tym Port Lotniczy Dulles w Waszyngtonie.¹³

09:35 UAL 93 zbacza z kursu niedaleko Cleveland, w stanie Ohio, gdzie robi zakręt o 135 stopni i leci na południowy wschód. Samolot znajduje się prawie 700 kilometrów od Newark w stanie New Jersey i ponad 500 kilometrów od miejsca, w którego kierunku właśnie leciał, od Waszyngtonu. „ABC News” podało, że z ich informacji wynika, jakoby ktoś na krótko przed zakrętem samolotu, poprosił FAA o możliwość złożenia nowego planu lotu z powietrza z portem docelowym Waszyngton. Jeśli tak było naprawdę, to był to wystarczający przyczynek do ogłoszenia alarmu albowiem samolot zgłaszający kłopoty na ogół kieruje się do lotniska najbliższego. Chyba, że lotnisko w Waszyngtonie było dla tego rejsu lotniskiem zapasowym, co jest wysoce nieprawdopodobne. Może jednak w ten sposób załoga chciała ostrzec kontrolę?

09:35 American Airlines nakazują wszystkim swoim samolotom w USA lądować.

09:36 Kontrola z lotniska Ronald’a Reagan’a w Waszyngtonie prosi załogę wojskowego C 130, który wystartował chwilę wcześniej z bazy Andrews, by zidentyfikowała AAL 77. Załoga melduje, że samolot to Boeing 767, leci nisko i bardzo szybko.

09:37 AAL 77 znika z ekranów radarowych i uderza w zachodnią stronę Pentagonu. Część budynku, w którą uderzył samolot mieściła w większości świeżo odnowione i nie zajmowane biura. Rzecznik Pentagonu twierdzi, że samolot uderzył w budynek o 09:37. Inne źródła podają czas pomiędzy 09:40 a 09:43. „The New York Times” podaje nawet 09:45.

¹³ Nieprawdopodobne, skoro kontrola w Wirginii prowadziła obserwację echa pierwotnego (bez opisu z transpondera) podejrzewając, że jest to AAL 77, a brak choćby śladu informacji o utracie tego odczytu. Naturalną powinnością było powiadomienie kolegów w sąsiednich sektorach, a już zwłaszcza w Waszyngtonie o takim echu (skoro z tym kursem się przemieszczało). Jeżeli nawet nie mogło nastąpić zwyczajowe przekazywanie kontroli nad samolotem pomiędzy poszczególnymi ośrodkami, bo nie był on de facto zidentyfikowany, to nie wyobrażam sobie, aby po otrzymaniu dokładnej pozycji samolotu kontroler z lotniska, do którego kierował się niezidentyfikowany statek powietrzny nie obserwował w sposób ciągły (!) jego drogi. Jeżeli jednak przyjąć, że echa w ogóle nie było na wskaźnikach, to skąd FAA czerpała wiedzę o 09:25 informując służby ochrony o zmierzającym w kierunku Waszyngtonu samolocie?

NORAD twierdzi, że F-16 z Langley były wtedy nadal prawie 200 kilometrów i 12 minut drogi od Pentagonu.

Langley leży 240 kilometrów od Pentagonu. F-16 osiągają 2400 km/h. Po odjęciu 200 kilometrów od 240 zostaje 40 kilometrów, pokonanie których zajęło im 7 minut (od startu o 09:30 do 09:37). 60 minut podzielone przez 7 daje 8,57, które z kolei pomnożone przez 40 kilometrów daje 342 km/h. Podzielone przez 2400 daje w przybliżeniu 14 proc. prędkości maksymalnej. Jak można przechwytywać samolot z prędkością nie przekraczającą 1/7 prędkości maksymalnej? Nawet fakt, że początkowo kierowali się do Nowego Jorku nie tłumaczy sprawy, bo wkrótce po starcie zostali skierowani do Waszyngtonu, a oba te miasta leżą na tym samym północnym kursie od Langley.

Oświadczenie NORAD:

<http://StandDown.net/NORADSeptember182001PressRelease.htm>

09:38 UAL 93 kończy zakręt o 135 stopni i kieruje się bezpośrednio na Waszyngton.

09:40 Ustaje sygnał transpondera samolotu UAL 93.

09:40 Sekretarz d/s Transportu, Norman Y. Mineta, wezwany przez Biały Dom do schronu, rozmawia przez zestaw głośnomówiący z Centrum Operacyjnym FAA, które monitoruje AAL 77 przesuający się w kierunku Pentagonu w skutkowym rytmie odświeżanym co 7 sekund kolejnym obrotem anteny radaru. Podawane są kolejne dystanse: 90 kilometrów, 50, 20 aż do chwili, w której samolot uderza w budynek.

Mineta krzyczy przez telefon do Monte'go Belger'a z FAA:

– *Monte, posadź wszystkie samoloty na ziemi!*

Jest to polecenie bezprecedensowe. W powietrzu jest dokładnie 4546 samolotów. Belger przypomina przelożonemu, że w lotnictwie stosowana jest w tego typu przypadkach zasada zezwolenia pilotom na działanie według ich własnego uznania.

– *Pieprzyć ich uznanie – wrzeszczy Mineta – Posadź te cholerne samoloty na ziemi!*

FAA wstrzymuje wszelkie operacje w amerykańskich portach lotniczych i poleca wszystkim samolotom w powietrzu lądować na najbliższych lotniskach. Żaden cywilny samolot nie ma prawa wzbić się w powietrze. Jest to pierwszy

przypadek w historii USA, kiedy zatrzymany zostaje cały ruch komercyjny. Zezwolenie na lot otrzymują tylko samoloty wojskowe i medyczne.

09:42 Pasażer UAL 93 Mark Bingham telefonuje do swojej matki:

– *Mamo, tu Mark Bingham – zaczął nerwowo – chcę żebyś wiedziała, że cię kocham. Dzwonię z samolotu. Porwano nas. Jest ich trzech i mówią, że mają bombę.*

09:45 Kawalkada Bush’a opuszcza szkołę w Sarasota kierując się do samolotu Air Force One czekającego na lotnisku międzynarodowym Sarasota-Bradenton.

09:45–09:48 Odbywa się ewakuacja Kapitolu i Białego Domu.

09:45–09:58 Pasażer UAL 93 Todd Beamer próbuje dodzwonić się do rodziny ale zostaje połączony z kierownikiem zmiany Verizon. Przekazał, że kapitan i drugi pilot prawdopodobnie nie żyją, dwóch porywaczy jest w kokpicie, jeden pilnuje klasy biznes, a drugi 27 pasażerów z tyłu samolotu. Powiedział też, że przegłosowali próbę obezwładnienia porywaczy i zanim się rozłączył, kierownik zmiany usłyszał:

– *Jesteście chłopcy gotowi? Ruszamy!*

09:45 Tom Burnett telefonuje do swojej żony Deeny po raz trzeci. Powiedziała mu o uderzeniu samolotu w Pentagon. Tom mówi o wspomnianej przez niego wcześniej bombie:

– *Nie sądzę, żeby ją mieli, myślę, że tylko nam tak mówią.*

09:47 Dowódcy amerykańscy na całym świecie otrzymują rozkaz podniesienia poziomu gotowości bojowej jednostek amerykańskich o 4 stopnie, do najwyższego poziomu – „Delta”. Sekretarz Obrony, Donald Rumsfeld, podniósł stan gotowości bojowej Stanów Zjednoczonych na DefCon 3, najwyższy od czasu wojny arabsko-izraelskiej w 1973 roku. Ponadto, przedstawiciele rządu wysłali wiadomość Rosjanom planującym ćwiczenia wojskowe niedaleko Alaski, żeby zmienili plany.

09:49 F-16 z Langley dolatują wreszcie nad Waszyngton i rozpoczynają lot patrolowy nad miastem. Dotarcie z Langley do odległego o 240 kilometrów na południe Waszyngtonu zajęło im 19 minut.

Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych Ameryki są technicznie najbardziej zaawansowane spośród wszystkich armii świata. Stanowią największą potęgę bojową znaną człowiekowi. Jak w związku z tym jest możliwe aby tego ranka nie było w promieniu prawie 2000 kilometrów od Nowego Jorku i Waszyngtonu żadnych lotów patrolowych czy ćwiczebnych? Znający choć trochę lotnictwo wojskowe stwierdzą, że jest to niemożliwe. Gdzie więc podziały się te wszystkie samoloty?

09:49 Ewakuowana jest wieża kontroli ruchu na międzynarodowym lotnisku w Pittsburgu.

09:55 Prezydent Bush dojeżdża do lotniska w Sarasota i wchodzi na pokład Air Force One.

09:55 W schronie Białego Domu adiutant pyta Cheney'a:

– *Samolot jest 150 kilometrów stąd. Mamy w rejonie myśliwiec. Czy powinniśmy go zestrzelić?*

– *Tak – Cheney odpowiedział natychmiast.*

Kiedy myśliwiec zbliżył się do UAL 93 Cheney usłyszał pytanie jeszcze dwukrotnie i za każdym razem odpowiedział: „Tak”.

09:58 Na pokładzie UAL 93 dochodzi do starcia pasażerów z porywaczami. Operator pogotowia w Pensylwanii odbiera połączenie telefoniczne od pasażera samolotu, od którego słyszy: „zostaliśmy porwani”. Pasażer przekazał, że zamknął się w toalecie. Operator ten, Glen Cramer, powiedział później agencji Associated Press, że pasażer mówił przez minutę. „Jesteśmy porwani, jesteśmy porwani”.

Operator opowiadał:

– *„Potwierdziliśmy to z nim kilkakrotnie. Był bardzo zdenerwowany, był przekonany, że samolot spada. Usłyszał jakąś eksplozję i zobaczył biały dym w samolocie ale nie wiedział skąd się on wydobywał. Później straciliśmy z nim kontakt”.*

Jest to ostatnie połączenie z telefonu komórkowego, jakie tego dnia odebrano z uprowadzonych samolotów.

09:59 Air Force One startuje z Sarasota na Florydzie kierując się do Waszyngtonu. Co zaskakujące, leci bez osłony myśliwców. Jest to tym dziwniejsze, że na Florydzie stacjonują tego dnia dwie spośród siedmiu jednostek wojskowych ma-

jących strzec nieprzerwanie bezpieczeństwa kontynentu amerykańskiego. Baza lotnicza Homestead oddalona jest o 340 kilometrów od Sarasoty, a Baza Tyndall w Panama City o 435 kilometrów. Myśliwce z tych baz powinny otrzymać rozkaz startu o 08:20 lub 08:40. Bądź o 08:43 lub 08:46:26. Albo też o 09:02:54, a już w najgorszym wypadku o 09:24. Przy zachowaniu maksymalnej prędkości myśliwce z obu tych baz byłyby w Sarasota po 20 minutach czyli ostatecznie około 09:44, by chronić samolot z głową państwa na pokładzie.

Tak się nie stało i jest to niepojęte. Nawet gdyby wiedziano, że nie istnieje już żadne zagrożenie (?), to Air Force One nie miał prawa polecieć bez osłony. Jak pisało 30 sierpnia 2002 roku BBC: Natychmiastową reakcją myśliwców po ataku terrorystycznym powinien być start i obrona Ameryki z powietrza przed ewentualnością dalszych ataków. Ich zadaniem było chronić prezydenta Bush'a i przechwycić wszelkie uprowadzone samoloty. (http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/americas/2_222_205.stm).

09:59:04 Południowa Wieża WTC wali się na ziemię.

10:00 Kontroler ruchu prosi pilota lecącego awionetką o rozejrzenie się po okolicy. Pilot dostrzega UAL 93 w odległości około pięciu kilometrów, na tyle blisko by zauważyć znaki linii lotniczej. Kontroler pyta o wysokość obserwowanego samolotu po czym poleca pilotowi awionetki oddalić się natychmiast z tego miejsca i lądować. Pilot, zanim odleciał zauważył, że samolot pochylił się trzy lub cztery razy do przodu i do tyłu.

10:00 NRC poleca wszystkim elektrowniom atomowym przejście na najwyższy stopień alarmu.

10:01 FAA poleca myśliwcom F-16 start z bazy w Toledo w stanie Ohio. Jako, że w bazie nie ma samolotów w gotowości bojowej, myśliwce startują po 16 minutach, 10 minut po tym, kiedy rozbił się ostatni porwany samolot.

10:02 Po weryfikacji nagrań radarowych stwierdzono, że w tym momencie UAL 93 został wykryty niedaleko Shanksville w Pensylwanii.

10:03 Niepotwierdzony alarm pożarowy w Departamencie Stanu w Waszyngtonie. Później ustalono, że nie była to prawda.

10:03 Według danych sejsmicznych, UAL 93 rozbija się niedaleko Shanksville w stanie Pensylwania, w hrabstwie Somerset, około 150 kilometrów na południowy wschód od Pittsburgh’a. To także 230 kilometrów lub 15 minut drogi (dla prędkości 800 km/h) od Waszyngtonu.

Naoczny świadek twierdzi, że widział biały samolot krążący nad miejscem zdarzenia.

F-16 z Langley pojawiły się w Waszyngtonie o 09:49. Z maksymalną prędkością myśliwiec ten mógłby przechwycić UAL 93 w ciągu 5 do 8 minut w zależności od momentu decyzji. Kiedy o 09:37 wiadomym było, że Pentagon został trafiony, a w powietrzu pozostawał tylko jeden samolot bez odczytu transpondera, zmierzający do Waszyngtonu, logicznym było skierowanie myśliwców w jego kierunku. Czynniki oficjalne zaprzeczają tej wersji.

10:07 Załoga policyjnego śmigłowca przekazuje przez radio, że Północna Wieża WTC zaczyna się przechylać i za chwilę runie.

10:08 Agenci Secret Service uzbrojeni w karabiny automatyczne ustawiają się w Parku Lafayette, naprzeciw Białego Domu.

10:10 FAA poleca wszystkim samolotom lądować na najbliższych lotniskach.

10:10 Ewakuowana jest siedziba FBI.

10:10 Część budynku Pentagonu, tzw. „Sekcja E” zawala się.

10:13 Blisko 12 000 osób zostaje ewakuowanych z budynku ONZ.

10:15 2000 samolotów ląduje na lotniskach USA, po tym jak o 09:40 nakazała to FAA

10:17 Startują dwa F-16 z 180 Skrzydła Myśliwców w Toledo, w stanie Ohio, kierując się na wschód.

10:22 W Waszyngtonie, Departamenty – Sprawiedliwości i Stanu są ewakuowane, wraz z Bankiem Światowym.

10:24 FAA informuje, że cały przylotowy ruch lotniczy do Stanów Zjednoczonych zostaje skierowany do Kanady.

10:28:31 Północna Wieża WTC upada.

10:32 Cheney telefonuje do Bush'a lecącego z Florydy do Waszyngtonu, by powiedzieć, że Białe Dom otrzymał informację z pogroźką dotyczącą prezydenckiego samolotu Air Force One. Rozmówca użył kodowego określenia samolotu, „Angel”, sugerując, że terroryści mają informatora. Card dowiedział się, że samolot może mieć eskortę w ciągu 40 do 90 minut.

Bush mówi doradcy, że Air Force One będzie następnym celem. Jest w złym nastroju:

– Dowiemy się, kto za tym stoi. – mówi do Cheney'a – i skopimy im tyłki.

10:35 Policja waszyngtońska otrzymuje informację, jakoby w samochodzie przed Departamentem Stanu miała się znajdować bomba. Późniejsze raporty nie potwierdzają tej informacji.

10:41 Air Force One leci nadal w kierunku Waszyngtonu, kiedy ponownie telefonuje Cheney. Tym razem przekonuje prezydenta, by ten nie wracał. Doradca Rice zgadza się z tym i odradza powrót. Według Cheney'a zachodzi obawa, że terroryści zaplanowali zabicie członków rządu. Bush zgadza się z argumentacją.

10:43 Air Force One skręca ostro w lewo kierując się na zachód, do bazy sił powietrznych Barksdale w Luizjanie.

10:45 Ewakuowane są wszystkie budynki federalne w Waszyngtonie.

10:48 Policja potwierdza informację o wypadku dużego samolotu w hrabstwie Somerset w Pensylwanii.

10:50 Pięć pięter Pentagonu zapada się z powodu pożaru.

10:53 Odwołane zostają lokalne wybory planowane na ten dzień w Nowym Jorku

10:54 Izrael ewakuuje wszystkie misje dyplomatyczne

10:57 Gubernator Nowego Jorku, George Pataki, informuje o zamknięciu wszystkich urzędów stanowych.

11:00 W kilku miastach rozpoczyna się ewakuację drapaczy chmur i zamyka główne obiekty turystyczne, jak Walt Disney World, Liberty Bell, Independence Hall, Space Needle w Seattle czy Gateway Arch w St Louis.

11:02 Giuliani przekonuje nowojorczyków do pozostania w domach i zarządza ewakuację obszaru na południe od Canal Street.

11:08 Kanada zamyka wszystkie swoje lotniska.

11:15 Pojawiają się, nie potwierdzone później, informacje, że F-16 zestrzelił coś nad Waszyngtonem.

11:16 CNN podaje, że na wszelki wypadek przygotowywane są ekipy ratunkowe z Centrum Kontroli i Zapobiegania Chorób.

11:17 Linie American Airlines ogłaszają oficjalnie, że straciły dwa samoloty, Boeing 767, rejs numer 11 z Bostonu do Los Angeles, z 81 pasażerami i 11 osobami załogi oraz Boeing 757, rejs 77 z Waszyngtonu do Los Angeles, z 58 pasażerami i 6 członkami załogi.

11:26 Linie United Airlines ogłaszają, że rejs numer 93 z Newark do San Francisco, rozbił się w Pensylwanii, na południowy wschód od Pittsburga.

11:40 Air Force One ląduje w bazie sił powietrznych Barksdale w Luizjanie.

11:45 Prezydent Bush w bazie w Barksdale wygłasza krótkie przemówienie stwierdzając, że terroryzm nie będzie tolerowany na amerykańskiej ziemi i oświadcza, że „wolność, która została zaatakowana będzie chroniona”.

11:53 Linie United Airlines potwierdzają, że ich samolot, rejs numer 175 z Bostonu do Los Angeles, rozbił się z 56 pasażerami i 9 członkami załogi.

11:55 Na granicy z Meksykiem obowiązuje najwyższy poziom alarmowy lecz pozostaje ona otwarta.

12:02 Afgański rząd Talibanu dementuje informacje o atakach.

12:04 Międzynarodowy Port Lotniczy w Los Angeles, docelowe lotnisko AAL 11 i UAL 175 zostaje ewakuowane.

12:15 Międzynarodowy Port Lotniczy w San Francisco, docelowe lotnisko UAL 93 zostaje ewakuowane i zamknięte.

12:15 Służba Imigracyjna Stanów Zjednoczonych informuje, że granice z Kanadą i Meksykiem objęte są najwyższym poziomem alarmowym lecz nie podjęto decyzji o ich zamknięciu.

12:16 FAA informuje, że wszystkie samoloty, którym polecono o 09:40 lądowanie są bezpieczne na ziemi.

12:30 FAA informuje, że nadal 50 lotów odbywa się w przestrzeni powietrznej Stanów Zjednoczonych ale nie zgłoszono w ich przypadku żadnego zagrożenia.

12:36 Bush pojawia się w wystąpieniu telewizyjnym nadawanym z pokoju konferencyjnego w Barksdale. Nie był to najlepszy widok. Mylił się spoglądając ze spuszczoną głową w zapiski. Twierdzi, że podjęto wszelkie środki bezpieczeństwa, w tym również w amerykańskich bazach wojskowych rozsianych po całym świecie. Prosi o modlitwy w intencji zabitych i rannych w atakach. Mówi: „nie popełnimy żadnej pomyłki, Stany Zjednoczone dopadną i ukarzą winnych tych tchórzliwych czynów”.

Całe wystąpienie zawierało dokładnie 219 słów. Nie przewidziano odpowiedzi na pytania z sali.

13:00 W Pentagonie strażacy walczą z ogniem. Podjęte zostały próby zorganizowania akcji koordynacyjnej z Wojskowego Krajowego Centrum Dowodzenia lecz przerwano je, kiedy pomieszczenia wypełniły się dymem.

13:02 Burmistrz Nowego Jorku Rudolph Giuliani poleca ewakuację Manhattan'u na południe od Canal Street.

13:27 Burmistrz Waszyngtonu, Anthony A. Williams, deklaruje Stan Zagrożenia, przybywa Gwardia Narodowa.

13:44 Pentagon rozkazuje pięciu niszczycielom i dwóm lotniskowcom (USS George Washington i USS John F. Kennedy) opuszczenie Norfolk w Wirginii na celu obrony wschodniego wybrzeża i zredukowania ilości okrętów w portach.

13:48 Prezydent Bush opuszcza bazę sił powietrznych Barksdale w Luizjanie na pokładzie Air Force One i udaje się w niewiadomym kierunku. Leci do bazy Offutt w Nebrasce, by w bunkrze Dowodzenia Strategicznego skorzystać z bezpiecznego połączenia i poprowadzić naradę z Radą Bezpieczeństwa Narodowego w Waszyngtonie.

14:00 CNN dowiaduje się od FBI, że cztery samoloty, które się rozbiły są elementem terrorystycznego ataku.

14:15 Bush z pokładu Air Force One rozmawia z Cheney’em i zarządza na szesnastą naradę personelu bezpieczeństwa narodowego. Łączy się również z burmistrzem Giuliani’em i gubernatorem Pataki.

14:30 FAA informuje, że wstrzymane zostają wszelkie loty komercyjne do południa w środę.

14:30 Senator John Mc Cain określa atak jako „akt wojny”.

14:36 W drodze do Offutt, Bush łączy się ze swoim ojcem:

– *Gdzie jesteś?*

Były prezydent odpowiada, że wraz ze swoją żoną Barbarą są w Milwaukee, w drodze do Minneapolis.

– *Co robicie w Milwaukee?*

– *Uziemileś nasz samolot. – odpowiada były prezydent.*

14:49 Na konferencji prasowej Giuliani mówi, że w Nowym Jorku przywrócono ruch metra i wznowiono połączenia autobusowe.

14:50 Bush, przed opuszczeniem pokładu Air Force One, mówi do szefa ochrony: „Musimy wrócić do Waszyngtonu. Nie pozwolimy się przestraszyć jakimś terroryście. Amerykanie chcą wiedzieć, gdzie jest ich prezydent”.

14:51 Marynarka wysyła niszczyciele i inny sprzęt do Nowego Jorku i Waszyngtonu.

15:06 Air Force One ląduje w bazie Offutt w Nebrasce. Prezydent zostaje przewieziony do pobliskiej kwatery dowództwa, do pokoju wypełnionego ekranami wideo, personelem wojskowym przy terminalach komputerowych wpatrzonych w satelitarne terminale monitorujące ruch wojsk na całym globie. Kiedy Bush wszedł śledzili właśnie samolot pasażerski lecący z Hiszpanii do USA, który uaktywnił sygnał niebezpieczeństwa mogący oznaczać porwanie. Dziwnym zbiegiem okoliczności, Warren Buffet, drugi pod względem zamożności człowiek świata, wraz z członkami zarządu swej korporacji spędzał czas w tej samej bazie Offutt przy partyjce golfa.

15:30 Bush zwołuje pierwsze tego dnia zebranie Narodowej Rady Bezpieczeństwa, reszta uczestników będąca w Waszyngtonie, bierze w nim udział za pomocą łączącego wideo.

Dyrektor CIA, Tenet, zameldował, że jest pewien, iż za atakami stoi Bin Laden i jego organizacja. Sprawdzenie list pasażerów porwanych samolotów ujawniło na pokładzie AAL 77, który uderzył w Pentagon, trzech członków Al Kaidy.¹⁴

Jeden z nich, Khalid Al-Midhar, zwrócił na siebie uwagę CIA rok wcześniej, kiedy udał się do Malezji, by spotkać się z kluczową postacią zamachu z roku 2000 na USS Cole. FBI wciągnęło go na swoją listę osób poszukiwanych lecz prześliznął się w jakiś sposób do Stanów i zniknął in z oczu. Tenet powiedział, że Al Kaida jest jedyną organizacją terrorystyczną na świecie, która byłaby w stanie przeprowadzić tak skoordynowane i precyzyjne ataki. Dodał też, że nasłuch wykazał wiele rozmów gratulacyjnych wewnątrz siatki wkrótce po zamachach. Wywiad namierzył również pięciu izraelskich agentów Mossadu gratulujących sobie sukcesu. Izrael jest jedynym państwem na świecie mogącym przeprowadzić taki atak i przerzucić jednocześnie winę na innych. Poinformował, że informacje spływały przed 11 września wskazując, że wydarzy się coś wielkiego. Jednak nigdy nie określono daty, czasu ani miejsca, w sposób który pozwoliłby CIA lub FBI zapobiec wypadkom.

– Słuchajcie – powiedział Bush – podstawowym zadaniem administracji jest ich namierzyć i złapać.

Cheney wyraził obawę, że może zostały uprowadzone jeszcze inne samoloty. Tenet odpowiedział, że wszystkie porwania miały miejsce przed 10 rano, jednak pewności mieć nie można. Dyrektor FBI, Mueller, wyznał, że Biuro nadal

¹⁴ Sprawdzenie tych list wykaże, że nie ma na nich arabskich nazwisk.

nie wie, w jaki sposób porywacze pokonali system ochrony lotnisk. Tenet zripotował, że to należało wiedzieć przed zamachami.

– *Zapewnimy wszelkie środki bezpieczeństwa – odpowiedział Bush – ale nie pozostaniemy zakładnikami. Zaczniemy ponownie latać jutro w południe.*

W rzeczywistości wznowienie lotów zabrało kolejne trzy dni, a i to przy bardzo ograniczonym rozkładzie.

Ktoś wspomniał, że urzędnicy w Nowym Jorku pytają czy pozwolić ludziom na powrót do pracy następnego dnia, przynajmniej pracującym w bankowości i na rynkach finansowych.

– *Terrorysty zawsze mogą zaatakować. – powiedział Rumsfeld. – Pentagon jutro wraca do pracy.*

– *Ludzie w Nowym Jorku powinni wrócić do pracy – dodał prezydent*

– *Banki powinny być jutro również czynne.*

Bush pyta o możliwość powrotu do Waszyngtonu. Cheney sugeruje, by prezydent powrócił do bazy Andrews i stamtąd wygłosił orędzie do narodu. Secret Service odradza, twierdząc, że obciążone jest to zbyt wielkim ryzykiem.

– *Wracam! – decyduje Bush.*

Kiedy narada się kończy, Bush mówi:

– *Znajdziemy tych ludzi. Zapłacą. I nie chcę, żebyście w to wątpili.*

15:55 Karen Hughes, radca prawny Białego Domu, informuje, że prezydent jest w nieznanym miejscu, później dodaje, że znajduje się właśnie w bazie w Nebraska i telefonicznie przewodzi spotkaniu z Narodową Radą Bezpieczeństwa. Wiceprezydent Dick Cheney wraz z Doradcą Bezpieczeństwa Narodowego Condoleezą Rice znajdują się w bunkrze Białego Domu natomiast Sekretarz Obrony Donald Rumsfeld przebywa w Pentagonie.

15:55 Giuliani informuje, że liczba poszkodowanych wzrosła o 200 i wynosi 2 100 osób.

16:00 Korespondent CNN, David Ensor, bazując na „nowych i szczególnych” informacjach, które się pojawiły od momentu zamachu podaje, że oficjalne czynniki wymieniają Bin Ladena, jako człowieka zamieszanego w ataki.

16:06 Gray Davis, Gubernator Kalifornii, wysyła jednostki poszukiwawczo-ratownicze do Nowego Jorku.

16:10 pojawiają się pierwsze doniesienia o pożarze w budynku numer 7 kompleksu WTC.

16:20 Senator Bob Graham z Florydy, przewodniczący senackiej komisji wywiadu wyznaje, że nie był „zdziwiony samymi atakami lecz ich specyficznością”. Mówi też, że jest „zszokowany rozmiarem tego, co się wydarzyło”.

16:25 Amerykańskie ośrodki giełdowe informują o wstrzymaniu operacji do środy.

16:30 NORAD wydaje oświadczenie, w którym odcina się od podejrzeń o zestrzelenie samolotu United Airlines, lot numer 93.

16:36 Prezydent opuszcza bazę Offutt i na pokładzie samolotu Air Force One wraca do Waszyngtonu, tym razem wraz z eskortą F-16.

17:00 Telewizja ogólnokrajowa pokazuje pierwsze zdjęcia z miejsca katastrofy UAL 93. Ujęcia są dalekie, widać na nich sześciometrowej średnicy lej w ziemi. Emisja materiału ma miejsce po 7 godzinach od wypadku!

17:15 Korespondent wojskowy CNN – Jamie McIntyre donosi o ciągle palącym się gmachu Pentagonu. Brak informacji o ofiarach.

17:20:3347 – piętrowy budynek numer 7 kompleksu WTC zawala się.

17:30 John Kings, korespondent CNN przy Białym Domu, informuje że czynnik oficjalnie podejrzewają iż celem samolotu, który rozbił się w Pensylwanii mógł być jeden z trzech możliwych obiektów: Camp David, Biały Dom lub budynek Kapitolu.

18:00 w Kabulu, w Afganistanie dochodzi do serii eksplozji. Podejrzewa się, że Afganistan jest bazą Bin Ladena, jednak czynnik amerykańskie nie potwierdzają swojego zaangażowania w żadne działania militarne w tym kraju.

18:10 Mer Nowego Jorku, Rudolph Giuliani apeluje do mieszkańców o pozostanie następnego dnia w domach.

18:34 Air Force One ląduje w bazie Andrews. Prezydent przesiada się do śmigłowca Marine One, który w drodze do Białego Domu przelatuje nad Pentagonem, by szef państwa mógł obejrzeć zniszczenia.

18:40 Sekretarz Obrony, Donald Rumsfeld, przeprowadza w Pentagonie konferencję prasową, informując w ten sposób, że budynek funkcjonuje.

– *Jutro będzie czynny – mówi.*

18:54 Bush dociera do Białego Domu i przygotowuje się do wygłoszenia orędzia do narodu przewidzianego na 20.30.

19:02 Paula Zahn, reporterka CNN, informuje, że budynek hotelu Marriott w pobliżu WTC może wkrótce runąć oraz, że otwarte są mosty dla ruchu z Manhattanu.

19:17 John Ashcroft, Prokurator Generalny, informuje, że FBI przygotowuje stronę internetową o wypadkach (<http://www.ifccfbi.gov>) i podaje ogólnokrajowy telefoniczny numer informacyjny dla rodzin i przyjaciół potencjalnych ofiar tragedii (1 800 331 0075).

19:30 Rząd USA stanowczo zaprzecza doniesieniom o powiązaniach z eksplozjami w Kabulu.

19:45 Departament Policji Nowego Jorku informuje o stracie co najmniej 78 funkcjonariuszy. Ratusz podaje, że przynajmniej połowa spośród 400 strażaków interweniujących w rejonie WTC nie żyje.

20:30 Bush przemawia do narodu. Informuje, że urzędy w Waszyngtonie rozpoczną pracę jeszcze tego wieczoru, natomiast wszystkie pozostałe następnego dnia.

21:00 Bush spotyka się z całą Radą Bezpieczeństwa Narodowego.

21:22 Reporter McIntyre donosi, że Pentagon nadal płonie.

21:30 Bush zwołuje zebranie doradców bezpieczeństwa w bunkrze pod Białym Domem. 13 godzin po ataku. Zastanawiano się czy siatka Osamy Bin Ladena jest powiązana z Talibami. Tenet twierdził, że tak. Bin Laden wspierał Talibów dziesiątkami milionów dolarów.

21:57 Giuliani ogłasza, że szkoły będą w środę zamknięte oraz że nie potrzeba więcej ochotników do prac ratunkowych. Wyraża też nadzieję, że w ruinach znajdują się żywi ludzie. Wspomina, że zachodnia część Manhattan'u pozostaje bez prądu i informuje, że Departament Zdrowia nie odnotował żadnych chemicznych substancji, których należałoby się obawiać.

22:49 Jonathan Karl, korespondent CNN przy Kongresie, informuje, że Prokurator Generalny Ashcroft powiedział członkom Kongresu, iż na pokładzie każdego uprowadzonego samolotu znajdowało się od trzech do pięciu porywaczy uzbrojonych tylko w noże.

22:56 Zahn, reporter CNN donosi, że nowojorska policja przypuszcza, iż pod gruzami sąsiadujących z WTC budynków znajdują się żywi ludzie.

23:00 Narada gabinetu wojennego kończy się decyzją o podjęciu wojskowych działań przeciw Afganistanowi i kontynuacji walki z terrorem.

23:00 Pojawiają się doniesienia o ludziach, którzy przysypani gruzami budynków informują o tym za pomocą telefonów komórkowych. Pogłoski te nie znajdują jednak potwierdzenia w faktach.

23:08 Bush mówi w Białym Domu: „Myślimy, że to Osama Bin Laden”.

Kiedy po spotkaniu Bush udał się na spoczynek, agenci Secret Service wyrwali go wraz z żoną ze snu i sprowadzili do bunkra, ponieważ otrzymali informację o nadlatującym niezidentyfikowanym samolocie. Alarm okazał się jednak fałszywy.

23:54 Frank Sesno, szef waszyngtońskiego biura CNN informuje, że dowiedział się od anonimowego przedstawiciela rządu, iż dzięki włączonemu mikrofonowi w kokpicie jednego z samolotów słyszana była wymiana zdań porywaczy.

23:59:59 Kończy się Międzynarodowy Dzień Pokoju Organizacji Narodów Zjednoczonych.

TABELA CZASU WEDŁUG KOMISJI 9/11

AAL 11 – American Airlines Boeing 767 z Bostonu do Los Angeles
UAL 175 – United Airlines Boeing 767 z Bostonu do Los Angeles
AAL 77 – American Airlines Boeing 757 z Waszyngtonu do Los Angeles
UAL 93 – United Airlines Boeing 757 z Newark do San Francisco

Czas	AAL 11	Min.	UAL 175	Min.	AAL 77	Min.	UAL 93	Min.
7:40	Odkołowanie	0						
7:45	Planowany start							
7:58			Odkołowanie	0				
7:59	Start	19						
8:00			Planowany start				Odkołowanie	0
8:09					Odkołowanie	0		
8:10					Planowany start			
8:14	Ostatnia łączność, czas porwania		Start	12				
8:19	Stewardessa informuje linię o porwaniu	0						
8:20					Start	11		
8:21	Wyłączenie transpondera	2						
8:23	AAL próbują nawiązać łączność z załogą	4						
8:25	Boston Center dowiaduje się o porwaniu	6						
8:38	Boston Center powiadamia NEADS o porwaniu							
8:42			Ostatnia łączność, prawdopodobne porwanie				Start	42
8:46	NEADS wysyła myśliwce z Otis	25						
8:46:40	AA 11 rozbija się o WTC 1 (Wieża Północna)	25						
8:47			Zmiana kodu transpondera	0				
8:51					Ostatnia łączność, prawdopodobne porwanie			
8:52			Stewardessa informuje linię o porwaniu	5				

Czas	AAL 11	Min.	UAL 175	Min.	AAL 77	Min.	UAL 93	Min.
8:53	Myśliwce z Otis startują	32						
8:54			UAL próbują nawiązać łączność z załogą	7	AAL 77 wykonuje bez zgody zakręt na południe	0		
8:55			New York Center podejrzewa porwanie					
8:56					Wyłączenie transpondera	2		
9:03:11			Flight 175 rozbija się o WTC 2 (Wieża Południowa)	16				
9:05					Władze AAL dowiadują się, że AAL 77 został porwany	11		
9:15			New York Center informuje NEADS, że UAL 175 jest drugim samolotem, który uderzył w WTC	28				
9:16	Władze AAL dowiadują się o wypadku maszyny	30 min po wypadku						
9:20			Władze UA dowiadują się, że UAL 175 uderzył w WTC	17 min. po wypadku				
9:21	Boston Center informuje NEADS, że AAL 11 kieruje się na Waszyngton							
9:24	NEADS podrywa myśliwce z Langley						UAL 93 odbiera ostrzeżenie od władz linii o możliwej próbie porwania	
9:25					Herndon Command Center zakazuje wszelkich startów w USA			
9:27							Ostatnia łączność	
9:28							Prawdopodobne porwanie	
9:32					Wieża Dulles obserwuje na radarze szybko poruszający się obiekt	38		
9:34					FAA informuje NEADS, że AAL 77 zaginął	40	Herndon Command Center informuje FAA o prawdopodobnym porwaniu	0
9:36							Stewardesa informuje linię o porwaniu, władze próbują porozumieć się z załogą	2
9:37:46					AA 77 rozbija się o Pentagon	43		
9:41							Wyłączenie transpondera	7

Czas	AAL 11	Min.	UAL 175	Min.	AAL 77	Min.	UAL 93	Min.
9:57							Początek buntu pasażerów	23
10:03:11							UAL 93 rozbija się w Shanksville	29
10:06							Czas wypadku wg zapisów sejsmografów	32
10:07							Cleveland Center informuje NEADS o porwaniu samolotu	33
10:15							Władze UAL dowiadują się o wypadku. Washington Center informuje NEADS o wypadku	12 min. po wypadku
10:30					Władze AAL potwierdzają uderzenie ich maszyny w Pentagon	53 min. po wypadku		

DANE DOTYCZĄCE POSZCZEGÓLNYCH WYPADKÓW WEDŁUG KOMISJI 911

Samolot	Miasto	Obiekt	Wysokość	Czas	Prędkość	Ilość paliwa
AAL 11	New York City, NY	Północna Wieża WTC	94 – 98 piętro	8:46:40	470 mph	10,000 gal (1)
UAL 175	New York City, NY	Południowa Wieża WTC	78 – 84 piętro	9:03:11	590 mph	9,100 gal (2)
AAL 77	Arlington, VA	Pentagon	1 – 2 piętro	9:37:46	530 mph	5,300 gal (3)
UAL 93	Shanksville, PA	opuszczona kopalnia	ziemia	10:03:11	580 mph	5,500 gal (4)

1.około 30 ton 2. około 28 ton 3. około 16 ton 4. około 17 ton

DANE NA TEMAT POSZCZEGÓLNYCH SAMOLOTÓW
WEDŁUG KOMISJI 911

American Airlines rejs 11				
N334AA wyrejestrowany				Data wypadku: 11 września 2001
Ilość 1 z 1				Linia: American Airlines
Opis samolotu				Samolot: Boeing 767-223ER
Numer seryjny	22332	Typ rejestracji	spółka	
Producent	BOEING	Data certyfikacji	06/01/2000	
Model	767-223	Kod Modu S	50722254	
Rok produkcji	1987	Data wycofania	14/01/2002	
Powód wyrejestrowania	Zniszczony	Eksport		
Rejestr samolotu przed wycofaniem				
Nazwa	FIRST UNION NATIONAL BANK TRUSTEE			
Ulica	ONE RODNEY SQUARE 920 KING STREET SUITE 102			
Miasto	WILMINGTON	Stan	DELAWARE	
Kod pocztowy	19801			
Hrabstwo	NEW CASTLE	Kraj	UNITED STATES	
Przydatność do lotu				
Producent silników	GE	Klasyfikacja	Standard	
Model silników	CF6-80 SERIES	Kategoria	Transport	
		Data certyfikacji	10/04/1987	
- Rejestr FAA				
Poprzednia rejestracja: ---				
Numer rejsu: 11				
Ofiary: 92:92				
MSN: 22332				
Numer Linii: 169				
Producent silników: General Electric				
Model silników: CF6-80A2				
Rok dostarczenia: 1987				
Opis wypadku:				
O 8:45 czasu lokalnego, AAL 11 lecący z Bostonu w Massachusetts do Los Angeles w Kalifornii, uderzył w północną wieżę World Trade Center w Nowym Jorku, po porwaniu przez terrorystów. Wieża Północna WTC została poważnie uszkodzona i zawałiła się około godziny później. Prawie 3000 osób na ziemi, włączając w to użytkowników obu wież, strażaków i policjantów zginęło.				

United Airlines rejs 175				
N612UA – wpisy			Data wypadku: 11 września 2001	
Rezerwacja N				
Typ rezerwacji	Opłacony			
Kod Modu S	51773757			
Data rezerwacji	11/10/2005			
Data wznowienia	Brak			
Data wycofania	11/11/2006			
Numer zmiany daty	Brak			
Autoryzacja zmiany	Brak			
Nazwa dzierżawcy	UNITED AIR LINES INC			
Ulica	C/O LYTLE SOULE & CURLEE			
	119 N ROBINSON STE 1200			
Miasto	OKLAHOMA CITY			
Stan	OKLAHOMA			
Kod pocztowy	73102			
Hrabstwo	OKLAHOMA			
Kraj	UNITED STATES			
Wyrejestrowanie samolotu 1 z 1				
Opis samolotu				
Numer seryjny	21873	Typ rejestracji	spółka	
Nazwa producenta	BOEING	Data certyfikacji	18/01/1984	
Model	767-222	Kod Modu S	51773757	
Rok produkcji	1983	Data wycofania	28/09/2005	
Powód wyrejestrowania	Skasowany	Eksport		
Rejestr samolotu przed wycofaniem				
Nazwa	UNITED AIR LINES INC			
Ulica	BOX 66100			
Miasto	CHICAGO	Stan	ILLINOIS	
Kod pocztowy	60666			
Hrabstwo	COOK	Kraj	UNITED	
STATES				
Przydatność do lotu				
Producent silników	P & W	Klasyfikacja	Standard	
Model silników	JT9D SERIES	Kategoria	Transport	
		Data certyfikacji	15/02/1995	
– <u>Rejestr</u> FAA				
			Linia: United Airlines	
			Samolot: Boeing 767-222	
			Miejsce: Manhattan, New York, USA	
			Rejestracja: N612UA	
			Poprzednia rejestracja: ---	
			Numer rejsu: 175	
			Ofiary: 65:65	
			MSN: 21873	
			Numer linii: 41	
			Producent silników: Pratt & Whitney	
			Model silników: JT9D-7R4D	
			Rok dostarczenia: 1983	
			Opis wypadku: O 9:03 czasu lokalnego UAL 175, lecący z Bostonu w Massachusetts do Los Angeles w Kalifornii, uderzył w południową wieżę World Trade Center w Nowym Jorku po uprowadzeniu przez terrorystów. Południowa Wieża WTC została poważnie uszkodzona i zawaliła się około godziny później. Prawie 3000 osób na ziemi, włączając w to użytkowników obu wież, strażaków i policjantów zginęło. Ten akt terroryzmu miał miejsce około 18 minut po tym, jak Boeing 767 AAL został celowo rozbity o sąsiednią wieżę północną WTC.	

American Airlines rejs 77			
N644AA wyrejestrowany		Data wypadku: 11 września 2001	
Ilość 1 z 1		Linia: American Airlines	
Aircraft Description			
Numer seryjny	24602	Typ rejestracji	spółka
Producent	BOEING	Data certyfikacji	05/08/1991
Model	757-223	Kod Modu S	52072030
Rok produkcji	1991	Data wycofania	14/01/2002
Powód wyrejestrowania	Zniszczony	Eksport	
Rejestr samolotu przed wycofaniem			
Nazwa	WILMINGTON TRUST COMPANY TRUSTEE		
Ulica	RODNEY SQ NORTH ATTN CORP TRT ADM		
Miasto	WILMINGTON	Stan	DELAWARE
Kod pocztowy	19890		
Hrabstwo	NEW CASTLE	Kraj	UNITED STATES
Przydatność do lotu			
Producent silników	ROLLS-ROYCE	Klasyfikacja	Standard
Model silników	RB.211 SERIES	Kategoria	Transport
- Rejestr FAA		Data certyfikacji	08/05/1991
		Samolot: Boeing 757-223	
		Miejsce: Washington, D.C., USA	
		Rejestracja: N644AA	
		Poprzednia rejestracja: ---	
		Numer rejsu: 77	
		Ofiary: 64:64	
		MSN: 24602	
		Numer Linii: 365	
		Producent silników: Rolls Royce	
		Model silników: RB211-535E4B	
		Rok dostarczenia: 1991	
		Opis wypadku: AAL 77 wystartował z Międzynarodowego Lotniska Dulles w Waszyngtonie około 9:20 czasu lokalnego, do Los Angeles Krótko po tym Waszyngton TRACON utracił kontakt z załogą samolotu a transponder samolotu został wyłączony. Pierwotne echo radarowe obrazujące samolot zmierzało bezpośrednio w kierunku Białego Domu. Obserwowano, jak samolot skręcił przed Białym Domem, rozpoczął szybkie zniżanie i uderzył w bok budynku Pentagonu w Waszyngtonie. Zdarzenie to było trzecim w serii zamachów terrorystycznych, jakie dotknęły Stany Zjednoczone 11 września.	

United Airlines rejs 93				
N591UA – wpisy			Data wypadku: 11 września 2001	
Rezerwacja N			Linia: United Airlines	
Typ rezerwacji	Opłacony		Samolot: Boeing 757-222	
Kod Modu S	51721341		Miejsce: Somerset, Pennsylvania, USA	
Data rezerwacji	11/10/2005		Rejestracja: N591UA	
Data wznowienia	Brak		Poprzednia rejestracja: ---	
Data wycofania	11/11/2006		Numer rejsu: 93	
Numer zmiany daty	Brak		Ofiary: 45:45	
Autoryzacja zmiany	Brak		MSN: 28142	
Nazwa dzierżawcy	UNITED AIR LINES INC		Numer linii: 718	
Ulica	C/O LYTLE SOULE & CURLEE 119 N ROBINSON STE 1200		Producent silników: Pratt & Whitney	
Miasto	OKLAHOMA CITY		Model silników: PW2037	
Stan	OKLAHOMA		Rok dostarczenia: 1996	
Kod pocztowy	73102		Opis wypadku:	
Hrabstwo	OKLAHOMA		UAL 93, w czasie lotu z Newark w New Jersey do San Francisco w Kalifornii, rozbił się wkrótce po uprowadzeniu. Był to czwarty i ostatni samolot, jaki rozbił się w serii skoordynowanych terrorystycznych porwań 11 września. Samolot rozbił się w terenie zadrzewionym, przypuszczalnie w jakiś sposób zmieniając linię lotu od planowanego celu uderzenia.	
Kraj	UNITED STATES			
Wyrejestrowanie samolotu 1 z 1				
Opis samolotu				
Numer seryjny	28142	Typ rejestracji	Corporation	
Nazwa producenta	BOEING	Data certyfikacji	07/01/1996	
Model	757-222	Kod Modu S	51721341	
Rok produkcji	1996	Data wycofania	28/09/2005	
Powód wyrejestrowania	Skasowany	Eksport		
Rejestr samolotu przed wycofaniem				
Nazwa	UNITED AIR LINES INC			
Ulica	1200 E ALGONQUIN RD			
Miasto	ARLINGTON HEIGHTS	State	ILLINOIS	
Kod pocztowy	60005-4712			
Hrabstwo	COOK	Kraj	UNITED STATES	
Przydatność do lotu				
Producent silników	P & W	Klasyfikacja	Standard	
Model silników	PW2040	Kategoria	Transport	
		Data certyfikacji	28/06/1996	
– <u>Rejestr</u> FAA				

767-200ER		757-200	
Konfiguracja miejsc pasażerskich Typowe 3 klasa Typowe 2 klasa Typowe 1 klasa	181 224 do255	Konfiguracja miejsc pasażerskich Typowe 2 klasa Typowe 1 klasa	200 228
Silniki	Pratt & Whitney PW4062 GE CF6-80C2B7F	Silniki	Rolls-Royce RB211-535E4 Rolls-Royce RB211-535E4B Pratt & Whitney PW2037 Pratt & Whitney PW2040
Maksymalna ilość paliwa	23,980 U.S. gal	Maksymalna ilość paliwa	11,489 gal
Maksymalny zasięg	6,600 nautical miles (12,223 km)	Maksymalny zasięg	3,900 nautical miles (7,222 km)
Prędkość przelotowa na 35,000 stóp	Mach 0.80 530 mph (851 kph)	Prędkość przelotowa	Mach 0.80
Podstawowe wymiary Rozpiętość skrzydeł Długość całkowita Wysokość ogona Szerokość kabiny	156 ft 1 in (47.6 m) 159 ft 2 in (48.5 m) 52 ft (15.8 m) 15 ft 6 in (4.7 m)	Podstawowe wymiary Rozpiętość skrzydeł Długość całkowita Wysokość ogona Szerokość kabiny Szerokość kadłuba	124 ft 10 in (38.05 m) 155 ft 3 in (47.32 m) 44 ft 6 in (13.6 m) 11 ft 7 in (3.5 m) 12 ft 4 in (3.7 m)
Ograniczenia operacyjne Uwaga: Ograniczenia podane na tej stronie właściwe są tylko dla samolotu Boeing 767-300 z silnikami Rolls Royce RB211. Maksymalne prędkości Ochrona przeciw zderzeniom z ptakami Od poziomu morza do 8000 stóp ograniczenie prędkości do 313 kt dla ochrony przeciw zderzeniom z ptakami. Powyżej 8000 stóp, obserwować wskaźnik Vmo/Mmo i ostrzeżenia przekroczenia prędkości. *[313 kts = 360 mph] Źródło: 767.org.uk		Ograniczenia operacyjne Uwaga: Ograniczenia podane na tej stronie właściwe są tylko dla samolotu Boeing 757-200 z silnikami Rolls Royce RB211. Maksymalne prędkości Ochrona przeciw zderzeniom z ptakami Od poziomu morza do 8000 stóp ograniczenie prędkości do 313 kt dla ochrony przeciw zderzeniom z ptakami. Powyżej 8000 stóp, obserwować wskaźnik Vmo/Mmo i ostrzeżenia przekroczenia prędkości. *[313 kts = 360 mph] Źródło: 757.org.uk	

Boeing 757-200

"Kokpit 757-200, zaprojektowany dla dwuosobowej załogi, wykorzystuje pionierskie zastosowania elektroniki cyfrowej i zaawansowanych wyświetlaczy.

- W pełni zintegrowany komputerowy system zarządzania lotem (FMCS) zapewnia automatyczne sterowanie i kontrolę 757-200 począwszy od startu, poprzez końcowe podejście aż do lądowania.

- Precyzyjny system nawigacji satelitarnej (GPS) automatyzujący funkcje kontroli ruchu lotniczego, urządzenia sterowania i łączności składają się na komputerowe zarządzanie lotem Przyszłościowego Systemu Nawigacji Powietrznej (FANS).

Kokpity 757 i 767 są prawie identyczne, a oba samoloty mają wspólną klasyfikację typu.

Piloci mający uprawnienia na jeden z typów mogą po niewielkim przeszkoleniu uzyskać uprawnienia drugiego." - Boeing

► **Boeing 767-200**

"Nowe techniki nawigacji i sterowania 767-200...

Automatyczny system kontroli lotu współpracujący z komputerem pozwala realizować cały plan lotu i **w pełni automatycznie sterować samolotem od startu do lądowania.**" - NASA

FCS-700

System wskaźników dyrektywnych autopilota - Rockwell Collins OPIS

FCS-700 jest w pełni cyfrowym, niezawodnym systemem automatycznego pilotażu. Jako część **systemu kontroli lotu samolotu Boeing 757 i 767**, realizuje zadania związane ze: sterowaniem samolotu wolantem, wskaźnikami dyrektywnymi, automatyczną realizacją wyboru : prędkości (IAS lub Mach), wysokości, kierunku, autopilotem, systemem automatycznego lądowania i automatycznego rozłączania autopilota w przypadku wystąpienia usterki systemu sterowania.

FCS-700 został uznany za standardowy system automatycznego pilotażu dla samolotów Boeing 767 I 757.

SYSTEM TYPOWY

TYP	NUMER	OPIS
FCC-703	822-1261-101	realizuje zadania związane ze sterowaniem samolotu wolantem, wskaźnikami dyrektywnymi, automatyczną realizacją wyboru : prędkości (IAS lub Mach), wysokości, kierunku, autopilotem, systemem automatycznego lądowania i automatycznego rozłączania autopilota w przypadku wystąpienia usterki systemu sterowania.

ŻĄDŁO

„Żądło” (The Sting), to amerykańska komedia kryminalna z 1973 roku, w reżyserii George’a Roya Hilla. Zagrało w niej dwóch doskonale znanych polskiej publiczności aktorów – Paul Newman i Robert Redford. Akcja filmu rozgrywa się w latach trzydziestych ubiegłego wieku. Czołowi aktorzy wcielili się w nim w role dwóch oszustów pragnących pomścić śmierć swojego przyjaciela, który zginął za sprawą wpływowego gangstera. W tym celu wymyślili niesamowite oszustwo, którego ofiarą padł oczywiście po żmudnych przygotowaniach ich przeciwnik. Film pełen jest niezwykłych pomysłów i zwrotów akcji, a zaskakujący finał sprawia, że cieszy się nadal, pomimo upływu lat, niezmienną popularnością. Zasłużenie, moim zdaniem, zdobył aż siedem Oscarów. Ciekawostką może być dla wielu fakt, że rolę Johnny’ego Hookera, którą gra Redford, odrzucił znakomity Jack Nicholson. Nawiasem mówiąc, Robert Redford obejrzał ponoć film po raz pierwszy dopiero w roku ... 2004!

Sam tytuł „The Sting” przetłumaczono dla polskiego odbiorcy w sposób dosłowny – „Żądło”, podczas, gdy w amerykańskim slangu zwrot ten oznacza oszustwo, skok, czy przekręt. I takie znaczenie dla tytułu swego filmu mieli zapewne w zamyśle twórcy tego obrazu. Film kręcono w Chicago, Los Angeles, Pasadenie i Universal City.

Blisko 30 lat po jego premierze, producenci horroru pod nazwą 9/11 zaprezentowali międzynarodowej publiczności równie niezwykły i wyrafinowany przekręt. Tym razem, plan filmowy z udziałem kilku tysięcy, nie tylko amerykańskich statystów, obejmował Boston, Waszyngton oraz niewielką miejscinę o nazwie Shanksville. Pierwszy klaps padł jednak w stolicy światowego handlu, w Nowym Jorku.

WORLD TRADE CENTER

Wieżę Południową World Trade Center¹⁵ oddano do użytku w 1973 roku, liczyła 415 metrów i do 1974 roku, kiedy powstała Sears Tower¹⁶, była najwyższą konstrukcją tego typu na świecie.

Wieżę Północną ukończono w roku 1978, była o prawie dwa metry wyższa od swojej bliźniaczej siostry. Zainstalowana na niej antena miała prawie 110 metrów wysokości.

Do budowy wież zużyto 200 000 ton stali i prawie 400 000 m sześciennych betonu. Konstrukcję każdej z nich oparto na głównym rdzeniu o wymiarach 26,5 m x 40,5 m otoczonym 47 kolumnami grubości 1 m x 1,5 m. W wieżach zamontowano 43 600 okien i 103 windy.

Kiedy 11 września 2001 roku w Wieżę Południową, jako drugą uderzył samolot, pierwsza płonęła już od 18 minut. Na zdjęciach filmowych można zobaczyć, jak podczas uderzenia w budynek samolot eksplodował kulą ognia, której powstanie musiało spożytkować większość pozostałego w nim paliwa. Pomimo tego wszystkiego, to jednak Wieża Południowa upadła pierwsza.

Nie zajęło jej to jednak zbyt wiele czasu. Każda przestała istnieć szybciej niż w 10 sekund. Tyle trwał upadek 110-piętrowych budowli. Oznacza, to że każde 10 pięter przestawało istnieć w czasie 1 sekundy. Dla lepszego uzmysłowienia tej prędkości, z jaką ginęły gigantyczne wieże można sobie wyobrazić, że w czasie krótszym od jednej sekundy przestaje istnieć 10-piętrowy budynek. Spójrzmy na dowolny taki budynek i odmierzymy jedną sekundę.

Obliczono, że gdyby z budynku o tej wysokości wyrzucono kamień – spadłby on dokładnie tyle samo czasu. Oznacza to, że konstrukcja budynku zapadała się nie natrafiając na żadne przeszkody. Tak, jakby nie było na drodze tych ton stali i betonu kolejnych pięter, jakby przestrzeń wewnątrz wież była całkowicie pusta. Budynek zapadł się z prędkością swobodnego upadku. Gdyby zgodnie z oficjalnymi opiniami spadające piętra niszczyły kolejne, każde musiałoby powodować opóźnienie, ponieważ zużywałoby część energii na pokonywanie następnych. Gdyby pokonanie każdego piętra zajęło tylko 1 sekundę – upadek całości musiałby

¹⁵ 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.

¹⁶ Sears Tower – wieżowiec w centrum Chicago, w stanie Illinois. Ma 110 pięter i 443 metry wysokości. Zbudowany w latach 1970 – 1973 dla korporacji Sears.

trwać 110 sekund. Tymczasem upadek Wieży Północnej trwał 8,4 sekundy. Nawet, gdyby przyjąć, że upadek rozpoczął się faktycznie od 94 piętra czyli tego, w które uderzył samolot – daje to wynik zadziwiający. Dowolny przedmiot wyrzucony z 94 piętra dotarłby bowiem do ziemi po około 8,4 sekundy! Oznacza to, że tony stali i betonu pokonywały swą drogę z prędkością, z jaką spada obiekt natrafiając na swej drodze tylko na opór powietrza. Czy taki upadek mógł spowodować pożar wywołany 37 tonami paliwa, z których większość spłonęła podczas zderzenia? Wieże nie przewróciły się na bok, one się zapadły. A przynajmniej części powyżej punktów uderzenia powinny, zgodnie z prawami fizyki, „odpaść”, polecieć w bok. Na zdjęciach widoczne jest wyraźnie, że uderzenie w jedną z wież zniszczyło sam narożnik, w drugiej spowodowało wyrwę na wylot. Wieża Południowa początkowo zachowała się zgodnie z fizyką, górna jej część poleciała w bok, by za chwilę jednak całość „zjechała” pionowo w dół. Jeżeli jednak wierzchołek przechylił się na jedną stronę, to co spowodowało zawalenie się jej kolejnych pięter, burzonych rzekomo naporem wyższych kondygnacji?

Jest tylko jeden sposób na taki upadek budynku. Kontrolowane wyburzenie. Zburzenie wymagające użycia ładunków wybuchowych, precyzyjnie zainstalowanych na konstrukcji budynku. W filmie „911 Eyewitness” autorzy przeprowadzili dowód na wystąpienie serii eksplozji w budynkach na krótko przed ich zawaleniem. Odnotowano je nie przy uderzeniu walących się budynków o ziemię, a w chwili poprzedzającej proces upadku. Oprócz taśmy filmowej, na której wraz z obrazem zarejestrowano odgłosy wybuchów, przedstawili zapisy sejsmografów. Skorelowali jedno z drugim i uzyskali bardzo interesujący materiał. Warto dodać, że owe wybuchy miały większą wartość na wykresach sejsmicznych aniżeli same uderzenia samolotów o wieże. O ile kilka innych ośrodków badawczych odnotowało upadek wież o tyle uderzenie samolotów tylko ośrodek w Palisades. Według sejsmografów w Obserwatorium Uniwersytetu Columbia Lamont-Doherty w Palisades, które jest najbliżej Nowego Jorku (34 km na północ) uderzenie samolotu w Wieżę Południową miało wartość 0,9 Richteraa w Północną 0,7 Richtera, podczas gdy eksplozje odpowiednio 2,1 i 2,3 w skali Richtera.

Wykresy sejsmografów:

http://www.ldeo.columbia.edu/LCSN/Eq/WTC_20010911.html

Tabela wartości i czasów: http://www.firehouse.com/tech/news/2002/0121_terrorist.html

Wmawia się opinii publicznej, że upadek wież był dziełem pożaru. Jednak nigdzie na świecie żaden budynek o stalowej konstrukcji nie zawalił się

w wyniku pożaru. Meridian Plaza w Filadelfii palił się przez 19 godzin i nie spowodowało to jego zawalenia. 25 lutego 2005 roku w Madrycie w Hiszpanii, w 32-piętrowym budynku Windsor Tower wybuchł pożar. Ogień przenosił się systematycznie z piętra na piętro powodując, że budynek wyglądał jak płonąca pochodnia. Ogień był o wiele większy niż w przypadku WTC. Następnego dnia budynek nadal płonął. Palił się przez 24 godziny. Wszystko wewnątrz spłonęło, górna część budynku runęła ale konstrukcja całości nie została naruszona, a na dachu przetrwał ogromny dźwig budowlany.

Kiedy przyjrzymy się zdjęciom WTC, zobaczymy, że ogień w Południowej Wieży nie zdołał nawet przedostać się z jednej strony budynku na drugą. To samo potwierdzali przez krótkofalówki strażacy, którzy dostali się do środka. Informowali o kilku zaledwie ogniskach pożaru. Jeżeli taki ogień nie zabrał życia będących wewnątrz strażaków, to jak mógł spowodować upadek całej wieży po zaledwie 56 minutach? Druga wieża upadła po niespełna dwóch godzinach. Nigdzie na świecie, ani przed, ani po 9/11 nie zdarzyło się nic podobnego. Stał topi się powyżej 1400°C, ogień spowodowany uderzeniem samolotu nie mógł mieć temperatury wyższej niż 1000°C. Natomiast zdjęcia satelitarne NASA¹⁷ ukazywały jeszcze parę dni po katastrofie punkty w rejonie „Ground Zero”, pod ziemią, o temperaturze powyżej 700°C. Przypomnijmy, że stopioną stal znaleziono w podziemiach budynków, w których ogień po uderzeniu samolotów nie mógł powstać, a już na pewno nie mógł osiągnąć tak wysokiej temperatury. Jedyne, co mogło ją wytworzyć, to ładunki wybuchowe i specjalne materiały palne. Przykładowo, C4 powoduje jej wzrost do ponad 1600°C. Przypomnijmy, że zgodnie z oficjalną wersją pożar był główną przyczyną zawalenia się wszystkich trzech budynków, WTC 1, 2 i 7.

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 z zubożonego uranu, które nie tylko potrafią przebić wszystko na swojej drodze, 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 pło-

¹⁷ National Aeronautics and Space Administration – Narodowa Agencja Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej.

nący 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 Jones, 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, Fermit, Th) to mieszanina złożona z glinu oraz tlenku metalu w proporcjach zapewniających redukcję metalu przez glin. Najczęściej sproszkowana tak, aby drobiny były jak najmniejsze. Wynalazł 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.

Termit ulega silnie egzotermicznej reakcji, w której zapalony proszek aluminowy 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 aluminowego w zakładach przemysłu ciężkiego. Przypomnę, że właśnie aluminowe 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.

Termaat 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 częstotli-

wość radiową detonatorów tak, że mogły być odpalone tylko z helikoptera? Na przykład jednego z tych, które rozpoczęły dzień wcześniej ćwiczenia TRIPOD 2, prowadzone przez FEMA¹⁸ 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”¹⁹ 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 „C” Raportu FEMA stwierdzał, że na resztkach konstrukcji, w ruinach WTC, znaleziono ślady tlenu żelaza i tlenu 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.²⁰

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,

¹⁸ FEMA (Federal Emergency Management Agency) Federalna Agencja Zarządzania Kryzysowego.

¹⁹ Miejsce, w którym stały budynki World Trade Center.

²⁰ W książce „Demony Zagłady” znaleźć można więcej danych potwierdzających użycie termatu.

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”²¹ daje nawet szczegółowy ich wykaz. Przykładowo, w przypadku WTC 2 występuje sekwencja dziewięciu eksplozji w niewielkich odstępach czasu:

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

Przez dekadę spierano się nad przyczyną zawalenia wieżowców. Pomimo zdecydowanych wystąpień rzeszy specjalistów negujących teorię o ich samoistnym zawaleniu na skutek uderzenia samolotami, rząd zdania nie zmienił. Dziś jednak możemy już postawić kropkę nad i, ponieważ dysponujemy niepodważalnymi dowodami na ich celowe wyburzenie.

²¹ Naoczny świadek 11 września. (tłum. smk)

„Wygląda na to, że oficjalna wersja przyczyn zawalenia się budynków WTC 11 września 2001 już się nie wybroni.

André Rousseau, Docteur d'État, jest emerytowanym naukowcem z CNRS, gdzie zajmował się związkami pomiędzy charakterystyką progresywnych fal mechanicznych i geologią. Opublikował wiele recenzowanych artykułów na temat geofizyki i brał udział w licznych konferencjach, z komisjami rekrutacyjnymi włącznie. W tym artykule Rousseau przedstawia dowody na to, że fale sejsmiczne zarejestrowane 11 września 2001 w Nowym Jorku powstały wskutek podziemnych i nadziemnych eksplozji, będących częścią akcji kontrolowanego wyburzenia obu wież Twin Towers oraz budynku WTC7.

André Rousseau

Reopen911.info

04 czerwca 2010 03:44 EDT

Według geofizyka, André Rousseau, sygnały sejsmiczne ujawniają użycie ładunków wybuchowych w WTC w dniu 11 września.

Dr André Rousseau, były geofizyk CNRS i specjalista w dziedzinie fal dźwiękowych, prezentuje wyniki swojej analizy sygnałów sejsmicznych zarejestrowanych w dniu 11 września 2001 r. w Nowym Jorku i przedstawia swoją opinię specjalisty w kwestii zniszczenia trzech wież World Trade Center.

Sygnały sejsmiczne odnotowano 11 września 2001 r., w czasie gdy doszło do przebiccia i zawalenia się Wież Północnej i Południowej (odpowiednio WTC1 i WTC2), a także podczas upadku Budynku 7 WTC (znanego również jako WTC7), który nie został trafiony przez samolot.

Wśród danych sejsmicznych opublikowanych na ten temat, danych najbardziej nadających się do analizy, w szczególności w celu określenia źródła sygnałów dostarcza stacja Palisades, położona 34 km na północny wschód od Manhattanu. Wykresy fali pokazane na rys. 1 i rys. 2 pochodzą z publikacji obserwatorium Lamont-Doherty Earth Observatory na Uniwersytecie Columbia (LDEO).

Sejsmologzy mają problemy z analizą sygnałów zarejestrowanych w tym czasie, ze względu na znaczące sprzeczności. Szczególnie intryguje ich obecność sejsmicznych „szczytów” przed zawaleniami (patrz rysunek 4). Niniejszy tekst koncentruje się na badaniu sygnałów sejsmicznych i ma na celu wykazanie, że spójność danych pojawia się tylko wtedy, kiedy porzucimy oficjalną wersję wydarzeń. Prowadzi to do nowej interpretacji, która upominanie się o przyjęcie „wersji oficjalnej” czyni bezzasadnym.

Badanie układu różnych wykresów fali

Mamy następujące wykresy:

Sygnały na rysunkach 1a i 1b odpowiadają momentowi uderzenia samolotów odpowiednio w WTC1 i WTC2.

Sygnały na rysunkach 2a i 2b odpowiadają zawaleniu się WTC1 i WTC2.

Sygnał na rys. 2c pokazuje zawalenie się WTC7.

Określoność i nieokreśloność czasowa źródeł wstrząsów

W pięciu przykładach pochodzenie sygnałów zostało przypisane przez sejsmologów, którzy opublikowali dane, uderzeniom samolotów i zawaleniu się budynków (Kim i in., 2001; Irvine, 2001; Hoffman, 2006). Analiza rozchodzenia się takich sygnałów sejsmicznych należy w rzeczywistości do geofizyki stosowanej, która bada zasięg rozchodzenia się w zależności od charakteru źródeł. Zwykle w tego typu badaniach czas początkowy znany jest z dużą dokładnością (do milisekundy), co jest niezbędne do obliczenia prędkości rozchodzenia się poszczególnych fal. W tym przypadku tak nie jest. Tutaj wideo wykorzystane dla Wieży Północnej (WTC1) pochodziło z nagrań CNN i miało zapisany na ekranie czas (Hoffman, 2006), a wyniki można porównać z metodą wykorzystywaną przez Lamont (Kim i in., 2001). Polegała ona na przypisaniu przybliżonej prędkości 2 km/s fali Rayleigha, która przeszła przez kilka stacji (patrz rysunek 3) znajdujących się w różnych odległościach od źródła. Poważną niedogodnością tej metody jest to, że stacje nie są położone współliniowo, nawierzchnie terenu – w którym odbywa się ruch fal powierzchniowych – są różne, a co ważniejsze, nie zapewniają tej samej prędkości rozchodzenia się fal. Rzeka Hudson przebiega wzdłuż uskoku, na zachód od którego znajdują się osady triasu i jury z wtrąceniami dolerytu – wszystkie przykryte młodszymi osadami holocenu – a na wschód znajdują się krystaliczne i metamorficzne formacje proterozoiku, kambru i ordowiku. Te ostatnie formacje są szybsze niż te znajdujące się na zachód, co wyjaśnia, dlaczego droga od WTC do MANY, jedyne miejsce na wschód od Hudson, była szybsza od pozostałych, na całej długości łączących po zachodniej stronie rzeki. Prędkości w tych formacjach ściśle zależą od pokrywy osadowej, przez którą przebiega fala. Innymi słowy, nie jest niespodzianką, że tylko stacje Palisades (34 km), Arny (67,5 km) i TBR (51 km) dają podobne wyniki – mieszczą się one bowiem na podobnych formacjach geologicznych. Dodatkowo, ogromna dwusekundowa niedookreśloność w obliczeniach ustalających początkowy czas każdego z sygnałów, założona przez samych autorów (Kim i in.), zmusza nas do przyjęcia pewnego dystansu w stosunku do oficjalnych wniosków.

Wykresy fali przypisanej uderzeniom samolotów w Wieże

Po pierwsze, musimy zadać pytanie o sens funkcji takich sygnałów dla ustalenia ich przyczyny. Aczkolwiek przyczyna obudwu sygnałów jest podobna – rozbicie się samolotu – ich wielkości (odzwierciedlone w amplitudach) są inne i generowane fale nie mają tej samej prędkości (patrz rys. 1a i 1b), pomimo że obydwa budynki Twin Towers można uznać za identyczne pod względem położenia, jeśli wziąć pod uwagę ich odległości od miejsc rejestrowania fali. Obliczenie prędkości rozchodzenia się fal, jak pokazano na wykresach 1a i 1b, gdzie punkty początkowe zostały ustalone zgodnie z odpowiednimi katastrofami, wskazuje na 2900 m/s dla WTC1 i 2150 m/s dla WTC2: ewidentnie mamy do czynienia z falami Rayleigha. Nawet gdyby były one znacząco wzmocnione, sygnały te nie mogły zostać wygenerowane przez uderzenia w wieże Twin Towers – rzeczywiste fale generowane przez te uderzenia wygasły przed zawaleniem się budynków (zakładając, że mieliśmy do czynienia z tymi samymi (niskimi) częstotliwościami). Częstotliwości fal wytwarzanych przez eksplozję są rzędu kilku herców – jak w tym przypadku – podczas gdy częstotliwość fal będących skutkiem uderzeń jest powyżej 10 Hz, a często około 100 Hz. Ponadto, zakres używanych tu przyrządów rejestrujących nie pozwala na zarejestrowanie takich fal. Co do teorii drgań Wież mającej tłumaczyć te sygnały, jak argumentował Irvine (2001), nie zdaje ona egzaminu, ponieważ w takim przypadku mielibyśmy „kwadratowy” długotrwały sygnał o stałej amplitudzie, podczas gdy w rzeczywistości obserwujemy sygnał typu „dzwon”, charakterystyczny dla silnego i krótkotrwałego wybuchu, co jest szczególnie widoczne w przypadku WTC2.

Ponieważ jest to wręcz geofizycznie niemożliwe, żeby mieć dwie różne prędkości rozchodzenia się tej samej fali o tej samej samej częstotliwości – ponieważ fale powierzchniowe są dyspersyjne, co oznacza, że ich prędkość zależy od ich częstotliwości – i podróżującą tą samą drogą w odstępach kilkuminutowych, trzeba uznać dowody wskazujące na to, że założone źródła pochodzenia zarejestrowanych fal są błędne i że fale nie są związane z uderzeniami, ale mają inne pochodzenie, takie jak wybuch, z przesunięciem czasowym odpowiadającym dwóm uderzeniom samolotów. A także, różnica w sile tych dwóch sygnałów może wiązać się jedynie z różnymi parametrami dotyczącymi ilości materiałów wybuchowych i/lub ich odległości od powierzchni ziemi.

Wykresy fal przypisywanych zawaleniu się Wież (rys. 2a, 2b i 2c)

Podczas gdy Twin Towers mają w przybliżeniu taką samą masę, tę samą wysokość i rozmiar oraz taką samą wewnętrzną strukturę (jak również identyczne punkty początkowe fali, w odniesieniu do odległości od stacji nagrywania), sygnały przypisane WTC1 (rys. 2a) oraz WTC2 (rys. 2b) zamiast być podobne, jak

można by przypuszczać bazując na oficjalnym studium, przypisującym źródło fal sejsmicznych po prostu do zawaleniu się wież, w rzeczywistości bardzo się różnią pod względem „kształtu”, składowych, a zwłaszcza pozornej prędkości.

W rzeczywistości, zapis dla WTC1 wskazuje na trzy rodzaje fal, charakterystycznych dla źródła w postaci krótkotrwałej eksplozji (rodzaj impulsu Diraca) zamkniętej w zwartym tworzywie stałym: fala P o prędkości 6000 m/s – typowa dla bardzo zwartego skryształizowanego lub osadowego terenu (co ma miejsce w przypadku podłoża Manhattanu), fala S o prędkości 3500 m/s oraz fala powierzchniowa o prędkości 1800 m/s (fala Rayleigha). Wartości te są zgodne z rejestrowanymi przy trzęsieniach ziemi lub wierceniach sejsmicznych.

Z drugiej strony, zapisy przypisywane WTC2 przy braku fal typu P lub S zaobserwowanych w wypadku WTC1, pokazują tylko falę powierzchniową, dla której rozprzestrzenianie się amplitudy w czasie różni się od analogicznych danych dla WTC1. W stosunku do ustalonego punktu początkowego sygnału, prędkość jego rozchodzenia się, wynosząca 2125 m/s (fala Rayleigha), również znacznie różni się od WTC1. Za falą tą wydaje się podążać cztery sekundy później druga fala Rayleigha.

To samo znajdujemy na rysunku dla WTC7, gdzie wyliczona prędkość fali w zależności od punktu początkowego określa falę Rayleigha o prędkości 2200 m/s. Należy zauważyć, że amplitudy są zbliżone do amplitud fal emitowanych w chwili rozbicia się samolotów uderzających w wieże. Fali tej wydaje się towarzyszyć druga fala Rayleigha pojawiająca się 6,7 sekund później.

Dyskusja

Problem wymienionych wyżej „przemieszczeń” w okresie pomiędzy początkiem fal sejsmicznych i momentami uderzenia samolotów w Wieże, zwłaszcza w wypadku WTC1, jest z pewnością kluczową kwestią, będącą jednocześnie symbolem wszystkich sprzeczności oficjalnej wersji wydarzeń z 11 września 2001 roku. W opublikowanej w Internecie pracy (Kim i in., 2001), LDEO przedstawiło dwie różne chronologie źródeł, jak pokazuje poniższa tabela. Pierwszy rozkład (LDEO [1]) to ten przedstawiony bez opublikowanych wykresów, następnie LDEO zmodyfikowało rozkład (LDEO [2]) w celu uzyskania spójnych prędkości sejsmicznych. Które dane są tu niepodważalne? Są to: czas dotarcia fal do stacji Palisades, stosunkowo łatwy do określenia, oraz odległość od WTC do Palisades (34 km). Jeśli zarejestrowana fala jest faktycznie falą Rayleigha, jej prędkość wynosi około 2000 m/s. Dlatego też powstała ona 17 sekund przed dotarciem do Palisades. Tu zwolennicy oficjalnej wersji natrafiają na poważny problem, mianowicie punkt początkowy fali Rayleigha przypisanej uderzeniu w WTC1, która oficjalnie dotarła

do Palisades o $8:46:42 \pm 1$, musiał w takim razie przypaść na $8:46:25 \pm 1$! Porównajcie to z czasami podanymi w pierwszej kolumnie poniższej tabeli.

	WTC1 impact	WTC2 impact	WTC1 chute	WTC2 chute	WTC7 chute
NTSB (radars au sol)	8.46.40	NTSB+FAA : 9.03.11 NORAD : 9.02	10.28.25	9.58.59	
LDEO [1]	8.46.30	9.02.55	10.28.30	9.59.07	17.20.40
LDEO [2]	8.46.26±1	9.02.54±2	10.28.31±1	9.59.04±1	17.20.33±2
NIST	8.46.29±2	9.02.57±4	10.28.34±2	9.59.07±2	17.20.42±4

Tabela

Dane dostarczone przez NTSB (National Transportation Safety Board) pochodzą z naziemnych radarów i są wiarygodne z dokładnością do jednej sekundy. Jeśli rozpatrzymy czas uderzenia samolotu w WTC1 podany przez NTSB, 8:46:40 (Ritter, 2002) – jedyny wiarygodny, bo nie pochodzący z żadnej hipotezy – otrzymamy 15 sekundową różnicę pomiędzy wiarygodnym punktem początkowym fali Rayleigha i czasem – późniejszym – uderzenia samolotu w WTC1. Coż innego niż wybuch mogło zapoczątkować tę falę sejsmiczną w przypadku braku trzęsienia ziemi?

Jeśli chodzi o wytwarzanie fal sejsmicznych po uderzeniu Boeinga w wieżę, transformacja energii kinetycznej w fale sejsmiczne miałyby sens tylko wtedy, gdybyśmy mieli do czynienia ze zderzeniem dwóch obiektów będących na całym przekroju ciałami stałymi oraz nieodkształcalnymi. W tym przypadku część energii kinetycznej ciała będącego w ruchu byłaby zamieniona w ciepło, a pozostała część zostałaby przekazana przebitego obiektowi w postaci drgań, czyli fal sejsmicznych. Tak jednak nie jest w naszym przypadku, mamy bowiem dwa puste w środku i odkształcalne obiekty. Podczas zderzenia cała energia jest zamieniana na ciepło i deformację powłoki (ściany zewnętrzne). W przypadku gdy pozostaje tylko niewielka część energii mechanicznej, fale wytworzone w przebitej powłoce szybko się rozpraszają z powodu braku ciągłości w tej pęcherzykowej powłoce. Warunkiem koniecznym do wytworzenia fal sejsmicznych w takim wypadku byłoby bezpośrednie uderzenie zwanego obiektu w centralne kolumny. Gdyby nawet silnik Boeinga zdołał uderzyć w centralną kolumnę, jego energia byłaby zmniejszona o energię zderzenia z powłoką. Podsumowując, nawet gdyby w metalowej kolumnie mogła wytworzyć się fala sejsmiczna, to uderzyłaby w ziemię w postaci fali dźwiękowej, a ponieważ przejściu fali z metalu w skałę towarzyszy jej załamanie, które pochłania energię, na rozejście się fali w ziemi nie pozostałoby wiele energii.

Czy źródłem tych fal sejsmicznych mogło być zawalenie się wież? W przypadku uderzenia w ziemię, które generuje fale sejsmiczne, można by hipotetycznie brać pod uwagę ogromną masę Twin Towers, gdyby wieże zwały się jako zwarte

były, jak przy upadku meteorytu. W tym jednak przypadku na ziemię runęły porozrzucone szczątki, w dużej mierze przekształcone w pył, a sam upadek trwał kilka sekund. Daleko stąd do siły typu Diraca, mogącej wytworzyć fale sejsmiczne. W tym przypadku wielkości po prostu nie sumują się.

Biorąc pod uwagę, że ani uderzenie w wieżę, ani jej drgania, ani runięcie jej szczątków nie może być źródłem fal sejsmicznych zarejestrowanych 34 km dalej, a niskie częstotliwości nie mogły być wywołane inaczej niż przez eksplozję, musimy zbadać, dlaczego wykresy fal są różne. Trzeba uwzględnić wiele różnych czynników. Musimy dokonać rozróżnienia pomiędzy wybuchami podziemnymi, nadziemnymi (blisko ziemi, ale bez kontaktu z nią) i powietrznymi.

Wybuchy podziemne są podobne do trzęsień ziemi, gdzie energia mechaniczna przekazywana jest w ziemi w postaci fal objętościowych (P i S) – albo bezpośrednio, jak w ostatnim przypadku, albo w wyniku przemiany fal ze względu na wydrążenie, jak w pierwszym przypadku – oraz fal powierzchniowych (Rayleigha i Love'a), kiedy sygnał dociera do stało-płynnego obszaru wzajemnego oddziaływania (w tym przypadku, atmosfery) (przypadek 1). Eksplozje powietrzne rozkładują całą swoją energię w powietrzu (fale P albo fale dźwiękowe), a zatem to co pozostaje po zderzeniu z ziemią – jeśli cokolwiek uderza w ziemię – jest zbyt słabe, aby wytworzyć fale objętościowe (choć mogą pojawić się fale powierzchniowe na niewielkich odległościach) (przypadek 2). Eksplozje nadziemne wyzwalają energię, która rozkłada się na fale dźwiękowe, rozchodzące się głównie w powietrzu, i na fale powierzchniowe na ziemi. Rozproszone w powietrzu fale objętościowe nie przedostają się – osłabione – do ziemi, ale fale powierzchniowe są tam z pewnością obecne (przypadek 3).

[* FALE SEJSMICZNE są to rozchodzące się w Ziemi fale sprężyste, wywołane przez czynniki naturalne (trzęsienia ziemi oraz czynniki atmosferyczne i hydrodynamiczne) lub działalność człowieka (eksplozje, zakłócenia przemysłowe). Dzielą się na:

- fale objętościowe, rozchodzące się wewnątrz Ziemi,
- fale powierzchniowe, rozchodzące się wzdłuż powierzchni rozdzielających ośrodków o różnych parametrach mechanicznych, powstające zwłaszcza na powierzchni Ziemi.

Fale objętościowe podłużne P (łac. primae) przychodzą do stacji seismologicznej jako pierwsze, fale poprzeczne S (łac. secundae) przychodzą po fali P. Przy przejściu przez granicę 2 ośr. o różnych właściwościach sprężystych fale objętościowe ulegają odbiciu i załamaniu, przy czym odbiciu i załamaniu fal objętościowych, zarówno P, jak i S, towarzyszy powstanie obu rodzajów fal. Prędkości fal P i S zależą od wielkości parametrów sprężystych ośrodków i w związku ze zmianą

tych parametrów wewnątrz Ziemi, prędkości fal P i S zmieniają się w znacznych granicach, szczególnie wraz ze wzrostem głębokości (zmiany w kierunku poziomym są dużo mniejsze). Fale S jako poprzeczne nie rozchodzą się w zewnętrznym ciekłym jądrze Ziemi.

Fale powierzchniowe (fale Rayleigha i Love'a) mają długie okresy i znaczne amplitudy (w porównaniu z falami objętościowymi), przy czym amplituda drgań maleje wykładniczo wraz ze wzrostem głębokości. Podczas silnych trzęsień ziemi fale objętościowe S oraz fale powierzchniowe wywołują największe zniszczenia. Analiza przebiegu fal sejsmicznych, wykorzystująca ich zapisy instrumentalne (sejsmogramy, akcelerogramy), dostarcza informacji o budowie wnętrza Ziemi (sejsmologia). – przyp.]

W skrócie, podziemnego wybuchu nie będzie słychać w powietrzu, ale ziemia się zatrzęsie i zainicjuje serię fal (objętościowych i powierzchniowych), a jeśli słyszymy wybuch, to dlatego, że albo jest „powietrzny” i nie wytwarza sygnałów sejsmicznych, albo jest nadziemny i mogą zostać wygenerowane fale powierzchniowe.

Dlatego też możemy stwierdzić, że eksplozje zakwalifikowane jako „nadziemne” zostały wywołane w pobliżu podstawy Wież równocześnie z uderzeniem każdego z samolotów. Dźwięki pochodzące z tych eksplozji zostały wymieszane z dźwiękami wygenerowanymi w wyniku uderzenia samolotów w budynki (przypadek 3). W ten sposób wieże zostały osłabione przez rozbicie kolumn nośnych. Wybuch u podstawy WTC1 słyszany był przez naocznego świadka, Waltera Rodrigueza (2006) (patrz także Spingola, 2005).

Z maksimów fal pochodzących z dwóch ostatnich wież można wywnioskować, że wieże te zostały poddane bardzo silnej „nadziemnej” eksplozji (przypadek 3), słyszanej przez świadków. I tak na przykład według „asystenta komisarza” pewien strażak był świadkiem eksplozji w WTC2 – najwyraźniej niedaleko od podstawy wieży – zanim budynek zmienił się ogromny tuman kurzu (patrz [1]), czemu towarzyszyły błyski i hałas (patrz [2]). Inny strażak, obecny u podstawy WTC2, podał, że około 20 pięter poniżej strefy uderzenia samolotu nastąpił silny wybuch tuż przed momentem, kiedy zawalił się szczyt Wieży (patrz [3]). Eksplozje te nastąpiły zbyt wysoko, aby mogły wygenerować fale objętościowe w ziemi, a zarejestrowana fala Rayleigha prawdopodobnie pochodzi jedynie od wybuchu, który nastąpił bliżej ziemi. Jeden z pozostałych wybuchów, słyszany u podstawy WTC2 (Anonim, 2009), wytworzył drugą falę Rayleigha cztery sekundy po pierwszej. To samo stało się w WTC7. Świadek przyglądający się tej wieży słyszał coś w rodzaju „gromu z jasnego nieba”, który spowodował wypadnięcie na zewnątrz szyb z okien, podczas gdy podstawa płonącego budynku poddała się sekundę później, zanim

podążył za nią cały budynek (zob. [4]) w wyniku drugiej eksplozji, która wygenerowała drugą falę Rayleigha 6,7 sekundy później.

Jeśli chodzi o WTC1, która zaczęła się zawalać po WTC2, mimo że została trafiona wcześniej, to jej zawalenie się poprzedził wybuch podziemny (przypadek 1). Logiczne zatem, że ten wybuch nie był słyszany o 10:28 przez świadków będących na zewnątrz, z wyjątkiem tych, którzy byli blisko wieży (patrz [5]), został jednak „odczuty” przez filmującą wieżę kamerę, która była solidnie przymocowana do ziemi i trzęsła się wskutek drgań gruntu w chwili wybuchu (patrz [6]). Z drugiej strony, jest również logiczne, że te liczne wybuchy pokazane na nagraniach wideo z wyższych pięter przed i podczas zawalania się wieży nie wywołały żadnych fal sejsmicznych (przypadek 2) ze względu na rozproszenie w czasie energii detonacji kolejnych ładunków, z których każdy miał ograniczoną moc, niewystarczającą do wytworzenia w ziemi fal sejsmicznych.

Chociaż kontrolowane wyburzenia nie wytwarzają fal sejsmicznych (powietrzne eksplozje), i tak warto porównać nasze obserwacje z danymi sejsmicznymi uzyskanymi podczas kontrolowanego wyburzenia Kingdome w Seattle (patrz: Anonim, 2009) oraz budynku P. Alfred Murrah w Oklahoma City (USA) (Holzer et al., 1996). Przypadek Kingdome jest szczególnie interesujący, ponieważ sejsmologzy wyraźnie prosili, by eksplozja ta była mierzona (chcieli skorzystać z okazji), natomiast wyburzenia w Oklahoma City były częścią rekonstrukcji zamachu na budynek P. Alfred Murrah z wykorzystaniem tych samych materiałów wybuchowych. Te dwa przykłady pasują do przytaczanego powyżej przypadku 3., z potężnym wybuchem nadziemnym i emisją fal Rayleigha, gdzie spadający gruz nie przyniósł sejsmicznych konsekwencji, nawet w odległościach mniejszych niż 34 km (odpowiednio, poniżej 7 km i 26 km). Jedynie urządzenia sejsmiczne znajdujące się w pobliżu źródła w czasie rekonstrukcji zamachu w Oklahoma City zareagowały na energię sejsmiczną wywołaną zawaleniem się budynku.

Lokalne magnitudy (ML) wyliczone przez sejsmologów z fal powierzchniowych dają wyniki wzmacniające naszą analizę. W rzeczywistości, dla fal emitowanych w momencie zawalenia się, wielkości te przekraczały 2 w skali Richtera. Niemożliwe jest otrzymanie takiej magnitudy jedynie z powodu spadającego gruzu, szczególnie jeśli spada przez dziesięć sekund!! Nawet gdyby cała wieża została upakowana w mocno zbitą kulę, zbliżenie się do takiej wielkości wymagałoby prędkości meteorytu, a w każdym razie większej od prędkości osiąganych w wyniku działania ziemskiej grawitacji! Ponadto musimy pamiętać, że siłą przypisana podziemnemu wybuchowi w WTC1 wynosi $ML = 2,3$ – co jest porównywalne z trzęsieniem ziemi, które nawiedziło Nowy Jork 17 stycznia 2001 ($ML = 2,4$) – podczas gdy siła pochodząca od eksplozji w WTC2 wynosiła $ML = 2,1$, czyli magnituda była niższa, i różnica ta

– zgodna z opisem wybuchów – jest szczególnie dostrzegalna w skali logarytmicznej. Zważywszy, że Twin Towers miały podobną wysokość i masę, spadający gruz powinien był wygenerować podobne wielkości, jeśli to on był źródłem fal ...

Należy pamiętać, że w geofizyce stosowanej wiadomo, jak generować fale sejsmiczne w ziemi przy użyciu niewybuchowych źródeł, takich jak „upuszczeniu ciężaru” – polegającego na upadku masy trzech ton na ziemię – albo przy pomocy „wibratorów” przymocowanych do ziemi. Ale energia fal powstałych w ziemi jest zbyt mała na to, żeby fale rozeszły się dalej niż na kilkaset metrów.

Relacja pomiędzy falami sejsmicznymi a procesem zawalania się wież

Obserwacja upadków obu wież wykazuje, że każdy z nich był inny, co koreluje z odpowiednimi miarami fal sejsmicznych.

Zawalenie się WTC7 jest najbardziej zbliżone do klasycznego kontrolowanego wyburzenia, z kolejnymi zawalającymi się kondygnacjami, poczynając od najniższej, która została osłabiona przez nadziemną eksplozję. Jeśli chodzi o Twin Towers, zostały one najpierw osłabione przez wybuchy u ich podstawy w momencie uderzenia w nie samolotów. Następnie musimy dokonać rozróżnienia na części budynku powyżej strefy uderzenia samolotów i te znajdujące się poniżej. Jeśli fale sejsmiczne nie mogły zostać wygenerowane przez małe eksplozje widoczne na piętrach (które pozwoliły na stopniowe zawalanie się budynku zaczynając od dołu aż po strefę uderzenia), to tylko potężny wybuch u podstawy obu budynków mógł przyspieszyć proces całkowitego zburzenia i wytworzyć zaobserwowane fale sejsmiczne.

W przypadku WTC1, FEMA (Federal Emergency Management Agency) bezwzględnie potwierdza ten scenariusz. Zauważają oni, że „przegląd nagrań wideo z zawalenia się wież, zrobionych pod różnymi kątami wskazuje, że wieża transmisyjna na szczycie konstrukcji zaczęła obsuwać się w dół i w bok nieco wcześniej niż dał się zauważyć ruch ścian zewnętrznych. Sugeruje to, że upadek rozpoczął się od jednego lub większej ilości uszkodzeń w rejonie centralnego rdzenia budynku. (FEMA, World Trade Center Building Performance Study, rozdział 2). Jako że wieża transmisyjna była kratownicą z ukośnie montowanych dwuteowników, wiązała ona ściany szczytowe budynku z centralną konstrukcją pomiędzy 107 piętrem i dachem, a tym samym wzmacniała centralną konstrukcję. Wspierała również wieżę zainstalowaną na dachu budynku. W przeciwieństwie do wersji oficjalnej twierdzącej, że to kratownica przeniosła niestabilność centralnych kolumn na kolumny umieszczone na obwodzie budynku, które następnie poddały się, kiedy zostały zniekształcone naciągami spadających pięter, logika zdarzeń zmusza nas do uznania, że „pęknięcie” centralnych kolumn pochodzi od „cięcia” wybuchu, mającego miejsce przed zawaleniem się budynku.

Wniosek

W momencie uderzenia samolotów w Twin Towers i ich zwałenia się, a także w czasie zawalania się WTC7, zostały wygenerowane fale sejsmiczne. Biorąc pod uwagę, że (1) fale sejsmiczne tworzone są jedynie przez krótkie impulsy oraz (2) niskie częstotliwości są związane z energią (magnitudą), która jest porównywalna ze zdarzeniem sejsmicznym, fale te bez wątpienia mają swoje źródło w eksplozji. Nawet jeśli uderzenie samolotów i spadnięcie szczątków Wież na ziemię mogło wygenerować fale sejsmiczne, to z jednej strony ich wielkość była niewystarczająca, aby mogły zostać zarejestrowane 34 km dalej, a z drugiej strony powinny były być podobne.

Jednakże skład i siła tych sygnałów sejsmicznych wykazują istotne różnice, przede wszystkim w prędkości rozchodzenia się, mimo że ich drogi są identyczne i przebiegają w identycznych warunkach. Ta ostatnia różnica jest w oficjalnej wersji fizycznie niewytłumaczalna, musimy więc podać w wątpliwość obliczenia prędkości przy punkcie początkowym przyjętym tak jak pokazuje wideo. Możemy jedynie stwierdzić, że w rzeczywistości źródło (materiały wybuchowe) było ręcznie zdetonowane, co tłumaczy różne przesunięcie dla każdego ze źródeł w stosunku do nagrań wideo.

Układ fal dużo mówi zarówno o lokalizacji źródła jak i o wielkości energii przenoszonej na podłoże. Podziemne źródło fal emitowanych podczas zawalania się WTC1 jest potwierdzone przez obecność fal objętościowych P i S oraz przez powierzchniowe fale Rayleigha, które pojawiają się przy wszystkich pięciu eksplozjach. Położenie źródła czterech pozostałych wybuchów jest nadziemne, co potwierdza sama obecność fal Rayleigha. Powietrzne eksplozje widoczne na nagraniach wideo z wyższych pięter Twin Towers nie wytwarzają fal sejsmicznych 34 km od źródła.

Pomiędzy mocą eksplozji w momencie uderzenia w wieże Twin Towers (a także w czasie rozsypywania się WTC7) a mocą tych potężniejszych wybuchów w chwili zawalania się wież różnica jest dziesięciokrotna, przy czym podziemna eksplozja w WTC1 jest tą, która przekazała do ziemi najwięcej energii.

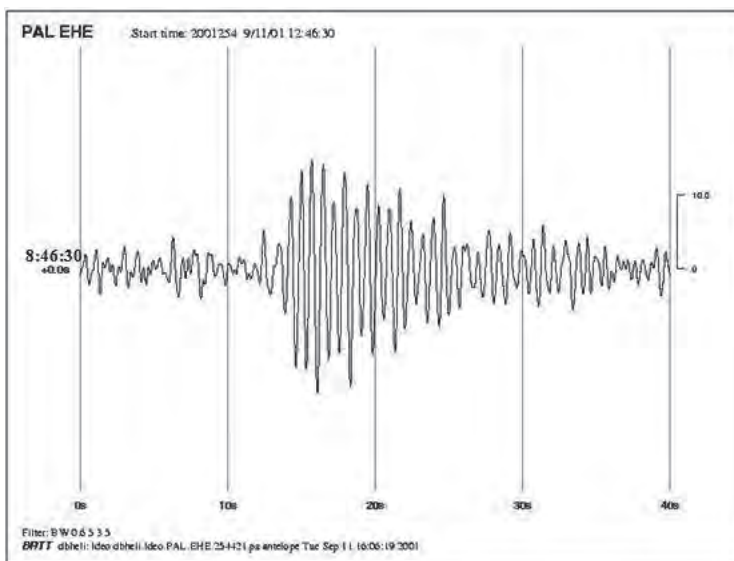
Należy również zauważyć, że ponieważ fale powierzchniowe są dyspersyjne (ich prędkość zależy od ich częstotliwości), czas trwania zarejestrowanego sygnału nie odzwierciedla czasu trwania sygnału źródłowego.

Wreszcie, kontrolowane wyburzenie trzech wież, na co wskazują świadectwa wizualne i dźwiękowe oraz obserwacje zawalania się budynków, zostało wykazane poprzez niniejszą analizę fal sejsmicznych emitowanych w chwilach uderzeń samolotów w budynki i w czasie zawalania się wież.

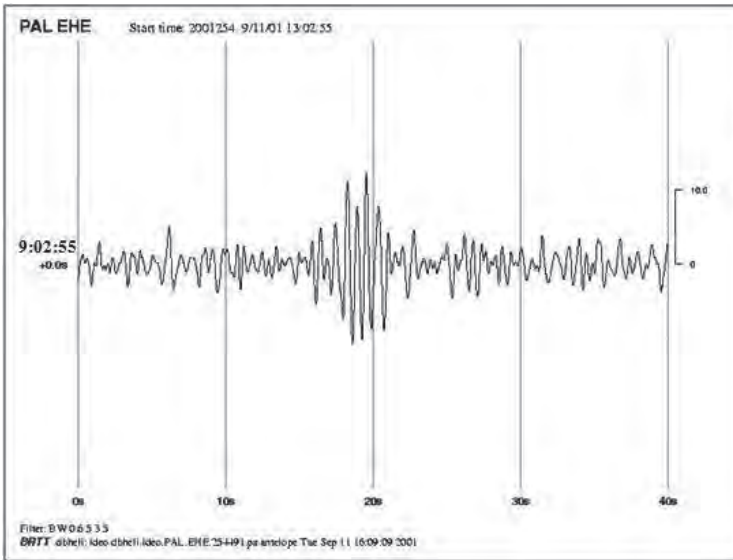
Wykresy

(Zwracamy uwagę, że dla uzyskania lepszej czytelności rysunków, poniższe wykresy przedstawione są bez modyfikacji skal, gdzie stosunek skal dla zapisów w momencie zawalania się WTC1 i WTC2 a zapisów w momencie uderzeń samolotów oraz zapisów odpowiadających zawaleniu się WTC7 wynosi 1:10.)

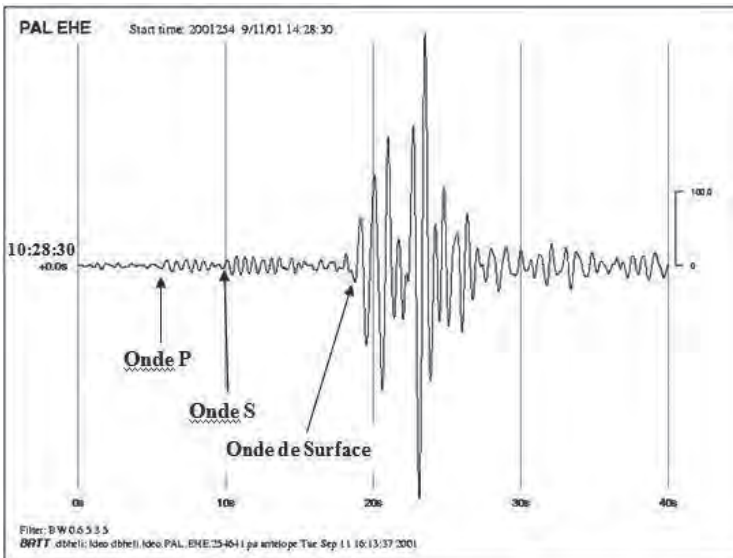
Rys. 1a: Sygnał zarejestrowany w Palisades podczas uderzenia w WTC1.



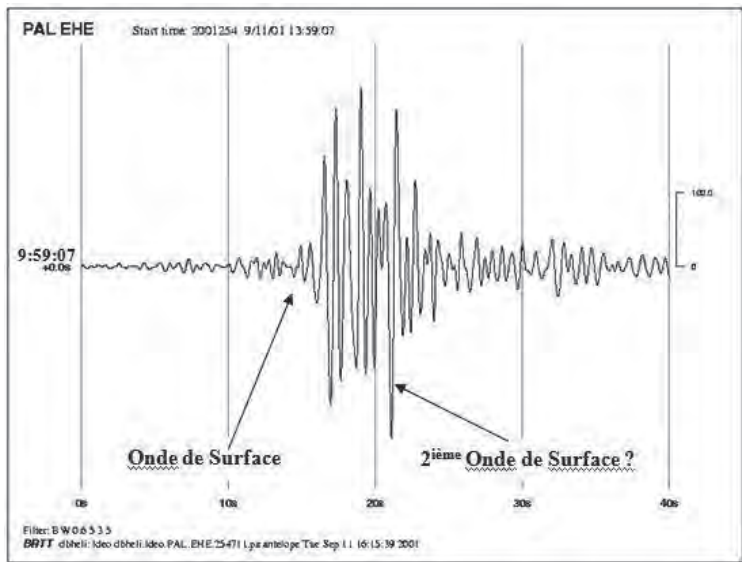
Rys. 1b: Sygnał zarejestrowany w Palisades podczas uderzenia w WTC2.



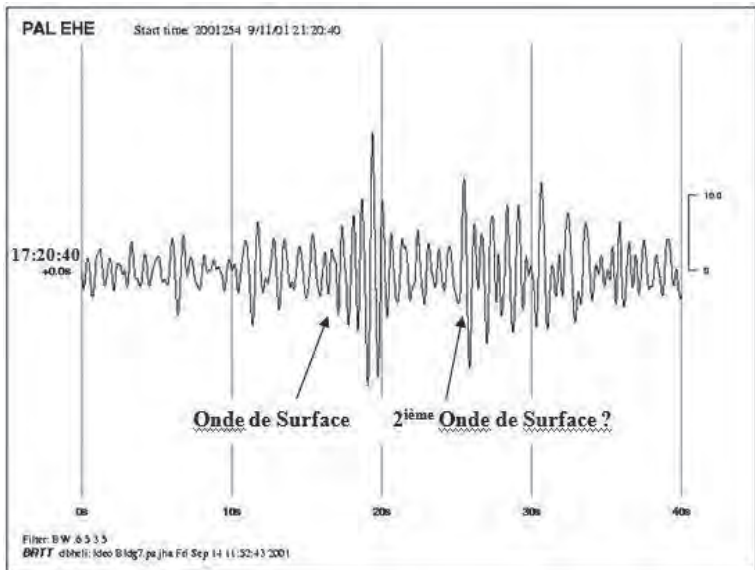
Rys. 2a: Sygnał zarejestrowany w Palisades podczas zawalania się WTC1.



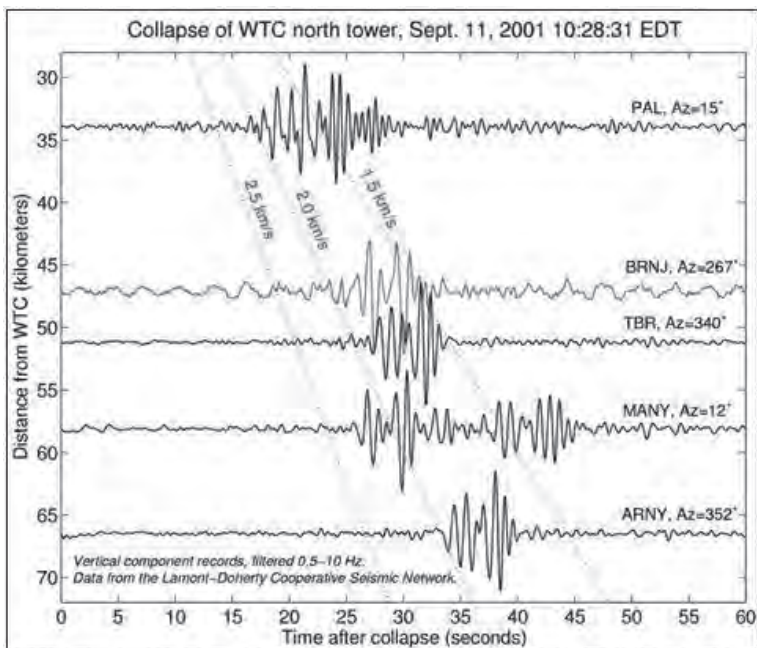
Rys. 2b: Sygnał zarejestrowany w Palisades podczas zawalania się WTC2.



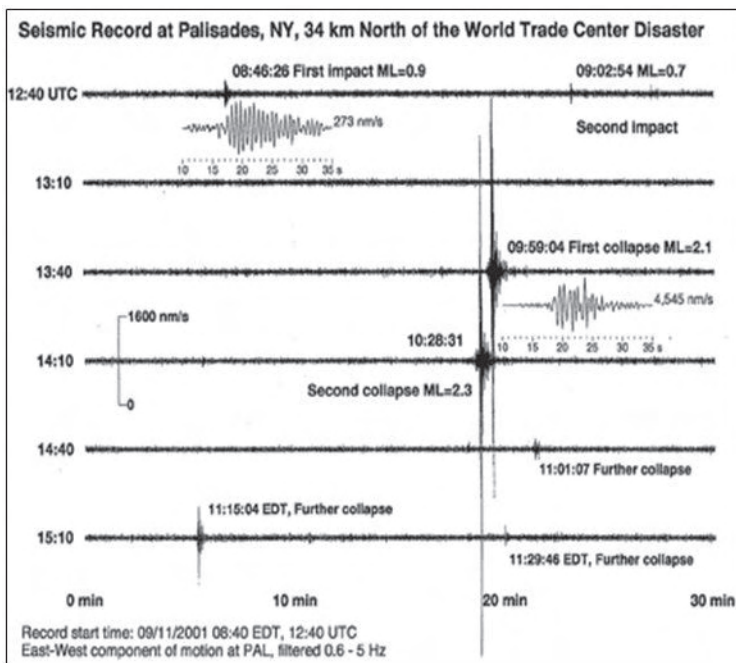
Rys. 2c: Sygnał zarejestrowany w Palisades podczas zawalania się WTC7.



Rys. 3: Przesunięcie czasu początkowego dla WTC1.



Rys. 4: Sejsmiczne 'skoki'.



Bibliografia:

Anonyme (2000): Kingdome implosion seismograms

Anonyme (2009): 9/11 Firefighters: Bombs and Explosions in the WTC

Hamburger R., Baker W., Barnett J., Marrion C., Milke J., and „Bud” Nelson H. (2009): World Trade Center Building Performance Study, Data Collection, Preliminary Observations, and Recommendations, FEMA, Chapter 2

Hoffman J. (2006): Seismic Records of the Twin Towers' Destruction: Clarifying the Relationship Between Seismic Evidence and Controlled Demolition Theories

Holzer T. L., Fletcher J. B., Fuis G. S., Ryberg T., Brocher T. M., and Dietel C. M. (1996), Seismograms offer insight into Oklahoma City bombing, Eos Trans. AGU, 77(41), pp393, 396–397

Irvine T. (2001): The World Trade Center Disaster: A Shock and Vibration Perspective

Kim Won-Young, Sykes L.R., Armitage J.H., Xie J.K., Jacob K.H., Richards P.G., West M., Waldhauser F., Armbruster J., Seeber L., Du W.X., and Lerner-Lam A (2001): Seismic Waves Generated by Aircraft Impacts and Building Collapses at World Trade Center, New York City, Eos, Transactions, American Geophysical Union, Vol. 82, No. 47, pages 565, 570–571, November 20, 2001

Ritter J. (2002): Flight Path Study-American Airlines Flight 11, NTSB, February 19, 2002

Rodriguez W. (2006): 9/11 Hero „last man out”, Wednesday, November 7th, American Scholars Symposium, Seattle Center.

Spingola D. (2005): William Rodriguez, a 9–11 Survivor

Curriculum Vitae

André Rousseau

Faculté des Sciences de Paris:– Second cycle en Sciences de la Terre, Géophysique interne et externe,

– DEA de Tectonophysique-Océanographie,

– DEA de Géophysique Appliquée

Université de Rennes 2: thèse de 3ème cycle

Université de Bordeaux 1: thèse d'Etat (voir ci-après). Ancien Chercheur titulaire au CNRS

Publikacje*

[1] ROUSSEAU A. (1971) Géologie du Plateau continental nord-espagnol entre 2°20' et 3°35'. Considérations théoriques sur l'interprétation d'enregistrements de sismique-réflexion (sparser). Thèse 3ème cycle, Université de Rennes, 146 p.

[2] ROUSSEAU A. (1980) Apport de la gravimétrie à la connaissance de la lithosphère du Bassin d'Aquitaine. Thèse d'Etat, Université de Bordeaux I, 98 p., 27 fig. H.T.

[3] ROUSSEAU A. and JEANTET D. (1997) Some improvements in the processing of borehole acoustic signals for the characterization of geological structures. in „Modern Geophysics in Engineering Geology”, editor : D. M. McCann, Geological Society Engineering Publication No. 12, p.75-88, London.

[4] DUPEUBLE P.A. et ROUSSEAU A. (1971) Stratigraphie des terrains affleurant sur le plateau continental nord-espagnol entre Santander et Guernica. C.R.A.S., série D, 272, p.1952-1955

[5] BOILLLOT G. et ROUSSEAU A. (1971) Etude structurale du plateau continental nord-espagnol entre 2°20' et 2°30' de longitude Ouest. C.R.A.S., série D, 272, p.2056-2059

[6] ROUSSEAU A. (1976) Carte des anomalies de Bouguer dans la zone sud-orientale du Golfe de Gascogne (densité : 2,3). Bull. B.R.G.M. (2), II, 3, p.285-294

*Z pełniejszą listą publikacji André Rousseau zainteresowany Czytelnik może się zapoznać na jednej z linkowanych poniżej stron źródłowych. Dodatkowe uwagi autora – pod artykułem oryginalnym (fr.) na stronie reopen911

Nagrania wideo można znaleźć tutaj:

(<http://whatreallyhappened.com/WRHARTICLES/shake.html>)

źródło oryginalne (fr.): reopen911

źródło przekładu na j. pol.: sott.net

przekład z francuskiego: sott.net

przekład z angielskiego: Pracownia²²

²² „Nowe badania sygnałów sejsmicznych z 11 września 2001 w Nowym Jorku”, <http://pracownia4.wordpress.com>, 10/06/2010.

Od pierwszych chwil telewizje kłamały. Przede wszystkim o rzekomej radości wśród Palestyńczyków. Komu mogło na tym zależeć? Im samym, Irakijczykom, Afgańczykom? Świadeństwo prawdy daje niemiecki korespondent.

„Wspomnienia korespondenta niemieckiego pisma „Die Welt” Paula Badde z Jeruzolimy.

Przyklejony do ekranu telewizora patrzyłem, jak pada najpierw pierwsza, a niedługo potem druga wieża. Chwilę później wybiegłem na zewnątrz, na ulicę, by przygotować dla mojej berlińskiej redakcji korespondencję na temat reakcji mieszkańców Jeruzolimy na nowojorski atak. Nasz piekarz był trupio błyśnięty; upuścił na podłogę chleb, który pakował i nie był w stanie powiedzieć choćby słowa. Jak skamieniały stał ze swoim pomocnikiem przed umieszczonym na ławie telewizorem, który wciąż na nowo pokazywał monstrualnych rozmiarów chmurę pyłu na ulicach Manhattanu. Od czasu do czasu pojawiał się Jaser Arafat w towarzystwie dwóch współpracowników i z drżeniem potępiał zamach – po raz pierwszy nie mówił przed kamerami po arabsku, lecz po angielsku: God bless America! God bless America! Był śmiertelnie przerażony. Psy nie przestawały szczekać, ujadąć. Helikoptery pruły nisko wieczorne niebo, a odgłos ich śmigieł mieszał się z koncertem policyjnych syren. Niebieskie światła patroli wojska i policji otulały przerażonych mężczyzn, kobiety i dzieci, wszystkich mieszkańców Jeruzolimy, na wszystkich ulicach. Nikt nie był w stanie wykrzusić choćby słowa. „To początek końca – powiedział pewien ormiański lekarz przy Bramie Damasceńskiej. – To będzie wojna. Boże miej nas wszystkich w swojej opiece”. „To nie my! To nie my! Tylko ktoś chory na umyśle mógłby sądzić, że bylibyśmy w stanie coś takiego zrobić – jękał się jakiś szewc. To był sam diabeł”. Szczekanie i ujadanie psów nie miało końca; akompaniowało biciu przerażonych serc. Ludzie patrzyli na siebie nawzajem w milczeniu, z bojaźnią. /.../

„Jedno jest pewne jak dzień i noc – mówił drżącym głosem ojciec Elias, którego spotkałem przed wejściem do kościoła Grobu Pańskiego. Ktokolwiek stoi za tą zbrodnią, jest największym, śmiertelnym wrogiem Palestyńczyków i wszystkich mieszkańców Izraela. Nikt nie może nas bardziej nienawidzić niż mocodawca tego zamachu. Ten horror trafia w samo serce Ziemi Świętej. Niech Bóg ma nas w swojej opiece!”. Pośpieszyłem do domu opustoszałą Salah-e-Din, żeby szybko wysłać do Berlina moją relację. W domu zastałem włączony telewizor, a przed nim wpatrzona w ekran żonę i córkę. Oglądały kanał informacyjny BBC-World. Nagle, zaraz po zdjęciach płonących wież, zobaczyłem wiwatujących Palestyńczyków na Salah-e-Din: kilkoro dzieci i dwie machające do kamery kobiety. Nie wierzyłem własnym oczom. Przecież przed chwilą tam byłem i sam widziałem: cała Salah-e-Din była w szoku. Tego dnia nie można tam było zauważyć choćby cienia uśmiechu, nie mówiąc o radości. Razem z żoną wróciłem na to miejsce. Zwykle pełna życia ulica była zupełnie

wymarła. Przez okna było widać odbijające się na sufitach mieszkań błękitne światło telewizorów. We wszystkich sklepach ludzie siedzieli przykuci do ekranów. Na chodniku natknęliśmy się na Mohammeda, młodego człowieka, którego często kupowaliśmy jedzenie. „Nie – odpowiedział oburzony – nie widziałem tu ani kamerzystów, ani cieszących się dzieci, ani machających chorągiewkami kobiet. Patrzył na nas, jakby wątpił, czy jesteśmy przy zdrowych zmysłach.

Pobiegłem szubko do biurka, obok którego stał telewizor, i kończąc swoją relację, zauważyłem, że kilkusekundowe nagranie wiwatujących dzieci i kobiet z Salaha-Din obiegło już wszystkie kanały informacyjne, na całym świecie. Przełączałem z jednej stacji na drugą: z telewizji izraelskiej na niemiecką, hiszpańską, francuską, amerykańską i angielską; CNN, CBS, BBC. Wszędzie pojawiały się te same zdjęcia: dymiące wieże w Nowym Jorku, a zaraz potem świętujący w Jerozolimie Palestyńczycy, którzy nigdy nie istnieli.”²³

Media łąły od początku. I co symptomatyczne, nie po ataku, ale już nawet w jego trakcie. To świadczy o tym, że owe „relacje” musiały być przygotowane dużo wcześniej. I znowu nasuwa się proste pytanie. Przez kogo? Kim są właściciele tych stacji, decydujący o ich linii programowej, doborze materiałów do emisji i długofalowej polityce swych mediów? Palestyńczykami, Irakijczykami, Afgańczykami? Jakże pięknie wpisała się w tę manipulację nowopowstała wówczas „polska” stacja, po latach nazywana już bez ogródek WSI24. Kolejny przypadek?

O 16:54 czasu wschodniego wybrzeża, Jane Standley, reporterka stacji BBC, relacjonująca „na żywo” wypadki w Nowym Jorku, informowała o zawaleniu się budynku WTC7, który w tym czasie stał nienaruszony za jej plecami. Prowadzący rozmowę ze studia w Wielkiej Brytanii Phil Hayton, miał przed sobą nie lada wyzwanie. Pytał z kamienną twarzą dziennikarkę o szczegóły, obserwując z milionami widzów 47-piętrowy wieżowiec ciągle obecny w tle. Budynek runął wreszcie litościwie 26 minut później, o 17:20. Jednak widzowie programu nie doczekali się tego widoku, bo transmisję zakończono zanim doszło do upadku. W pewnym momencie relacja uległa dziwnym „zakłóceniom”, po czym ją przerwano, dzięki czemu stacja uniknęła całkowitej kompromitacji. Richard Porter, szef wiadomości BBC, „wyjaśnił” później, że dziennikarka... pomyliła się, bo była pod wrażeniem wydarzeń w Nowym Jorku, a nagrania z tego dnia stacja już nie ma. Na szczęście mogą je mieć na swych komputerach wszyscy, którzy zajrzą na stronę internetową WHATREALLYAPPENED.COM (http://whatreallyhappened.com/WRHARTICLES/bbc_wtc7_videos.html).

Wystarczyło kilka tego typu tanich chwytów i świat został odpowiednio przygotowany do mających wkrótce nastąpić wielkich przemian.

²³ „JakBBCmanipulowałorelacjąz zamachunaWTC”, MariaKowalska, www.niepoprawni.pl, 09/09/2011.

SHANKSVILLE

Let's roll! Ten okrzyk, wykorzystywany w późniejszym czasie przez prezydenta Bush'a, stał się nowym wojennym zawołaniem Ameryki. Stał się hasłem dla amerykańskiego imperialnego marszu przez świat. Te słowa malują piloci na swych bojowych maszynach bombardujących coraz to dalsze regiony globu. Nosi je na swych koszulkach i czapkach obecne pokolenie amerykańskiej młodzieży. Słowa te jadą, wymalowane na strażackich wozach, do wszystkich amerykańskich pożarów. Przypomniane przez Bush'a w przemówieniu w Kongresie, 20 września 2001 roku, w którym deklarował wojnę z terroryzmem. W bardzo hollywoodzkim zresztą stylu. Bush „rozpoznał” na sali obecną wtedy żonę człowieka, któremu przypisano autorstwo tego zawołania, Lisę Beamer, będącą w ciąży z trzecim dzieckiem, a zaproszoną do Kapitolu.

Koroner²⁴ Wallace Miller, który przybył natychmiast na miejsce wypadku samolotu UAL 93, nie miał nic do zrobienia. Brak było ciał, brakowało szczątków maszyny.

– *Wyglądało, jakby ktoś wykopał dziurę w ziemi i wrzucił do niej wywrotkę złomu – powiedział – przestałem być koronerem po 20 minutach od przybycia na miejsce, ponieważ nie było tam żadnych ciał. To tak, jakby przed upadkiem samolotu wszystkich z niego gdzieś wyrzucono. (08/09/2002 Houston Chronicle).*

Jego współpracownik Then Barron powiedział, że „*to nie wyglądało na wypadek lotniczy, bo nic tam nie przypominało samolotu*”.

Jedynym świadkiem, który widział zdarzenie był 32-letni Lee Purbaugh, były wojskowy, zatrudniony w lokalnej firmie zaledwie od dwóch dni. Firma ta, Rollock Inc., zajmująca się nomen omen zbieraniem złomu, jest częścią spółki PBS Coals Inc., a swoje prace prowadziła dokładnie w miejscu wypadku. Miejsce to, leżące na terenie kompleksu kopalni Diamond T, jest ściśle strzeżone i leży w znacznym oddaleniu od większych dróg. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności, samolot spadł obok jedynej lokalnej drogi prowadzącej do kopalni, dzięki której można było dojechać do miejsca katastrofy.

W miejscu, w które ponoć uderzył Boeing 757, nie było ognia ani dymu typowego dla katastrof tego typu. Sucha trawa wokoło nie zajęła się od ognia,

²⁴ Koroner – w USA jest to urzędnik sądowy, którym może być lekarz lub prawnik. Jest on odpowiedzialny za wyjaśnienie na drodze prawnej przyczyn i okoliczności każdej gwałtownej śmierci i, jeśli to konieczne, za zorganizowanie sekcji zwłok.

który powinien towarzyszyć uderzeniu, nie było śladów sadzy, nic nie było zwęglone. Po prostu niewielka dziura w ziemi. Wypalony za to został kawałek lasu, ale w miejscu zupełnie innym niż przedstawiona przez władze, trajektoria lotu UAL 93. Kiedy w marcu 2009 roku, lecący z San Francisco do Bozeman, samolot Pilatus spadł na cmentarz 150 metrów przed lotniskiem, dziura w ziemi miała głębokość 6 metrów (!). Pomimo, iż Pilatus może zabrać na pokład zaledwie 9 pasażerów.

W Shanksville na pewno nie rozbił się UAL 93. Tej dziury w ziemi, którą można zobaczyć na zdjęciach, nie zostawił samolot typu Boeing 757. Co najwyżej bezzałogowy Global Hawk, któremu wrzucono do luków trochę gadżetów, jakie miały być później znalezione. Nie było ich wiele.

Oczywiście, podobnie jak z cudem uratowanym w katastrofie WTC paszportem²⁵, tu też musiał znaleźć się element terroru. Ocalała czerwona, terrorystyczna bandamka. Nie sposób było znaleźć ludzkich resztek i części samolotu, ale kawałek czerwonej szmaty zgodnie z oczekiwaniami musiał się zachować. Poza nim znaleziono łącznie 7 pudeł przedmiotów należących do pasażerów UAL 93. Był portfel, biżuteria, torebka z zawartością, zdjęcia i karty kredytowe. Ciał nie odnaleziono. Zgodnie stwierdzono, że „wyparowały”.

Dla pewności znalazł się i kawałek blachy z poszycia Boeing’a. Niezbyt imponujących rozmiarów, ale jakiś kawałek przypominający konkretny samolot, to już coś. Jednak dokumentujące ten fakt zdjęcie opublikowano dopiero w 2006 roku!

Dodać trzeba, że samolot lecący nad Shanksville nie wydawał się dla okolicznych mieszkańców niczym dziwnym, ponieważ przebiega tamtędy wojskowa (!) droga lotnicza. Cudowny, kolejny zbieg okoliczności.

Jak to możliwe, skoro samolot pikował pod kątem 90 stopni, że pozostałości jednego z silników znaleziono w tym kraterze, a resztki drugiego ponoć niedaleko stawu, który leży kilkaset metrów dalej, za lasem?

Podobno ludzkie szczątki i resztki samolotu rozrzucone były na przestrzeni 15 kilometrów od miejsca wypadku. Może mógłby je przenieść huragan, czy tornado, ale tego dnia w tym rejonie było bezwietrznie.

A jeżeli szczątki ludzkie leżały tak daleko od miejsca, w które uderzył samolot, dlaczego były niemożliwe do zidentyfikowania? I dlaczego ratownicy byli ubrani w kombinezony, jakich używa się w obawie przed zakażeniem? Podobnie, jak przy pracach wokół budynku Pentagonu.

²⁵ Szczegóły znajdzie Czytelnik w książce OPERACJA DWIE WIEŻE, Sławomir M. Kozak, Oficyna „Aurora”, 2007.

Czy całkiem normalne jest, żeby załoga samolotu wojskowego C 130, która potwierdziła wcześniej położenie AAL 77, znalazła się i w tym miejscu? Na to pytanie odpowiedź zna tylko pułkownik Steve O'Brien, będący dowódcą tej maszyny z Bazy Andrews. Ale jakie zadania musiał wykonywać tego dnia, żeby być świadkiem dwóch historycznych dramatów, w dwóch różnych, oddalonych znacznie od siebie miejscach Ameryki?

Czy kolejnym przypadkiem jest fakt zorganizowania w hrabstwie Westmoreland, w czerwcu 2001 roku, zakrojonych na szeroką skalę ćwiczeń z zakresu obrony biologicznej?²⁶ Jak również pobudowanie właśnie tam, nowoczesnego Centrum Kryzysowego, które jako jedyne, odebrało rozmowy telefoniczne z samolotu UAL 93? Pierwszego dnia swojej działalności!

Czy wreszcie zbiegiem okoliczności należy tłumaczyć to, że akurat w tym rejonie, w Windber, 20 kilometrów od miejsca tragedii, funkcjonuje firma KUCHE-RA DEFENSE SYSTEMS? Produkuje ona najbardziej skomplikowane technicznie urządzenia wykorzystywane w systemach obronnych Ameryki. Jej odbiorcami są między innymi NAVY SURFACE WARFARE CENTER, NORTHROP GRUMMAN CORPORATION, RAYTHEON czy McDONNELL DOUGLAS.

Nigdy nie wierzyłem w to, iż pod Shanksville rozbił się UAL 93. Do tego z pasażerami, jacy rzekomo znajdowali się na jego pokładzie. Nachalna propaganda w tej sprawie i zaangażowanie ogromnych środków na produkcję filmu fabularnego o tym zdarzeniu, jeszcze bardziej mnie w moim przekonaniu umocniły. Analiza przebiegu lotu, choćby na podstawie oficjalnie przedstawionych dowodów, świadczy o tym aż nadto dobitnie. Podobnie z podnoszonymi przeze mnie wcześniej wątpliwościami dotyczącymi autentyczności czarnych skrzynek, jakie ponoć wydobyto z wraku. Fakt, że rodzinom ofiar tej katastrofy przez długie lata nie ujawniono taśm, na bazie których opisywano w prasie przebieg wypadków, był dowodem na chęć ukrycia prawdy. Także to, że kiedy wreszcie po długiej batalii, pozwolono rodzinom je odsłuchać, zobowiązano je do podpisania oświadczenia o dochowaniu tajemnicy. A i wtedy, ucięto ostatnie trzy minuty tego zapisu. Byłem przekonany, że z czasem zaczną pojawiać się nowe dowody na to, iż cała ta opowieść rządowa jest jedną wielką fikcją. I oto wiosną 2009 roku wpadł w moje ręce zapis rozmowy, jaką 11 września 2001 roku przeprowadzili ze sobą pracownicy FAA. Może nikt wcześniej nie sądził, że będzie ona miała jakiegokolwiek znaczenie, że ktoś w ogóle się nad nią pochyli. Prawdopodobnie tak bardzo zaangażowano się w zacieranie wszelkich śladów łączności radiowych,

²⁶ Tamże.

że o rozmowach telefonicznych prowadzonych w obrębie jednej instytucji zapomniano. Przestępcy zawsze pozostawiają jakiś ślad. I tylko kwestią czasu jest ich odnalezienie.

Poniżej przedstawiam tłumaczenie transkrypcji rozmowy przeprowadzonej w Centrum Dowodzenia FAA, pomiędzy Oficerem Zarządzającym Ruchem Krajowym – Sektor Wschodni (NTMO), a Doug’iem Davis’em z Centrum Operacyjnego (OC). Pamiętajmy, że samolot „rozbił się” o 10:03!

10:05

NTMO:

– OK., UAL 93, odbieramy teraz transponder, ma 8200 stóp.

OC:

– ... ma transponder i jest na osiem dwieście.

NTMO:

– Nadal z kursem południowo-wschodnim.

OC:

– Osiem tysięcy dwieście stóp i mają teraz jego transponder ...

NTMO:

– Prawidłowo.

OC:

– OK., dzięki.

10:06

NTMO:

– OK., utraciliśmy kontakt radarowy z UAL 93.

OC:

– Jasne.

10:07

NTMO:

– Stracili kontakt z UAL 93, 16 mil na południe od Johnstown, skręcał na kurs 140.

OC:

– ... który wyprowadzi go dokąd ... jak myślisz?

NTMO:

– Aaa, sądzę, że to go wyprowadzi zaraz na zachód od Dulles...

OC:

– OK.

NTMO:

– ... jeśli pozostanie na tym kursie, oczywiście.

OC:

– A jak wygląda to wszystko na ziemi, John?

NTMO:

– Aaa, oni, nie, oni nadal kierują się do swych portów docelowych, jeśli spojrzysz na TSD²⁷, to zobaczysz, że wschodnia część Stanów się kurczy ...

OC:

– OK.

NTMO:

– ... wiesz, porty, jak Dulles czy Nowy Jork ... tam już nic nie przyjmują.

OC:

– OK.

10:08

NTMO:

– OK., mamy coś o UAL 93!

OC:

– Tak?

NTMO:

– Dostaliśmy informację o czarnym dymie w miejscu jego ostatniej pozycji, którą ci podałem, 15 mil od Johnstown.

²⁷ Traffic Situation Display – narzędzie wykorzystywane przez specjalistów zarządzania ruchem lotniczym dla monitorowania pozycji statków powietrznych i określania przepustowości w portach lotniczych oraz sektorach kontroli ruchu. Tu – stosowane w formie komputerowo generowanej, przewidywanej linii drogi samolotu, po utracie odczytu transpondera.

OC:

– Z samolotu, czy z ziemi?

NTMO:

– Podejrzewają, że to samolot.

OC:

– Jasne...

NTMO:

– ...zastanawiają się kto mógł się rozbić, spekulują, to tylko spekulacje...

OC:

– OK.

10:10

OC:

– Hej, John?

NTMO:

– Tak?

OC:

– Czy mamy coś o DAL 1989? Czy nadal leci do Cleveland?

NTMO:

– DAL 1989 zawróciła do Cleveland i dłużej nie będzie już straszyć uprowadzeniem.

OC:

– OK.

NTMO:

– ... nie wiem czy usiadła... OK., ostatnia pozycja UAL, podaję ci koordynaty UAL 93.

OC:

– Tak?

NTMO:

– Trzy dziewięć pięć jeden północnej, zero siedem osiem cztery sześć zachodniej.

OC:

– Zero siedem osiem cztery sześć...

NTMO:

– ... zachodniej

OC:

– Zachodniej, w porządku

NTMO:

– Masz 3951 północnej?

OC:

– Taa, 3951 północnej 07846 zachodniej.

NTMO:

– To ostatnia znana pozycja UAL 93!²⁸

Wniosek jest prosty. Ktoś w UAL 93 włączył transponder o 10:05, dwie minuty po tym, kiedy samolot rzekomo rozbił się w Shanksville! Transponder wskazywał wysokość 8 200 stóp²⁹, Boeing zmierzał na południowy wschód. Minutę później zobrazowanie samolotu zniknęło. Była 10:06. Pozycja samolotu została określona precyzyjnie: 39°51'N 78°46'W. Punkt ten znajduje się 13 mil³⁰ na południowy wschód od miejsca, w którym samolot podobno spadł³¹. Wiemy więc z całą pewnością, że pod Shanksville nie rozbił się UAL 93. Z kolei fakt, że transponder przestał działać o 10:06 nie oznacza, że maszyna spadła w miejscu opisanym współrzędnymi. Nikt przecież ani tej, ani żadnej innej maszyny tam nie znalazł. A to dowód na to, że transponder w tym punkcie tylko wyłączono i maszynę skierowano na jakieś pobliskie lotnisko. Najlogiczniejsze wydają się dwie lokalizacje. Pittsburgh i Johnstown. Jednak nie sądzę, by zawracał w kierunku lotniska, które dopiero przed chwilą mijał. Z uwagi na ćwiczenia, jakie miały miejsce w Johnstown, a które omawiam dalej, obstawałbym właśnie za tym portem lotniczym. Znajduje się on znacznie bliżej miejsca, w którym samolot odnotowano na wskaźnikach radarowych po raz ostatni. Wysokość sugeruje, że

²⁸ Tłum. smk, całość dostępna na <http://www.scribd.com/doc/14141827/NYC-B1-...-Fdr-Transcript>

²⁹ Około 2 500 metrów.

³⁰ Około 20 kilometrów.

³¹ Załącznik w książce DEMONY ZAGŁADY, Sławomir M. Kozak, Oficyna „Aurora”, 2009.

z powodzeniem mógł w tym miejscu rozpocząć podejście i po zakręcie w lewo, w ciągu kilku minut lądować na pasie 33³². Prawdą jest, że w tym właśnie czasie ewakuowano wieżę kontroli lotniska w Pittsburgh i całe lotnisko w Johnstown. To kolejny dowód na niespójność oficjalnej wersji z rzeczywistością.

O 10:05 (!) zatelefonowano z Cleveland na wieżę w Johnstown z pytaniem, czy widzą samolot. Supervisor Dennis Fritz i kontroler Thomas Hull sięgnęli po lornetki. Na wieży nie było radaru. Wypatrywali samolotu na południe od Johnstown, zgodnie z opisem z Cleveland. Niczego nie widzieli. Hull złapał mikrofon i zaczął nadawać z nadzieją, że załoga samolotu go usłyszy:

– *Samolot, 20 mil na południe od lotniska, nawiąż łączność z Johnstown...*

Półtorej minuty później (!) kontroler z Cleveland powiedział Fritz'owi, że maszyna jest już tylko 15 mil od Johnstown i poradził mu ewakuację stanowisk. Personel ruszył w dół, po stopniach 26-metrowej wieży. Na górze pozostali Fritz i Hull. Niedługo potem telefon odezwał się ponownie. Fritz wspomina:

„*Powiedzieli, że samolot skręcił na południe i stracili z nim kontakt radiowy*”.

Była 10:06 (!).

Lądującego samolotu nikt nie mógł widzieć, więc port oczyszczono z potencjalnych świadków. Jednak zobaczyć dolot do Johnstown mogli na wskaźnikach kontrolerzy z Pittsburgh'a, więc na wszelki wypadek ich także pozbyto się na ten czas z wieży.

W czasie ostatnich trzech minut lotu załoga powinna się skontaktować z kontrolą ruchu danego lotniska i uzyskać zgodę na lądowanie, wraz z warunkami pogodowymi, przynajmniej siłą i kierunkiem wiatru. Po lądowaniu załoga otrzymuje instrukcje skołowania z pasa i dojechania na wskazane miejsce. Czy nie dlatego właśnie, w stenogramie okazanym rodzinom, zabrakło owych ostatnich trzech minut?

Ciekawa jest też uwaga Oficera Zarządzającego Ruchem Krajowym, a więc będącego wysoko w hierarchii amerykańskiej kontroli ruchu i dobrze zorientowanego w tym, co dzieje się w powietrzu nad całym krajem, o samolocie DAL 1989. Stwierdzenie, że „zawróciła do Cleveland i dłużej nie będzie już straszyć uprowadzeniem” wskazuje jednoznacznie na udział tego samolotu w ćwiczeniach. Oficer nie traktuje tu maszyny, jako potencjalnego, rzeczywistego zagrożenia. Można by nawet posunąć się do stwierdzenia, że wypowiada się o „uprowadzeniu” po-

32 Tamże.

braćliwie. Moje doświadczenie w dziesiątkach rozmów o samolotach będących w stanie jakiegokolwiek, nawet najmniejszego zagrożenia, każe mi wysuwać takie właśnie podejrzenia. Zresztą, podobne wrażenie odnoszę czytając uważnie to, co jest mówione o UAL 93.

Samolot UAL 93 prowadzili: kapitan Jason Dahl i oficer LeRoy Homer.

Dahl nie miał w ogóle lecieć tą maszyną. Tak sobie ułożył grafik, by mieć wolny dzień 14 września, kiedy przypadała piąta rocznica jego ślubu. W zamian za wolne tego dnia miał polecieć w późniejszym terminie, pod koniec miesiąca. Zaplanowano go jednak inaczej i wyglądało na to, że będzie w tym terminie pracował. Jeszcze tydzień przed lotem, Dahl wysyłał maile do kolegów z prośbą o zamianę, by spędzić kilka dni z rodziną. Gdyby nie lot 11 września, mógłby polecieć w wymarzony rejs z żoną do Londynu i pozostać tam trochę dłużej. Nie udało się. Podobny „zbieg okoliczności” dotknął jeszcze dwóch innych pilotów pozostałych samolotów tego dnia.

Dahl na dzień przed feralnym rejsiem przyleciał do Newark z Denver. Poprzedniego popołudnia zabrał swoją żonę Sandy do centrum miasta i powiedział, że może sobie wybrać samochód, jaki chciałaby dostać w prezencie.

Jason Dahl wkrótce po starcie, o 09:21, skorzystał z dobrodziejstwa ACARS i wysłał krótką informację tekstową do swego kolegi Ballinger’a, dyspozytora z United Airlines:

„Nice clb outta EWR after a nice tour of the apt courtesy grnd cntrl. (...) Wind 290/50 ain’t helping. J”.

Można to przetłumaczyć następująco:

„Mile wznoszenie po starcie z Newark po przyjemnym zwiedzaniu lotniska, dzięki uprzejmości kontroli naziemnej. (...) Wiatr 290 stopni, 50 węzłów – nie pomaga. J”.

Bardzo istotna uwaga, pomijana dotąd w opracowaniach dotyczących UAL 93. Kapitan zgryźliwie ocenił drogę kołowania do pasa, która została wydłużona przez kontrolerów Ground. Jeżeli zostało to podkreślone przez kapitana, oznacza, że miał wątpliwości do zasadności takiego właśnie kołowania. W drugim zdaniu skarży się, że silny wiatr nie ułatwia nadrobienia straty. A to może oznaczać, że kontrolerzy celowo opóźniali i tak już spóźniony samolot. Pamięamy, że wystartował on 41 minut po czasie. Możliwe, że prowadzący kontroler brał udział w przygotowanym scenariuszu ćwiczeń wojennych i świadomie grał na zwłokę. Oczywiście nie robiłby tego bez wyraźnego polecenia przełożonych, którzy z kolei musieli mieć takie wytyczne otrzymane z jeszcze wyższej półki.

Kolejna sprawa. Ed Ballinger, który zajmował się tego dnia przekazywaniem i odbieraniem różnych informacji od samolotów linii United, wysłał o 09:19 informację zbiorczą do wszystkich maszyn, jakie akurat miał „pod opieką”:

„Beware any cockpit intrusion ... Two aircraft in NY hit Trade Center builds”.

Oznacza to:

„Strzec się wtargnięcia do kokpitu ... Dwa samoloty w Nowym Jorku uderzyły w budynku World Trade Center”.

Ballinger miał już wówczas wiedzę o tym, że dwa samoloty uderzyły w budynek WTC. Postanowił zrobić cokolwiek, co mogłoby pomóc pilotom United. Z uwagi na fakt, że informacja przesyłana jest w grupach tekstowych do kilku samolotów naraz, a Ballinger miał tych maszyn 16, minęły dwie minuty, zanim została wyemitowana do UAL 93. Minutę później trafiła do załogi. Ballinger wysłał informację z własnej inicjatywy, wyprzedzając tym samym nieznacznie ostrzeżenie, jakie o 09:21 koordynator kontroli ruchu lotniczego wysłał do dyspozytora linii United. Mówiło ono o możliwości innych porwań i sugerowało zatrzymanie samolotów United na ziemi, a będącym w powietrzu przekazanie polecenia zamknięcia drzwi kokpitów.

Już o 09:22 do samolotu UAL 93 wysłano kolejną informację, tym razem na prośbę żony drugiego pilota, Homer’a. Melodie Homer, która też już wiedziała o atakach na WTC, wystraszyła się o los męża i chciała przekazać mu ostrzeżenie.

W przeddzień tragedii Melodie źle się czuła i leżała w łóżku. Nazajutrz, jak przez mgłę, dobiegały do niej dźwięki poranka. O 04:45 zadzwonił budzik, który został szybko uciszony przez jej męża. Nie chciał, by obudziła się ich 11-miesięczna córeczka, Laurel. LeRoy szybko się wykąpał, założył mundur United i niedługo potem wyszedł. Drogę z miasteczka Marlton do lotniska Newark pokonał swoją Toyotą 4-Runner w godzinę i piętnaście minut. Jechał niechętnie. On też dostał ten lot „z przydziału”. Wkrótce siedział już za sterami Boeing’a 757, po prawej ręce kapitana Dahl’a.

Czarnoskóry LeRoy Homer kochał lotnictwo. Jako mały chłopiec budował modele samolotów. Kiedy miał 15 lat, zaczął się uczyć latania samolotem Cessna 152. W roku 1983 wstąpił do Akademii Sił Powietrznych USA, by po pięciu latach trafić do Bazy Sił Powietrznych Mc Guire w New Jersey. Rozpoczął służbę, jako pilot C-141 B, firmy Lockheed. Samoloty te używane były między innymi do prowadzenia obserwacji pola walki i dowodzenia teatrem działań z powietrza.

Wtedy właśnie brał udział w operacjach Pustynna Burza i Pustynna Tarcza oraz kilku innych w Somalii. Później został instruktorem w Bazie Wright Patterson, gdzie rekrutował kandydatów do Sił Powietrznych. Dosłużył się stopnia majora. W swojej pięknej karierze miał też okazję być pilotem Dick'a Cheney'a, w trakcie rejsu do Tbilisi w Gruzji. Od roku 1995 latał w United Airlines. W 1998 pobrał się z Melodie, która była stewardessą w tej samej linii. W roku 2000 na świat przyszła ich córka.

Z oficjalnych danych przedstawionych początkowo przez rząd wynikało, że samolot „porwano” między 09:10 i 09:20. Dziś wiemy już, że to nieprawda. Załoga krótko po otrzymaniu informacji tekstowej, przełączyła się na łączność z Centrum Cleveland, gdzie zgłosiła, że jest na wysokości 35 000 stóp. Kontroler, zajęty szesnastoma innymi samolotami, nie odpowiedział. Zajęty był przydzielaniem im nowych dróg, w związku z decyzją uziemienia ruchu, jaką podjęto w Nowym Jorku i Bostonie. Załoga zgłosiła się raz jeszcze o 09:25 i wtedy kontroler odpowiedział rutynowo, że zrozumiał i przyjął ich pod swoją kontrolę.

O 09:26 kapitan Dahl odpisał do dyspozytora linii United:

„*Ed, confirm latest mssg plz – Jason*”, czyli:

„*Ed, potwierdź ostatnią wiadomość – Jason*”.

Minutę później załoga nawiązała jeszcze kontakt z Centrum Cleveland, jednak nigdzie nie ma informacji o jej treści. Określana jest mianem „rutynowej”. Jest to ostatnia potwierdzona łączność z załogą. O 09:28 kontroler usłyszał wołanie o pomoc (Mayday) i nic więcej.

Wkrótce po wypadku, wielu ludzi przyjaźniących się z kapitanem Dahl'em, wyrażało swoje wątpliwości dotyczące przejęcia samolotu. Obsługa wiedziała, że Dahl i stewardessa Welsh mieli nawet specjalny sposób, w jaki ta ostatnia pukała do drzwi, chcąc się dostać do kokpitu. W samolotach linii United, stewardessy nie mają swoich kluczy do kokpitu. Jest jeden klucz awaryjny, jednak chowany w przeróżnych miejscach samolotu, znanych tylko obsłudze danego rejsu. Ponadto, w razie porwania, stewardessa telefonująca do kapitana, powinna poinformować o zagrożeniu poprzez użycie kodowego słowa „trip” (podróż).

Samolot teoretycznie rozbił się o 10:03. Jeszcze o 10:07 Cleveland informowało NEADS, że w samolocie może być bomba. O 10:10 Ballinger wysłał do przyjaciela w UAL 93 kolejną wiadomość:

„*Don't divert to DC. Not an option*”.

„*Nie leć do Waszyngtonu. Nie ma możliwości*”.

Minutę później wysłał ją ponownie. Od chwili rzekomej katastrofy minęło w tym momencie osiem minut! Oznacza to, że w jego przekonaniu samolot nadal był w powietrzu i kierował się na Waszyngton. Osem minut, w tej branży, to bardzo dużo czasu. Gdyby samolot naprawdę się rozbił, informacja o wypadku musiałaby już dotrzeć do dyspozytora. Z pewnością wiedzieliby o tym kontrolerzy w Cleveland, którzy jednak cztery minuty po wypadku nadal traktowali samolot, jako będący w locie. Pamiętajmy, że w rejonie Shanksville znajdował się lekki samolot (prawdopodobnie z firmy NetJets), którego pilot obserwował ostatnią fazę lotu UAL 93. Pierwszą rzeczą, jaką pilot takiego samolotu musiałby zrobić, byłoby poinformowanie kontroli ruchu o wypadku i podanie dokładnych współrzędnych umożliwiających akcję ratunkową. Albo wypadku nie było, albo pilot małego samolotu dyspozycyjnego, brał udział w tym przestępstwie. Moim zdaniem w grę wchodzi zarówno jedno, jak i drugie.

Ed Ballinger, dzięki którego sprawnej decyzji, na ziemi pozostało kilka samolotów, wspominał później, że informację powinien być dostać wcześniej. O dramacie, jaki rozgrywał się w powietrzu z udziałem AAL 11, służby wiedziały 45 minut przed tym, zanim zdecydowały powiadomić przedstawicielstwo linii United. Ballinger ma rację. Gdyby wiadomość dla kapitana Dahl'a wyszła od niego z choćby półgodzinnym wyprzedzeniem, jego kolega żyłby nadal. I wiele innych osób. Ale wtedy cały misterny plan sprawców zamachów wzięłby oczywiście w łeb. I dlatego informacja przyszła dopiero wtedy, kiedy była całkowicie bezużyteczna. Pomimo tego, że Ed Ballinger wiedziony intuicją, zaczął działać zanim ją otrzymał. Pewnie i tak wprowadził tym trochę zamęt, jednak pomóc już nie zdołał.

PENTAGON

11 września 2001 roku, w ten najlepiej strzeżony budynek Ameryki uderzył nierozpoznany dotąd obiekt powodując eksplozję, długotrwały pożar i śmierć wielu osób.

Już 1 listopada, w oficjalnym, amerykańskim magazynie straży pożarnej (National Fire Protection Association Journal), ukazał się wielce interesujący artykuł opisujący walkę z ogniem, jaki rozszalał się wówczas w Pentagonie. Felieton wyszedł spod pióra naczelnego redaktora pisma – Stephen’a Murphy’ego. Dziennikarz zatytułował go: „ARFF Crews Respond to the Front Line at Pentagon”³³. Tekst jest niezwykle ciekawy i ma kolosalne znaczenie dla zrozumienia, że akcja ratownicza nie przebiegała tego dnia prawidłowo. Najważniejsze zdanie artykułu mówi, że „Jednostki straży gaszące pianą, zdławiły całość ognia w pierwszych siedmiu minutach po przybyciu ...”.

Według autora, krótko przed eksplozją w Pentagonie, jednostka straży pożarnej z pobliskiego lotniska krajowego Reagan, znajdowała się na górnym poziomie terminalu B tego portu lotniczego. Znalazła się tam po wezwaniu do wypadku samochodowego. Zastanawia fakt, że na ogół do takich zdarzeń nie wzywa się straży lotniskowej, tylko miejską. Głównie po to, by nie uszczuplać zasobów ratowniczych w obliczu mogącej potencjalnie wystąpić w każdej chwili konieczności reagowania na wypadek lotniczy. W artykule nie ma również nawet wzmianki o tym, że efektem zderzenia samochodów miałyby być jakikolwiek pożar. Istotne jednak jest, że będąc w owym miejscu, o 09:38 usłyszeli głuchy grzmot za swymi plecami. Kiedy zwrócili swe oczy w tamtym kierunku zobaczyli wydobywający się z Pentagonu dym. Strażacy nie widzieli więc co było przyczyną wybuchu, jednak natychmiast porzucili dotychczasowe zajęcie i rzucili się do wozu bojowego. Pentagon był od nich oddalony o niecałe pięć kilometrów. W ciągu trzech minut byli na miejscu zdarzenia. W ciągu następnych siedmiu ... ugasił pożar!

Z obliczeń wynika, że jeśli jechali trzy minuty, to na miejscu byli około 09:41, akcja zajęła im dalszych siedem minut, czyli ogień w Pentagonie przestał stanowić zagrożenie już o 09:48.

Wspaniała historia! Powinna natychmiast trafić na czołówki wszystkich gazet, a dzielni strażacy winni występować w spotach reklamowych. Tak się jednak nie stało. Postawmy sobie pytanie: dlaczego?

³³ W wolnym tłumaczeniu: jednostki ratownicze w obronie Pentagonu.

Strażacy lotniskowi ugasili zarzewie ognia w siedem minut. Czyli o 09:48 było po wszystkim. Tymczasem 23 minuty później runął dach budynku. Jednostki przybyłe z innych ośrodków ratownictwa rozwinęły węże i ... zabrały się dziarsko do gaszenia ... ugaszonego pożaru. Zaatakowały ... wodą.

„Na zewnątrz, przybyli policjanci i strażacy z hrabstwa Arlington, zaczęli zabezpieczanie terenu oraz pompowanie wody na ogień” („September 11 at the Pentagon”, American Forces Press Service, 11/10/2001, tłum. smk).³⁴

Płomień rozgorzał na nowo, ponownie ogarnął budynek i trwał następnych 60 godzin! Co paliło się w betonowym obiekcie przez prawie trzy dni?

Na fotografii, która już zniknęła z serwera Służby Informacji Amerykańskich Sił Zbrojnych, przedstawiono dzielnych strażaków, a pod spodem dodano zdanie:

„Strażacy starają się ugasić płomienie chwilę po tym, kiedy uprowadzony samolot rozbił się o Pentagon, około 09:30, 11 września 2001 roku” (U. S. Marine Corps photo by Cpl. Jason Ingersoll).

Znamy precyzję wojskowych w określaniu czasu. Dla służb wojskowych, dla lotnictwa, dokładny czas ma kolosalne znaczenie. Dlaczego więc podpis pod tym zdjęciem jest nierzetelny? Według Time Magazine, uderzenie miało miejsce o 09:40, CNN podało 09:43, a Miami Herald nawet 09:45. Skąd wziął się czas odnotowany przez armię? Przecież jednostkom straży dojazd do miejsca wypadku musiał zająć przynajmniej pięć minut. Rozwinięcie natarcia musiało zabrać kolejne pięć minut. Według moich obliczeń, pierwsze jednostki straży byłyby więc zdolne do rozpoczęcia działań najwcześniej dziesięć minut po uderzeniu. Tak naprawdę, miało ono miejsce o 09:37:45. A to oznacza czas między 09:47, a nawet 09:57. Z jakich powodów wojskowi przyspieszyli na zdjęciu czas o dwadzieścia lub dwadzieścia pięć minut? Nawet jeśli umówimy się, że określenie „chwilę po tym” oznaczało będzie dziesięć minut – czas nadal odbiega od rzeczywistego o co najmniej kolejnych dziesięć minut.

Rzecznicy armii wielokrotnie mijali się z prawdą w sprawie czasu poszczególnych wypadków, jakie miały miejsce 11 września. Podobnie było z samymi uderzeniami w zaatakowane cele, reakcją myśliwców i całą masą innych szczegółów. Co starano się tym razem ukryć? Jestem pewien, że próbowano „wymazać” z całej akcji udział w niej pierwszej jednostki strażackiej, tej z lotniska Reagan. Dlaczego miano by to robić? Ano właśnie dlatego, że tej pierwszej jednostce,

³⁴ http://www.defenselink.mil/news/Oct2001/n10112001_200110113.html

nie uwzględnianej w planie scenarzystów 9/11, udało się ogień ugasić. I do tego w ciągu siedmiu minut! Strażacy z lotniska Reagan wyrwali się przed orkiestrę, dokonali swego rodzaju „samowolki”. A tymczasem akcja gaszenia miała trwać długo, walka z żywiołem miała zająć służbom dni, a nie godziny, czy (o zgrozo!) minuty. Jest jeszcze jeden powód, dla którego w cytowanej informacji podano czas 09:30. Ten sam powód spowodował błyskawiczne usunięcie jej z sieci. Co spowoduje lanie wody na płonące paliwo? Ogień będzie się rozprzestrzeniał. To może tłumaczyć zawalenie się dachu w tak krótkim czasie.

Budynek płonął trzy doby. 13 września, w czwartek, nadal „gaszono” pożar. Jaki inny budynek paliłby się tak długo, przy udziale setek ratowników? Przecież Pentagon, to nie magazyn paliw, chemikaliów, ani fajerwerków! Jeśli w czasopiśmie skierowanym do strażaków napisano, że ogień udało się ugasić w siedem minut, to znaczy, że tyle powinno to zająć. Żaden piszący dla strażaków dziennikarz, nie pozwoliłby przecież sobie na ośmieszenie, wiedząc, iż jego słowa czytali będą zawodowcy. Siedem minut nie było więc czymś szczególnym. Akcję rozpoczęto w pierwszych kilku chwilach po wybuchu, użyto właściwych środków gaśniczych i zadanie zostało wykonane. Tylko dlaczego nikt, nigdy później nie chwalił się tym osiągnięciem? W żadnym, z dużych tytułów prasowych, nie pojawił się nigdy przedruk tej sensacyjnej wiadomości. Na żadnej z wielu konferencji prasowych, dowodzący akcją gaśniczą nie wspomnieli nawet o tym, że już na samym jej początku sytuacja była opanowana. A przecież, po dramacie w Nowym Jorku, gdzie wielu strażaków zginęło, ponosząc w sumie klęskę w starciu z żywiołem, taka wiadomość byłaby niezwykle pomocna. Pozwalałaby dodać sił i uznania dla ich ciężkiej, i odpowiedzialnej pracy. Tymczasem materiał „zdzjęto” ze strony internetowej i usunięto z archiwów. Ślad po nim zaginął, jak gdyby nigdy się nie pojawił.

Ranni w Pentagonie ludzie nie wychodzili z ruin budynku już od wtorku, 11 września. Czyż nie tak właśnie miało być?

*„Tam nie może już być żadnych ocalałych, byłoby to niepojęte”.*³⁵

Te słowa wypowiedział Donald Rumsfeld, Sekretarz Obrony USA, w zaledwie dziewięć godzin (!) po ataku. Eksperci są zgodni co do tego, że ofiary katastrof, na przykład trzęsień ziemi, są w stanie przeżyć pod gruzami zawalonych budynków, nawet kilkanaście dni. Po trzęsieniu ziemi, które nawiedziło w 2010 roku Haiti, ratownicy wydobywali spod gruzów żywych ludzi jeszcze tydzień po

³⁵ <http://www.public-action.com/911/rescue/obq-911pressconference>

tragedii. Pewnego mężczyznę uratowano po jedenastu, a młodą kobietę nawet po piętnastu dniach, kiedy oficjalnie zakończono już akcję poszukiwawczą! Jakim więc prawem Rumsfeld wydał wyrok śmierci na uwieczonych w zrujnowanym obiekcie ludzi już po kilku godzinach? Przecież ten człowiek miał do dyspozycji cały sztab fachowców, znawców metod ratowania ludzi, którzy z pewnością wiedzieli, że zbyt wcześnie na taką ocenę.

Jednak okazało się, że ta arogancka wypowiedź, pozbawiona jakichkolwiek logicznych podstaw, była prorocza. Po niej, nie odnalazł się już żaden żywy człowiek. Ani nazajutrz, 12 września, ani 13-ego. Już nigdy.

„Tam nie może już być żadnych ocalałych, byłoby to niepojęte”.

On wiedział. Już wtedy.

Przedstawiciele Departamentu Obrony pełną liczbę ofiar podali oficjalnie trzy dni (!) później, 14 września. W zamachu zginęły 124 osoby. Podczas ceremonii pogrzebowej, 11 października 2001 roku, prezydent Bush wymienił liczbę 125 osób, jako ostateczny szacunek ilości ofiar w budynku. Ciekawe, kogo „dorzucili”?

Logika podpowiada, że aby wydobyć przygniecionych gruzem ludzi, należy w pierwszej kolejności podnieść to, co na nich spadło. Podniesienie oznacza ruch do góry, pionowo. Jakieś części ocalałych z tego typu wypadków udaje się przeżyć, ponieważ spadające elementy pozostawiają na ogół puste przestrzenie, nie zawsze miażdżąc ludzi, a zaledwie uniemożliwiając im wydostanie się na powierzchnię. Mają oni jednak często swego rodzaju ochronną niszę, a w niej pewien dostęp do powietrza. Reagując w miarę szybko, można uratować tak przysypanych ludzi. Jednak, żeby nie wyrządzić im większej szkody, trzeba gruz z nad ich głów delikatnie zdjąć. Zresztą tę czynność nazywa się właśnie dlatego odgruzowywaniem. Tymczasem po wypadku w Pentagonie nikt nie zajął się uwieczonymi pod jego gruzami nieszczęśnikami. Pomimo tego, iż wokół Pentagonu znajdowało się wiele budów i firm budowlanych mających dźwigi, to przez cały dzień nie pojawił się tam żaden z nich. Wojsko dysponujące śmigłowcami do podnoszenia i transportu ciężkich elementów również nie przysłało ich na miejsce zdarzenia. Dopiero nazajutrz, 12 września dotarły dwa duże żurawie, ale nie podjęły żadnych prac. Możemy porównać fotografie z tego dnia z tymi zrobionymi dzień później. Nic się na nich nie zmieniło. Zawał nastąpił na stosunkowo niewielkim obszarze, o niedużej szerokości, liczącym zaledwie pięć pięter wysokości. Dla specjalistów, nie było to wyzwanie przekraczające

ich możliwości. Wystarczyło systematycznie zdejmować zwalone bryły muru, warstwa po warstwie, starając się dotrzeć do mogących się pod nimi znajdować ludzi. Tak się jednak nie stało. W zamian, użyto stosowanej przy wyburzeniach ogromnej kuli, którą kruszono resztki betonowych bloków, grzebiąc tym razem skutecznie tych, którzy mogli jeszcze żyć. Już 12 września, ekipy robotników zaczęły usuwać resztki pokruszonych murów ... wyciągając je spod zwałowiska, zamiast podnosić. Była to najlepsza metoda dobicia tych, którzy mogli przeżyć traktowanie płonącym paliwem podsycanym wodą. Jeśli udało im się nie spłonąć, a później nie utonąć pod tysiącami litrów wody, to z pewnością zasypało ich wówczas tonami gruzu.

Czy można było znaleźć jeszcze jakiś sposób na uwiarygodnienie tezy postawionej przez Rumsfeld'a? Okazuje się, że pomysłowość „ratowników” była nieograniczona. W pewnej chwili, wstrzymano bowiem nawet to, co nazywano dotąd cynicznie „akcją poszukiwawczą”. Wycofano służby ratownicze ogłaszając ... zagrożenie bombowe (!). Później do ratowników dotarła kolejna informacja – o niezidentyfikowanych samolotach zmierzających w kierunku Pentagonu. W czasie, kiedy cały ruch lotniczy nad Ameryką był skutecznie ograniczony i nadzorowany! Nie trzeba dodawać, że wszystkie te alarmy okazały się fałszywe. Jednak na wiele godzin bardzo skutecznie odciągnęły służby od czekających na ratunek.

Zastanawia też fakt, że ratownicy pracowali bez zmian po 14 godzin. Byli osłabieni i coraz bardziej zniechęceni. Jest to o tyle niewytłumaczalne, że armia dysponowała przecież tysiącami żołnierzy, których można było i należało, ściągnąć błyskawicznie z pobliskich jednostek. Tym bardziej, że obiekt stanowił własność armii USA. Jednak, nie dość, że wojska nie wprowadzono na teren akcji, to po sześciu dniach wycofano znaczną część dotychczas pracujących tam ratowników cywilnych. Jak więc należy oceniać te wszystkie działania?

W niedalekiej odległości od Pentagonu, rozlokowanych jest kilka wojskowych obiektów, w których znajdują się doskonale przygotowane i wyposażone oddziały ratownictwa. O przysłowiowy rzut kamieniem, bo niespełna 2,5 kilometra od Pentagonu usytuowana jest Baza Lotnicza Bolling. 15 kilometrów od miejsca tragedii znajduje się Baza Andrews, w której stacjonuje prezydencki Air Force One³⁶. A trochę ponad 35 kilometrów od Pentagonu leży Baza Marynarki Quantico, z eskadrą śmigłowców.

³⁶ Air Force One, to nazwa nadawana każdemu samolotowi amerykańskiego lotnictwa, na którego pokładzie znajduje się urzędujący Prezydent Stanów Zjednoczonych, jednak formalnie na stanie sił powietrznych USA są to dwa samoloty o numerach rejestracyjnych SAM28000 i SAM29000. Są one specjalnie przystosowanymi wersjami cywilnych samolotów Boeing 747-2G4B „Jumbo Jet”.

Wsparcie ratowników z tych baz nie powinno stanowić najmniejszego problemu. Wszystko, co musieli zrobić, to pokonać dzielący ich od Pentagonu dystans, bądź to w powietrzu, bądź też drogą Beltway lub międzystanową autostradą numer 95. Wystarczył rozkaz dowódców.

Według danych Służby Informacyjnej, oficerowie znajdujący się 11 września w Pentagonie, oglądali uderzenie w budynki World Trade Center, transmitowane przez stację telewizyjną CNN³⁷.

Jednak, kiedy podczas relacji padło stwierdzenie, że atak na Nowy Jork jest aktem wojny wobec Ameryki, zebrani nie zareagowali. Czyż nie powinni byli poderwać wówczas w powietrze myśliwców, by przygotowały się do obrony stolicy kraju? Czy później, po ataku na Pentagon, nie powinni rzucić wojska do gaszenia budynku i ratowania swych kolegów? Jeśli nawet zrozumienie sytuacji ich przerastało, to jasno przekazała im to CNN. Telewizja ustami dziennikarzy powiedziała im, że są właśnie w stanie wojny! Tymczasem owi wojskowi najpierw spokojnie oglądali rozwój wypadków na ekranach, a później pozwolili, by ich własny budynek gasili cywile! Na fotografii opublikowanej przez Business Week (24/09/2001, str. 47), wszyscy mogli zobaczyć uzbrojonych po zęby żołnierzy, patrolujących nowojorską ulicę Wall Street, w groźnie wyglądających transporterach opancerzonych³⁸, ale budynkiem Dowództwa Sił Zbrojnych musieli zaopiekować się cywilni pracownicy najrozmaitszych służb.

Dowódcy nie rzucili wszelkich dostępnych im sił i środków do wyciągnięcia własnych ludzi z zagrożonego rejonu. Rejonu, który nie znajdował się przecież pod ostrzałem nieprzyjaciela. Analizując sytuację nie musieli kalkulować potencjalnych strat z ręki wroga. Byłaby więc to rutynowa i prosta misja. Nie podjęli jednak tej próby. Ich koledzy, podwładni, znajdowali się w tym czasie za linią ognia. I czekali na wsparcie. Przysypani gruzami własnej firmy, łapali coraz krótszymi haustami ostatnie dawki palącego powietrza. Do granic bólu wytężali słuch, chwytając resztkami nadziei oddalający się od nich coraz bardziej świat żywych. Jeszcze mieli w sobie resztki wiary, przez kolejne godziny wieczności powtarzając szeptem żołnierską przysięgę: „nie zostawimy nikogo”. Jednak tym razem kawaleria nie przybyła. Nie było takiego rozkazu. Ranni zostali sami. Na zawsze. Za linią frontu.

Kapitanem maszyny B 757, rejs AAL 77, w jej ostatnim locie, był Charles Frank „Chic” Burlingame. Miał 51 lat, był inżynierem lotniczym, a w przeszłości pilotem myśliwskim Marynarki Wojennej USA. Po ukończeniu Akademii Ma-

³⁷ http://www.defenselink.mil/news/Oct2001/n10112001_200110113.html

³⁸ <http://www.public-action.com/911/rescue/obq-wallstreet>

rynarki w najsłynniejszej jej szkole, nazywanej Top Gun w Miramar, w Kalifornii, **pozostał w rezerwie**. Podjął pracę w liniach lotniczych American Airlines, gdzie poznał swą przyszłą żonę Sheri, pracującą tam w charakterze stewardessy. W roku 2000 pracował w Pentagonie. Został tam oddelegowany, właśnie jako oficer rezerwy.

Jestem przekonany, że samolotem, z którego pochodzi „czarna skrzynka”, leciał Burlingame. Nie wiem, czy wykonał swoją misję wiedząc, że dostarcza w ten sposób dowodów na uderzenie w Pentagon przestępcom. Może dał się namówić w dobrej wierze? Może miały to być, w jego mniemaniu, kolejne ćwiczenia? Chociaż skłaniam się raczej do tego, że wiedział. Ludzie, którzy odchodzą z armii, zwłaszcza z jej służb mających związki z wywiadem, nie odchodzą na zawsze. I on pewnie też nigdy z niej nie odszedł. Pozostawał przecież w rezerwie Marynarki. Myślę, że w trakcie oddelegowania do Pentagonu, zapoznał się ze swoją przyszłą misją. Później, na polecenie przełożonych, wrócił do pracy „pod przykrywką” i dał się „uśpić” na pewien czas. Ludzie, którzy przygotowywali ataki musieli mieć cały plan dokładnie rozpisany na role. Tu nie mogło być mowy o improwizowaniu. Nie mogli przecież liczyć na to, że do takiego zadania skaptują kogoś w ostatniej chwili. I w grę nie wchodziły pieniądze, na które ktoś wcześniej, czy później, pewnie by się skusił. Oni musieli mieć pewniaka. Doskonałego pilota, człowieka, który przeciwiczył już z nimi zamach na Pentagon. Kogoś o stalowych nerwach i świetnym opanowaniu ogromnej pasażerskiej maszyny. A jeśli tak, to znaczy to, że wiedział. Jestem pewien, że kapitan Burlingame przeleciał nad Pentagonem, po czym bezpiecznie gdzieś wylądował, choćby na lotnisku krajowym imienia Reagana.

Przed wszystkim, co wykazywałem już w poprzednich książkach i dołączonych do nich filmach, samolot uważany za AAL 77 nie mógł uderzyć w Pentagon i dokonać publikowanych przez władze zniszczeń.

Udowodniłem we wcześniejszych pracach, że dolot do Pentagonu nie miał prawa odbyć się tak zwaną ścieżką południową, lansowaną przez władze. Musiał być wykonany od północnej strony stacji CITGO³⁹. I to jest fakt bezsporny. Z zapisu „czarnej skrzynki” wynika zresztą jednoznacznie, że samolot wykonał w tym miejscu lewy skręt, a nie prawy.

Czy lecąc ścieżką północną mógł jednak mimo wszystko uderzyć w budynek i dokonać opisywanych wszem i wobec zniszczeń? Przyjrzyjmy się ilustracji

³⁹ Stacja benzynowa leżąca w sąsiedztwie Pentagonu, z której w kilka minut po zamachu agenci FBI skonfiskowali nagranie wideo, zarejestrowane kamerą przemysłową, przedstawiające „uderzenie” samolotu.

pokazującej, jak pilot musiałby wówczas zmienić linię drogi maszyny, by „położyć” słynne już latarnie uliczne, zahaczyć o stojący przed budynkiem generator (o nim więcej później) i wreszcie wbić się w ścianę Pentagonu, w opisywanym przez Komisję 9/11 miejscu.⁴⁰

Wiemy, z poprzednich ustaleń, że samolot znajdował się zbyt wysoko, by nawet „zahaczyć” o Pentagon. Jednak, pomijmy na chwilę ten fakt i spróbujmy wyjść naprzeciw zwolennikom tezy mówiącej, że samolot zmienił gwałtownie kurs i trafił w budynek.

Nie wchodząc w szczegóły, które mogłyby skłonić niektórych do pominięcia tej strony, wyjaśniam w mega skrócie:

Promień skrętu, z jakim samolot leciał do chwili minięcia stacji CITGO, nazwijmy go tu zachodnim, wynosi 2834 stopy.⁴¹ Natomiast, jeśli przyjmijmy, że samolot w pewnej chwili zmienił swój dotychczasowy kurs i rozpoczął skręt w kierunku domniemanego punktu uderzenia, to oznacza, iż z prawego skrętu musiał przejść w zakręt lewy. Nazwijmy go wschodnim. Jego promień, to 1692 stopy.⁴² W miejscu tej zmiany kursów samolot znajdowałby się nad ślimakiem autostrady.

Przyjmijmy dwie wersje prędkości tej maszyny, ponieważ tu zeznania świadków znowu różnią się od upublicznionych danych z czarnej skrzynki.

Pamiętajmy też, że samolot nie może po prostu skrócić z kursu zachodniego na wschodni, pozostając w pozycji idealnie poziomej. Obowiązują tu prawa fizyki i konieczność zachowania siły nośnej. Maszyna musi podczas takiego manewru przechylić się w prawo, a następnie w lewo. To oczywiście powinno zmienić efektywną rozpiętość skrzydeł, która dla ułatwienia, na ilustracji pozostaje niezmienna i równa jest przez cały czas 124 stopom i 10 calom.⁴³

Przedstawiona tu, hipotetyczna linia drogi jest wypadkową zeznań świadków i zniszczeń odnotowanych zarówno w samym Pentagonie, jak i jego okolicy.

⁴⁰ Fotografia dostępna w książce PROJEKT PHOENIX, Sławomir M. Kozak, Oficyna „Aurora”, 2010.

⁴¹ 863,80 m.

⁴² 515,72 m.

⁴³ 38,05 m.