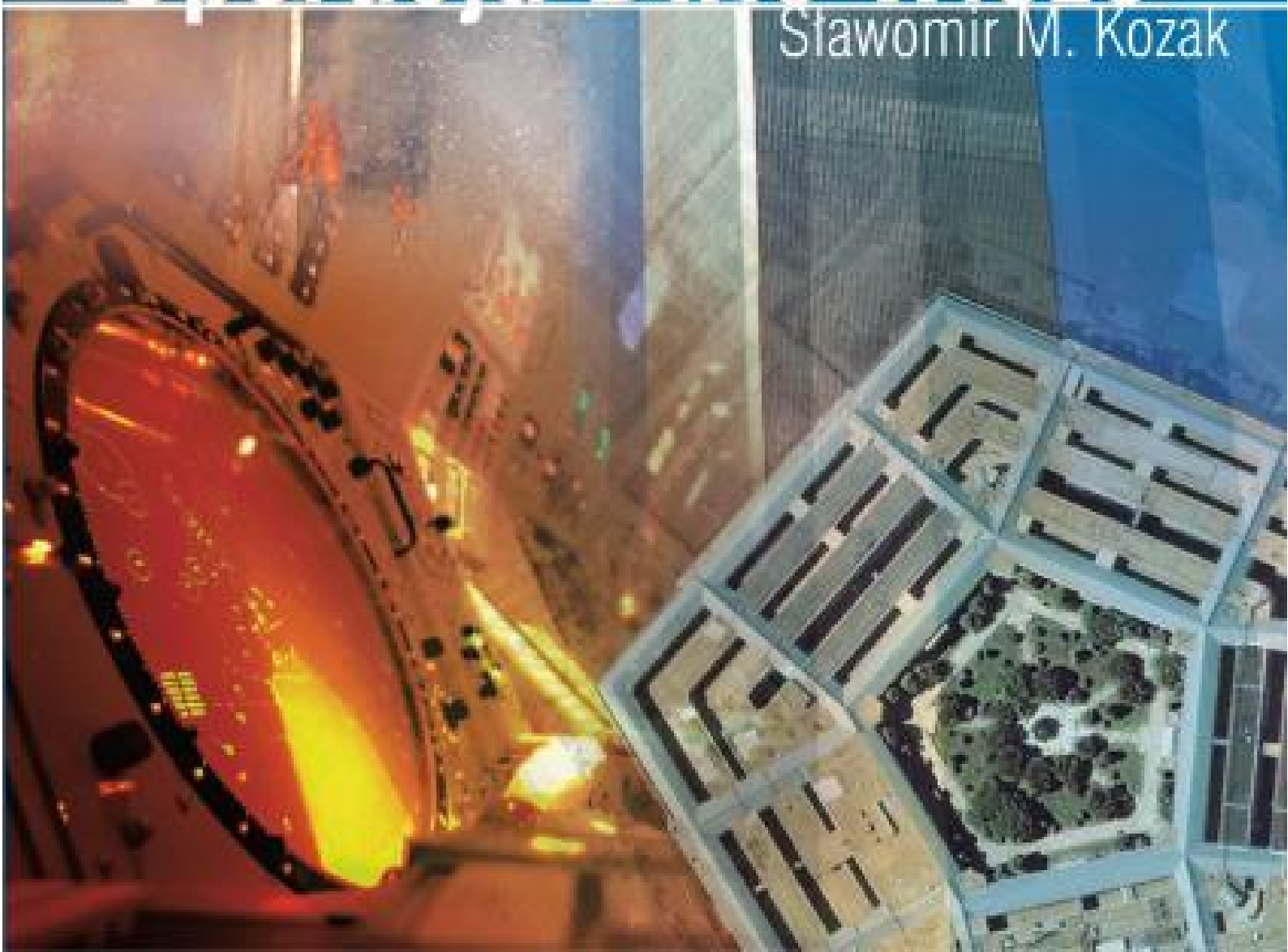


Operacja Dwie Wieże

Sławomir M. Kozak



Rodzicom moim dedykuje.

<http://www.oficyna-aurora.pl>

WSTĘP

Operacja Dwie Wieże. Dlaczego akurat Dwie Wieże? Bo 11 września zniszczono rozmyślnie dwie najwyższe wieże Nowego Jorku, bliźniacze budynki nazywane David i Nelson - od imion Rockefeller'ów. Ale też dlatego, że cały ten zamach, w wyniku którego zniszczono 4 samoloty i tysiące istnień ludzkich, nie mógł się udać bez ingerencji w system kontroli ruchu lotniczego. Kiedy mamy do czynienia z jakimś wypadkiem lotniczym, media skrótowo podają o ostatniej pozycji samolotu, jaką odnotowała Wieża kontroli. Jest to ogromne uproszczenie, bo na kontrolę ruchu lotniczego składa się łańcuch poszczególnych jej organów. Ale tak się przyjęło mówić. I patrząc na to w tym kontekście, tu znowu mam nieodparte wrażenie, że tego dnia działały w USA, obrazowo mówiąc, dwie wieże. Jedna, ta właściwa - wydajny system tysięcy pracowników wykonujących ciężkie i odpowiedzialne zadania. I druga - zbrodnicza, ukryta za plecami pierwszej, działająca wbrew podstawowej zasadzie kontroli ruchu lotniczego. Niweczając wkład porządnych ludzi w bezpieczeństwo lotnictwa. Źle, kiedy przeciw własnym obywatelom obraca się cały aparat mający ich chronić i wspierać. Począwszy od władz, poprzez dowództwo wojskowe, służby specjalne, na mediach kończąc. My, Polacy wiemy z własnego doświadczenia, jakie to niesie skutki. Jednak mimo wszystko, patrzę z wiarą i nadzieją na Amerykę. Bo żaden totalitaryzm nie ma szans wygrania z własnym narodem. Sprawiedliwość zawsze triumfuje. Jest to tylko kwestia czasu.

Nie ma w tej książce gotowych odpowiedzi na pytanie o winnych tragedii 11 września. Ale jest trochę podpowiedzi. I fakty. Zamierzeniem moim było, ażeby każdy sam mógł wyrobić sobie własne zdanie na ten temat. A tego nie da się zrobić bez znajomości faktów.

Wydając tę książkę postanowiłem na ostatniej stronie okładki umieścić podstawowe

informacje, których jakże często brakuje w opisie dotyczącym autora. Narodowość, obywatelstwo i wyznanie, z których jestem dumny. Wierzę, że czytelnik ma prawo do wiedzy o tym, po czyją książkę sięgnął.

Oddając tę książkę do rąk czytelników chciałbym, korzystając z okazji, gorąco podziękować tym, którzy w tym dziele dopomogli.

Przede wszystkim mojej Żonie Agnieszce, cierpliwie znoszącej moje ciągle ślęczenie przy komputerze.

Mojemu Przyjacielowi Darkowi Gieronowi z PLL LOT, wspierającemu mnie fachową pomocą i kibicującemu tej pracy.

Serdecznemu Koledze Mirkowi Rzeźnickiemu, kontrolerowi ruchu lotniczego i pilotowi Boeing'a 757 jednocześnie, który jakże często wspomagał mnie merytorycznie.

Dziękuję również Panu Stanisławowi Remuszko, autorowi demaskatorskiej pozycji „Gazeta Wyborcza. Początki i okolice”, dzięki którego pomocy, książka ta mogła się ukazać w obecnym kształcie.

Pragnę również podziękować Panu Profesorowi Mirosławowi Dakowskiemu, wybitnemu fizykowi jądrowemu i energo - analitykowi, który utwierdził mnie w przekonaniu, że 11 września 2001 roku rozpoczęto kolejny etap „wojny o energię”. Nic dziwnego, jeśli okazuje się, że cena litra ropy, w drodze od wydobycia do chwili, gdy trafia do baku naszego samochodu wzrasta ponad tysiącrotnie! Także z tego powodu mam zaszczyt gorąco polecić arcyciekawą książkę Profesorów Dakowskiego i Wiąckowskiego (ekologa), „O energetyce dla użytkowników oraz sceptyków”, która w przystępny sposób otwiera oczy na wiele nurtujących nas wszystkich pytań (<http://www.dakowski.pl>).



SPIS TREŚCI

SZUKAJĄC PRAWDY	7
STULECIE INTRYG	11
NOWA ERA AMERYKI	23
11 WRZEŚNIA 2001	31
DANE NAM OKAZANE...	62
LISTA OFIAR W SAMOLOTACH.....	76
WORLD TRADE CENTER	80
PROJEKT „BOJINKA”	87
PROJEKT „ECHELON”	92
BAJECZNY ROK.....	95
PORYWACZE?	98
OPERACJA „DWIE WIEŻE”	102
BLACK HAWK	116
LOT TRZMIELA	118
PENTAGATE.....	121
MIT SHANKSYILLE.....	133
OSTATNI PRYZSTANEK	136
CZARNE SKRZYNKI - PUSZKI PANDORY	139
TELEFONY, TELEFONY.....	143
KOMISJA 9/11.....	158
FAMILIADA.....	161
PENTA - GRAM.....	169
QUI BONO?	172
OPERACJA „NORTHWOODS”	176
OSAMA BUSH LADEN PRZEGRYWA.....	178
ŚWIAT NAUKI WOBEC MITU...	188
POSŁOWIE...	199
MATERIAŁY WYKORZYSTANE PODCZAS TEJ PRACY:	204



SZUKAJĄC PRAWDY

Od czasu tragedii z 11 września 2001 roku minęło sześć lat. To szmat czasu dla ludzi zajmujących się badaniem przyczyn katastrofy i mgnienie oka dla rodzin poległych tego dnia ofiar. W tym czasie ukazało się na całym świecie mnóstwo opracowań na ten temat. Wiele filmów, dziesiątki książek, setki artykułów, tysiące odnośników w internecie. Korzystając z tej obfitości źródeł postanowiłem przeanalizować ten dzień raz jeszcze, zwłaszcza że kiedy dramat ten rozwijał się na oczach milionów ludzi, nie miałem możliwości ani chęci angażowania się w ten temat. Dziś, po tylu latach, mając niezbędny do tego dystans, postanowiłem przyjrzeć się całej historii. I nawet nie dlatego, że sercem zawsze jestem po stronie słabszych, w tym wypadku oszukiwanych, osamotnionych żon, mężów, matek, ojców i przede wszystkim dzieci ale z czystej przyzwoitości zawodowej. Od 20 lat jestem kontrolerem ruchu lotniczego, pracującym na warszawskim Okęciu. Oprócz pracy operacyjnej na stanowisku, od wielu lat zajmuję się również napraniem tego zawodu młodych ludzi. Doświadczenie mam więc niemałe. I kiedy widzę, jak milionom osób robi się tak zwaną wodę z mózgu, to po prostu po ludzku trafia mnie szlag. Jednak rozumiem, że ten zawód jest na tyle hermetyczny, że nie wszyscy muszą wyczuwać zadawane im kłamstwo. Ale kiedy obserwuję podobne milczenie i udawanie, że wszystko jest w porządku u moich kolegów, wtedy nie znajduję już wytłumaczenia innego, jak to, że „ciemna strona mocy” ogarnęła już świat. No, ale w przeważającej większości oni są „poprawni politycznie” i im nie wypada negować wspaniałości świata wokół nas. Ja poprawny nie jestem i mówiąc szczerze, bardzo mnie to cieszy. I dlatego zabrałem się za spisanie dostępnych na temat tej tragedii danych oraz poddanie ich weryfikacji.

Od początku lat 70. ukazuje się pismo „The Controller”. Oficjalny organ Międzynarodowej Federacji Stowarzyszeń Kontrolerów Ruchu Lotniczego IFATCA.

Miesięcznik ten, prowadzony przez czynnych na ogół kontrolerów ruchu lotniczego z całego świata, poświęcony jest tajnikom tego zawodu. W każdym numerze znaleźć można interesujące artykuły z tej dziedziny, opisy nowinek technicznych czy pomysły nowych rozwiązań w organizacji ruchu lotniczego. Smutnym, lecz z zawodowego punktu widzenia ciekawym elementem magazynu jest analiza wypadków, jakie niestety zdarzają się czasami w lotnictwie. To tu właśnie można przeczytać wyjątki z raportów komisji badających te zdarzenia, zapoznać się z opiniami wyrażanymi w tej materii przez stowarzyszenia krajowe czy poszczególnych kontrolerów. Najbardziej niewinne zdarzenia, w których nikt nie ucierpiał są opisywane na równi z tymi znanymi z pierwszych stron gazet, w których zginęły nieraz setki osób. Tym bardziej więc zaskakujące jest całkowite milczenie, jakim obłożono tragedię z 11 września 2001 roku. Bez przesady można powiedzieć, że dramat ten dotknął całego wysoce technicyzowanego dzisiejszego świata. Świata, w którym latają codziennie setki tysięcy osób tysiącami samolotów. Świata, który dzięki temu, że dawno stał się globalną wioską, mógł osobiście oglądać rozwijający się horror, będący udziałem tysięcy istnień ludzkich w czasie rzeczywistym. Rozumiem, że komisja badania wypadków lotniczych musi mieć czas na dochodzenie, tak samo inne służby śledcze, których w tym przypadku musiało być wiele. Ale odnoszę wrażenie, że nakazem milczenia obłożono wszystkich kontrolerów. Nie tylko tych zaangażowanych osobiście w tę tragedię ale również kilkadziesiąt tysięcy pozostałych, rozrzuconych po wszystkich kontynentach. Nie wierzę w oficjalną wersję zdarzeń. Nie tylko dlatego, że zbyt wiele w niej niedomówień i kłamstw. Ale również, a może przede wszystkim, dlatego że zakneblowano usta ludziom, którzy każde takie zdarzenie powinni dogłębnie poznać.

Do chwili obecnej zrobiono blisko 30 filmów traktujących o 11 września, między innymi:

- „The Twin Tower Story”
- „September 11, Evidence To The Contrary”
- „Loose Change”
- „September 11th, Revisited”
- „Painfull Deceptions”
- „What's The Truth?”
- „The Great Conspiracy”
- „9/11 The Press For The Truth”.

Ten ostatni zasługuje na uwagę z dwóch powodów. Po pierwsze eksponuje zasługi pana Paul'a Thompson'a, niezależnego dziennikarza, w szukaniu odpowiedzi na pytania

dotyczące 9/11. Pokazuje ludzi mówiących o tym dniu w sposób, który chwyta za serce i sprawia, że człowiek chyli czoła przed ich tragedią. Ale może najważniejsze, z naszego polskiego punktu widzenia, jest to, że ów film pojawił się na naszym rynku, jako dodatek do jednego z periodyków. A to oznacza, że film ten, z założenia krytykujący stanowisko i poczynania administracji Bush'a wpisuje się w pewien scenariusz gry o ludzkie dusze i umysły.

Nie wnikając jednak w polityczny aspekt promocji filmu, przyjrzyjmy się jego treści.

Otóż pan Ray Nowosielski, reżyser, stawia w nim pewną tezę, w sposób zresztą mistrzowski, a następnie przeprowadza dowód na jej uprawdopodobnienie. Teza ta, której wartość w tym miejscu pomińmy, zakłada że wszystko co stało się tragicznego dnia w Ameryce było wynikiem niedopatrzenia. Niedopełnienia obowiązków. Wszyscy mogli się tego spodziewać ale nie mieli wystarczającej wyobraźni. Otóż takie założenie uwłacza w sposób oczywisty ewentualnemu widzowi spoza USA, a zwłaszcza z Polski. Nasza historia nauczyła nas patrzeć na poczynania władz przez pryzmat historii. Amerykanie nie mają ani długiej historii, ani właśnie dlatego wyrobionego zmysłu historycznego. My dopatrujemy się wszędzie od wielu lat knoń i kłamstw władzy, Amerykanie są jak naiwne dzieci idące na pasku wybranych przez nich reprezentantów narodu. Pozostańmy przy ocenie faktów zawartych w filmie. Pomińmy wątek stricte amerykański. Ten film to nie kolejny „Independence Day”, to relacja historii. Tak go oceniamy.

11 września 2001 roku zginęło w zamachach 4817 osób z 80 krajów (w tym 189 w Pentagonie i 44 w Shanksville). Poprzez ten fakt barbarzyństwo to stało się dramatem międzynarodowym. Sprawilo, że tysiące ludzi na całym świecie poczuły solidarność z Ameryką. Zamachy spowodowały poza wszystkim również zagrożenie zdrowia i życia ludzi będących w centrum wydarzeń na przyszłe lata. Upadek wież wyzwolił tony azbestu, który da o sobie znać dopiero po jakimś czasie. Jest to materiał, którego niewielka ilość wchłaniana przez człowieka może u niego spowodować zmiany nowotworowe. Oznacza to, że zamachy dotknęły dużo więcej osób niż można by przypuszczać. Część z nich nie dożyje sędziwego wieku, zostawi rodziny, osieroci dzieci. To bomba z opóźnionym zapłonem. Tysiącom ludzi zmieni to całe życie, zrujnuje plany i marzenia. Sprawii, że dorastające dzieci i młodzież będą wzrastały w niepełnych rodzinach, co z pewnością będzie rzutowało na ich przyszłość. Część tych ludzi przeżywa to już od sześciu lat. Sieroty, owdowiałe samotne matki.

Cztery takie owdowiałe matki: Lorie Van Auken, Patricia Casazza, Mindy Kleinberg i była adwokat - Kristen Breitweiser połączyły swe siły. Nie mogły zrozumieć dlaczego dysponując najlepszymi środkami na świecie nie zatrzymano żadnego z czterech samolotów?

Zamiast zadawać sobie samym dręczące je pytania, postanowiły wyjść z nimi na zewnątrz. Gail Sheehy, współwydawca „*Vanity Fair*” napisała o tych „*Dziewczynach z Jersey*”, jak je zaczęto nazywać, książkę - „*Middletown, America*”. W listopadzie pojechały do Waszyngtonu i zaczęły pytać kongresmanów, co robią w celu wyjaśnienia przyczyn tragedii. Dzięki ich determinacji już w styczniu przeforsowano w Kongresie projekt ustawy o powołaniu komisji mającej zbadać sprawę zamachów. Z czasem te cztery kobiety, z których jedna deklarowała swoją niezależność, jedna była demokratką, a dwie inne zwolenniczkami Bush'a - połączyła walka z urzędującą administracją.

Sally Regenhard, która straciła w zamachach syna - strażaka zaczęła przygotowywać kampanię na rzecz bezpieczeństwa innych wieżowców. Jej przekonanie o tym, że wszystkie taśmy z nagraniami z akcji ratowniczej, jak również ponad pięćset wywiadów ze strażakami ukryto przed opinią publiczną, sprawiło że dołączyła do niej podobnie myśląca wdowa - Monica Gabrielle. Martwiło je, że największa tragedia w Stanach Zjednoczonych od czasu wojny secesyjnej nie interesuje nikogo z urzędników państwowych.

W czerwcu 2002 roku osoby te zorganizowały przed Kapitołem wiec, na który ściągnęły rodziny ofiar. Żądano uruchomienia komisji.

STULECIE INTRYG

1933

27 lutego

Podpalono Reichstag, budynek niemieckiego parlamentu. Dokonał tego rzekomo miody holenderski komunista. Wiadomo, że podpalenie miało stworzyć pretekst dla przechwycenia władzy w Niemczech przez narodowych socjalistów. Pretekst dla ograniczenia praw obywatelskich i stworzenia podwalin dla tworzącej się dyktatury nazizmu.

1941

11 września

Rozpoczyna się budowa Pentagonu.

1944

25 października

Pierwsze użycie samolotów w samobójczych atakach japońskich kamikaze.

1945

28 lipca

Pierwszy wypadek lotniczy w USA, podczas którego wojskowy samolot B - 52 lecący nocą w gęstej mgłę rozbija się o Empire State Building. Uderza w 79 piętro, 14 osób ginie, straty szacuje się na milion dolarów. Konstrukcja budynku pozostaje nienaruszona.

1954

Operacja „Suzannah”, znana jako „Lavon Affair”, tajna operacja izraelskiego Mossadu

(„Jednostka 131” wywiadu wojskowego). Zbombardowanie amerykańskich instalacji, w tym również kin, w Egipcie, pozorujące udział Arabów, miało spowodować konflikt pomiędzy USA i Egiptem.

1962 - 1970

Amerykańska armia przeprowadza tajne testy chemiczne i biologiczne na swoich własnych, na ogół nieświadomych tego, żołnierzach. Testami objęto ponad 5 800 żołnierzy na Hawajach, Alasce, w stanach Maryland, Floryda, Utah, Georgia, w Panamie, Kanadzie oraz na okrętach stacjonujących na Pacyfiku i Oceanie Atlantyckim.

1962

13 marca

Amerykańscy dowódcy wojskowi przedstawiają projekt zakładający akty terroru, zabójstw oraz uprowadzenia i wysadzenia samolotu pasażerskiego, którego realizacja miała wywołać oburzenie obywateli amerykańskich i dać przyzwolenie dla wojskowej interwencji na Kubieli.

22 maja

Pierwszy przypadek użycia ładunku wybuchowego na pokładzie samolotu pasażerskiego. Boeing 707, linii Continental, rejs numer 11 eksplodował na poziomie 390 nad Missouri, zabijając 45 pasażerów.

1963

Przeprowadzono słynny psychologiczny test Stanley'a Milgram'a na uniwersytecie w Yale, który miał na celu udowodnienie, że rzesze ludzi będą wykonywały polecenia przywódcy uznanego za autorytet, będąc w stanie zadawać ból innym osobom. Eksperyment rozpoczęty w lipcu 1961, rok po procesie Adolfa Eichmanna w Jerozolimie, miał dać odpowiedź na pytanie czy „Eichmann i miliony współodpowiedzialnych w Holokauście po prostu wykonywali rozkazy? Czy można ich uznać za współwinnych?”.

22 listopada

Demokratyczny Prezydent J. F. Kennedy został zastrzelony przez „samotnego strzelca”, którym okazał się Lee Harvey Oswald. Zatrzymany godzinę później 24 - letni Oswald zaprzecza oskarżeniom.

24 listopada

Jack Ruby, mający wielu przyjaciół w komendzie policji w Dallas, jak również w świecie zorganizowanej przestępczości, strzela do Oswalda podczas transportu domniemanego zabójcy do budynku sądu. Dzieje się to na oczach milionów widzów, w obecności 75 policjantów strzegących Oswalda.

1964

4 sierpnia

Opierając się na przechwyconych rozmowach, wojskowy wywiad amerykański twierdzi, że doszło do drugiego ataku na okręt USS Maddox przez marynarke wietnamską. Tak zwany „incydent w Zatoce Tonkińskiej” spowodował, że oburzony Kongres dał zgodę, by prezydent Lyndon Johnson użył amerykańskich sił w Wietnamie. Po 40 latach udowodniono na podstawie dokumentów, że informacje te były w tym celu właśnie sfabrykowane.

1967

3 stycznia

Jack Ruby umiera w więzieniu na raka.

1968

5 czerwca

Kandydat Demokratów w wyborach prezydenckich senator Robert Kennedy zostaje zastrzelony podczas przyjęcia na jego cześć w hotelu w Los Angeles przez 24 - letniego palestyńskiego imigranta o nazwisku Sirhan Sirhan. Jednak istnieje hipoteza, że Kennedy otrzymał pierwszy, śmiertelny postrzał od tyłu, zanim Sirhan do niego strzelił. Wokół tego zabójstwa powstało wiele teorii o konspiracyjnym charakterze morderstwa. Niektóre tropy prowadziły do Izraela. Przebywający w więzieniu Sirhan nigdy nie przyznał się do zastrzeżenia senatora.

1970

16 marca

Podczas prac budowlanych przy Południowej Wieży WTC ma miejsce wybuch gazu.

4 eksplozje propanu zostają sklasyfikowane, jako wypadek przy pracy.

6 - 12 września

4 samoloty lecące do Nowego Jorku zostają uprowadzone nad Zachodnią Europą przez bojówki palestyńskie. Trzy spośród porwanych maszyn zostaną wysadzone w powietrze na lotnisku w Jordanii.

1971

WTC zostają do 64 pietra pokryte azbestem w celu ochrony przed pożarem. W założeniu, azbest miał dać gwarancję wytrzymałości materiałów użytych do budowy WTC przez cztery godziny pożaru, w czasie których mogłaby zostać przeprowadzona ewakuacja ludzi z dachów budynków przez śmigłowce.

1972

17 czerwca

Pięciu mężczyzn, z których jeden podaje się za pracownika CIA, zostaje zatrzymanych przy próbie montażu urządzeń podsłuchowych w siedzibie Demokratów w hotelu Watergate.

23 czerwca

W zarejestrowanym spotkaniu prezydenta Nixona z Szefem Sztabu H. R. Haldeman'em prezydent używa sformułowania „cała sprawa Zatoki Świń”, które Haldeman w wydanej w roku 1978 książce przytacza, jako odwoływanie się do zabójstwa Kennedy'ego.

Wrzesień

Prezydent Nixon tworzy zespół mający opracować plany obrony narodu przed wszelkimi aktami terroryzmu, począwszy od „brudnych bomb”, a na atakach pociskami sterowanymi skończywszy. W grupie tej znalazły się takie osoby, jak przewodniczący wiele lat później Komisji 9/11 Henry Kissinger czy przyszły burmistrz Nowego Jorku, Rudy Giuliani, który proponował 30 lat przed 9/11 wprowadzenie czegoś w rodzaju obecnego Patriot Act.

1973

11 września

Chilijska armia dowodzona przez generała Augusto Pinochet'a i wspierana przez CIA

w wyniku zamachu stanu przejmuje kontrole w Chile obalając prezydenta Salvadora Allende. W kontekście zlikwidowania Allende pojawia się później nazwisko Kissinger'a.

1974

9 sierpnia

W wyniku afery Watergate Prezydent Nixon, jako pierwszy w historii Stanów Zjednoczonych, rezygnuje ze swojego urzędu.

1975

W filmie „Trzy dni Kondora” Robert Redford gra rolę Joseph'a Turnera (pseudonim „Kondor”), pracującego dla CIA, którego zadaniem jest czytanie książek i szukanie w nich jakichkolwiek nowych pomysłów dla operacji Agencji.

14 lutego

W północnej wieży WTC wybucha pożar, który obejmuje 6 pięter. Efektem tego jest późniejszy montaż w budynkach spryskiwaczy gaśniczych.

20 lutego

Donald Rumsfeld został 13 w historii Sekretarzem Obrony USA.

1976

30 stycznia

George Bush zostaje dyrektorem Centralnej Agencji Wywiadowczej (CIA).

James R. Bath, z Lotniczej Narodowej Gwardii Teksasu, przyjaciel George'a Bush'a, otwiera firmę pośrednictwa lotniczego, w której wśród inwestorów znajdują się między innymi: John Connally, poprzedni gubernator stanu Teksas i Sekretarz Skarbu USA (postrzelony podczas jazdy z JFK w Dallas), saudyjski finansista Ghaith Pharaon (domniemany figurant w aferze BCCI), saudyjski bankier Khaled bin Mahfouz (główny akcjonariusz BCCI i mąż jednej z sióstr Osamy Bin Ladena).

1977

George Bush otrzymuje od James'a Bath'a reprezentującego rodzinę Bin Laden w USA, 50 000 USD na rozruch swojej spółki naftowej Arbusto Energy. Bath stał się niedawno obiektem śledztwa w sprawie wpływu saudyjskich pieniędzy na kształtowanie polityki

amerykańskiej. Posiada udziały w posiadłości z lotniskiem w Houston, którą kupił dla swoich saudyjskich klientów, jest także właścicielem stacji paliw w bazie Ellington Field, gdzie obsługiwane są samoloty wojskowe, w tym Air Force One. Działalność ta przynosi miliony dolarów zysku. (*WorldNetDaily*, 18.02.2004).

1978

W filmie „Dotyk Meduzy” Richard Burton grający Roberta Morlara, używa siły telekinezy w celu dokonywania zniszczeń, w tym rozbicia jumbo - jet'a o budynek.

1980

4 listopada

Ronald Reagan zostaje wybrany Prezydentem Stanów Zjednoczonych, a jego zastępcą George W. Bush.

Urzednicy amerykańscy, w tym Sekretarz Obrony Donald Rumsfeld, odgrywają wiodącą rolę w budowaniu potęgi militarnej Iraku. Współpracę zawiązano dla przeciwstawienia się coraz silniejszej pozycji Iranu w regionie.

8 grudnia

John Lennon, największy antywojenny aktywista w USA zostaje zastrzelony przez 25 - letniego Marka Chapmana.

1981

Na początku filmu Johna Carpentera „Ucieczka z Nowego Jorku”, terrorysta porywa w powietrzu prezydencki samolot Air Force One i rozbija go o budynek, niedaleko WTC.

20 stycznia

52 amerykańskich zakładników przetrzymywanych w Iranie zostaje zwolnionych w dniu, w którym Ronald Reagan zostaje zaprzysiężony na 40 w historii prezydenta USA. Istnieją podejrzenia, że umowę w tej sprawie zawarto już w październiku, lecz Czekano z realizacją do dnia przysięgi.

1983

20 grudnia

Donald Rumsfeld spotyka się z Saddam'em Hussein'em w Bagdadzie, jako wysłannik

Ronalda Reagan'a budując podwaliny pod nową bliskowschodnią politykę USA. Pięć lat później firma Dow Chemical sprzedaje Irakowi pod przykrywką pestycydów komponenty broni chemicznej, za kwotę 1,5 miliona USD.

1988

10 listopada

Siły Powietrzne USA ujawniają istnienie (operującego od 1983) niewidzialnego dla radarów myśliwca - F 117A.

1989

21 marca

Richard Cheney zostaje 17 Sekretarzem Obrony USA.

1990

Pięciu, spośród 19 porywaczy 9/11, odbywa treningi w amerykańskich bazach wojskowych. Trzech z nich w Naval Air Station w Pensacola na Florydzie - bazie lotniczej. Czwarty uczy się strategii i taktyki w Air War College w Montgomery, w Alabamie. Piąty, uczy się języka angielskiego w Lackland Air Force Base w San Antonio, w Teksasie.

11 września

Prezydent Bush dwukrotnie używa sformułowania „nowy porządek świata” podczas wystąpienia przed Kongresem w sprawie kryzysu w Zatoce Perskiej oraz deficytu budżetu federalnego.

1991

Securacom zostaje poinformowane przez nowojorskie władze (Port Authority), że WTC mogą być celem ataku terrorystycznego. Dane te pozyskano w związku z wojną w Zatoce Perskiej.

1993

Rząd Stanów Zjednoczonych ignoruje doniesienia doradcy wojskowego o planach ataku porwanymi samolotami na Pentagon i Biały Dom. Doktor Marvin Certon przedstawił w tej sprawie 250 - stronicowy raport.

23 stycznia

Władze Nowego Jorku otrzymują informację wywiadu o planach, docierających z Bliskiego Wschodu, zniszczenia w zamachu bombowym dużego budynku w mieście.

26 lutego

WTC staje się obiektem zamachu bombowego dokonany przez „arabskich islamistów”. FBI, pomimo pełnej wiedzy pozyskanej od informatora, byłego oficera egipskiej armii, nie przeciwdziiała atakowi. Podczas śledztwa wychodzi na jaw, że w podziemiach WTC znajdują się ponad miliard dolarów w złocie, będących własnością rządu kuwejckiego.

1994

Wywiad amerykański otrzymuje informację o planach arabskich terrorystów mających uderzyć w WTC samolotami wypełnionymi ładunkami wybuchowymi.

W bazie NASA Crows Landing, w Kalifornii, przeprowadzony zostaje eksperyment z użyciem samolotu Boeing 737. Maszyna wykonuje 110 lądowań używając systemu GPS.

W USA ukazuje się książka „Storming Heaven”, w której autor, Dale Brown, pisze o terrorystycznym ataku polegającym na zbombardowaniu lotnisk USA oraz stolicy kraju - Waszyngtonu.

12 września

Frank Eugene Corder rozbija kradzioną Cessnę na trawniku Białego Domu. Pilot ginie.

24 grudnia

Islamska grupa terrorystyczna porywa we Francji samolot Airbus A 300 linii Air France, planując rozbicie go o wieżę Eiffel'a.

1995

Rząd USA otrzymuje informacje o planach ataków na WTC, Pentagon i inne budynki, pozyskane przez wywiad w ramach akcji na Filipinach, przeciw pomysłodawcom „Projektu Bojinka”.

W USA ukazują się karty do gry nazwanej „Iluminaci: Nowy Porządek Świata”. Obrazki na kartach ukazują zdarzenia, które rozegrają się dopiero wiele lat później. Między innymi płonąca wieża WTC, z dymem układającym się w kształt twarzy szatana i palący się

Pentagon.

17 stycznia

George W. Bush zostaje gubernatorem stanu Teksas.

19 kwietnia

W zamachu bombowym na budynek federalny A. P. Murrah, w Oklahoma City, ginie 168 osób. Ujęty wkrótce zamachowiec, Timothy Mc Veigh, zeznaje że jego czyn jest odwetem za śmierć z rąk agentów federalnych, we wcześniejszej o dwa lata akcji, członków sekty Dawidian w Waco.

21 czerwca

Prezydent Clinton podpisuje dyrektywę antyterrorystyczną (PDD - 39) dającą wyłączność FBI w walce z terroryzmem.

1 października

Dick Cheney zostaje szefem Rady Dyrektorów firmy Halliburton, jednej z największych na świecie korporacji energetycznych, zajmującej się również przemysłem morskim, usługami budowlanymi, ubezpieczeniami.

1996

Władze USA biorą pod uwagę możliwość ataków terrorystycznych z użyciem samolotów na Stadion Olimpijski w Atlancie, w stanie Georgia.

Plan ujęcia Bin Laden'a zostaje odwołany przez Prokuratora Generalnego - Janet Reno.

3 kwietnia

Amerykański Sekretarz Handlu, Ron Brown, przeciw któremu toczy się śledztwo o nadużycia finansowe, ginie w wypadku lotniczym w Chorwacji. Wraz z nim życie traci podczas uderzenia wojskowego Boeinga 737 o zbocze góry wielu wysoko postawionych urzędników rządowych. Sekcja zwłok wykaże później, że bezpośrednią przyczyną zgonu Brown'a jest rana postrzałowa głowy.

28 kwietnia

W tajemniczych okolicznościach ginie podczas wyprawy łodzią 76 - letni William Golby, były dyrektor CIA. Ciało zostaje odnalezione po kilku tygodniach. Colby został zastąpiony na stanowisku szefa CIA przez G. Bush'a w 1976 roku.

13 sierpnia

Korporacja Unocal i saudyjska Delta Oil łączą siły w planach budowy konsorcjum mającego poprowadzić ropociąg z Turkmenistanu do Pakistanu przez terytorium Afganistanu.

1997

Tom Clancy wydaje nowelę i wkrótce książkę, w których japoński terrorysta porywa Boeinga 747 i rozbija go o budynek Kapitolu.

Przedstawiciele Talibów odwiedzają USA i prowadzą rozmowy z Unicol w sprawie planowanej budowy ropociągu mającego bieć przez Afganistan.

Jeden z dyrektorów FBI i ekspert do spraw terroryzmu, John Neill, przedstawia raport, w którym ostrzega przed możliwością ataku na USA, sugerując iż niektórzy z podejrzanych operują na terenie kraju już od dłuższego czasu.

Zbigniew Brzeziński (doradca do spraw bezpieczeństwa narodowego za prezydentury Cartera, członek Rady Stosunków Zagranicznych i Komisji Trójstronnej) wydaje książkę „Wielka Szachownica”, w której kreśli wizję przyszłego świata. Ameryka ma w niej dominującą rolę.

Sierpień

FEMA2 wydaje broszurę o oddziaływaniu na zagrożenie terroryzmem. Na okładce jedna z wież WTC znajduje się na celowniku snajperskim.

11 września

Stratesec debiutuje na giełdzie.

1999

1 lutego

NORAD rozpoczyna przygotowania do ćwiczeń symulujących uderzenia porwanymi samolotami w rozmaite cele, w tym także w WTC i Pentagon.

Narodowe Laboratorium Los Alamos odnosi sukces w opracowywanej technologii morfingu głosu ludzkiego. Pozwala ona na wierne naśladowanie głosu konkretnej osoby na

podstawie wcześniejszego, kilkuminutowego jej nagrania. Osiągnięcie określa się jednoznacznie przełomowym dla mających nastąpić w niedalekiej przyszłości operacji wywiadowczych i wojennych. Nazywa się je wręcz nową bronią PSYOP (operacji psychologicznych).

26 kwietnia

Kwatera Główna CIA w Langley, w Wirginii, zostaje nazwana imieniem długoletniego jej szefa, byłego prezydenta USA, George'a Bush'a Seniora.

2000

3 marca

CNN zatrudnia czynnego zawodowo pracownika wydziału operacji psychologicznych PSYOP (gen. Perry Smith) w charakterze doradcy wojskowego stacji.

20 marca

Rozpoczynają się zdjęcia do filmu „The Lone Gunmen”, w którego pilotażowej części w pełni załadowany Boeing 727 ma rozbić się o WTC, stając się tym samym narzędziem w rękach rządowych konspiratorów, dążących do wywołania wojny i zwiększenia zysków armii. Spiskowcy winą za zamach obarczają cudzoziemskich terrorystów.

25 maja

Boeing, w odróżnieniu od firmy Airbus, odrzuca stosowanie w swych samolotach pełnego systemu fly - by - wire. Maszyny obu firm są w stanie startować, lecieć i lądować samoczynnie, jednak firma europejska zmieniła filozofię wykorzystania komputerów w swoich produktach. Generalnie polega ona na zastąpieniu kabli i cięgien biegnących wzdłuż całego samolotu dla uruchomienia hydrauliki przewodami, które manewr pilota przesyłają w formie sygnału do sterowników odpowiedzialnych za wykonanie danej czynności. W samolotach Airbus, choćby A320, wprowadzono w ten sposób pewne ograniczenia programowe, nie pozwalające na manewry, które mogłyby być dla samolotu niebezpieczne. Ograniczono kąt wznoszenia do 30 stopni, co uniemożliwia utratę prędkości, a przez to siły nośnej i przepadnięcie maszyny. Przechył w zakręcie nie może wystąpić większy niż 67 stopni, pochylenie dziobu samolotu ustalono na maksimum 15 stopni. Komputer nie dopuści do wykonania jakiegokolwiek działania powodującego przekroczenie przeciążenia ponad 2,5 g. Pierwszym samolotem Boeing'a wykorzystującym tę technologię jest dopiero model 777.

Wrzesień

Dokładnie na rok przed atakami, Projekt Nowego Wieku Ameryki, nawołuje do zwiększenia amerykańskiej potęgi militarnej. To w tym opracowaniu pada stwierdzenie o oczekiwaniu na „Nowe Pearl Harbor”.

24 października

Pentagon przeprowadza pierwsze z dwóch ćwiczeń nazwanych MASCAL symulujących uderzenie pasażerskiego samolotu w budynek Pentagonu. W ćwiczeniach tych uczestniczy były pilot Marynarki Wojennej, Charles Burlingame, pracujący w Pentagonie przed odejściem do American Airlines. W niecały rok później, to właśnie samolot pilotowany przez niego rozbija się o Pentagon.

18 grudnia

Prezydent - elekt Bush powiedział, że dla Ameryki lepiej by było, gdyby zaprowadzić w niej dyktaturę, a jemu pozwolić zostać dyktatorem (*CNN*).

NOWA ERA AMERYKI

2001

20 stycznia

George W. Bush i Richard B. Cheney zostają zaprzysiężeni na 43 z kolei Prezydenta i Wiceprezydenta USA.

Donald H. Rumsfeld zostaje po raz kolejny w swojej karierze Sekretarzem Obrony USA, jest to jak dotąd, jedyny taki przypadek w historii Ameryki.

25 stycznia

Richard Clarke, szef wydziału do spraw walki z terroryzmem, ostrzega administrację Bush'a o zagrożeniu, jakie stanowi Al - Kaida.

31 stycznia

Oznaczony, jako „tajny”, dokument Departamentu Skarbu przesłany Sekretarzowi Paul'owi O'Neill, zawiera podsumowanie wojskowych planów wobec Iraku, który ma być uwolniony od Husseina.

Marzec

Indie dołączają do amerykańskiej koalicji przeciw Talibom,

4 marca

Epizod „The Lone Gunmen” ukazuje się na antenie FOX TV.

Kwiecień

NORAD planuje ćwiczenia, w czasie których samolot ma się rozbić o Pentagon. Plany jednak odrzucono, jako „niezbyt realistyczne”.

Władze Nowego Jorku wydają zgodę na 99 - letni leasing kompleksu World Trade Center dla Silverstein Properties. Jest to największa tego typu operacja finansowa w historii Nowego Jorku.

23 kwietnia

W Fort Myer, leżącym niecałe dwa kilometry od Pentagonu, przeprowadzane są ćwiczenia „Force Protection”, mające na celu sprawdzenie zdolności reakcji na różnego rodzaju zagrożenia dla bezpieczeństwa publicznego, w tym akty terroryzmu.

24 kwietnia

Global Hawk dokonuje pierwszego w historii przelotu bezzalowego statku powietrznego nad Pacyfikiem. Samolot, o rozpiętości skrzydeł zbliżonej do Boeing'a 737, pokonuje 13 840 kilometrów, lecąc na wysokości prawie 20 000 metrów z bazy Edwards w Kalifornii do bazy Królewskich Sił Powietrznych Australii W Edinburgh, w południowej Australii. Czas lotu - 22 godziny. Samolot w samej Australii wykonuje jeszcze 12 lotów rekonesansowych.

Czerwiec

Departament Obrony wprowadza nowe instrukcje dotyczące interwencji wojskowej w przypadku porwania samolotu. We wszystkich nie nagłych przypadkach Departament Obrony musi dostać zezwolenie na interwencję bezpośrednio od Sekretarza.

Prokurator Generalny, John Ascroft, na trzy miesiące przed 11 września, przestaje latać samolotami komercyjnymi.

1 czerwca

NORAD przeprowadza ćwiczenia o kryptonimie Amalgam Virgo 01, zakładające atak raketowy. Na okładce podręcznika szkoleniowego umieszcza zdjęcie Osamy Bin Ladena na tle płonącego wieżowca.

16 czerwca

W Pensylwanii przeprowadzane są ćwiczenia symulowanego ataku terrorystycznego „Mail Strike 2001”. Manewry odbywają się w hrabstwie Westmoreland, graniczącym z

Somerset, w którym leży Shanksville.

27 czerwca

Budżet Departamentu Obrony na rok 2002 wzrasta do 32.8,9 miliardów USD (11,5%).

29 czerwca

W Forcie Belvoir, niedaleko Pentagonu, odbywają się ćwiczenia MASCAL¹ mające na celu sprawdzenie sił pierwszego reagowania.

Lipiec

USA planują inwazję na Afganistan do października 2001 roku. Celem ma być Osama Bin Laden i Talibowie.

Urzednicy włoscy i amerykańscy otrzymują informacje o planach zabicia prezydenta Busha podczas szczytu w Genui, przez islamskich terrorystów, mających użyć do tego celu samolotu.

Podczas briefingu dla rządowych urzędników wyższego szczebla przedstawia się ostrzeżenie przed możliwymi spektakularnymi atakami terrorystycznymi.

Pilotom linii lotniczych odebrano, funkcjonujące od 40 lat, prawo posiadania na pokładzie samolotów broni. Dwa miesiące przed 11 września!

4 lipca

Osama Bin Laden, poszukiwany od 1998 roku przez USA listem gończym, otrzymuje pomoc medyczną w amerykańskim szpitalu w Dubai, gdzie odwiedza go szef miejscowej placówki CIA.

10 lipca

Kenneth Williams, agent FBI, informuje kwaterę główną o konieczności zainteresowania się podejrzanymi lekcjami pilotażu podejmowanymi w różnych lotniczych szkołach amerykańskich przez mężczyzn z Bliskiego Wschodu.

15 lipca

Niedaleko WTC, firma Controlled Demolition Inc., burzy dwa ogromne, znane jako

¹ MASCAL - Mass casualty - duża liczba ofiar, w języku medycznym określenie na masową izbę przyjęć.

Maspeth Avenue Holders (ponad 120 metrów wysokości każdy) zbiorniki paliwa.

17 lipca

Zespół muzyczny **I Am The World Trade Center** wydaje „Out Of The Loop”, gdzie 11 utwór nosi tytuł „Wrzesień”.

19 lipca

The Coup, rapująca grupa z Oakland, wydaje album „Party Music”, na którego okładce wokalista Boots Riley stoi na tle eksplodującego World Trade Center, trzymając w ręku detonator.

23 lipca

Podjezwany o kierowanie zamachami 11 września Khalid Sheikh Mohammed otrzymuje amerykańską wizę, pomimo faktu, iż od 1994 roku jest poszukiwany w związku z wcześniejszymi zamachami.

24 lipca

Larry Silverstein podpisuje umowę 99 - letniej dzierżawy WTC.

Sierpień

Po zaledwie ośmiu miesiącach pracy, Bush bierze miesiąc wolnego i przenosi się do Crawford w Teksasie.

Wywiad izraelski przekazuje CIA informacje o planowanych atakach na dużą skalę.

Były asystent Dyrektora FBI i ekspert w sprawach terroryzmu, John O'Neill, zostaje szefem ochrony WTC, jednak pełnienie obowiązków rozpoczyna dopiero dzień przed zamachami.

Były minister spraw zagranicznych Talibanu przekazuje amerykańskim dyplomatom przy ONZ ostrzeżenie o planowanych przez Osamę Bin Ladena zamachach.

Kierownik oddziału FBI w Minneapolis próbuje zatrzymać prewencyjnie uczącego się latać Zacarias Moussaoui, w obawie przed możliwością dokonania przez niego zamachu z użyciem samolotu. Kwatera główna nie podejmuje działań.

Bush otrzymuje podczas briefingu informację „Osama Bin Laden zdecydowany uderzyć w USA”.

15 sierpnia

Instruktor lotniczy informuje FBI, że jeden z jego uczniów (Zacarias Moussaoui) podający się za Francuza nie zna tego języka.

17 sierpnia

Władze ignorują ostrzeżenia płynące z Francji.

25 sierpnia

Raytheon i Siły Powietrzne USA przeprowadzają z powodzeniem próbę automatycznego lądowania bezzałogowego Boeinga 727. Maszyna linii FedEx ląduje sześciokrotnie w bazie Holloman, używając wojskowego systemu, opartego na różnicowym GPS, umożliwiającemu przejęcie samolotu zdalnie i spowodowanie jego lądowania wbrew woli załogi. Raytheon, na potrzeby wojska, opracował i uruchomił program JPALS (Joint Precision Approach And Landing System), który pozwala samolotom w sposób wykluczający nieuprawnione zakłócanie lądować w każdych warunkach pogodowych (kategoria 11/111) w sposób zdalny. Odmianą cywilną jest system LAAS (Local Area Augmentation System), który rozwinięto dla FAA. Oba systemy mogą współdziałać, co przetestowano na Boeingu 727 - 200, wyposażonym w stację Rockwell - Collins GNLU - 930 MMR (Multi Mode Receiver) wraz z GPS i stacją naziemną LAAS w Salt Lake City. Przeprowadzono ponad 100 udanych podejść (kategoria IIIb) według MLS² na 12 lotniskach.

30 sierpnia

Departament Transportu zarządza ćwiczenia symulujące porwanie samolotu wraz z pozyskaniem informacji za pomocą telefonów, według scenariusza bardzo podobnego do tego, co wydarzyło się 12 dni później w rzeczywistości.

Wrzesień

25 000 żołnierzy brytyjskich przybywa do Omanu na ćwiczenia Operation Swift Sword II, największe tego typu manewry (połączone siły szybkiego reagowania) planowane ponad rok wcześniej. Żołnierze mają po 11 września rozkaz pomocy USA w każdej potrzebie na terenie Afganistanu.

² MLS - Microwave Landing System - System lądowania mikrofalowego, używany głównie na lotniskach amerykańskich.

3 września

Salman Rushdie otrzymuje od władz amerykańskich ostrzeżenie przed podróżowaniem amerykańskimi liniami lotniczymi na terenie USA. (*Ananova, 27/09/2001*).

4 września

Biały Dom zatwierdza plan ataku na Afganistan. Zim - American Israeli Shipping Co, firma w której udziały ma rząd Izraela, wyprowadza się z 16 piętra WTC.

5 września

Grupa do zadań specjalnych, z agentami Secret Service, FBI, agentami Służby Bezpieczeństwa Dyplomatycznego, celnikami, inspektorami skarbowymi oraz Urzędu Imigracyjnego, wtargnęła do siedziby Info Com Corporation. Zablokowano ponad 500 stron internetowych, których właścicielami byli obywatele arabscy i wyznawcy islamu. Przy okazji wyłączono również strony stacji telewizyjnej Al - Jazeera i gazety Al - Sharq. (*Guardian 10/09/2001*).

6 września

Raytheon i Siły Powietrzne USA demonstrują nową technologię precyzyjnego podejścia i lądowania samolotów. System nazwany JPALS pozwala lądować samolotom w każdych warunkach pogodowych.

Akcje United Airlines zyskują 3 150 opcji sprzedaży. „Opcja sprzedaży” jest zakładem, że wartość akcji spadnie. Tego dnia opcji sprzedaży było 4 razy więcej niż wynosi średnia dzienna.

Z gmachów WTC znikają psy wykrywające ładunki wybuchowe, a pracownicy ochrony kończą dwutygodniowy cykl dwunastogodzinnych zmian.

Niektóre z akcji United Airlines wykupywane są poprzez Deutsche Bank Alex. Brown, w którym Dyrektor Wykonawczy CIA, A. B. „Buzzy” Krongard, był szefem do roku 1998.

7 września

Akcje Boeing'a zyskują 27 294 opcji sprzedaży czyli 5 razy więcej niż wynosi średnia dzienna.

Departament Stanu wydaje ogólnokrajowe ostrzeżenie, w którym informuje, że obywatele amerykańscy mogą stać się potencjalnymi celami ataków grup terrorystycznych

powiązanych z Al Kaidą.

Jeb Bush, brat prezydenta i zarazem gubernator Florydy, podpisuje dwuletni dekret o stanie wyjątkowym. Na 4 dni przed wydarzeniami mogącymi go usprawiedliwić. Zarządzeniem EO 01 - 261 wezwał do stawienia się w czynnej służbie członków Gwardii Narodowej Florydy. Termin obowiązywania zasad dekretu określono na 30 czerwca 2003! (*WorldNetDaily (25/10/2001)*).

8 września

Większość oficerów lotnictwa Marynarki Wojennej USA przenosi się ze swoich biur w Pentagonie do jego innych pomieszczeń, oddalonych o ponad 200 metrów od miejsca, które ulegnie później zniszczeniu.

Na międzynarodowym lotnisku w Buffalo Niagara odbywają się ćwiczenia symulujące uderzenie w budynek samolotu z 82 pasażerami na pokładzie i bronią biologiczną. Część uczestników ćwiczeń będzie później pomagała przy odgruzowywaniu terenu Ground Zero.

10 września

Prezydent Bush spotyka się w Waszyngtonie z Premierem Australii John'em Howard'em by uczcić pamięć marynarzy zatopionego podczas II Wojny Światowej australijskiego okrętu HMAS „Canberra”. Ambasada Australii odwołała planowany na następnego dzień lot Premiera rejssem AAL 77.

Żona Davida Kovalcina, inżyniera firmy Raytheon lecącego później rejssem AAL 11, wyznała że jej mąż obudził ją tej nocy. Nie mógł spać i był bardzo zdenerwowany. Nazajutrz zostawił kartkę, na której napisał „*Będzie mi was wszystkich bardzo brakowało*”. W sumie na pokładach trzech z czterech uprowadzonych maszyn znajdowało się pięciu pracowników firmy.

Sekretarz Obrony Donald Rumsfeld ogłosił, że Pentagon stracił 2,3 trylionów dolarów. Zadeklarował przy okazji „wojnę z biurokracją” w Pentagonie. Nazajutrz jednak w Pentagonie wybuchła zupełnie inna wojna.

Tego samego dnia Rumsfeld poinformował, że Irak posiada broń masowego zniszczenia.

Były zastępca dyrektora FBI, ekspert od walki z terroryzmem, John O'Neill rozpoczyna pracę w WTC.

Akcje American Airlines zyskują 4 516 opcji sprzedaży, 11 razy więcej niż dzienna

średnia.

„Newsweek” podaje, że znaczna liczba wysokich rangą urzędników Pentagonu odwołuje loty na następny poranek.

W jednym z wojskowych szpitali w Pakistanie wszyscy urodzcy zostają zastąpieni przez specjalny zespół lekarski. Gościem oddziału ma być Osama Bin Laden, który przybywa pod eskortą i ma być „*traktowany ostrożnie i z dbałością*”.

Zamknięto drzwi na dachy WTC.

Były dyrektor CIA, były prezydent i jednocześnie ojciec obecnego prezydenta, George H. W. Bush, spotyka się w Waszyngtonie z jednym z braci Osamy Bin Ladena, współnikiem w interesach Carlyle Group

11 września (czasu wschodniego)

Burmistrz San Francisco otrzymuje telefon ostrzegający go przed lotem. Jak podało później Radio Pacifica, telefon był dziełem Doradcy ds. Bezpieczeństwa Narodowego - Condoleeza'y Rice.

Biuro National Reconnaissance w Chantilly, w Wirginii, przygotowuje się do ćwiczeń, w których mały odrzutowiec korporacyjny rozbija się o ich budynek.

NORAD jest w trakcie kilku ćwiczeń wojskowych.

11 WRZEŚNIA 2001

Poniższe opracowanie zostało sporządzone przez dziennikarza amerykańskiego, Paul'a Thompson'a, na podstawie oficjalnych informacji przedstawianych w materiałach prasowych i telewizyjnych.

DLA UŁATWIENIA POSZCZEGÓLNE SAMOLOTY OZNACZONO KOLORAMI:

AAL11	Boeing 767 - 223 ER
AAL77	Boeing 757 - 223
UAL 175	Boeing 767 - 222
UAL 93	Boeing 757 - 222

00:00 Rozpoczyna się Międzynarodowy Dzień Pokoju Organizacji Narodów Zjednoczonych³.

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 - osobowego samolotu dyspozycyjnego Beechcraft 1900, rejsiem Colgan Air Flight 5930.

³ „Linia czasu 9/11”, według Paul'a Thompson'a.

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 sześć - i półkilometrowy 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 łącznościowej 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 Moqet 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 FAA 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 jest 181 miejsc. Leciały 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 porwaczy.

Ani jedno nazwisko na tej liście nie jest arabskie.

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

Ażeby się o tym przekonać należy wejść na stronę <http://www.Attack OnAmerica.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%, podczas gdy inne samoloty tego dnia miały obłożenie wahające się między 70 a 90%. 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 rejsem 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 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 informacje o zabójstwie swojej koleżance z American Airlines⁴.

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>.

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

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 zbaczać 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 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 zgłosić ten fakt do NORAD. 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.

8:21 Betty Ong, stewardesa 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, wygląda na martwego, a porywacze dostali się do kokpitu. Stewardesa stara się zidentyfikować zajmowane przez nich miejsca i potwierdza, że samolot się zniża.

8:21 Amy Sweeney, inna stewardesa 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 skretem 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 skrećie nad Albany, która wkrótce się wyprostowała.*” (HM 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)⁵.

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.*

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

Kontroler ruchu lotniczego zapytał:

- *Kto próbuje mnie wołać?*

8:24:57 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.

⁵ 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 nastęczać 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 najechaniu 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 wyświetli się to samo miejsce.

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 miałyby 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?

8:32 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 WTG.

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 Stewardesa Betty Ong z AAL 11 donosi, że samolot przez cały czas pochyła się na jedną stronę po czym powraca do lotu poziomego.

08:36 Stewardesa 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 któryś z porywaczy przejął stery od kapitana John'a Ogonowskiego.

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 potęgą militarną świata tak boleśnie. Czy, gdyby planowali zniszczyć WTC, nie powinni poczekać do godziny 11.00, kiedy budynki na ogół były pełne i liczba ofiar mogła wynieść 50 000? Ponadto, czy nie logicznym wydaje się uderzenie w wieże najniżej, 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 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 skręcie na południe o 08:26 i jest dokładnie 3 minuty od uderzenia w WTC. NORAD nie reaguje⁶.

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 11⁷.

08:44:00 kierownik ZNY informuje kontrolę Zbliżania Nowego Jorku (N90) o prawdopodobieństwie porwania AAL 11. 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:

⁶ Oświadczenie to jest nieprawdziwe. O tej porze nie było najmniejszych przesłanek do podejrzewania 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”. Niemożliwej 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.

⁷ 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?

- *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 p misji z 11 września 2001 roku:

„Nasze samoloty i ich załogi są w ciągłym 24 - godzinnym, 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?

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 poleciło 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 przecznic od WTC. Jeden z nich słysząc ryk silników spojrzął 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 Ustal 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:⁸

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 wprowadzony 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 mordy i zniszczenia.

Operator filmowy i będący z nim strażacy, którzy byli naoczniymi świadkami uderzenia pędzili do miejsca zdarzenia.

⁸ Jeżeli wierzyć opublikowanym danym, to dopiero w tym momencie można było uznać, że samolot został wprowadzony. 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 niefrazologiczne 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.

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.

08:49 UAL 175 zboczy! z zadanej linii lotu⁹.

08:50:51 **AAL 77 utraci! 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 skrzył 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 **Ustal 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

⁹ 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.

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

09:02:54 UAL 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. Znalezione 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*”. 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% 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. Dzieliąc przez 3000 km/h otrzymujemy 0,27. Dlaczego myśliwce przechwytyjące (!) poruszały się z prędkością blisko 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 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](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 mchu 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 minutach¹⁰.

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 11¹¹.

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.

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 ds. Bezpieczeństwa Narodowego - Condoleezą Rice, szefem FBI - Robertem Mueller'em i

¹⁰ Niemożliwe, żeby jakkolwiek kontrola ruchu na świecie, a już rym 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!

Gubernatorem Nowego Jorku - George'm 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.

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 Seeret 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 Olsorfa 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 przejęcia kokpitu przez porywaczy.

¹² W rozdziale PENTAGATE autor podaje inny czas, uzyskany na podstawie później uzyskanych danych.

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 transponderów. 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: „*Zalaw samolot i powiedz im, że wyjeżdżamy*”. Przed sobą ma 7 - 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 Waszyngtonie¹³.

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.

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% prędkości

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 przekazanie 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?

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 ds. Transportu, Norman Y. Mineta, wezwany przez Biały Dom do schronu, rozmawia przez zestaw głośnomówiący z Centrum Operacyjnym FAA, które monitoruje AAL 77 przesuwaną się w kierunku Pentagonu w skokowym 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 przełożonemu, 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 obywatelską

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, jesteście 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 mających 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 wiadano, 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/2222205.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 tyłu¹⁴.

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

¹⁴ Zaskakujące, skoro od 20 minut obowiązuje zakaz wykonywania lotów!

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 WTG 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 2 000 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 Biały Dom otrzymał informację z pogrózką 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 Manhattaru 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 w celu obrony wschodniego wybrzeża i zredukowania ilości okrętów w portach.

13:48 Prezydent Bush opuszcza bazę sil 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'm 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?*

- *Uziemiliście 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 wysłała 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,

personelom 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 łączy 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 Kaidy¹⁵.

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 im 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 nie wie, w jaki sposób porywacze pokonali system ochrony lotnisk. Tenet zripostował, 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

¹⁵ Sprawdzenie tych list wykaże, że nie ma na nich arabskich nazwisk.

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 Nebrasce i telefonicznie przewodzi spotkaniu z Narodową Radą Bezpieczeństwa. Wiceprezydent Dick Cheney wraz z Doradcą Bezpieczeństwa Narodowego Condoleeą 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, wysłała 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.

17:20:33 47 - piętrowy budynek numer 7 kompleksu WTC zawala się.

17:30 John Kings, korespondent CNN przy Białym Domu, informuje że czynniki oficjalne 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 czynniki 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.

DANE NAM OKAZANE...

TABELA CZASÓW WEDŁUG KOMISJI 911.

ALL 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	Odkoľowanie	0						
7:45	Planowany start							
7:58			Odkoľowanie	0				
7:59	Start	19						
8:00			Planowany start				Odkoľowanie	0
8:09					Odkoľowanie	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 dowiadyuje się o porwaniu	6						
8:38	Boston Center powiadyamia NEADS o porwaniu							

Czas	AAL 11	Min.	UAL 175	Min.	AAL 77	Min.	UAL 93	Min.
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			Stewardesa informuje linie o porwaniu	5				
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				

Czas	AAL 11	Min.	UAL 175	Min.	AAL 77	Min.	UAL 93	Min.
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			

Czas	AAL 11	Min.	UAL 175	Min.	AAL 77	Min.	UAL 93	Min.
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
9:57							Początek buntu pasażerów	23
10:03:11							UAL 93 rozbija się w Shanksville	29

Czas	AAL 11	Min.	UAL 175	Min.	AAL 77	Min.	UAL 93	Min.
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	
10:30					Władze AAL potwierdzają uderzenie ich maszyny w Pentagon			

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	
		Miejsce: Manhattan, New York, USA	
Numer seryjny	22332	Typ rejestracji	spółka
Rejestracja:	N334AA		
Producent	BOEING	Data certyfikacji	06/01/2000
Poprzednia rejestracja:	---		
Model	767-223	Kod Modu S	50722254
Numer rejsu:	11		
Rok produkcji	1987	Data wycofania	14/01/2002
Ofiary:	92: 92		
Powód wyrejestrowania	Zniszczony	Eksport	MSN: 22332
Rejestr samolotu przed wycofaniem		Numer Linii: 169	
Nazwa	FIRST UNION NATIONAL BANK TRUSTEE		Producent silników: General Electric
Ulica	ONE RODNEY SQUARE 920 KING STREET SUITE 102		Model silników: CF6-80A2
Miasto	WILMINGTON	Stan	DELAWARE
Rok dostarczenia:	1987		
Kod pocztowy	19801	Opis wypadku:	
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			

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 zawaliła 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

Rezerwacja N		Data wypadku:	11 września 2001
Typ rezerwacji	Oplacony	Linia:	United Airlines
Kod Modu S	51773757	Samolot:	Boeing 767-222
Data rezerwacji	11/10/2005	Miejsce:	Manhattan, New York, USA
Data wznowienia	Brak	Rejestracja:	N612UA
Data wycofania	11/11/2006	Poprzednia rejestracja:	---
Numer zmiany daty	Brak	Numer rejsu:	175
Autoryzacja zmiany	Brak	Ofiary:	65:65
Nazwa dzierżawcy	UNITED AIR LINES INC	MSN:	21873
Ulica	C/O LYTLE SOULE & CURLEE 119 N ROBINSON STE 1200	Numer linii:	41
Miasto	OKLAHOMA CITY	Producent silników:	Pratt & Whitney
Stan	OKLAHOMA	Model silników:	JT9D-7R4D
Kod pocztowy	73102	Rok dostarczenia:	1983
Hrabstwo	OKLAHOMA	Opis wypadku:	
Kraj	UNITED STATES		
Wyrejestrowanie samolotu	1 z 1		
Opis samolotu			
Numer seryjny	21873	Typ rejestracji	spółka

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, straciło życie.

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
Rejestr FAA			

żaków 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				Samolot:	Boeing 757-223
Numer seryjny	24602	Typ rejestracji	spółka	Miejsce:	Washington, D. C., USA
Producent	BOEING	Data certyfikacji	05/08/1991	Rejestracja:	N644AA
Model	757-223	Kod Modu S	52072030	Poprzednia rejestracja:	---
Rok produkcji	1991	Data wycofania	14/01/2002	Numer rejsu:	77
Powód wyrejestrowania	Zniszczony		Eksport	Ofiary:	64: 64
Rejestr samolotu przed wycofaniem				MSN:	24602
Nazwa	WILMINGTON TRUST COMPANY TRUSTEE			Numer Linii:	365
Ulica	RODNEY SQ NORTH ATTN CORP TRT ADM			Producent silników:	Rolls Royce
Miasto	WILMINGTON	Stan	DELAWARE	Model silników:	RB211-535E4B
Kod pocztowy	19890			Rok dostarczenia:	1991
Hrabstwo	NEW CASTLE	Kraj	UNITED STATES	Opis wypadku:	
Przydatność do lotu				<p>AAL 77 wystartował z Międzynarodowego Lotniska Dulles w Waszyngtonie około 9: 20 czasu lokalnego, do Los Angeles Krótco 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.</p>	
Producent silników	ROLLS-ROYCE	Klasyfikacja	Standard		
Model silników	RB. 211 SERIES	Kategoria	Transport		
		Data certyfikacji	08/05/1991		
Rejestr FAA					

United Airlines rejs 93		
N591UA – wpisy		
Rezerwacja N		Data wypadku: 11 września 2001
Typ rezerwacji	Oplacony	Linia: United Airlines
Kod Modu S	51721341	Samolot: Boeing 757-222
Data rezerwacji	11/10/2005	Miejsce: Somerset, Pennsylvania, USA
Data wznowienia	Brak	Rejestracja: N591UA
Data wycofania	11/11/2006	Poprzednia rejestracja: ---
Numer zmiany daty	Brak	Numer rejsu: 93
Autoryzacja zmiany	Brak	Ofiary: 45:45
Nazwa dzierżawcy	UNITED AIR LINES INC	MSN: 28142
Ulica	C/O LYTLE SOULE & CURLEE 119 N ROBINSON STE 1200	Numer linii: 718
Miasto	OKLAHOMA CITY	Producent silników: Pratt & Whitney
Stan	OKLAHOMA	Model silników: PW2037
Kod pocztowy	73102	Rok dostarczenia: 1996
Hrabstwo	OKLAHOMA	Opis wypadku: 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 zarzewionym, 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	Ekspert	
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		
Rejestr FAA			

DANE TYPU WEDŁUG FIRMY BOEING.

767-200ER		757-200	
Konfiguracja miejsc pasażerskich		Konfiguracja miejsc pasażerskich	
Typowe 3 klasa	181	Typowe 2 klasa	200
Typowe 2 klasa	224	Typowe 1 klasa	228
Typowe 1 klasa	do255		
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		Podstawowe wymiary	
Rozpiętość skrzydeł	156 ft 1 in (47.6 m)	Rozpiętość skrzydeł	124 ft 10 in (38.05 m)
Długość całkowita	159 ft 2 in (48.5 m)	Długość całkowita	155 ft 3 in (47.32 m)
Wysokość ogona	52 ft (15.8 m)	Wysokość ogona	44 ft 6 in (13.6 m)
Szerokość kabiny	15 ft 6 in (4.7 m)	Szerokość kabiny	11 ft 7 in (3.5 m)
		Szerokość kadłuba	12 ft 4 in (3.7 m)
Ograniczenia operacyjne		Ograniczenia operacyjne	
Uwaga: Ograniczenia podane na tej stronie właściwe są tylko dla samolotu Boeing 767-300 z silnikami Rolls Royce RB211.		Uwaga: Ograniczenia podane na tej stronie właściwe są tylko dla samolotu Boeing 757-200 z silnikami Rolls Royce RB211.	
Maksymalne prędkości		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

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 rozłączenia 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 FCC-703

NUMER 822-1261-101

OPIS

realizuje zadania związane ze sterowaniem samolotu wolantem, wskaźnikami dyrektywnymi, automatyczną realizacją wyboru: prędkości (IAS lub Mach), wysokości, kierunku, autopilotem, systemem automatycznego lądowania i automatycznego rozłączenia autopilota w przypadku wystąpienia usterki systemu sterowania.

LISTA OFIAR W SAMOLOTACH

AMERICAN AIRLINES 11

ZALOGA

Kapitan John Ogonowski
Pilot Thomas McGuinness
Barbara Arestegui
Jeffrey Collman
Sara Low
Karen Martin
Kathleen Nicosia
Betty Ong
Jean Roger
Dianne Snyder
Madeline Sweeney

PASAŻEROWIE

Anna Allison
David Angell
Lynn Angell
Seima Aoyama
Myra Aronson
Christine Barbuto
Carol Bouchard

Neilie Casey
Jeffrey Coombs
Tara Creamer
Thelma Cuccinello
Patrick Currivan
Andrew Currygreen
Brian Dale
David Dimeglio
Donald Ditullio
Albert Dominguez
Al Filipov
Carol Flyzik Paul
Friedman Karleton
Fyfe Peter Gay
Linda George
Edmund Glazer
Page Hackel Farley
Peter Hashem
Robert Hayes
Edward Hennessy
John Hofer

Cora Holland
Nicholas Humber
John Jenkins Charles
Jones Robin Kaplan
Barbara Keating
David Kovalcin
N Janis Lasden
Danny Lee
Daniel Lewin
Jeff Mladenik
Antonio Montoya
Laura Morabito
Mildred Naiman
Laurie Neira
Renee Newell
Jacqueline Norton
Robert Norton
Jane Orth
Thomas Pecorelli
Bernthia Perkins
Sonia Puopolo
David Retik
Philip Rosenweig
Richard Ross
Heath Smith
Douglas Stone
Xavier Suarez
James Trentini
Mary Trentini
Mary Wahlstrom
Kenneth Waldie
John Wenckus
Candace Williams
Christopher Zarba

UNITED AIRLINES 175

ZALOGA

Kapitan Victor Saracini
Pilot Michael Horrocks
Robert J Fangman
Amy N Jarret
Amy R King
Kathryn L Laborie
Alfred G Marchand
Michael C Tarrou
Alicia N Titus

PASAŻEROWIE

Alona Avraham
Garnet Bailey
Mark Bavis
Graham Berkeley
Klaus Bothe
David Brandhorst
Daniel Brandhorst
John Cahill
Christoffer Carstanjen
John Corcoran
Dorothy Dearaujo
Gloria Debarrera
Lisa Frost
Lynn Goodchild
Francis Grogan
Carl Hammond
Gerald Hardacre
Erie Hartono
James Hayden
Roberta Jalbert
Ralph Kershaw
Heinrich Kimmig
Brian Kinney
Maclovia Lopez

Marianne Macfarhne
Juliana Mccourt
Ruth Mccourt
Wolfgang Menzel
Shawn Nassaney
Marie Pappalardo
Patrick Quigley
Jesus Sanchez
Kathleen Shearer
Robert Shearer
Jane Simpkin
Brian Sweeney
Tim Ward
William Weems

AMERICAN AIRLINES 77

ZALOGA

Kapitan Charles Burlingame
Pilot David Charlebois
Michele Heidenberger
Jennifer Lewis
Kenneth Lewis
Renee May

PASAŻEROWIE

Paul Ambrose
Yemen Betru
MJ Booth
Bernard Brown
Suzanne Calley
William Caswell
Sarah Clark
Asia Cottom
James Debeuneure
Rodney Dickens
Eddie Dillard
Charles Droz

Barbara Edwards
Charles Falkenberg
Zoe Falkenberg
Dana Falkenberg
James Ferguson
Budd Flagg
Dee Flagg
Richard Gabriel
Ian Gray
Stanley Hall
Bryan Jack
Steve Jacoby
Ann Judge
Chandler Keller
Yvonne Kennedy
Norma Khan
Karen Kincaid
Norma Langsteuerle
Dong Lee
Dora Menchaca
Chris Newton
Barbara Olson
Ruben Ornedo
Lisa Raines
Todd Reuben
John Sammartino
Diane Simmons
George Simmons
Mari Rae Sopper
Robert Speisman
Leonard Taylor
Sandra Teague
Leslie Whittington
John Yamnicky
Vicki Yancey
Shuyin Yang
Yuguag Zheng

UNITED AIRLINES 93

ZALOGA

Kapitan Jason Dahl
Pilot Leroy Homer
Lorraine G Bay
Sandra W Bradshaw
Wanda A Green
Cee Cee Lyles
Deborah A Welsh

PASAŻEROWIE

Christian Adams
Todd Beamer
Alan Beaven
Mark Bingham
Thomas Burnett
William Cashman

Georgine Corrigan
Joseph Deluca
Patrick Driscoll
Edward Felt
Colleen Fraser
Andrew Garcia
Jeremy Glick
Lauren Grandcoias
Donald Greene
Linda Gronlund
Richard Guadagno
Toshiya Kuge
Waleska Martinez
Nicole Miller
Mark Rothenberg
John Talignani
Honor Wainio

Pierwsza opublikowana lista załóg i pasażerów samolotów uczestniczących w wydarzeniach 11 września. Nie ma na nich ANI JEDNEGO arabskiego nazwiska!



Wieżę Południową World Trade Center oddano do użytku w 1973 roku, liczyła 415 metrów i do 1974 roku, kiedy powstała Sears Tower, 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. Zresztą obie przestały istnieć szybciej niż w 10 sekund. Tyle trwał upadek każdej z tych 110 - piętrowych budowli. Oznacza, to że każde 10 pięter przestawało istnieć w czasie 1 sekundy. Dla lepszego uzmysłowania 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 - spadałby 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 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 przecież piętra powyżej punktów uderzenia powinny, zgodnie z prawami fizyki, „odpaść”, polecieć w bok. Na zdjęciach widać 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 zburzenie. 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, autorzy przedstawili zapisy sejsmografów. Skorelowali jedno z drugim i uzyskali bardzo interesujący materiał. Zachęcam do zdobycia tego filmu. 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. Stal topi się powyżej 1400°C, ogień spowodowany uderzeniem samolotu nie mógł mieć temperatury wyższej niż 1000°C. Natomiast zdjęcia satelitarne NASA ukazały 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 wytworzyć taką temperaturę, 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.

W ten ostatni nigdy nie uderzył żaden samolot. Liczący 47 pięter budynek miał również konstrukcję stalową. Stał po przeciwnej stronie ulicy, na którą zwały się dwie wieże. Runął o 17.20. Zapadł się w sposób idealny, pionowo. Jeszcze po siedmiu miesiącach prac komisji badającej 9/11 jej członkowie twierdzili, że nie znają przyczyn upadku budynku numer 7. Nie znała ich oficjalnie również Federalna Agencja Zarządzania Kryzysowego (FEMA). Kilka miesięcy później, właściciel kompleksu WTC przyznał nieoczekiwanie w wywiadzie telewizyjnym, że budynek zburzono w sposób kontrolowany i że zrobiła to straż pożarna na jego polecenie. Nikt go nie zapytał niestety, jak taką gigantyczną operację z

użyciem wielu bardzo precyzyjnie rozmieszczonych ładunków wybuchowych zdołano przeprowadzić bez wnikliwego przygotowania, w tak krótkim czasie?

Nowojorski miliarder, spekulant na rynku nieruchomości, Larry Silverstein, został właścicielem WTC dwa miesiące (24 lipca) przed 11 września. Po raz pierwszy od 33 lat budynki zmieniły wówczas właściciela. Silverstein, który nabył je za 3,2 miliarda dolarów od New York Port Authority, zdążył za nie zapłacić pierwszą ratę w wysokości 124 milionów dolarów. Ale zdążył też je ubezpieczyć na kwotę 7 miliardów. W umowie tej nie zabrakło klauzuli ubezpieczającej WTC „od ataków terrorystycznych”, co w owym czasie nie było praktyką częstą. Po zawałeniu się wież ubezpieczyciel - Swiss Re wypłacił mu zaledwie 2 miliardy dolarów twierdząc, że mimo ubezpieczenia dwóch wież, stały się one celem jednego ataku. Silverstein nie pogodził się oczywiście z taką interpretacją i rozpoczął się długoletni spór sądowy. Pięć lat po upadku budynków World Trade Center, sąd federalny nagle uznał, że niektóre wydarzenia 11 września można potraktować, jako dwa ataki. Werdykt ten, ogłoszony 23 maja 2007 roku, otwiera drogę do wypłacenia dodatkowych 2 miliardów dolarów dzierżawcy kompleksu - firmie Silverstein Properties. Pieniądze wypłaca: Allianz, Employers Insurance Co. Of Wausau, Royal Indemnity Co., Swiss Re, Industrial Risk Insurers, Travelers Co. Inc., Zurich Financial Services AG. Według umowy, Silverstein otrzyma 56% z tej kwoty, natomiast 44% Port Authority of New York and New Jersey. Oznacza to, że Larry Silverstein dostanie w sumie 4,68 miliarda dolarów. Prawie tyle, o ile zabiegał od początku.

Zakończenie tego procesu pozwoli ruszyć z odbudową kompleksu. Powstanie on dokładnie w miejscu zburzonych budynków, przy udziale Silverstein Properties i korporacji Port Authority. Jeżeli więc chodzi o pieniądze, to uznać można, że Silverstein dopiero zacznie zarabiać na World Trade Center. Nawiasem mówiąc, Silverstein ma bardzo rozległe, międzynarodowe koneksje. Podobno były premier Izraela, Benjamin Netanyahu, pozostaje z Silverstein'em w prawie codziennym kontakcie telefonicznym.

Po zakupie WTC Silverstein zatrudnił do ochrony budynków firmę ochrony elektronicznej Securacom znaną obecnie jako Stratesec Inc., z siedzibą w Sterling, na przedmieściach Waszyngtonu¹⁶.

Lista klientów Securacom zawiera klientów rządowych - armię, marynarkę, siły powietrzne i Departament Sprawiedliwości. Nawet Laboratorium Narodowe w Los Alamos. Firma ta miała w gronie swoich klientów również linie lotnicze United Airlines.

Szczególnym klientem wydaje się tu być lotnisko Dulles, obsługujące stolicę państwa,

¹⁶ Bliższe dane na temat firmy w rozdziale FAMILIADA.

które ma znaczenie strategiczne z powodu położenia, wielkości oraz liczby obsługiwanych międzynarodowych przewoźników. To jak Okęcie dla Polski - lotnisko ważne strategicznie.

Jak twierdzi na łamach „American Reporter” Wayne Black, szef jednej z firm na Florydzie, konsultant w sprawach ochrony: *„kiedy masz kontrakt na ochronę, znasz wewnętrzne mechanizmy działania wszystkiego. A jeśli inna firma ma powiązania z firmą ochrony, wtedy to co jest na twoim komputerze, jest również na jej komputerach”*.

Kilka dni przed tragedią, z powodu pogroźek telefonicznych podniesiono poziom ochrony budynków do trybu alarmowego. Daria Coard, 37 - letnia pracownica ochrony w budynku numer 1 powiedziała mediom, że w ciągu dwóch poprzedzających zamach tygodni, pracownicy ochrony pracowali nawet w 12 - godzinnych zmianach. Jednak 6 września wycofano z budynku psy szkolone w poszukiwaniu ładunków wybuchowych. (*„New York News Day”*).

Jak z kolei podała *„Wing TV”*, w czasie poprzedzającego zamach weekendu, 8 i 9 września w WTC miało miejsce wyłączenie prądu, co poza brakiem zasilania systemu zabezpieczeń spowodowało liczne wizyty w budynku wielu wchodzących i wychodzących osób obsługi technicznej.

Energii nie było od 50 piętra w górę przez około 36 godzin. Nie działały w tym czasie kamery monitoringu, windy ani elektryczne zamki drzwi.

Budynki WTC 6 i WTC 7, nie zagrożone bezpośrednio, zostały ewakuowane po uderzeniu AAL 11 w wieżę numer 1. Nie miało to miejsca w przypadku bliźniaczych wież, wręcz przeciwnie - pracownikom polecono pozostać w budynkach. 24 - letni inżynier oprogramowania w firmie Merrick - Dan Baumbach twierdzi, że widział, jak urzędnicy administracyjni budynku numer 1 przekonywali grupę około 100 osób na 75 piętrze, że ewakuacja jest ryzykowna. Wielu posłuchało tej rady. Baumbach przeżył, bo kontynuował ucieczkę z 80 piętra wieży (*„Newsday”*).

Uciekający z wieży numer 2 zostali powiadomieni poprzez system rozmieszczonych w budynku głośników, że są bezpieczni i mają wracać do swoich biur. Stanley Paimnath, który uratował się z budynku numer 2 opowiadał, że kiedy ludzie widzący pożar wieży 1 dobiegli do holu ochrona zawróciła ich do biur słowami: *„... to tylko wypadek, wieża numer 2 jest bezpieczna. Wracajcie do swojej pracy.”* (*„Mercola”*).

Zastanawia dlaczego nikt z tysięcy zagrożonych ludzi nie dobiegł na dachy budynków? Dziś wiadomo już, że nie pomogłoby to i tak, ponieważ drzwi ewakuacyjne były pozamykane.

Budynki były stare i nadawały się do renowacji lub wręcz rozbiórki. Koszt pozbycia

się azbestu i innych materiałów niebezpiecznych opiewał na kwotę 200 milionów dolarów, natomiast szacunkowa cena rozbiórki wahała się w okolicy 15 miliardów. Same rusztowania wyceniono na 2,4 miliarda (!) dolarów. Miasto miało wielki problem.

A konkretnie - burmistrz Nowego Jorku - Rudolph Giuliani. Warto w tym miejscu nadmienić, że wysłał on całą pozostałą po katastrofie stal z budynków WTC do Chin i Indii. Odbył się to w tak wielkim pośpiechu, że nie zostawiono nawet próbek materiałów na potrzeby dochodzenia. Jak donosiła gazeta „Beijing Youth Daily”, firma Baosteel z Szanghaju, największa na tamtejszym rynku, kupiła 50 000 ton stali z terenu „Ground Zero” po 120 USD za tonę. Dziennikarze gazety twierdzili, że część resztek zostanie przetopiona na pamiątki po 9/11. Czy można przyjąć, że Rudolph Giuliani będący w przeszłości Prokuratorem Generalnym USA nie zdawał sobie sprawy z wagi próbek stopionej stali dla ewentualnego wykrycia przyczyn katastrofy?

Po odejściu z urzędu w 2002 roku, Giuliani wraz z kilkoma dawnymi współpracownikami otworzył firmę doradczą „Giuliani Partners” zajmującą się takimi sprawami, jak zwalczanie przestępczości w Meksyku czy walka z korupcją na wyścigach. W 2005 roku Giuliani został współdziałowcem „Bracewell & Patterson LLP”, świetnie rozwijającej się nowojorskiej firmy, która od tej pory nazywa się „Bracewell & Giuliani LLP”. W maju 2003 roku, po głośnym rozwodzie, ożenił się ponownie, z Judith Nathan. 60 - letni Giuliani jest głównym darczyńcą Partii Republikańskiej, często wymienianym w charakterze kandydata na gubernatora lub senatora. Obecnie środowiska żydowskie wskazują go na „najlepszego kandydata na prezydenta USA” w nadchodzących wyborach w 2008 roku.

W budynku WTC 7 znajdowały się siedziby takich firm jak: Enron czy WorldCom, których bankructwa zaliczono do największych w historii Ameryki. Oczywiście były to tylko bankructwa setek tysięcy zwykłych ludzi, którzy stracili dorobek całego życia, podczas gdy nieliczna grupa dorobiła się na nich majątków. Ta ostatnia firma w latach 1996/97 pod ówczesną nazwą MCI, była trzecim pod względem wielkości, po WTC i lotnisku Dulles, klientem Securacom.

Upadek tego budynku pogrzebał również dokumenty komisji giełdowej, **The Securities and Exchange Commission**, dotyczące firm zajmujących się spekulacjami na wirtualnym rynku nieruchomości, tzw. Dot - Com w latach dziewięćdziesiątych. Firmy te wytworzyły gigantyczne pieniądze dla swych właścicieli w sposób jak najbardziej rzeczywisty, podnosząc ceny domów o kilkaset procent w ciągu kilku zaledwie lat. Agencja Reuters News Service i „Los Angeles Times” oceniają, że Komisja utraciła wraz z zawaleniem budynku materiały dotyczące około 4000 dochodzeń.

Budynek ten mieścił także przypadkiem biura US Secret Service (największy oddział w USA), NSA (Narodowej Agencji Bezpieczeństwa), IRS¹⁷, Departament Obrony, BATF¹⁸ i... CIA¹⁹. I dlatego musiał runąć.

8 czerwca 1999 roku burmistrz Nowego Jorku, Rudolph Giuliani, otworzył w budynku WTC 7 siedzibę miejskiego Sztabu Antykryzysowego (*Newsday*, 12/09/2001). Budowa tego obiektu umiejscowionego na 23 piętrze pochłonęła 13 milionów USD. Zbudowano go w celu koordynacji wszelkich działań ratowniczych w razie nagłych wypadków, jak huragany, powódzie czy zamachy terrorystyczne. Pomieszczenia sztabu, o powierzchni 4650 metrów kwadratowych zostały wzmocnione odpornymi na kule i bomby ścianami. Posiadały oddzielne, niezależne źródło powietrza i zbiornik wody. Wyposażone były w łóżka, prysznice i trzy generatory zasilające. Przystosowane były dla 30 osób. Jedno z pomieszczeń wyposażone było w monitory i sprzęt łączności zapewniający prowadzenie koordynacji konferencyjnej z policją i strażą pożarną. Personel obsługi był w nim obecny 24 godziny na dobę, gotów do działań (*CNN*, 07/06/1999). Obiekt ten był często krytykowany, mówiono o nim pobłaźliwie „bunkier Rudy'ego” (*Time*, 31/12/2001). Najbardziej kontrowersyjnym elementem budowli był postawiony w nim zbiornik z ponad 20 000 litrów paliwa. Przedstawiciele straży pożarnej wielokrotnie przestrzegali przed ogromnym ryzykiem dla budynku i okolic wynikającym z takiej ilości zgromadzonego tam łatwopalnego materiału. Wydaje się, że ów zbiornik mógł odegrać poważną rolę w katastrofie WTC 7 (*New York Times*, 20/12/2001). 11 września Sztab Kryzysowy nie pojawił się w owym centrum dowodzenia.

¹⁷ Odpowiednik Urzędu Skarbowego.

¹⁸ Bureau of Alcohol, Tobacco and Firearms - odpowiednik naszego Urzędu Celnego.

¹⁹ CIA (Central Intelligence Agency) Centralna Agencja Wywiadowcza.

PROJEKT „BOJINKA”

Oficjalnie twierdzono, że żadne służby państwowe nie miały wiedzy na temat przygotowań do zamachów. Tymczasem 6 sierpnia 2001 roku, podczas codziennego briefing'u prezydentowi Bush'owi przedstawiono informację, że Bin Laden może planować atak za pomocą porwanego samolotu komunikacyjnego.

Thompson odkrył, że już w 1995 roku władze dotarły do informacji o jednym z elementów tak zwanej operacji „Bojinka”, zakładającym użycie przez terrorystów samolotów pasażerskich.

Ramzi Yousef, konstruktor bomby podłożonej w WTC w 1993 roku, uciekł po tamtym zamachu na Filipiny, gdzie ścigająca go policja odkryła fabrykę bomb. Yousef uciekł ponownie ale przy tej okazji aresztowano jego współnika. Podczas przesłuchania torturowany Abdul Hakim Murad ujawnił szczegóły operacji „Bojinka”, co w wielu językach arabskich oznacza „eksplozję” (Bo - JIN - ka). Plan ten przewidywał trzy odrębne akcje, na które składać się miały: zabójstwo Papieża Jana Pawła II w czasie Jego planowanej na 15 stycznia 1995 roku wizyty na Filipinach (wizyta została odwołana, *01/09/2002/Los Angeles Times*, *10/11/2002/London Times*), wysadzenie nad Pacyfikiem jedenastu uprowadzonych wcześniej samolotów pasażerskich lecących z Azji do USA (21 i 22 stycznia 1995) oraz uderzenie wyładowanymi ładunkami wybuchowymi samolotami typu Cessna w kwaterę CIA oraz budynek Pentagonu. FBI sprawdziło cztery szkoły pilotażu ujęte w dokumentach z przesłuchań na Filipinach, lecz nie znalazło dowodów potwierdzających te informacje. Jednak, według „USA Today”, NORAD przeprowadziło manewry symulujące uderzenia porwanych samolotów w WTC oraz ćwiczenia udzielania pomocy Wielkiej liczbie ofiar po uderzeniu samolotu pasażerskiego w Pentagon.

12 grudnia 1994 roku Yousef przeprowadził próbną akcję w ramach przygotowań do

„Operacji Bojinka”. Podłożył ładunek wybuchowy w samolocie linii Philippines Airlines lecącym do Tokio, a następnie wysiadł z niego podczas międzylądowania. Ładunek eksplodował zabijając jedną osobę i raniąc kilka innych. Gdyby nie heroiczna postawa pilota samolot prawdopodobnie uległby całkowitemu zniszczeniu. Dzięki zeznaniom Murada, Yousefa poddano ekstradycji do USA, gdzie go osądzono i skazano. Skazano też samego Abdula Hakima Murada. Podobno Murad gotów był wówczas przedstawić całą swoją wiedzę na temat planu „Bojinka” w zamian za zmniejszenie wyroku ale władze nie zgodziły się na to. Oskarżyciel Dietrich Snell twierdzi, że taka oferta nie miała miejsca, jednak dokumenty procesowe mówią co innego. Po 9/11 Snell został doradcą prawnym przewodniczącego komisji badającej wydarzenia 11 września 2001.

16 grudnia 1994 roku, w Stanach Zjednoczonych aresztowano Mohammeda Jamala Khalifę - szwagra Bin Ladena. Khalifa finansujący grupę bojowników Abu Sayyafa na Filipinach został już wcześniej skazany na karę śmierci w Jordanii za wsparcie finansowe, jakiego udzielił grupom odpowiedzialnym za serię zamachów bombowych w tym kraju. FBI szybko przetłumaczyło znaną w jego bagażu literaturę propagującą zabójstwa księży katolickich i zamachy bombowe w kościołach, a także uczącą korzystania z materiałów wybuchowych. W ciągu następnych tygodni dotarli do jego kontaktów z ludźmi Bin Ladena, jak Ramzi Yousef i inni powiązani z operacją „Bojinka”. Na swoim wniosku wizowym Khalifa napisał, że zatrudniony jest przez Saudi Bin Laden Group. Nawiasem mówiąc, to właśnie ta firma zarobiła miliony dolarów budując bazy dla żołnierzy operacji „Pustynna Burza” po agresji USA na Irak w 1991 roku. Jeszcze w styczniu 1995 roku Sekretarz Stanu Christopher Warren składał do prokuratora generalnego Janet Reno wniosek o jego deportację do Jordanii w ramach międzynarodowej współpracy w zwalczaniu terroryzmu. Khalifa trafił do Jordanii w maju 1995 roku ale po rozprawie wyszedł na wolność. Rząd saudyjski oświadczył, że po 9/11 Khalifa został zatrzymany ale nie na długo, bo obecnie prowadzi w tym kraju restaurację specjalizującą się w owocach morza (*New York Times* 02/05/2002, *Chicago Tribune* 22/02/2004).

Pomysłodawca planu „Bojinka”, pakistańczyk Khalid Shaikh Mohammed, przez blisko rok mieszkał na Filipinach, do chwili kiedy w styczniu 1995 roku musiał uciekać przed aresztowaniem. Prowadził bardzo wystawny i mało religijny tryb życia. Policja miała informacje o jego regularnych wizytach w barach karaoke i klubach go - go, gdzie umawiał się z tancerkami. Odwiedzał czterogwiazdkowe hotele i brał lekcje nurkowania. Potrafił wynająć śmigłowiec, by zaimponować dziewczynie przelatując nim przed oknami jej biura. Organizował wielkie imprezy alkoholowe. Ten styl życia przypominał zresztą bardzo po-

dobne wyczyny przyszłych porywaczy 9/11 - Mohameda Atty i Marwana Alshehhi przebywających na Filipinach w latach 1998/2000. Podejrzewano, że Mohammed prowadził jakieś niezbyt czyste interesy, do policji dochodziły również sygnały, że prawdopodobnie powiązany jest z pakistańskim wywiadem (24/06/2002/*Los Angeles Times*). Jeszcze w 1999 roku widywano go na Filipinach, gdzie podobno odwiedzał swoją byłą dziewczynę. W 2007 roku, po przeszło pięciu latach od tragedii, czynniki oficjalne USA podały, że Mohammed przyznał się do organizowania zamachów. Mnie to oświadczenie nie przekonało i sądzę, że nie jestem jedynym wątpiącym.

Z kolei w 1996 roku, podczas letnich igrzysk olimpijskich w Atlancie miało również, według danych policji, dojść do ataków samolotami turystycznymi na obiekty sportowe. FAA wydała wówczas zakaz wlotu w obszar 2 kilometrów wokół wioski olimpijskiej oraz na przeciąg trzech godzin przed i trzech po zawodach w rejon 5,5 kilometra od stadionów (*Los Angeles Times*, 17/11/2001). Począwszy od roku 1972 organizatorzy każdej Olimpiady brali pod uwagę możliwość ataku samolotami na obiekty sportowe, tak też było w roku 2000 podczas Igrzysk Olimpijskich w Sydney, w Australii. W roku 2001 FBI analizowało poważnie tę ewentualność wraz z Komitetem Olimpijskim w odniesieniu do planowanych na 2002 rok Zimowych Igrzysk Olimpijskich w Salt Lake City (*Sydney Morning Herald*, 20/09/2001).

Jak podawał na łamach „*The Journal News*” Jeffrey Scott Shapiro, już w 1996 roku istniało wiele pogłosek, również wśród studentów pochodzenia arabskiego, o mających wkrótce nastąpić atakach terrorystycznych na Nowy Jork i Waszyngton.

Z kolei „*Washington Post*” pisał, że począwszy od 1996 roku FBI²⁰ zbierało dowody na to, że w amerykańskich szkołach lotniczych terroryści z całego świata uczą się sztuki pilotażu (*Washington Post*, 23/09/2001).

NBC wyemitowało zeznania człowieka wyszkolonego przez Al Kaidę. Na rok przed 11 września Brytyjczyk pakistańskiego pochodzenia został zwerbowany w brytyjskim meczecie i przewieziony do Pakistanu, gdzie ćwiczył loty na symulatorze Boeinga 767. Potem wysłano go do Stanów Zjednoczonych, gdzie miał porwać samolot i rozbić go o budynek WTC. Okazało się jednak, że wydał wszystkie otrzymane pieniądze, zrezygnował z zamachu i zgłosił się na policję. Jak twierdzi NBC, człowiek ten przeszedł dwa badania na wykrywaczu kłamstw i według urzędnika FBI agencji uwierzyli w zeznania niedosłego terrorysty. Wtedy jednak przyszedł rozkaz z Kwatery Głównej nakazujący odesłać

²⁰ FBI (Federal Bureau of Investigation) Federalne Biuro Śledcze.

zatrzymanego do Londynu i zapomnieć o całej sprawie.

Na początku 2001 roku w Nowym Jorku rozpoczął się proces czterech oskarżonych, którym postawiono zarzuty przeprowadzenia w 1998 roku zamachów bombowych na ambasady USA w Kenii i Tanzanii. Przy tej okazji ujawniono, że dwaj ludzie Bin Ladena ukończyli szkoły pilotażu w Teksasie i Oklahomie. O swojej nauce latania w roku 1993 opowiedział przed sądem świadek koronny L'Houssaine. Inny świadek, Essam al - Ridi, zeznał, że kupił dla Bin Ladena samolot wojskowy, którym przerzucił go do Sudanu. Al - Ridi został świadkiem koronnym już w 1998 roku, dając FBI pełen obraz przygotowań lotniczych ludzi Bin Ladena, na trzy lata przed wypadkami z września 2001 (zapis - www.cryptome.org).

Jeszcze przed wrześniem 2001 roku wywiad egipski informował agencje amerykańskie, że według ich wiedzy dwudziestu żołnierzy organizacji Al Kaida przeniknęło do USA, a czterech z nich ćwiczy loty na samolotach typu Cessna. Oczekiwano, że CIA poprosi o bliższe dane na ten temat ale prośba taka nigdy nie nadeszła.

Paul Thompson²¹ zebrał dane, z których wynikało, że Amerykę ostrzegały agencje wywiadowcze 14 różnych krajów, m.in.: Afganistanu, Argentyny, Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec, Indii i Indonezji. W marcu agenci wywiadu włoskiego przekazali swoim amerykańskim kolegom informację pozyskaną z podsłuchu komórki Al Kaidy w Mediolanie, o planach zmasowanego ataku przy użyciu samolotów pasażerskich na terenie USA. W sierpniu źródła marokańskie doniosły, że ludzie Bin Ladena planują zrealizować swoje plany latem lub jesienią 2001 roku. Wielka Brytania ostrzegała wywiad amerykański przed atakami z użyciem samolotów trzykrotnie. Według „*Sunday Herald*” informacje te zostały wkrótce przekazane prezydentowi Bush'owi.

Tuż przed szczytem G8 w Genewie CNN. com donosił, że szef rosyjskiej służby ochrony prezydenta informował o planowanym zamachu na Bush'a przez terrorystę Al Kaidy.

„*Los Angeles Times*” zamieścił artykuł, z którego wynika, że ostrzeżono wówczas amerykańskich urzędników o możliwości wykorzystania w atakach samolotów pasażerskich. Na lotniskach pojawiły się baterie przeciwlotnicze, gdyż rząd włoski bardzo poważnie obawiał się ataków z powietrza. Z tego też powodu przebywająca wtedy we Włoszech rodzina Bush'a i towarzyszący mu urzędnicy mieszkali na pływającym ośrodku wypoczynkowym, w który trudniej niż w budynek byłoby trafić samolotem.

Oznacza to, że już wtedy Bush, Condoleezza Rice i inne osoby z otoczenia prezydenta

²¹ Niezależny dziennikarz, twórca najśłynniejszej „Linii czasu 9/11”, przedstawionej w rozdziale 11 WRZEŚNIA 2001.

zdawały sobie sprawę z zagrożenia, jakie mogą nieść uprowadzone samoloty pasażerskie. Wiedzano więc wcześniej o planach zakładających równoczesne porwania samolotów komunikacyjnych i użycie ich jako broni. Znano potencjalne cele, a nawet termin ataków.

Informacje z briefingu 6 sierpnia 2001 roku, które zostały odtajnione, wyraźnie wskazują na to, że plany ataków były znane, a indagowana w tej kwestii Condoleezza Rice podała podczas przesłuchania publicznego tytuł notatki wywiadu, która była jego głównym tematem - „*Bin Laden zdecydowany uderzyć na terenie USA*”. Raport ten donosił również, że budynki federalne w USA są inwigilowane przez terrorystów.

Może dlatego łatwiej zrozumieć dlaczego w lipcu 2001 roku Minister Sprawiedliwości, John Ashcroft, podróżował wyłącznie wycarterowanym samolotem, a pytany o to Departament Sprawiedliwości odpowiadał, że otrzymał ocenę sytuacji z FBI, które poradziło aby do końca kadencji ich szef podróżował tylko samolotami prywatnymi.

W noc poprzedzającą 11 września w wyniku ostrzeżenia odwołano loty wszystkich wysokich urzędników Pentagonu.

Warto też zwrócić uwagę na fakt, że kiedy prezydent Bush przebywał w Sarasota, na dachu jego rezydencji rozmieszczono rakiety przeciwlotnicze, co nie było procedurą typową w tamtym czasie.

Jakże cynicznie w świetle powyższych faktów brzmią słowa wypowiedziane przez prezydenta Bush'a na jednej z konferencji prasowych:

Nikt w obecnym rządzie, ani chyba w poprzednim, nie mógł przewidzieć uderzenia samolotami w budynki.

PROJEKT „ECHELON”

„Echelon”, to system wywiadu polegający na nasłuchu i zbieraniu wszelkich informacji krążących w eterze, w sposób w pełni automatyczny. Pierwotnie wykorzystywało go pięć państw, które zawarły porozumienie nazwane UKUSA: USA, Kanada, Wielka Brytania, Australia i Nowa Zelandia. Z czasem dołączyły Niemcy, Japonia, Norwegia i Korea Południowa. Echelon to sieć obiektów nasłuchu pracujących w najważniejszych miejscach Ziemi. System przechwytuje i analizuje wszelkie informacje cywilne i wojskowe. W USA znajdują się dwie bazy systemu, w Yakima niedaleko Waszyngtonu i Sugar Grove w Zachodniej Wirginii. Po naszej stronie Atlantyku największa baza zlokalizowana jest w Menwith Hill w Wielkiej Brytanii. Pozostałe funkcjonują w Japonii, Nowej Zelandii i Niemczech. „Echelon” podsłuchuje wszystko. Rozmowy telefoniczne, transmisje faksów, internet, telefonię komórkową i łączność satelitarną. System dekoduje wszelkie informacje według zadanego zbioru określeń, selekcjonuje je i zapisuje. Wystarczy wprowadzić słowo - klucz, a system wychwyci wszystkie transmisje, w których ów wyraz się znalazł. Całością sieci, która działa od co najmniej końca lat osiemdziesiątych, zarządza Agencja Bezpieczeństwa Narodowego USA (NSA).

Od początków 1996 roku do października roku 1998 podsłuchiowano już w ten sposób telefon satelitarny należący do Bin Ladena. W tym czasie Bin Laden i Mohammed Atef, dowódca wojskowy organizacji, za pomocą telefonu kierowali operacjami Al Kaidy. Używano go nieprzerwanie jeszcze w dwa miesiące po 20 sierpnia 1988 roku, kiedy rakiety amerykańskie uderzyły w obozy Al Kaidy, naprowadzone sygnałem tego telefonu. Zamilkł, kiedy anonimowy, wysoki rangą urzędnik obrony USA Ujawnił ten fakt na łamach Sunday Times (24/03.2002). Zapisy rozmów wykazały, że *„sercem planistycznym ogólnoświatowej kampanii morderstw i zniszczenia była Wielka Brytania”*. 260 połączeń zanotowano do 27

numerów w Anglii. Do Jemenu telefonowano ponad 200 razy, do Sudanu 131, Iranu 106, Azerbejdżanu 67, Pakistanu 59, do Arabii Saudyjskiej 57. Łączono się 13 razy z okrętem na Oceanie Indyjskim, 6 razy telefonowano do USA, 4 do Malezji i 2 do Senegalu. *„Najdziwniejszym jest brak jakiegokolwiek połączenia z Irakiem” (Sunday Times, 24/03/2002).*

W 2004 roku Michael Scheuer, szef komórki CIA zajmującej się działalnością Bin Ladena w latach 1996 - 1998, poinformował że NSA nie udzielała dostępu do danych z nasłuchu żadnej innej agencji wywiadu (*Atlantic Monthly, 12/2004*). CIA otrzymywała od NSA tylko podsumowania informacji uzyskanych z monitoringu rozmów ludzi Bin Ladena. Po zamachu na ambasadę USA w Afryce w roku 1998 CIA naciskała NSA wielokrotnie o dostęp do informacji, lecz również wtedy udało jej się je otrzymać zaledwie w kilku przypadkach. Wkrótce potem wszystko powróciło do stanu sprzed zamachu. Podobno nic się nie zmieniło w tej kwestii aż do wydarzeń 11 września (*Atlantic Monthly, 12/2004*).

W marcu 2000 roku, agent FBI rozdrażniony tym, że system Carnivore śledzący e - mail'e Al Kaidy działał wadliwie i łączył je z innymi, zupełnie niewinnymi, skasował całą ich bazę danych. Jednak, wielce prawdopodobne jest, że system nazywany Carnivore, działał poprawnie. *„Przedstawiciel Departamentu Sprawiedliwości, zachowujący anonimowość, ujawnił, że poczta nie została całkowicie zniszczona”.* (*Associated Press, 28/05/2002*).

24 stycznia 2001 roku włoski wywiad namierzył rozmowę dwóch członków siatki Al Kaidy w Mediolanie. Ben Soltane Adel pytał przez telefon, nawiązując do przygotowanych przez organizację fałszywych dokumentów:

- *Czy będą dobre dla braci lecących do Stanów?*

Mahmud Es Sayed odpowiedział wściekle:

- *Nigdy nie używaj tych słów, nawet żartując! Jeżeli to niezbędne, gdziekolwiek byśmy byli, podejdź i powiedz mi to do ucha, bo to są rzeczy zbyt ważne. Musisz wiedzieć, że ten plan jest bardzo, bardzo tajny, niemalże wagi państwowej.*

To tylko część taśm nagranych i udostępnionych wywiadowi amerykańskiemu w marcu 2001 roku. Nie zostały jednak potraktowane poważnie aż do 11 września. Adel został później aresztowany za przynależność do siatki terrorystycznej natomiast Es Sayed w lipcu 2001 roku zniknął w Afganistanie. (*Guardian, 30/05/2002*).

Między 9 a 21 lutego 2001 roku, w serii artykułów dla United Press International, dziennikarz Richard Sale ujawnił wiele szczegółów dotyczących elektronicznego podsłuchu

Al Kaidy prowadzonego przez NSA²². „USA odniosły wielki sukces w wojnie informacyjnej przeciw organizacjom terrorystycznym wspierającym Osamę Bin Ladena. Hakerzy weszli na ich konta bankowe i usunęli lub przetransferowali należące do nich znaczne sumy pieniędzy. Ponadto zablokowali ich telefony komórkowe i satelitarne”. Wspomniano również, że „Bin Laden jest dosłownie otoczony siecią podsłuchów”. W jednym z artykułów napisano wprost o dogłębnej infiltracji organizacji przez system „Echelon”, nie wahając się zamieścić informacji o obserwacji punktu kontaktowego w Jemenie, dzięki której NSA uzyskała wiele informacji na temat porywaczy Nawafa Alhazmi i Khalida Almidhara. Jest więcej niż pewne, że tylko ten system, niezależnie od pomocy innych agencji wywiadowczych, pozwolił Amerykanom dowiedzieć się większości szczegółów każdej operacji planowanej przeciw Ameryce. Ostatnio (lipiec 2007) mówi się, że również w naszym kraju powstanie, przy okazji instalacji elementów Tarczy Antyrakietowej, filia owego systemu.

²² NSA (National Security Agency) Narodowa Agencja Bezpieczeństwa.

BAJECZNY ROK

12 września

Okazuje się, że rzekomy przywódca porywaczy, Mohamed Atta, telefonuje tego dnia do swego ojca.

13 września

Władze informują o znalezieniu w ruinach Pentagonu legitymacji studenckiej na nazwisko Majed Moqed, rzekomego porywacza AAL 77. Opublikowane zdjęcie pochodzi jednak z archiwum FBI, a nie z tej legitymacji.

14 września

Władze publikują listę porywaczy²³.

Gubernator Pensylwanii Tom Ridge ogłasza, że szczątki WTC zostaną zakopane na terenie jego stanu.

16 września

Co najmniej 15 z 19 domniemanych porywaczy ma powiązania ze stanem Floryda. Gubernatorem stanu jest Jeb Bush.

17 września

Władze informują o znalezieniu paszportu, który miał wypaść z upadającego budynku WTC.

²³ Lista porywaczy przedstawiona jest w rozdziale PORYWACZE?

21 września

Służby przeszukujące Ground Zero odnajdują ciało byłego agenta John'ego O'Neill.

22 września

Do uporządkowania rejonu Ground Zero wynajęto firmę Controlled Demolition Inc.. W 1995 firma ta wyburzyła zrujnowany przez Timothy'ego Mc Veigh'a budynek Alfred P. Murrah w Oklahoma City. Wiosną 2001 dwa zbiorniki paliwowe niedaleko WTC.



Komputerowi zapaleńcy nie wierzący w oficjalną wersję zdarzeń informują o niezwykłym odkryciu. Próba zapisania liter NYC (New York City) czcionką Wingdings daje obrazek, na którym obok wizerunku samolotu widnieją dwa budynki, czaszka i piszczele²⁴ oraz gwiazda Dawida. Microsoft, który wprowadził tę czcionkę do użytku w 1992 roku informuje, że jest to zwykły zbieg okoliczności. Obecnie taka próba daje obrazek czaszki i piszczeli, gwiazdy Dawida i podniesionego kciuka.

7 października

USA atakują Afganistan.

8 października

Prezydent Bush podpisuje zarządzenie o powołaniu Biura Bezpieczeństwa Krajowego. Szefem Biura zostaje Tom Ridge, były Gubernator Pensylwanii, w której rozbił się UAL 93.

12 października

W wywiadzie dla *Parade Magazine*, Donald Rumsfeld pytany o dramat Pentagonu mówi, że w budynek uderzył pocisk raketowy.

26 października

Zaledwie półtora miesiąca po 11 września 342 - stronicowy Patriot Act zostaje wprowadzony w życie. Zmienia zapisy Konstytucji i zawiesza prawa obywatelskie.

²⁴ Czaszka i Piszczele - (Skuli and Bones) - nazwa stowarzyszenia masońskiego, z którym powiązania ma wielu wybitnych polityków amerykańskich, w tym prezydenci USA, bliżej opisana w rozdziale FAMILIADA.

30 października

Setki sztab złota znajdują w podziemiach pomiędzy WTC 4 i WTC 5 pracownicy oczyszczający rejon Ground Zero. Złoto znaleziono przygotowane do ewakuacji na 10 - kołowej ciężarówce.

21 grudnia

Pomimo najgorszego w historii ataku na Amerykę i późniejszym wypadkom z węglikiem, Prezydent Bush podsumowuje w imieniu swoim i małżonki Laury rok 2001 mianem „**bajecznego**”.

PORYWACZE?

Poniżej przedstawiam nazwiska 19 porywaczy wraz z danymi na temat ich zamieszkania z okresu pobytu w USA. Dziś wiadomo już z całą pewnością, że co najmniej dziewięciu z nich żyje. I ma się dobrze.

American Airlines 11

Boeing 767

7:45 wystartował z Bostonu do Los Angeles

8:45 uderzył w Północną Wieżę World Trade Center

1) *Satam Al Suqami*

miejsce zamieszkania:

Zjednoczone Emiraty Arabskie

Saudyjczyk

wiek: 25 lat

2) *Waleed M. Alshehri*

miejsce zamieszkania:

Hollywood, stan Floryda, Orlando, stan

Floryda, Daytona Beach, stan Florida

Saudyjczyk

wiek: 22 lata

3) *Wail Alshehri*

miejsce zamieszkania:

Hollywood, stan Floryda, Newton, stan

Massachusetts

Saudyjczyk

wiek: 28 lat

4) *Mohamed Atta*

miejsce zamieszkania:

Hollywood, stan Floryda, Coral Springs,

stan Floryda, Hamburg, Niemcy

Egipcjanin

wiek: 33 lata

5) Abdulaziz Alomari

miejsce zamieszkania:

Hollywood, stan Floryda

Saudyjczyk

wiek: brak danych

United Airlines 175

Boeing 767

7:58 wystartował z Bostonu do Los Angeles

9:05 uderzył w Południową Wieżę World Trade Center

1) Marwan Al - Shehhi

miejsce zamieszkania:

Hollywood, stan Floryda

Zjednoczone Emiraty Arabskie

wiek: 23 lata

2) Fayez Ahmed

miejsce zamieszkania:

Delray Beach, stan Floryda

Saudyjczyk

wiek: 28 lat

3) Ahmed Alghamdi

miejsce zamieszkania:

Delray Beach, stan Floryda

Saudyjczyk

wiek: 21 lat

4) Hamza Alghamdi

miejsce zamieszkania:

Delray Beach, stan Floryda

Saudyjczyk

wiek: 20 lat

5) Mohald Alshehri

miejsce zamieszkania:

Delray Beach, stan Floryda

Brak danych n.t. narodowości

wiek: 21 lat

American Airlines 77

Boeing 757

8:10 wystartował z lotniska Dulles w Waszyngtonie do Los Angeles

9:39 uderzył w Pentagon

1) Khalid Al - Midhar

miejsce zamieszkania:

San Diego, Kalifornia i Nowy Jork, stan

Nowy Jork

Saudyjczyk

wiek: brak danych

- 2) *Majed Moqed* *miejsce zamieszkania:*
brak danych
Saudyjczyk *wiek: brak danych*
- 3) *Nawaq Alhamzi* *miejsce zamieszkania:*
Fort Lee, New Jersey i Wayne, stan New Jersey oraz San Diego, stan Kalifornia
Saudyjczyk *wiek: 25 lat*
- 4) *Salem Alhamzi* *miejsce zamieszkania:*
Fort Lee, New Jersey i Wayne, stan New Jersey
Saudyjczyk
- 5) *Hani Hanjour* *miejsce zamieszkania:*
Phoenix, Arizona i San Diego, stan Kalifornia
Saudyjczyk *wiek: 29 lat*

United Airlines 93

Boeing 757

8:01 wystartował z Newark, w New Jersey do San Francisco

10:10 rozbił się w Shanksville, w Pensylwanii

- 1) *Saeed Alghamdi* *miejsce zamieszkania:*
Delray Beach, stan Floryda
Saudyjczyk *wiek: 25 lat*
- 2) *Ahmed Alhaznawi* *miejsce zamieszkania:*
Delray Beach, stan Floryda
Saudyjczyk *wiek: 20 lat*
- 3) *Ahmed Alnami* *miejsce zamieszkania:*
Delray Beach, stan Floryda
Saudyjczyk *wiek: 23 lata*
- 4) *Ziad Jarrahi* *miejsce zamieszkania:*
brak danych
Libańczyk *wiek: 26 lat*

Jeden z nich, Mohamed Atta, otrzymał krótko przed 11 września 100 000 dolarów.

Zleceniodawcą przelewu był generał Mahmoud Ahmad, szef pakistańskiego wywiadu, ISI. I to nie jest jeszcze wcale tak bardzo dziwne. Ale z pewnością ciekawe jest, że ten sam generał w dniach od 4 do 13 września 2001 roku przebywał z oficjalną wizytą w Waszyngtonie. Podczas tej wizyty spotkał się z kilkoma przedstawicielami administracji Bush'a; Jego rozmówcami byli Collin Powell i George Tennett. Czy, w związku z tym, nie nasuwa się automatycznie podejrzenie, że szef pakistańskiego wywiadu mógł być w wielu sprawach pośrednikiem pomiędzy dwiema stronami? I czy nie staje się coraz bardziej oczywiste, że cała tak zwana siatka Al Kaidy została stworzona, a następnie wykorzystana przez amerykańską agencję wywiadowczą, czyli CIA? A tak zupełnie na marginesie, nazwisko Osamy wymieniane we wszystkich językach świata, w języku arabskim brzmi inaczej. Zamiast Bin Laden powinno bowiem się mówić Ibn Laden. Nawet w samym nazwisku człowieka, na którego zrzucano odium odpowiedzialności za ataki, występuje przekłamanie. I tak jest z całą resztą.

Władze opublikowały powyższe nazwiska już 20 września 2001 roku, jednak tak naprawdę nigdy porywaczy nie zidentyfikowano. 16 sierpnia 2002 roku poinformowano opinię publiczną, że **nie zdołano zidentyfikować żadnego** z rzekomych porywaczy samolotów, które uderzyły w WTC. Natomiast porywaczy rejsów 77 i 93 ustalono „na podstawie eliminacji”(!)

OPERACJA „DWIE WIEŻE”

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

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

Co różni te typy samolotów? Niewiele. Jeżeli chodzi o pilotaż i zamontowaną w nich awionikę. Oba są w stanie wykonać lot właściwie samoczynnie od chwili startu do lądowania. Jednak Boeing 767 jest większy. Rozpiętość skrzydeł ma o blisko 10 metrów większą i jest wyższy o 2 metry. Zakładam, że sprawcy planując uderzenie samolotów w WTC chcieli uzyskać przede wszystkim efekt hekatombi dziejącej się na oczach widzów. Te uderzenia miały mieć widownię. Pozostałe dwa - już nie. Najważniejsze było psychologiczne zagranie z pierwszymi uderzeniami. Wieże musiały zostać trafione widowiskowo. I równie wi-

dowiskowo musiały się zapisać. Ażeby uwiarygodnić tezę o upadku spowodowanym tylko uderzeniem musiano sprawić, by wyglądało to realistycznie. Do tego potrzebne były samoloty duże. Takie, które po wbiciu się w wieże zostawią za sobą jak największe dziury. Ale nie to było najważniejsze.

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

Jedna z rozpowszechnianych w internecie wersji głosi, że w przypadku wież i Pentagonu z lecących na budynki maszyn, chwilę przed uderzeniem, zostały wystrzelone pociski z głowicami z zubożonego uranu, które nie tylko potrafią przebić wszystko na swojej drodze ale podczas zderzenia z przeszkodą wywołują ogromną temperaturę ułatwiającą spalanie 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. Biały, w tym przypadku oznacza, że płonący materiał jest reaktywnym metalem, takim jak magnez lub uran. Prawdopodobieństwo takiego przebiegu akcji jest duże, wskazywałyby na to podejrzenia, że owe samoloty nie były maszynami cywilnymi. Na niewyraźnych zdjęciach z drugiego uderzenia dostrzec możemy, że samolot jest szary, raczej pozbawiony okien, a pod kadłubem widoczny jest element wielkością zbliżony do silnika Boeinga 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 Jones²⁵, który w swoich licznych odczytach szczegółowo ją analizuje.

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

Termit ulega silnie egzotermicznej reakcji, w której zapalony proszek aluminiowy 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 aluminiowego w

²⁵ Sylwetkę naukowca autor przybliży w rozdziale OSAMA BUSH LADEN PRZEGRYWA.

zakładach przemysłu ciężkiego. Przypomnę, że właśnie aluminiowe 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 saetr 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 lejący się w dół. Moim zdaniem jest to właśnie efekt reakcji termitowej. Do tego kłęby białego dymu na poziomie ulicy, występujące także w budynku WTC 7. Gwałtowne i intensywne świecenie, to mogły być również owe błyski widziane tuż przed zderzeniami samolotu z budynkiem, a później ich seria na chwilę przed zawaleniem wież, zarejestrowana na zdjęciach. Co ciekawe, błyski te pojawiają się wzdłuż linii lotu jednego z 9 (!) śmigłowców krążących wokół budynków. Może dla wyeliminowania ryzyka przypadkowego uruchomienia ładunków wybuchowych z większej odległości, ustawiono zakres i częstotliwość radiową detonatorów tak, że mogły być odpalone tylko z helikoptera? Na przykład jednego z tych, które rozpoczęły dzień wcześniej ćwiczenia TRIPOD 2, prowadzone przez FEMA (Federal Emergency Management Agency!) Federalna Agencja Zarządzania Kryzysowego. 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 nawet na najgłębszej, siódmej podziemnej kondygnacji WTC. Czy, mająca niższą temperaturę wrzenia woda nie byłaby idealną domieszką dla termitu, tworząc termaat? 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 tlenku żelaza i tlenku siarki. Było to dla autorów raportu niezrozumiałe i określone nawet w prasie mianem „największej tajemnicy”. A może właśnie siarkę lub żelazo zastosowano w roli inicjatora reakcji termitowej? Siarka bowiem obniża punkt zapłonu termitu tworząc z nim termat.

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

Siła wstrząsu odnotowana w przypadku WTC 1 wyniosła 2,1 stopnia w skali Richtera, natomiast WTC 2 - 2,3 stopnia. Jednak różnica ta, z pozoru niewielka, oznacza, że do spowodowania wstrząsu o sile 2,3 potrzeba użyć dwukrotnie większej ilości ładunków wybuchowych aniżeli dla uzyskania siły 2,1 stopnia. Wzrost ten jest proporcjonalny. Dla przykładu: aby uzyskać wstrząs o sile 1,0 stopnia potrzeba zaledwie 15 kilogramów TNT, o sile 2,0 stopni - już tonę, natomiast dla wstrząsu o sile 3,0 stopni wymagane jest użycie 29 ton TNT. Oznacza to, że dla uzyskania siły 2,1 stopnia w przypadku WTC 2 potrzebne było 1,4 tony TNT, a dla WTC 1, gdzie wstrząs wyniósł 2,3 stopnia - 2,7 tony TNT. Nie sądzę, by udało się w sposób sprawny i niezauważony przetransportować oraz zamontować taką ilość ładunków w obu wieżach. Jest to kolejny argument przemawiający za termitem. To, że w wieżach miały miejsce eksplozje jest niepodważalne. Są relacje naocznych świadków, w tym doświadczonych strażaków, samo ścięcie resztek kolumn u podnóża wież wskazuje na identyczne z 45 - stopniowymi ścięciami stosowanymi w przypadku kontrolowanych wyburzeń. Analiza zdjęć w filmie „911 Eyewitness” daje nawet szczegółowy ich wykaz. Przykładowo, w przypadku WTC 2 występuje sekwencja dziewięciu eksplozji w niewielkich odstępach czasu:

- 1)9.55.00
- 2) 9.56.05
- 3)9.56.10
- 4)9.56.21
- 5) 9.56.51
- 6)9.56.54

7)9.56.56

8)9.56.57

9) 9.58.12

Siła podmuchu wyrzuciła części wież na ogromną odległość. Szczątki wieży północnej przeleciały ponad 200 metrów. Upadły na ogród zimowy na dachu jednego z budynków, a wyrwane z będącego na ich drodze budynku American Express części, wskazują wyraźny tor lotu elementów wieży. Dziś znane już są relacje dwóch świadków, pracowników WTC, którzy zgodnie twierdzą, że w ciągu miesiąca poprzedzającego katastrofę słyszeli odgłosy przesuwania ciężkich przedmiotów i wiercenia w ścianach na dwóch piętrach jednego z budynków. Na 34 i 98. Co ciekawsze, 34 piętro było w ogóle nieużywane, nawet żeby zatrzymać na nim windę należało mieć specjalny klucz. Natomiast z piętra 98 miesiąc przed zamachem wyeksmitowano zajmującą je firmę tłumacząc ten fakt koniecznością dokonania remontu. Jednak kiedy zaniepokojony odgłosami i wszechobecnym kurzem pracownik z piętra poniżej zajrzał tam, okazało się że jest ono całkowicie puste. Nie było na nim żadnych maszyn, urządzeń, niczego. W każdym pomieszczeniu były tylko gołe ściany. Przyznał, że zrobiło to na nim wstrząsające wrażenie, spodziewał się bowiem potwierdzenia tego hałasu w postaci intensywnych prac, tymczasem korytarze świeciły pustkami.

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

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

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

Myśliwiec w akcji przechwytywania dogania samolot zajmując pozycję odrobinę powyżej i z lewej strony przechwytywanej maszyny. To oznacza, że od tej chwili przechwycony samolot ma obowiązek wykonywać polecenia samolotu wojskowego. Przy

braku łączności pilot na ogół przechyla samolot w jedną i drugą stronę potwierdzając zrozumienie sytuacji, w jakiej się znalazł i podąża za myśliwcem.

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

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

Tezy o niemożności przechwycenia samolotów przez myśliwce amerykańskie nie da się obronić. To prawda, że feralnego dnia, kolejnym „przypadkiem” odbywały się na terenie USA przeróżne ćwiczenia, w których udział brały samoloty amerykańskich sił powietrznych w niezwykłej liczbie. Akurat tego dnia przeprowadzono ćwiczenia cykliczne, takie które odbywają się co roku, ale również zdecydowano się na manewry zupełnie niespodziewane. Jakkolwiek podobne, zaskakujące manewry są czymś naturalnym w armii każdego kraju, to jednak ich ilość skumulowana w tym jednym dniu musi budzić zadumę. Zastanowienie musi także budzić ich umiejscowienie. Ich kryptonimy, fantastycznie zbieżne ze sobą, z pewnością nie ułatwiały ogarnięcia całości przez poszczególnych dowódców sił powietrznych. Przyjrzyjmy się zatem owym ćwiczeniom:

1. **„Północna Czujność”** - zaplanowane wiele miesięcy przed 11 września ćwiczenia, w wyniku których myśliwce patrolujące zwyczajowo wschodnie wybrzeże USA odesłane zostały na Alaskę i do Kanady w celu odparcia ataku rosyjskiej floty. Dalej nie było już można.

2. **„Czujny Strażnik”** - ćwiczenie symulujące porwania samolotów w północno - wschodnim sektorze. Opis oficjalny brzmiał: *„ćwiczenie, które ma inscenizować ogólnokrajowy kryzys Północno - Amerykańskiej Obrony Powietrznej”*. Pułkownik Dawne Deskins nadzorowała ćwiczenia z ramienia NORAD i kiedy o 08:40 otrzymała telefoniczną informację z Centrum w Bostonie o uprowadzeniu samolotu, uznała że jest to część manewrów.

3. **„Pónocny Strażnik”** - szczegóły tego ćwiczenia nie są znane ale pewne jest, że

powiązane były z operacją „Czujny Strażnik”. Możliwe, że chodziło w nich także o kreowanie wirtualnych ech porwanych samolotów.

4. „*Czujny Wojownik*” - to o tej operacji pisał w swej książce „Przeciw wszystkim wrogom” Richard Clarke. Przypuszcza się, że była to składowa część „Czujnego Strażnika”.

I wreszcie...

5. „*Tripod II*” - ćwiczenia wojny biologicznej (!) - biorący udział w zaplanowanych na 12 września ćwiczeniach przybyli do Nowego Jorku już 10. i zostali rozlokowani na moło numer 29. Podczas wywiadu udzielanego reporterowi ABC Danowi Rather'owi, członek zespołu poszukiwania i ratownictwa FEMA, pierwszy podał datę 10 września, jako dzień koncentracji zespołu. Początkowo wzięto to nawet za przejęzyczenie. Akurat tych ćwiczeń nie planowano na północy, zachodzie czy południu kraju. Zaplanowano je na wschodnim wybrzeżu. W Nowym Jorku.

Myliliby się jednak ten, kto by sądził, że tego typu ćwiczenia obrony biologicznej gdzie indziej w ogóle się nie odbyły. Odbyły się. 16 czerwca 2001 roku Departament Bezpieczeństwa Publicznego i Regionalny Ośrodek Zarządzania Kryzysowego hrabstwa Westmoreland, w Pensylwanii przeprowadził ćwiczenia na niespotykaną dotąd skalę. Ćwiczenia, nazwane Mail Strike 2001, odbyły się w Greengate Mail, a zaangażowanych w nie zostało 600 ratowników, którym przyszło się zmierzyć z efektami pozorowanego zamachu z użyciem broni masowego rażenia. Symulowano unieszkodliwianie toksycznych chemikaliów, osłonę przed promieniowaniem i skażeniem promieniotwórczym. Włączono w nie 27 szpitali w 3 spośród 13 hrabstw Pensylwanii. Ratownicy trenowali zresztą już przez cztery lata, od czasu, gdy w 1998 roku powołano Centrum Ratownictwa. Ćwiczenia okazały się ogromnym sukcesem i Departament postanowił uruchomić swoje nowe Centrum Bezpieczeństwa Publicznego i Ratownictwa, przy ulicy 911 Public Safety Road w Hempfield Township, właśnie 11 września 2001 roku. Długo wyczekiwana uroczystość została jednak zakłócona ogólnonarodowym dramatem. W jego efekcie, nowe Centrum zaangażowane zostało w swoją pierwszą, trwającą wiele dni akcję ratowniczą i dochodzeniową. Właśnie to Centrum, jako jedyne (!) miało bezpośrednią łączność telefoniczną z pasażerami samolotu linii United, rejs 93. Samolot ten rozbił się w hrabstwie Somerset, a ono graniczy bezpośrednio z hrabstwem Westmoreland.

Oprócz tych manewrów, do których przyznało się wojsko, były jeszcze inne:

Amalgam Virgo

Amalgam Warrior

Global Guardian

Crown Vigilance

Apollo Guardian

Ćwiczenia National Reconnaissance Office, a ponadto samoloty AWACS pozostawały cały dzień w powietrzu nad Florydą i Waszyngtonem.

Czy jednak mimo tylu ćwiczeń, w jakie zaangażowane były tego dnia amerykańskie myśliwce, nie było szansy na odparcie ataków? Według *Associated Press*, w ciągu roku poprzedzającego atak amerykańskie siły powietrzne wykonały z powodzeniem 67 misji przechwycenia samolotów. Osobie, która nie wie jakie bazy lotnicze rozlokowane są w pobliżu zaatakowanych obiektów, wydawać się może, iż wszyscy zajęci byli lotami szkolnymi daleko od macierzystych lotnisk. Ale tych baz nie jest tak niewiele, jak mogłoby się wydawać. I jeżeli nawet nie w każdej z nich, to przynajmniej w kilku musiały być dyżurne myśliwce. Zobaczmy, gdzie w ogóle są te bazy:

1. Baza Sił Powietrznych Andrews 18 kilometrów od Waszyngtonu
2. Baza Sił Powietrznych Bolling 5 kilometrów od Kapitolu
3. Baza Sił Powietrznych Dover 5 kilometrów od Dover w Delaware
4. Baza Sił Powietrznych Hanscome 27 kilometrów od Bostonu
5. Baza Sił Powietrznych Langley 5 kilometrów od Hampton w Wirginii
6. Baza Sił Powietrznych Mc Guire 29 kilometrów od Trenton w New Jersey
7. Baza Marynarki Wojennej Patuxent 25 kilometrów od Pentagonu, Maryland

To te największe i najważniejsze jednostki obrony powietrznej. Ale są też trochę mniejsze, bazy Gwardii Narodowej i zapasowe bazy sił powietrznych, również czynne:

8. Lotnisko Atlantic City 16 kilometrów od Atlantic City w New Jersey
9. Lotnisko Barnes Municipal 5 kilometrów od Westfield w Minnesota
10. Międzynarodowe Lotnisko Bradley Windsor Locks w Connecticut
11. Lotnisko Byrd Field 6 kilometrów od Richmond w Wirginii
12. Lotnisko Eastern West Virginia 6 kilometrów od Martinsburg w Wirginii
13. Lotnisko Frances S. Gabreski Westhampton Beach w stanie Nowy Jork
14. Lotnisko Greater Pittsburgh 24 kilometry od Pittsburga w Pensylwanii

15. Międzynarodowe Lotnisko Harrisburg	16 kilometrów od Harrisburga w Pensylwanii
16. Lotnisko stanowe Martin	13 kilometrów od Baltimore
17. Lotnisko New Castle	8 kilometrów od Wilmington w Delaware
18. Baza Otis	11 kilometrów od Falmouth w Minnesota
19. Baza Pease	Portsmouth w New Hampshire
20. Lotnisko stanowe Quonset	Providence w Richmond
21. Baza Rickenbacker	Columbus w Ohio
22. Międzynarodowe lotnisko Stewart	Newburgh w stanie Nowy Jork
23. Baza Westover	8 kilometrów od Chicopee w Minnesota
24. Baza Willow Grove	23 kilometry od Filadelfii w Pensylwanii
25. Lotnisko Yeager	6 kilometrów od Charleston w Zach. Wirginii
26. Lotnisko Youngstown - Warren	25 kilometrów od Youngstown w Ohio

Zupełnie inny obraz. Odległości, jak na lotnicze możliwości, wręcz śmieszne. Jeżeli w jednej bazie na pięć stacjonowała choćby jedna para dyżurna myśliwców, to w ciągu kilku chwil powinno być u celu dziesięć samolotów. Mało tego, gdyby w powietrze poderwał się choć jeden myśliwiec z Bazy Andrews, dzięki rakietom AMRAAM²⁶, straciłby każdy cel w ciągu jednej minuty. Zakładanie, że ze wszystkich tych lotnisk odleciały wszelkie samoloty bojowe jest niepoważne. Gdyby tak było, to oficerowie dowództwa sił powietrznych powinni nazajutrz po 11 września solidarnie palnąć sobie w łeb. Wszyscy bez wyjątku. Żaden tego nie zrobił. Oznacza to, że każdy z nich sumiennie wykonał otrzymane rozkazy, a nie było w nich nic o podrywaniu w powietrze ekip pościgowych. Profesjonalni piloci myśliwscy, jak pułkownik Guy Razor²⁷, który latał maszynami przechwytyjącymi, twierdzą iż jedynym wytłumaczeniem takiego stanu rzeczy musiał być wyraźny rozkaz zaniechania pościgu. Podczas tak zwanego alarmu ZULU czyli najwyższej gotowości bojowej, myśliwiec w czasie 5 minut musi być w powietrzu, ze schowanym podwoziem (czyli z określoną prędkością) i gotów do podjęcia walki.

Uważam, że całym przedsięwzięciem kierowano z jednego centrum operacyjnego. I znowu, większość zwolenników tej teorii jest zdania, że na takie miejsce najlepiej

²⁶ Air - to - air missile - rakietą powietrze - powietrze.

²⁷ Autor przybliżył tę postać w rozdziale OSAMA BUSH LADEN PRZEGRYWA.

nadawałoby się Centrum Koordynacji Ratownictwa Kryzysowego w Budynku 7 WTC, choćby z tej przyczyny, że zbudowany wewnątrz bunkier był w stanie przetrwać zawalenie się nań szczytków wież. Jednak nie sądzę, żeby znalazł się ktoś, kto odważyłby się spędzić w owym bunkrze kilka godzin mając świadomość, że na jego dach może spaść dwa razy po sto pięter konstrukcji. Zważywszy, że i ten budynek zrównano z ziemią. Bardziej prawdopodobne wydaje mi się wykorzystanie do tego celu innego miejsca i wspomaganie ze specjalistycznego samolotu do prowadzenia wojny elektronicznej. Z takiego centrum z powodzeniem można by koordynować wszelkie działania w sposób zdalny. Natomiast z samolotu pozostającego na odpowiednim pułapie można spokojnie zagłuszać i emitować dowolne przekazy danych oraz analizować ruch lotniczy (AWACS). Jest pewne, że tego dnia co najmniej dwa takie samoloty operowały nad Florydą oraz Waszyngtonem. O tym, że operacja ta rozwijała się według precyzyjnie przygotowanego planu przekonuje mnie analiza czasów poszczególnych zdarzeń w ruchu samolotów. W samym budynku numer 7, przeznaczonym do likwidacji, mogły się jednak znajdować urządzenia wspomagające nawigacyjnie dolot zdalnie kierowanych samolotów do WTC²⁸. Natomiast w samych wieżach mogły się znajdować pomocnicze beacon'y²⁹, na co wskazuje pewien ciekawy element. Otóż oba samoloty uderzyły w wieże w identyczny sposób. Z przechyłem na lewe skrzydło i tak, jakby celem każdego z nich miała być wieża stojąca za tą, w którą akurat trafiły. Wraz ze zburzeniem WTC 7 i samych wież, rozwiązana byłaby również kwestia kompromitujących śladów po takich nadajnikach.

W mojej wersji wypadków na pokładzie żadnego z czterech samolotów, od pewnego momentu, różnego w każdym z nich, nie było pasażerów. Oba Boeing'i, które uderzyły w WTC rozkładowo miały wystartować o 07:45. Z różnych przyczyn miały jednak opóźnienia. Musiały mieć, co postaram się wyjaśnić później. Oba leciały z Bostonu do Los Angeles. Wybrano te samoloty, bo ilość paliwa, jaką zabierały musiała być największa, a dystans, jaki miały do pokonania to usprawiedliwiał. Jednocześnie jednak, musiały (aby tego paliwa, według wersji oficjalnej, było w chwili uderzenia jak najwięcej) stosunkowo szybko zawrócić z drogi i dolecieć do WTC. Dlatego też, wykonawcy planu zmuszeni byli sprawnie go realizować.

W czasie kilku pierwszych chwil po starcie samolot przechodzi z łączności z Kontrolą Lotniska na częstotliwość Kontroli Odlotów, cały czas wspinając się do wysokości przewidywanej w planie lotu. Po kilku minutach przejmowany jest przez Kontrolę Obszaru, załoga potwierdza wkrótce osiągnięcie wysokości, na jakiej zajęcie uzyskała zgodę i aż do

²⁸ Patrz odnośnik „25 sierpnia 2001” w rozdziale NOWA ERA AMERYKI.

²⁹ Beacon - radiolatarnia - urządzenie nawigacyjne.

minięcia następnego punktu nawigacyjnego... ma spokój.

Na stronie www.medialab.net.vg opublikowanej w 2003 roku można znaleźć trasy feralnych samolotów rzucone na mapę baz wojskowych. Zadziwiające, jak wiele ich było na trasie owych samolotów. Co najmniej dwie znajdują się na linii lotu obu niszczyciel; wież WTC. Ale co ciekawsze i mało możliwe, by przypadkowe, to fakt, iż trasy obu samolotów, które uderzyły w wieże przecięły się w jednym punkcie, prawie w tym samym czasie. Ten punkt znajduje się dokładnie nad Międzynarodowym Lotniskiem Stewart w New Windsor, w stanie Nowy Jork. 13 września 2001 roku w piśmie „*Telegraph*” wychodzącym w Nashua pojawiła się informacja, że dane te przekazał gazecie pracownik kontroli ruchu lotniczego z ośrodka Nashua. Przy okazji wspomniał, że kontroler prowadzący oba samoloty sprawował w 1999 roku kontrolę nad samolotem egipskich linii lotniczych Egypt Air, rejs 990, który runął wówczas z nieznanych przyczyn do Atlantyku, u wybrzeży Massachusetts. Oficjalna wersja mówiła wtedy o popełnieniu przez pilota spektakularnego samobójstwa. Może to nie mieć żadnego związku ze sprawą 9/11, ale... Jeżeli za wydarzeniami 9/11 stoją ludzie, do których to najbardziej pasuje, to planowali to od kilku lat. I akurat w tym czasie w taki dziwny, niespotykany sposób rozbił się samolot. Arabski... Nie amerykański, niemiecki czy Boże broń izraelski. Z pewnością ciekawym byłoby poznanie listy pasażerów. Choć może nie chodzi o pasażerów, a o sposób? O sprawdzenie możliwości przejęcia i kierowania prawdziwym samolotem wbrew woli jego załogi? Spowodowanie zdalnego zwałenia samolotu w głąbie Atlantyku? 11 września taka wiedza i umiejętność mogły być potrzebne. Przypadek niezwykle.

Kiedy 11 września 2001 roku o 08:14 wystartował UAL 175, z AAL 11 będącym w powietrzu od zaledwie 15 minut, utracono łączność radiową. Dokładnie w tej samej chwili. Tak, jakby ktoś wyłączył i załączył odpowiednie przyciski. Dalej jest jeszcze ciekawiej.

Kiedy o 08:21 wystartował AAL 77 w samolocie AAL 11 ustal sygnał transpondera.

Kiedy o 08:42 wystartował ostatni uczestnik 9/11 - UAL 93 - utracono łączność z UAL 175.

O godzinie 08:46 AAL 11 uderzył w WTC. Wtedy umilkł sygnał transpondera UAL 175.

O 09:37 AAL 77 uderzył w Pentagon. Wówczas ustal sygnał transpondera UAL 93.

Dokładnie tak, jakby przechodzono z jednej fazy do kolejnej. Krok po kroku. Realizacja planu. Metodycznie, według rozpisanego scenariusza. W tak wielkim przedsięwzięciu i przy tak ogromnej, globalnej widowni scenariusz jest najważniejszy.

Od czasu 9/11 wszelkie spekulacje na temat tych zdarzeń są blokowane. I to na całym

świecie. Media milczą albo działają według zasady „o zmarłym wcale lub tylko dobrze”. Jednak animatorzy widowiska nie wzięli pod uwagę potężnej broni, jaką dysponują dzisiaj ludzie myślący niezależnie. Internet. Właśnie w sieci pojawiają się tysiące wypowiedzi ludzi wątpiących w oficjalną wersję zdarzeń. Niektóre są całkowicie fantastyczne, inne mniej. Pewne strony są zamykane, lecz w ich miejsce powstają nowe. Może się również zdarzyć, że pewne odnośniki podawane przeze mnie w niniejszym tekście nie doprowadzą do właściwych miejsc. Ale przy odrobinie dobrej woli większość nadal można znaleźć.

Jedna z wersji głosi, że pierwsze uderzenie w WTC, tak naprawdę nie zarejestrowane przez nikogo, było dziełem małego samolotu i dopiero uderzenie w drugą wieżę było spowodowane Boeingiem. Moim zdaniem jednak w obie wieże wbiły się samoloty typu Boeing 767. Tylko wtedy sprawcy mogli mieć pewność, że wszystko przebiegnie zgodnie z planem. Ktoś mógł utrwalić zupełnym przypadkiem, w tym najbardziej turystycznym mieście świata, pierwsze uderzenie i wtedy cała sprawa wzięłaby w łeb. Poza tym, jak dowodziłem wcześniej, na wieże musiała być dostarczona duża ilość paliwa i katalizatora dla reakcji termitowej. Sądzę, że wyglądało to mniej więcej tak:

AAL 11 wystartował 14 minut po czasie i dlatego o tyle samo opóźniono lot United 175. Miały się spotkać w określonym miejscu o określonym czasie. Tym miejscem było lotnisko Stewart. Żeby uciąć wszelkie dociekania kontroli, AAL 11 musiał utracić łączność, co odbiera szansę na rozmowę ale nie wzbudza początkowo paniki. Takie rzeczy się zdarzają i to dość często. To dało sposobność zmiany kursu i zyskania na czasie. Jednak, żeby wylądować, należało wprowadzić w błąd kontrolera z sektora, który prowadził samolot. Rozpoczyna się wielka mistyfikacja. Podstawy iluzji. Zwrócenie uwagi widza w kierunku, który odwraca uwagę od elementów istotnych w danej chwili. To, jak gra w trzy lusterka na podręcznym bazarze. Wyłączenie transpondera powoduje utratę informacji o prędkości, brak alfanumerycznego opisu samolotu i brak wiedzy na temat... wysokości. Oznacza to, że samolot może w sposób niezauważony zmieniać ten parametr lotu. Wznosić się lub zniżać.

Zakładam, że rozpoczął zniżanie i wylądował w bazie Stewart.

Dlaczego piszę o międzynarodowym lotnisku Stewart - baza? Otóż dlatego, że przypadkiem (kolejnym) lotnisko to było od 1958 roku do końca lat 60. bazą Sił Powietrznych USA. Stworzoną po to, by monitorować amerykańskie niebo w poszukiwaniu radzieckich rakiet dalekiego zasięgu. Zamkniętą, kiedy się okazało, że najnowsze sowieckie technologie uniemożliwiają ich wykrycie i zniszczenie w stosowany w owym czasie sposób.

A więc baza, w pełni wojskowa, zbudowana nie dla obserwacji wód Atlantyku czy ruchu wojsk na lądzie, a w celu jak najbardziej odpowiadającym oczekiwaniom sprawców

dramatu września 2001 roku. Baza Sił Powietrznych USA. Budynki o powierzchni 11 000 metrów kwadratowych z pewnością są w stanie pomieścić wszelkie niezbędne dla zarządzania całą operacją urządzenia. Budynki pozbawione okien pozwalają na każdą działalność, której nie powinno dostrzec oko postronnego obserwatora.

Co trzeba zrobić, by oszukać kontrolę ruchu lotniczego? Wystarczy wprowadzić w życie jedno z kilku ćwiczeń przewidzianych na ten dzień przez siły Obrony Narodowej. Najlepiej akurat to, które zakłada uprowadzenie na terenie USA wielu samolotów w jednym czasie. Z informacji podawanych przez NORAD takich fałszywych porwań było owego dnia 22 (!)

Nie wiem, czy były to rzeczywiste statki powietrzne czy tylko ich imitacje wykreowane przez załogę samolotu wiszącego wysoko nad teatrem zdarzeń i załączającą kolejne sekwencje gry wojennej. Jednak jeśli nawet do chwili lądowania samolotu AAL 11 i niedługo później UAL 175 w Stewart, na wskaźnikach radarów pojawiały się tylko wirtualne, inne samoloty, już to wystarczyło żeby po wyłączeniu transponderów w maszynach prawdziwych, narobić zamieszania. Bardziej jednak prawdopodobne, że w operacji tej pomagały te wszystkie myśliwce, operujące na wyższych pułapach, których zabrakło tego dnia w macierzystych jednostkach. Samoloty lądują, jeden po drugim ale w niedużym przedziale czasowym. Właśnie dlatego drugi z nich - UAL 175 musiał opóźnić swój start. Żeby czas pobytu na ziemi zredukować do minimum. Czas wspólny dla obu maszyn.

Myszę, że krótko przed przyziemieniem cywilnych, wystartowały z bazy kolejno samoloty mające je zastąpić w dalszym locie. Wojskowe, w pełni zdalnie sterowane. Bez włączonych transponderów. Echo takiego samolotu jest identyczne z echem samolotu, który ma na pokładzie pasażerów. Maszyny są przemalowane, z numerami swoich odpowiedników na ziemi. Choć malowanie nie musiało być perfekcyjne, sami świadkowie zeznawali później, że nie dostrzegli wielu elementów typowych dla samolotów linii American czy United, kiedy wbijały się w wieże World Trade Center.

BLACK HAWK

Wiem, sceptycy będą powątpiewali w możliwość zdalnego sterowania tak wielkimi pasażerskimi samolotami. Ale to było możliwe już dużo wcześniej. Tego, że było to możliwe już prawie pół wieku temu dowodzą plany „Operacji Northwoods” opisane w dalszej części³⁰. W latach 60. opracowano system zdalnego prowadzenia samolotów, któremu nadano nazwę „Cyklop”. Armia nie chwaliła się swymi osiągnięciami. Jestem jednak przekonany, że po zaliczonym teście z pewnością otrzymała ogromne środki na rozwijanie tej technologii. O B - 1 czy innych maszynach typu Stealth świat również dowiedział się w kilka lat od udanych lotów prototypów. Po to jest właśnie armia i gigantyczne dla niej pieniądze. A przecież niedługo przedtem, wiosną 2001 roku, odbył się w pełni udokumentowany, kilkunastogodzinny przelot samolotu wielkości Boeinga z USA do Australii. I choć później skrzętnie usuwano ślady tego zdarzenia w mediach, to są świadkowie i nagrania telewizji australijskiej, które to uwieczniły. Czy, gdyby nie było to nikomu potrzebne, ukrywano by tak doniosłe dla rozwoju lotnictwa osiągnięcie?

Osobiście widziałem informacje na ten temat w internecie, dane które niedługo po 11 września zniknęły.

Już 1 grudnia 1984 roku, w bazie wojskowej Edwards, w Kalifornii, testowano zdalne sterowanie samolotem Boeing 720. Samolot wykonał 10 startów bez załogi, 69 podejść i pozostawał w powietrzu przez 16 godzin i 22 minuty. Ostatnie podejście zakończono umyślnym rozbiciem maszyny, badając skutki zapłonu paliwa.

28 lutego 1998 roku odbył się natomiast pierwszy udany lot samolotu Global Hawk, na pułapie 9700 metrów. Na takich wysokościach latają dzisiejsze samoloty pasażerskie, w tym te cztery, które nas interesują.

³⁰ Szczegóły w rozdziale OPERACJA NORTHWOODS.



Dziś, przodująca w tej technologii firma Boeing, pracuje już nad wprowadzeniem maszyny typu UCAV (Unmanned Combat Aerial Vehicle). Ma to być samolot, który nie tylko latać ma bez udziału załogi, ale również prowadzić bez niej walkę. Wersja pilotażowa, pod nazwą X - 45, już istnieje. Z kolei 18 października 2002 roku Boeing ujawnił prototyp myśliwca o nazwie „Bird of Prey” (Drapieżca), zbudowanego w oparciu o tę ideę. Ciekawostką może być fakt, że samolot jest niewidzialny nie tylko dla radarów, ale i dla ludzkich oczu. I to nie, jak dotąd bywało w innych typach, w warunkach nocnych, ale również za dnia. Boeing jest jedną z największych firm produkujących samoloty cywilne, wojskowe, a także satelity. Boeing Integrated Defense System, to dział firmy, będący największym w świecie producentem lotniczych systemów wojskowych. W firmie istnieje też specjalna komórka innowacyjna pod nazwą Boeing Phantom Works, będąca właściwie katalizatorem rozwoju korporacji. To właśnie ten dział stworzył bezzałogowe samoloty dla sił powietrznych USA. Niektóre z nich, jak „Predator”, dowiodły już setki razy swoich niesamowitych możliwości. Są one z oczywistych powodów bardziej opłacalne w eksploatacji, ich zasięg i zdolność pozostawania nad teatrem działań wojennych przez długie godziny czyni je samolotami przyszłości. Przy okazji wspomnieć należy, że jeden operator wojskowy może naraz sterować maksymalnie czterema (!) samolotami typu Global Hawk.

LOT TRZMIELA

Wróćmy więc w powietrze. Bezzałogowe maszyny wystartowały z bazy Stewart. Dalej wszystko przebiega już zwyczajnie. Podstawione samoloty uderzają kolejno w WTC, podczas gdy z pokładu oryginalnych lotów 11 i 175 pasażerowie ewakuowani są do innego samolotu. Jakiego? Najpewniej UAL 93, który zbiegiem okoliczności w przybliżonym czasie znajduje się całkiem oficjalnie niedaleko tego miejsca, w Newark.

Wreszcie UAL 93, z41 - minutowym opóźnieniem, startuje. Podobny scenariusz. Samolot ląduje w tej samej wojskowej bazie, zabiera dodatkowych pasażerów i leci dalej zgodnie ze swoim planem. Baza Stewart jest o żabi skok od Newark. Jeżeli w powietrzu jest kilka pierwotnych, nieopisanych ech udających uprowadzone samoloty, to o wprowadzenie w błąd kontroli ruchu naprawdę nietrudno. Może wystąpić zjawisko nazwane teorią lotu trzmiela, które opiera się na złudzeniu, jakie daje obserwowanie w locie kilku pszczoł czy trzmieli latających blisko siebie. Każdy, nawet uważny obserwator, po krótkiej chwili pogubi orientację i nie będzie w stanie powiedzieć, który z obserwowanych owadów jest który. To samo zjawisko można z powodzeniem wykorzystać przy kamuflowaniu położenia samolotów, oczywiście przy założeniu, że w jednej chwili swoje linie drogi przetnie kilka samolotów bez kodu radaru wtórnego, nieopisanych lub, że inne samoloty będą leciały nad nimi. Dokładnie nad i dokładnie z tą samą prędkością. Wtedy jest szansa, że te echa nałożą się na siebie, a nieprzygotowane oko nie odnotuje tego iluzjonistycznego manewru.

Samolot pasażerski schodzi, ląduje, echo poniżej wysokości około 100 metrów znika. Chwilę przed jego lądowaniem z pasa startowego odrywa się samolot zdalnie kierowany, wznosi się i kieruje do celu. Po to potrzebny był režim czasowy. Na ekranach kontroli nie widać różnicy. Echo to echo. Poprzednie znika, kiedy pojawia się nowe. W tym samym miejscu, w którym po obróceniu, antena radaru odnalazłaby echo poprzednika. A echo nadal

przemieszcza się w dotychczasowym kierunku. Nadal nie ma wskazań wysokości. Utrzymuje podobną prędkość. To trochę tak, jak z filmem kina akcji. Nikt nie podejrzewa, że z samochodem, który z dużą prędkością zniknął za rogiem budynku, a który pojawił się po chwili wypadając zza kolejnego rogu, coś się stało. W tym czasie za kierownicą zmienili się kierowcy, a z bagażnika zniknął ładunek. Wystarczy, by samochód wypadł zza rogu budynku z podobną prędkością. Wszyscy biorą go za ten sam pojazd.

W co najmniej jednym przypadku mieliśmy do czynienia z próbą załączenia kodu transpondera. UAL 175 miał tego dnia przypisany kod 1470. W tej samej minucie, w której AAL 11 uderzył w WTC, echo samolotu, które traktowano jako UAL 175 opisane zostało kodem 3020, a chwilę później zmieniło się na 3321. Nie musiało to być włączenie pomyłkowe. Mogła to być próba upewnienia kontrolerów, że obserwują właściwy samolot, w którym dzieje się coś złego. Albo, co też jest możliwe, samolot bezzałogowy po starcie z bazy Stewart miał włączony kod z poprzedniego, choćby ćwiczebnego lotu. Wystarczy, że pomyłkowo nie wyłączono go przed startem, a po osiągnięciu odpowiedniej wysokości, na ogół nie większej niż 100 metrów, został on automatycznie odczytany przez radary kontroli. Próba zdalnego wyłączenia transpondera mogła spowodować wyświetlenie kolejnego, błędnie przypisanego kodu. Wraz ze zmianą kodu samolot rozpoczął schodzenie i zakręt. Możliwe, że była to jeszcze jedna próba wyeliminowania błędnie ustawionego kodu. Antena radaru nie zawsze „widzi” antenę samolotu, kiedy wykonuje on ciasny zakręt. W takim przypadku zdarza się, że antena radaru obrócić się musi kilkakrotnie zanim dane z transpondera pojawią się w poprawnej formie na wskaźniku radarowym.

Pamiętajmy jednak, że wszystko to działo się w czasie, kiedy pierwszy samolot uderzył w WTC. To wszystko odbywa się w sposób perfekcyjnie z sobą powiązany. Do tego dochodzą kolejne zdarzenia dla odwrócenia uwagi. Utraty łączności, wyłączenia transponderów. W momentach kluczowych dla utrzymania dozoru nad samolotami. Napisałem dozoru, bo choć po utracie łączności i transponderów nie było już (zgodnie z przepisami) zapewnionej kontroli ruchu lotniczego, to pozostawało dozoru tego ruchu. Obserwacja. I tę właśnie obserwację miano wprowadzić w błąd, w prosty sposób.

Kiedy kontrola nie ma możliwości sprawdzenia czy dane echo jest echem samolotu, który powinien być w przewidywanym miejscu, pozostaje jeszcze jeden sposób. I ten sposób również wykorzystano tego dnia. Choć dopiero w dwóch następnych przypadkach. Polega on na próbie weryfikacji położenia samolotu poprzez zapytanie załogi innej maszyny czy ma kontakt wzrokowy z tym statkiem powietrznym, który utracił łączność lub transponder. Wykorzystano i tę możliwość. Zgodnie z zapisami biblii kontrolerów na całym świecie.

Biblii, która nazywa się Instrukcja Lotnicza 4444.

Załogą, która pozytywnie zweryfikowała wygląd i położenie maszyny AAL 77 zmierzającej w kierunku Pentagonu była załoga wojskowego (!) samolotu typu C 130. Jest to jedyne potwierdzenie, że Boeing 757 w malowaniu American Airlines znajdował się w tym miejscu. Co wręcz fantastyczne - ta sama załoga tego dnia potwierdziła położenie kolejnego, odległego o wiele kilometrów od tego miejsca samolotu. Samolotu również biorącego udział w tej tragedii. UAL 93. Właśnie ta, wojskowa załoga. Załoga samolotu, która z powodzeniem mogła wykonywać misję przeznaczoną dla załóg mających prowadzić wojnę elektroniczną z powietrza.



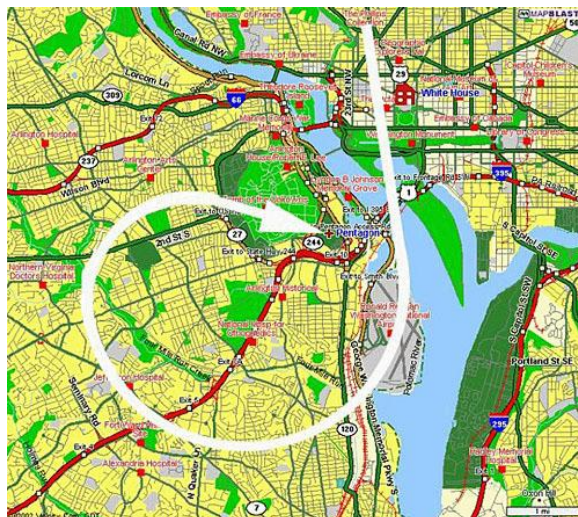
PENTAGATE

O ile uderzenie samolotów w WTC obserwowala cała globalna wioska, jaką jest dzisiejszy świat, o tyle dwóch pozostałych wypadków widownia nie zauważyła od razu. Należało jej dostarczyć dowodów. Dowodami, siłą rzeczy jedynymi, są wspomniane wyżej meldunki wojskowej załogi i wyjątkowe pozostałości po samolotach. A mówiąc precyzyjnie, ich niewielka ilość.

W pierwszym przypadku, jako że dramat rozegrał się w aglomeracji miejskiej, w miejscu znanym i uczęszczanym, przy ruchliwym węzle autostrad, musiano zadbać jeszcze o scenografię. W tym celu zrujnowano część Pentagonu. Z tym, że akurat tę, w której było niewiele osób. Cokolwiek uderzyło w Pentagon, uderzyło w jedyną jego remontowaną właśnie część. Czyż nie jest to kolejny fantastyczny, wręcz wspaniały zbieg okoliczności?

„Prędkość, zwrotność, sposób skręcania... My wszyscy doświadczeni kontrolerzy myśleliśmy, że jest to samolot wojskowy” - powiedział D. O'Brien, kontroler ruchu lotniczego z Dulles.

Rzeczywiście, sposób podejścia wskazuje na dwie rzeczy. Po pierwsze, że komuś szczególnie zależało na uderzeniu w konkretne miejsce budynku. Z punktu widzenia pilotującego samolot, wybrano najgorsze, bo najtrudniejsze w realizacji miejsce uderzenia. Po drugie, jednak właśnie sposób, w jaki samolot wykonał uderzenie w Pentagon wskazuje, że samolotem tym nie



mógł być Boeing 757, a w ogóle żaden samolot pilotowany przez porywaczy. Uderzenie w miejsce, w którym było najmniej pracowników, z nawigacyjnego punktu widzenia wykonano po mistrzowsku. Pentagon jest największym biurem na świecie. Każdy z pięciu boków budowli ma ponad 280 metrów. W skład całego kompleksu wchodzi: budynek główny, parkingi, 50 kilometrów ulic oraz 21 mostów. W budynku znajduje się biblioteka, 284 pokoje wypoczynkowe, 17 restauracji, 6 kawiarni i 8 barów. Jest tam również 16 parkingów na ponad 8 500 samochodów. Jest poczta, przez którą przechodzi ponad 1 500 000 listów rocznie i 87 000 telefonów. W budynku znajduje się 30 kilometrów korytarzy, 131 schodów klasycznych i 19 ruchomych, a także 13 wind. Do budowy obiektu zużyto 680 000 ton piasku i żwiru, 4 200 000 m³ ziemi i 330 000 m³ betonu. W fundamenty wbito 41 492 betonowych pali. Na pięciu piętrach budynku o wysokości 24 metrów, znajduje się 7 750 okien, 670 gaśnic, 16 250 punktów świetlnych. Jest tam też 691 fontann z wodą do picia i 4200 zegarów. Z gabinetu sekretarza obrony można windą dostać się do podziemnej sali operacyjnej, do której spływają meldunki z całego świata.

To Navy Command Center - Centrum Dowodzenia Marynarki. Jego najważniejsza sekcja to bez wątpienia Wydział Operacji Specjalnych Marynarki czyli Wywiad. Dziś wiadomo już, że ta sekcja, mająca za zadanie ciągłe monitorowanie wszelkich zagrożeń wobec kraju, miała stały kontakt z myśliwcami. Wiemy też, że komandor Dan Shanower, szef sekcji obserwował rozwój wypadków od chwili, kiedy pierwszy samolot uderzył w WTC. Jednak kiedy komandor David Radi, adiutant dowódcy Marynarki, admirała Williama Fallona, połączył się z nim prosząc o wsparcie myśliwców, usłyszał tylko: „Pracujemy nad tym”.

W Pentagonie zatrudnionych jest 20 000 osób. W niejednym miasteczku mieszka mniej ludzi. A trafienie w to miejsce, w którym właśnie przeprowadzono remont mający na celu wzmocnienie budowli przed atakiem z zewnątrz, to prawdziwy majstersztyk. Jak na operację militarną perfekcyjnie. Najbezpieczniejsze uderzenie. Straty ludzkie niewielkie, w większości wśród pracowników cywilnych, a efekt widowiskowy. Tak mógł wbić się w budynek tylko pocisk raketowy, których precyzją chwaliła się armia amerykańska w Iraku, albo zdalnie sterowany statek powietrzny o niewielkich rozmiarach. Jednak cokolwiek to było, musiało pozostawać w służbie amerykańskiej armii. Pentagon ma chyba najszczelniejszą, spośród wszystkich wojskowych obiektów świata, obronę. W czasach, w których rakiety dalekiego zasięgu trafiają cel w kilka chwil, nikt nie zdaje się tylko na klasyczną ochronę myśliwców. Pentagon ma własną baterię rakiet defensywnych. Przygotowaną na odparcie nagłego ataku wielu pocisków nadlatujących z różnych kierunków. Zestrzeleniu może

zapobiec jedynie zamontowany na pokładzie nadlatującego obiektu system FOF (swój/obcy), w które wyposażone są tylko wojskowe samoloty amerykańskie.

Pytaniem retorycznym pozostaje, w jaki sposób porywacze w ogóle mogliby odnaleźć budynek Pentagonu? Jedyne loty, z miernym zresztą wynikiem, odbyli na małych, turystycznych samolotach, a opinie o ich zdolnościach były jak najgorsze. Mówiąc wprost, ci których oskarżono o porwania, nie mieli o lataniu pojęcia.

Hani Hanjour, według oficjalnych danych, prowadzący ten samolot, nie mógł uzyskać licencji pilota z dwóch powodów. Po pierwsze, nie znał angielskiego. Znajomość tego języka na poziomie umożliwiającym swobodne porozumiewanie się jest niezbędnym warunkiem otrzymania uprawnień od FAA. Osoby trenujące Hani'ego zgodnie twierdzą, że nawet dla potrzeb prowadzenia nauki, niezbędny był tłumacz. Po drugie, jego umiejętności były zerowe. Nie był w stanie uzyskać papierów upoważniających do tego, by usiąść za sterami Cessny 172. Jakim sposobem mógł więc opanować w ciągu kilku zaledwie minut umiejętność perfekcyjnego poprowadzenia Boeing'a 757 i trafienia nim z chirurgiczną dokładnością w cel?

Samolot, który uderzył w Pentagon nie zniszczył nawet trawnika. Brak szczątków maszyny tłumaczono tym, że żar spopielił Boeinga 757. Zachodzi jednak pytanie, jak w takim razie zidentyfikowano ofiary wypadku? Gdyby Boeing 757 spopielił się lub, jak twierdzono, wyparował, byłby to jedyny tego typu przypadek w historii lotnictwa.

Laboratorium sił zbrojnych, które identyfikowało te ofiary było również odpowiedzialne za identyfikację ofiar katastrofy w Shanksville.

Firma Boeing pytana o konstrukcję samolotu, w świetle informacji o spopieleniu maszyny, odmówiła jakichkolwiek wypowiedzi.

Z tego, co wiemy, Boeing 757 ma dwa silniki Pratt & Whitney zrobione ze stopu stali i tytanu, o średnicy 2,7 m, długości 3,6 m oraz wadze 6 ton każdy.

Tytan ma temperaturę topnienia 1688°C. Paliwo lotnicze jest węglowodorem, który może osiągać stałą temperaturę 1120°C. Ale dopiero po 40 minutach i tylko jeśli pali się w sposób ciągły. Przy uderzeniu w budynek paliwo spłonęłoby jednak od razu. Niemożliwe więc aby 12 ton stali i tytanu wyparowało z powodu paliwa. Oba silniki powinny zostać znalezione w zabudowaniach Pentagonu i to w stanie prawie nienaruszonym. Tymczasem w budynku leżał pojedynczy silnik turbinowo - odrzutowy o średnicy 1m.

Niektórzy sugerowali, że jest to wręcz pomocniczy silnik rozruchowy, tak zwane APU, ponieważ podobny występuje w samolotach Boeing 757, w sekcji ogonowej. Chris Bollyn z „*American Free Press*” skontaktował się w tej sprawie z firmą Honeywell w

Phoenix, w Arizonie. Producent silników APU zaprzeczył tej wersji. Szukając rozwiązania zagadki trafił do Pratt & Whitney skąd wysłano go do firmy Rollce Royce, lecz jej rzecznik, J. W. Brown zdecydowanie odrzucił hipotezę, jakoby znaleziony silnik stanowił jakąkolwiek produkowaną przez Rollce Royce część.

Ciekawą hipotezę wysunął Przewodniczący i Dyrektor Patmos Nanotechnologies LLC And I - nets Security Systems, który znaleziony silnik zidentyfikował jako JT8D, jednostkę napędową turboodrzutowca A3 Scott Warrior. Maszyny te są własnością sił powietrznych USA, których parę sztuk można znaleźć w bazie Hughes Aircraft, obecnie pod nazwą Raytheon³¹, w Van Nuys, w Kalifornii.

Ale przecież ten element mógł zostać tam po prostu położony na długo przed uderzeniem. Leżał przecież wewnątrz budynku.

Jedyny znaleziony w Pentagonie kawałek kadłuba nie był nawet osmolony lub zadrapany choć ponoć uderzył w budynek z prędkością 850 km/h, a następnie eksplodował.

Trzeci odnaleziony element, to osłona dyfuzora ale jego budowa różni się od dyfuzora używanego w Boeingu 757. Jeżeli więc znaleziono ją w tym miejscu oznacza to, że albo ją podrzucono, albo należała do zupełnie innej maszyny.

Szczałki tego, co zostało po uderzeniu w Pentagon zbierano ręcznie. Jedyny większy element konstrukcji pracownicy Pentagonu wynieśli w dużym pudle przykrytym szczelnie niebieską plandeką. Dlaczego? Co starano się ukryć?

Czy, gdyby w budynek rzeczywiście uderzył Boeing 757, robiono by taką tajemnicę z odnalezionych po nim resztek? Na pewno nie. Tym bardziej, że opinia publiczna coraz głośniej wyraża swoje podejrzenia, że władze kłamią.

Wiadomo, że 10 września 2001 roku ujawniono brak ogromnej kwoty, która pozostawała w gestii Pentagonu. Chodzi o 2,3 tryliona dolarów! W przeliczeniu na głowę każdego Amerykanina daje to 4 873 dolary. Nikt nie wie na co wydano te pieniądze. Ale już nazajutrz pytanie to przestało być najważniejsze. Jakimś cudownym zrządzeniem losu wszystkie rachunki i księgowo dane komputerowe znajdowały się w tej części Pentagonu, która została zburzona. Jeden z członków Komisji 9/11 przyznał szczerze, że z informacji przez niego uzyskanych wynika, że ponad 100 osób miało powody, by się z tego cieszyć.

We wrześniu 2001 roku Głównym Księgowym Pentagonu był niejaki Dov Zakheim, mianowany na to stanowisko w maju 2001. Przedtem był on kierownikiem System Planning Corporation, firmy zbrojeniowej specjalizującej się w elektronicznych technologiach dla

³¹ Nazwa tej firmy przewija się wielokrotnie w tym opracowaniu.

wojska, w tym dla samolotów bezzałogowych.

Zakhem jest jednym z autorów „Projektu Nowego Wieku Ameryki” i współtwórcą doktryny „Odbudowy Amerykańskiej Obrony” nazywanej **Nowym Pearl Harbor**.

Ciekawą książkę, zatytułowaną „*Przerażające oszustwo*”, napisał Francuz, Thierry Meyssan. Zadał w niej kilka bardzo interesujących pytań. Na przykład, gdzie są jakiegokolwiek szczątki ofiar na zdjęciach przedstawiających miejsce upadku samolotu. Nie widać na nich żadnych większych kawałków maszyny, ludzi czy bagaży. Psy tresowane do poszukiwania ludzi nie znalazły niczego. Nawet kawałka pozostałości po 64 pasażerach.

Na zdjęciach zrobionych w chwilę po tragedii nie widać w konstrukcji budynku otworu, który mógłby pomieścić Boeing'a 757! Na kilku opublikowanych zdjęciach zauważyć można, że w zburzonej części budynku zachowały się meble, nienaruszony monitor komputerowy, ba - nawet leżąca na biurku, otwarta książka, bez śladów zniszczenia. A ogromny samolot się spopielił...

Początkowo władze twierdziły, że nie mają żadnego materiału filmowego z wypadku, choć wiadomym było, że musiały istnieć co najmniej 3 filmy, nie mówiąc o monitoringu samego Pentagonu. Jeden z kamery Zarządu Transportu obserwującej autostradę, nad którą rzekomo przeleciał samolot. Drugi z kamery pobliskiego Hotelu Sheraton. I trzeci z kamery umiejscowionej na stacji benzynowej przy Pentagonie. Wiadomo, że wszystkie te materiały FBI zarekwirowało już w 10 minut po tragedii, zakazując jednocześnie pracownikom tych firm wypowiadać się na temat zawartości filmów. Po pewnym czasie władze ujawniły pięć (!) klatek filmu ze stacji benzynowej. Nie widać na nich lotu 77, a jedynie „coś”, co z dużą prędkością uderzyło w budynek. To „coś” jest na tych klatkach idealnie zasłonięte słupkiem stojącym dokładnie na linii lotu owego „czegoś”. Prawdopodobne, że wojsko zostało zmuszone do ujawnienia opinii publicznej tych kilku klatek na skutek podejrzeń zawartych w książce Meyssan'a, że eksplozja w Pentagonie była spowodowana wybuchem bomby. Zdjęcia te jednak niczego nie dowodzą, wręcz przeciwnie, ich analiza wskazuje na to, że cokolwiek uderzyło w Pentagon, nie było większe od pocisku raketowego. Białego dymu ciągnącego się za tym „czymś” również nie jest w stanie wytworzyć samolot pasażerski. Mało tego, na ujawnionych klatkach filmu uwieczniona jest data z 12, a nie 11 września (!). Eksperci, jak pułkownik G. Nelson zajmujący się ponad 30 lat analizą zdjęć dla wojska, uznali że wersja z Boeingiem 757 jest nierealna.

W Pentagon mógł uderzyć samolot typu Global Hawk. Świadkowie zgodnie twierdzą, że nadlatująca maszyna nie była słyszana do chwili eksplozji. Global Hawk jest bardzo cichy. Wykorzystywany głównie w celu obserwacji terenu wroga, musi pozostawać

niezauważonym. Dlatego też jest niewielki. Zredukowano w nim również wagę. Te jego cechy właśnie sprawiają, że może pozostawać w powietrzu przez 35 godzin.

Gdyby w Pentagon uderzył Boeing 757, pozostawił by po sobie ponad 60 ton szczątków! Global Hawk waży zaledwie 4 tony. Jednak lekkie materiały, z których jest zbudowany, w dużej mierze zdołałyby spłonąć. Z pewnością nie zostałyby po nim więcej niż 2 tony resztek. Do końca 2001 roku wojsko miało oficjalnie na stanie 6 takich maszyn. Według informacji uzyskanych w 2002 roku od sił powietrznych, 2 samoloty zaginęły w akcji. Armia nie chce podać żadnych szczegółów na ten temat.

Jednak najprawdopodobniej w Pentagon trafiła rakietą wystrzelona z samolotu wojskowego.

Smaczku sprawie nazwanej tu Pentagate dodaje jeszcze jedna ciekawostka. Otóż na 4 dni przed 11 września, na zdjęciach satelitarnej mapy USA, dostrzec można było białą linię na trawniku przed Pentagonem. Linię wyznaczającą dokładną trajektorię tego, co uderzyło w budynek.

Członkowie organizacji *Pilots For 911 Truth*³² przeprowadzili własne dochodzenie. Porównali dane uzyskane, na podstawie *Freedom Of Information Act*³³, z *National Transportation Safety Board* (NTSB)³⁴.

Posłużyli się informacjami z urządzenia rejestrującego parametry lotu - FDR³⁵.

Na podstawie analizy zapisów FDR zrobiono animację lotu samolotu AAL 77. Porównano ją z raportem Komisji Rządowej 9/11. Praca ta, w sposób wyjątkowo oczywisty, obnaża kłamstwa i manipulacje Komisji³⁶.

Korelacji czasów dokonano na podstawie zapisów z radarów RADES, NTAP, ASR³⁷, danych z FDR właśnie i transkrypcji kontroli ruchu lotniczego.

Ostatni kontakt z samolotem AAL 77 miał miejsce o 08:50 i trwał niecałą minutę:

- *American 77, zezwalam bezpośrednio na Falmouth* - powiedział kontroler.

- *Bepośrednio na Falmouth, American 77, dziękuję* - odpowiedział pilot. Zaraz po tej rozmowie, w ciągu trzech minut, jak każe nam wierzyć rząd USA, porywacze zdobyli kokpit,

³² Dane na temat tej organizacji opisano w rozdziale OSAMA BUSH LADEN PRZEGRYWA.

³³ Prawo obywateli amerykańskich do uzyskiwania wszelkich oficjalnych informacji.

³⁴ National Transportation Safety Board - Krajowa Rada Bezpieczeństwa Transportu. Organizacja zajmująca się m.in. badaniem wypadków lotniczych w USA.

³⁵ FDR - Flight Data Recorder, jeden z dwóch elementów tzw. czarnej skrzynki, szczegółowy opis znajdzie czytelnik w rozdziale CZARNE SKRZYNIKI - PUSZKI PANDORY.

³⁶ Szczegóły przedstawiono w dwuczęściowym filmie „Pandora's Black Box”, dostępnym w Oficynie „Aurora”. Zamówienia filmu dvd z napisami w języku polskim należy kierować na adres mail: oficyna_aurora@o2.pl

³⁷ Rodzaje radarów i systemów radarowych używanych do kontroli ruchu lotniczego.

sterroryzowali nożycami załogę, zaciągnęli ją na tył samolotu, wrócili do kabiny pilotów, zasiedli w fotelach i... kontynuowali lot.

O godzinie 08:54, samolot będący już we władaniu terrorystów, rozpoczyna zakręt i kieruje się na Pentagon.

Kapitanem samolotu był Charles Burlingame, człowiek niezwykle odważny i stanowczy. Mający do tego za sobą szkolenie antyterrorystyczne. Zarówno jego rodzina, jak i koledzy piloci, zgodnie twierdzą, że niemożliwe jest, aby poddał maszynę pełną bezbronnych pasażerów ot, tak po prostu i dał się zaprowadzić na tył samolotu. Jednak Ted Olson, mąż Barbary, pasażerki AAL 77, popularnej amerykańskiej dziennikarki, powiedział w wywiadzie udzielonym stacji CNN, że żona taką wersję mu przedstawiła w rozmowie telefonicznej³⁸.

O godzinie 08:56 w samolocie ktoś wyłączył nadajnik transpondera. Maszyna zniknęła z radarów kontroli ruchu lotniczego. Co ciekawe, rzecz wydarzyła się w jednym z naprawdę nielicznych w USA miejsc, gdzie brakuje pełnego pokrycia radarowego. Ale tylko cywilnego! NORAD ma bowiem pełne pokrycie radarowe terenu USA. Wojsko widzi więc każdy kawałek lecącego metalu.

Kilka minut później na wskaźnikach, w miejscu zbliżonym do pozycji AAL 77, pojawiło się nowe, jednak już nieopisane komputerowo, echo. Echo to nie zostało przez kontrolę ruchu lotniczego zidentyfikowane aż do samego końca.

Oznacza to, że wszystkie dane uzyskane z urządzenia FDR, od tego momentu mogą pochodzić z zupełnie dowolnego samolotu. Nie ma bowiem dowodu na to, że lot ten wykonywał dalej samolot AAL 77.

O godzinie 08:58 trzykrotnie podjęto próbę nawiązania łączności z samolotem. Bez rezultatu.

W tym mniej więcej czasie, kontrolerzy dowiedzieli się o zamachach na WTC. Jednocześnie, na południowy zachód od Dulles dostrzegli bardzo szybki, nieopisany samolot, zmierzający w kierunku strefy P - 56³⁹, miejsca w którym znajdują się Biały Dom i Kapitol.

O godzinie 09:08 powiadomiono Langley. Takie dane uzyskano z przesłuchań świadków FAA i NORAD i czas ten odbiega o 16 minut od czasu, który starał się forsować początkowo NORAD. Prawdopodobnie chodziło o uzyskanie rozsądnego wytłumaczenia, dla którego dopiero o 09:26 zawrócono samoloty bojowe lecące do Nowego Jorku i skierowano je naprzeciw AAL 77. O 09:30, czyli ponad 20 minut po uzyskaniu informacji o prawdo-

³⁸ Analizę „rozmów telefonicznych” z 11 września autor przedstawia w rozdziale TELEFONY, TELEFONY...

³⁹ P - Prohibited Area - strefa zakazana dla lotów.

podobieństwie porwania (!) wysłano w powietrze myśliwce z Langley. Jednak piloci zeznali później przed Komisją, że skierowano ich w dokładnie przeciwnym kierunku (!), nad wody Atlantyku (!). Nie wspomniano w ogóle o komunikacyjnym samolocie. Według ich zeznań, kazano im wypatrywać sowieckich rakiet. Jak w świetle tych informacji wygląda NORAD? Kiedy w Pentagonie obserwowano na wskaźniku wojskowego radaru nadlatujący z przeciwka samolot, pytano dwukrotnie obecnego tam Rumsfelda, czy podtrzymuje rozkaz o nie interweniowaniu. Rumsfeld, jak zeznał przed Komisją Sekretarz ds. Transportu, Norman Y Mineta, dwukrotnie potwierdził zakaz podejmowania jakichkolwiek działań (!).

O 09:33 samolot rozpoczyna schodzenie z prędkością ponad 4 000 stóp na minutę. Bardzo szybko. Jednak zamiast uderzyć w cel z prostej, kiedy ma Pentagon wystawiony, jak na tacy, rozpoczyna zakręt. Wykonuje szeroki zakręt o 330 stopni. Ktokolwiek miał prowadzić tę maszynę, na pewno nie obawiał się ryzyka zestrzelenia. Kontynuował spokojnie czasochłonny manewr, podczas gdy każda sekunda mogła być ostatnią, przed osiągnięciem zakładanego celu. Ale w tym czasie myśliwce będące w powietrzu, lecą w przeciwnym kierunku. Obawy więc rzeczywiście nie ma. Tylko skąd rzekomi porywacze mieliby o tym wiedzieć?

Animacja przebiegu lotu bazuje na danych uzyskanych z NTSB w styczniu 2002 roku. Informacje z raportu Komisji 9/11 otrzymano dopiero w lipcu 2004. Przez ten czas, przynajmniej dwa lata, Komisja przygotowywała swoją wersję zdarzeń.

Obraz wygenerowany na symulatorze lotu, a uzyskany z obu tych źródeł, pokazuje... dwa różne przebiegi tego samego lotu. I tak, patrząc z kabiny pilotów mamy, według wersji Komisji, kompleks Navy Annex po lewej ręce. W animacji zrobionej na podstawie materiałów NTSB, widzimy tenże sam kompleks po... prawej stronie. Naturalną kolejną rzeczą, stację benzynową Citgo⁴⁰ Komisja umiejscowiła na południe od samolotu, podczas gdy według danych z NTSB, leży ona na północ od linii drogi samolotu. „Fachowcy” z Komisji starali się w rozmowach z pilotami z *pilotsfor911truth.org* zrzucić te rozbieżności na odchylenie magnetyczne, co jest bzdurą z założenia, ponieważ zapisane parametry to dokładne dane o szerokości i długości geograficznej w każdej chwili lotu.

Według wersji rządowej, samolot który uderzył w budynek Pentagonu, „położył” po drodze 5 latarni oświetleniowych. Według materiałów z NTSB samolot zostawił je daleko z boku, po prawej stronie.

⁴⁰ To właśnie 5 klatek z filmu zrobionego kamerą z tej stacji starano się przerobić w dowód na to, że w Pentagon uderzył Boeing 757. Wersja NTSB udowadnia, że samolot przeleciał” za plecami” kamery, a nie przed jej obiektywem.

Dzięki owym latarniom zresztą, wersja rządowa „wyłożyła” się zupełnie. Otóż wysokościomierz według zapisu z FDR, na 1 sekundę przed uderzeniem, pokazywał wartość 180 stóp (około 55 metrów). To pierwszy poważny błąd Komisji, bowiem Pentagon ma dokładnie 77 stóp, to jest 24 metry wysokości. Jednak to zapis na sekundę PRZED uderzeniem, więc teoretycznie mógł znaleźć się sekundę później niżej. Tak twierdzą jej członkowie.

I wszystko byłoby dobrze, gdyby nie kolejny błąd zrobiony przez manipulatorów z Komisji.

Zapis danych z wysokościomierza wskazuje, że samolot stojąc na pasie przed startem, znajdował się na wysokości 300 stóp. To się zgadza, bo jest to wysokość tak zwanej elewacji drogi startowej lotniska i choć w rzeczywistości stał on wówczas na ziemi, to taką wartość wskazywał wysokościomierz. O co chodzi z tym ustawianiem ciśnienia? Najprościej mówiąc, kiedy samolot w Stanach Zjednoczonych mija wysokość 18 000 stóp (poziom lotu 180) musi nastawić wysokościomierz na tak zwane ciśnienie standard, czyli 29,92 cale słupa rtęci⁴¹. Na animacji według danych NTSB widoczny jest wyraźnie moment, w którym pilot zmienił ustawienie podczas przecinania poziomu 180 w górę. Zegar wysokościomierza zmienia wartość i wskazówka przemieszcza się.

Pilot dokonał tego ustawienia o godzinie 08:28.

Wartość ciśnienia panującego wówczas na lotnisku Dulles w Waszyngtonie wynosiła 30,22 cala. Pilot schodzący do lądowania, po przecięciu wysokości 18 000 stóp, powinien taką właśnie wartość ustawić na swoim wysokościomierzu. Podczas schodzenia jednak (po rzekomym „przejściu” maszyny) ustawienie to nie zmienia się. Teoretycznie nic dziwnego, bo po co terroryście mającemu za chwilę rozbić i tak tę maszynę stosowanie się do przepisów? Zwłaszcza, kiedy latać dopiero się uczy.

Jednak kiedy wprowadzimy takie ciśnienie i weźmiemy poprawkę na panującą wtedy w Waszyngtonie temperaturę, otrzymamy wartość 479 stóp nad poziomem morza.

A to oznacza, że samolot w rzeczywistości był o około 300 stóp (90 metrów)... wyżej, niż przyjęła i kolportowała na cały świat, tak zwana Komisja 9/11.

Latarnie pierwsza i druga z raportu Komisji stały na wysokości 13 metrów, trzecia i czwarta - 12,5 metra, a piąta - 12 metrów, nad poziomem morza. Samolot przeleciał ponad 80 metrów wyżej! Nie mógł ich przewrócić. Zwłaszcza, że znajdował się wieleset metrów z ich lewej strony. Członkowie Komisji starali się lekceważyć te wyliczenia twierdząc, że odczyt

⁴¹ W Europie załogi korzystają na ogół z odczytu wysokościomierza wyskalowanego w hektopaskalach, gdzie wartość ta wynosi 1013,25.

wysokości na podstawie wysokościomierza ciśnieniowego może być obarczony błędem pomiaru, zwłaszcza przy dużej prędkości samolotu. W sierpniu 2006 roku piloci *zpilotsfor911truth.org* otrzymali dodatkowy oręż do walki z kłamstwami Komisji 9/11. Kiedy wcześniej udało im się uzyskać zapis z czarnej skrzynki, nie byli w stanie odtworzyć pliku, jaki dostał się w ich ręce. Był to plik z rozszerzeniem *fdr*, do którego otwarcia potrzebne jest niezwykle drogie, kosztujące setki tysięcy dolarów, oprogramowanie. Ten software posiadają tylko nieliczne firmy, jak NTSB, wojsko i specjalistyczne laboratoria. Jednak, wbrew oczekiwaniom wielu ludzi, w sierpniu 2006 roku plik ten udało się pilotom odczytać. Może po części, jacyś pracownicy NTSB liczyli na to? Sami nie mogą stawić czoła fałszu. Wśród kilku dodatkowych danych, których wcześniej brakowało, szczególnie interesujący był odczyt jednego parametru. Odczyt radarowego pomiaru wysokości! Jest to najdokładniejszy z możliwych pomiar wysokości. Wysokość, na jedną sekundę przed końcem zapisu wskazywała 273 stopy (około 83 metrów)! Po pierwsze, samolot znajdujący się na takiej wysokości musiał przelecieć NAD budynkiem Pentagonu. I to nie ulega wątpliwości. Takie są liczby czyli fakty. Po drugie, zapis nie kończy się, jak wskazywać by mogła logika, w chwili uderzenia lecz przed nim. Nie ma fizycznego zapisu uderzenia w pliku z czarnej skrzynki. Jako, że dokładność zapisu, zgodnie z informacjami uzyskanymi od producentów tych urządzeń, dokonywana jest z dokładnością do 0,5 sekundy (plus - minus), oznaczać to może jedno. Mianowicie, że w zapisie może brakować jednej sekundy danych. W takim przypadku, to wbrew pozorom, dużo.

Członkowie Pilots For 911 Truth wykazali, że samolot w segmencie podejścia pośredniego miał prędkość 120 węzłów - z wypuszczonymi klapami i **bez pasażerów** da się to zrobić. Jednak w fazie końcowej samolot miał prędkość 462 węzłów. To oznacza, że maszyna mogła w czasie sekundy pokonać 180 metrów. Samolot mógł więc przelecieć nad Pentagonem, nabrać wysokości i zostawić go daleko z tyłu, kiedy w budynku nastąpił wybuch.

Prędkość pionowa samolotu w chwili rozpoczęcia schodzenia wynosiła, według danych NTSB, 4 620 stóp na minutę i z każdą chwilą rosła. Maszyna nie mogła w takiej konfiguracji zachować pod koniec lotu praktycznie poziomej trajektorii, by nie roztrzaskać się o ziemię. Zważywszy, że pilot miał prowadzić maszynę ręcznie. Tylko piloci wiedzą, co oznacza sterowanie takim kolosem ręcznie. Każdy ruch ręką powoduje zupełnie odmienne reakcje niż w przypadku samolotu lekkiego, turystycznego. To, jakby z malucha przesiąść się na osiemnastokołową ciężarówkę i wykonywać na parkingu „test łosia”. Analiza przebiegu ostatniej fazy lotu wskazuje jednoznacznie, że maszynę prowadził profesjonalista.

Reasumując, według danych Komisji 9/11, samolot AAL 77 został przejęty przez porywaczy w ciągu trzech minut. W tym czasie załoga nie stawiała oporu, nie spróbowała prostym włączeniem alarmowego kodu transpondera przekazać choć tej informacji, że coś się dzieje. Poddała samolot. W tym czasie w wieżę WTC 1 uderzył Boeing 767. Chwilę później drugi w wieżę obok. FAA powiadomiła już Langley. AAL 77 znajdował się 600 kilometrów od Pentagonu. W ciągu 20 minut wojsko nie robiło nic, by następnie wysłać myśliwce w... przeciwnym kierunku.. Jak mówił szef Wywiadu Marynarki - „Pracujemy nad tym”. Rzeczywiście, pracowali. Nie zachowały się ŻADNE nagrania rozmów dowództwa z pilotami myśliwców. W tym czasie, na zachód od Pentagonu pojawił się niezidentyfikowany samolot zmierzający w jego kierunku. To musiał być myśliwiec. Tymczasem AAL 77, nie niepokojony przez nikogo, rozpoczął zakręt o 330 stopni i uparcie kierował się do swojego celu. Jaki z tego wniosek?

Jedyne, co mogło uderzyć w budynek Pentagonu, to pocisk raketowy, na przykład typu Tomahawk, zrzucony z samolotu wojskowego, jednej z trzech maszyn, które w tym czasie były widziane przez świadków w rejonie Pentagonu. Pocisk wykonał zadaną linię drogi i trafił w wyznaczone miejsce budynku. Możliwe, że tak zwany „mark” na trawie widziany kilka dni wcześniej na zdjęciach satelitarnych, był temu pomocny. Myśliwiec, zakładam że był to F - 16, odleciał znad Pentagonu w kierunku swojej bazy, a na ziemi rozpętało się piekło. Drugi z samolotów, myślę że AAL 77 lub samolot go imitujący, którego dane z FDR, analizowała później NTSB, odleciał również. Możliwe nawet, że lądował na lotnisku Dulles Reagan International Airport lub w nieodległej Hollings Air Force Base chwilę potem. Trzecim samolotem był prawdopodobnie wojskowy C 130, którego głównym zadaniem było odwrócenie uwagi ewentualnych obserwatorów, na chwilę przed atakiem. Ktokolwiek dostrzegł taki samolot w tym rejonie, z pewnością na nim skupił swoją uwagę i nie był w stanie zauważyć pocisku, który z prędkością ponad 1000 kilometrów na godzinę uderzył w budynek. Taka wersja zdarzeń jest, moim zdaniem, najbardziej prawdopodobna.

Komisja twierdzi, że dwa tygodnie po wypadku przekazała wszystkie szczątki maszyny właścicielowi, czyli linii American Airlines. Wolne żarty! Od kiedy dowody przestępstwa oddaje się właścicielowi? Dobrze, że nie wysłano ich do Chin na złom, jak stal z WTC. Choć, kto wie?

David Friedman, pracownik United Airlines, zapisujący wszystkie swoje loty, 10 kwietnia 2003 roku, na lotnisku O'Hare w Chicago zauważył samolot, który według oficjalnych danych nie istnieje. Numer N591UA (należący do UAL 93) widniał na ogonie samolotu Boeing 757 linii United Airlines, rejs 1111. Według oficjalnych danych w rejestrze

statków powietrznych, ten samolot, jak również drugi o znakach N612UA (należący do UAL 175) aż do roku 2005 funkcjonowały w wykazie FAA, jako istniejące Skasowano je dopiero 28 września 2005 roku!. Natomiast samoloty American Airlines, zostały z niego skreślone, jako „zniszczone” już 14 stycznia 2002 roku, choć ich znaków rejestracyjnych nie można się doszukać w planach lotów 11 września.

Warto odnotować, że urządzenia seismograficzne, które odnotowały uderzenia w wieże WTC i rozbitcie o ziemię czwartego z serii samolotu, w Shanksville, nie zapisały nawet śladu uderzenia w Pentagon. Uderzenie rakiety nie budzi seismografów.

Jedynie, co władze powinny zrobić dla zdementowania jakichkolwiek tak zwanych teorii spiskowych, to ujawnienie całego materiału, jaki skonfiskowano. Dopóki tego nie zrobią, w mojej opinii, pozostają głównymi podejrzanymi w sprawie.

MIT 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 jada, 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” obecną wtedy żonę człowieka, któremu przypisano autorstwo tego zawołania, Lisę Beamer, będącą w ciąży z trzecim dzieckiem, a zaproszoną do Kapitolu. Przenieśmy się do Shanksville.

Koroner Wallace Miller, który przybył natychmiast na miejsce wypadku samolotu UAL 93, nie miał nic do zrobienia. Brak ciał, brak 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 złomem, 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, 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.

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 Black 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 paszportem⁴², 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”. Odnalazły się podobno ich resztki ale w innym rejonie, odległym o wiele kilometrów od miejsca tragedii.

Dla pewności znalazł się i kawałek blachy z poszycia Boeing'a. Niezbyt imponujących rozmiarów, ale jakiś kawałek przypominający konkretny samolot, to już coś. Jednak dokumentujący 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. Jaki 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

⁴² Patrz rozdział CZARNE SKRZYNKI - PUSZKI PANDORY.

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.

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?⁴³ Jak również pobudowanie tam właśnie, 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 KUCHERA 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.

⁴³ Szczegóły ćwiczeń opisano w rozdziale OPERACJA DWIE WIEŻE.

OSTATNI PRYZYSTANEK

Jak wspominałem, przy wyborze Boeing'ów 767 kierowano się ich wielkością. Podobnie było z wyborem kolejnych dwóch samolotów. Tu jednak chodziło chyba o coś wręcz przeciwnego. Przy zachowaniu parametrów maszyn robiących wrażenie dużych, zdecydowano się na takie, które musiały być jednak mniejsze od 767.

W przypadku AAL 77 niezwykle trudno wmówić opinii publicznej, że wbił się on w Pentagon nie zostawiając żadnych śladów. Gdyby był to Boeing 767, a nie 757, historia ta byłaby jeszcze bardziej nieprawdopodobna. Identycznie jest z UAL 93, który po katastrofie spowodował dziurę w ziemi właściwszą dla awionetki, nie zostawiając zresztą po sobie również żadnych większych resztek/Samoloty te musiały jednak przelecieć w założeniu wiele kilometrów, zawrócić i dotrzeć do przewidzianych dla nich scenariuszem miejsc. Musiały więc spełniać wymogi zasięgu. Ale najistotniejszym czynnikiem wydaje się pojemność Boeinga 757.

Albowiem, jestem przekonany, że jeden z nich, UAL 93 musiał zabrać na pokład ponad... 200 pasażerów. Pasażerów wszystkich czterech samolotów biorących udział w „Operacji Dwie Wieże”. Dlatego w sumie nie mogło być ich więcej. To jest odpowiedź na pytanie dlaczego wykorzystanie miejsc w samolotach, zwłaszcza długodystansowych (z jednego krańca USA na drugi), było tak niezrozumiale niewielkie. W samolocie UAL 93 wyniosło 19% (!). Podobnie było w pozostałych trzech przypadkach. Tłumaczono ten fakt właściwie tylko w jeden sposób. Awarię komputerowego systemu sprzedaży biletów. Absurd! Akurat w tych czterech samolotach!

11 września 2001 roku, o godzinie 11:43 stacja radiowa WCPO z Cincinnati podała, że na lotnisku Hopkins w Cleveland wylądowały dwa samoloty z powodu zagrożenia bombowego. Jednym z nich był samolot linii Delta, rejs numer 1989. Operator United

Airlines zidentyfikował drugi z nich, jako... UAL 93.

Około 10.00 lotnisko zostało ewakuowane. Pasażerowie zmuszeni zostali do opuszczenia terminalu i oddalenie się z rejonu portu lotniczego. Zabroniono im jednak odjechać samochodami. Nie pozwolono również wyjechać autobusom.

Według *Associated Press*, jeden z opisywanych samolotów wylądował około 10:45. Jednak przedstawiciele linii Delta podali, że ich maszyna usiadła o 10:10. Dlatego, to raczej samolot United był tym późniejszym.

Według pasażerów Delty, ich samolot przeszukiwany był ponad dwie godziny. W tym czasie pasażerów przesłuchiowano, a psy trenowane do szukania ładunków wybuchowych przeczesywały maszynę. Samolot ewakuowano dopiero o 12:30. Tę godzinę podało w relacji *Plain Dealer*.

Lokalne *Aaron Beacon* z kolei poinformowało o ewakuacji samolotu, która miała miejsce o 11:15. To wskazuje, że był to czas ewakuacji samolotu United.

Burmistrz White z Cleveland w wywiadzie przyznał, że w samolocie, który wylądował było około 200 pasażerów. Jednak przedstawiciele Delty zapewniali, że na pokładzie ich samolotu było zaledwie 60 osób. Potwierdzają to pasażerowie Delty. Zgodnie również twierdzili, że przetransportowano ich do budynku FAA. Natomiast informacje władz lotniskowych mówią o tym, że pasażerów jednego z tych samolotów umieszczono w budynku NASA Glenn Research Center, który znajduje się niedaleko zachodniej części lotniska. Wskazuje to na pasażerów drugiego samolotu, czyli United. Radio WTAM podało, że ośrodek NASA został wcześniej zamknięty.

Associated Press zdjęło ze swej strony internetowej ten news bardzo szybko. Czy dlatego, że był zwykłą kaczką dziennikarską? Czy dlatego, że nie był?

Dlaczego więc, ewakuacja 60 pasażerów zajęła aż 140 minut, a 200 osób tylko 30 minut? Czy tych pierwszych celowo opóźniano, czy też tych drugich pędzono w pośpiechu? Chyba jedno i drugie. Samolot Delty posadzono na ziemi dla zakamuflowania tego najważniejszego. Z niego należało wyprowadzić niezauważenie, w krótkim czasie wszystkich pasażerów, nieświadomych swej roli aktorów ponurego spektaklu, jaki odegrali tego dnia przed całym światem. Jaki los stał się udziałem tych 200 osób? Tego nie wiemy i z pewnością długo się nie dowiemy. Ale moment prawdy nadejdzie. Jeżeli pasażerów „pobieranych” z wszystkich czterech samolotów w bazie Stewart przetransportowano do Cleveland, to właśnie tam wszystko się zdecydowało definitywnie. Myślę, że możliwe jest nawet, iż część pasażerów lub załóg mogła mieć swój udział w tej operacji. Ci mogli opuścić budynek NASA zupełnie innym wyjściem aniżeli pozostali. Może mieszkają w innych miejscach globu, pod

zmienionymi nazwiskami i odcinają kupony od tego w czym wzięli udział? A może nie było w tej grupie „czarnych owiec” i droga ich wszystkich zakończyła się w tym samym miejscu? Czas dopiero pokaże. Możliwe, że ci, którzy już w niczym nie mogli być potrzebni, a wręcz przeciwnie, stanowili odtąd ogromne zagrożenie, odlecieli jednym samolotem. Możliwe też, że zabrało ich kilka transportowych maszyn i przerzuciło w miejsce, które stało się miejscem docelowym ich podróży. Znalezione „przypadkowo” w roku 2006, na dachu budynku Deutsche Bank w Nowym Jorku, szczątki kości wskazują, że animatorzy zamachów 9/11 mają do nich dostęp. To niesamowite znalezisko miało odwrócić uwagę od podejrzewanych o tę zbrodnię sprawców. Odnalazły się więc kości ofiar! Po pięciu latach od wypadków. W centrum Nowego Jorku. W centrum nowoczesnego świata. Coś musiało się znaleźć, czymś trzeba było odciągnąć uwagę opinii publicznej od tak zwanych teorii spiskowych. Brzmi to z pewnością makabrycznie, ale innego wytłumaczenia nie ma.

Jeżeli analizy dokonywała grupa patologów spoza wojska, a tak należy przypuszczać, trzeba zakładać że owe szczątki musiały być w stanie nie pozostawiającym żadnych podejrzeń. Oznacza, to że nie mogły być one wyciągnięte, dla doraźnej potrzeby ich „znalezienia”, na przykład z wody. Lekarze wiedzieliby o tym już po chwili. Odpada więc wersja z wysadzeniem samolotu wypełnionego ludźmi nad oceanem. Ale nad pustynnymi czy górzystymi rejonami, w których oprócz wojskowych tajnych laboratoriów nie ma nic? Może gdzieś, w podobnie niedostępnym, jak „Area 51”⁴⁴, zapomnianym przez Boga miejscu, skierowano samolot nosem w dół? Dokładnie tak, jak miało się to stać w Shanksville. Dokładnie tak, jak przydarzyło się to nad Atlantykiem pasażerom i załodze samolotu Egypt Air rejs 990, w 1999 roku⁴⁵.

⁴⁴ Area 51 - (Rejon 51) Najbardziej strzeżony obszar w USA, leżący na ogromnych terenach pustynnych Nevady. Rejon wielkości Szwajcarii nie istnieje na żadnej mapie. Podejrzewa się, że testowanych jest tam wiele supertajnych przedsięwzięć wojskowych, w tym najnowszy samolot AURORA, wykorzystujący silniki pulsacyjne pozwalające rozwijać kosmiczne prędkości.

⁴⁵ Informację o wypadku Egypt Air 990 umieszczono w rozdziale OPERACJA DWIE WIEŻE.

CZARNE SKRZYNKI - PUSZKI PANDORY

Komisja 911 podała, że czarnych skrzynek z samolotów AAL 11 i UAL 175 nie odnaleziono. Znowu nastąpił cud, spopieliły się. Lub wyparowały. Jednak FBI głosiło wszem i wobec, że z samolotu, który uderzył w WTC wypadł i w stanie nie naruszonym upadł na chodnik Manhattanu, paszport jednego z porywaczy - Satam'a Al Suqami. Papierowa książeczka okazała się wytrzymalsza od najtrwalszych urządzeń, jakich używa człowiek w dążeniu do poznania przyczyn katastrof lotniczych.

Tak zwana „czarna skrzynka” to zestaw składający się z dwóch głównych urządzeń. Pierwsze, Flight Data Recorder (FDR), rejestruje wszelkie parametry lotu. W zależności od rodzaju, jest ich od 30 do nawet 300, pozwalających precyzyjnie odtworzyć przebieg lotu. W każdym jednak zapisywane są wszystkie najistotniejsze działania i elementy występujące podczas rejsu. Drugie, Cockpit Voice Recorder (CVR), to rodzaj magnetofonu nagrywającego wszelkie odgłosy i łączność w obrębie kabiny pilotów. System, pracujący na zasadzie pętli, zapisuje ostatnie 30 minut rozmów. Oba te urządzenia nie są wcale czarne, tylko pomarańczowe, a przysłowiowa czerń ilustruje okoliczności, w jakich się po dane w nich zebrane sięga. Wykonane są z najtrwalszych materiałów, jakie wykorzystuje człowiek. Żadne, najpoważniejsze katastrofy, nie były w stanie nigdy dotąd (ani potem) zniszczyć zawartości czarnych skrzynek, w warunkach ekstremalnych uszkodzeniu może ulec najwyżej część zewnętrzna urządzeń. Czarne skrzynki są skonstruowane tak, aby wytrzymać temperaturę 2000°C przez godzinę. Mogą leżeć ponad miesiąc w słonej wodzie lub chemikaliach. Muszą wytrzymać uderzenie osiągające przeciążenie ponad 3000 G.

Rzecznik NTSB, Ted Lopatkiewicz powiedział: „*To niespotykana rzadkość, ażeby czarne skrzynki nie przetrwały. Nie przypominam sobie drugiego takiego przypadku w Stanach, gdzie nie odnaleziono by czarnych skrzynek*”.

Nicholas De Masi, strażak przeszukujący wraz z FBI *zgliszczą* WTC, w książce „*Ground Zero*” oświadczył, że z czterech poszukiwanych skrzynek odnaleziono na pewno trzy.

Jeżeli chodzi o skrzynki z samolotu AAL 77, to dyrektor FBI powiedział, że z urządzenia FDR odczytano takie parametry, jak wysokość, prędkość, kierunek lotu i inne istotne informacje⁴⁶. Jednak CVR niczego istotnego nie zawierał. Z kolei Donald Rumsfeld, mówiąc o tym samym urządzeniu podał, że dane z niego były nie do odzyskania.

Jedyny samolot, z którego komisja przedstawiła zapis CVR, to rejs UAL 93. Zostały odtworzone dopiero w kwietniu 2002 roku. Tylko rodzinom ofiar. I po podpisaniu pod odpowiedzialnością karną zgody, że nie będą mówili o tym, co usłyszą. Ostatnie 3 minuty zapisu pozbawione są znaczników czasu. Tych ostatnich minut nie ujawniono nikomu. Dlaczego?

Władze podały, że skrzynki z UAL 93 odnaleziono 13 września. FDR o godzinie 16:45, na głębokości 4,5 metra. CVR o godzinie 20:25, na głębokości 7,5 metra. Zdjęcia dokumentujące odnalezienie skrzynek opublikowano w kwietniu 2006 roku (!), po tym jak zakończył się proces jednego z domniemych porywaczy - Zacariasa Moussaoui'ego. Wtedy, kiedy już wiadano, że z niczym „nie wyskoczy”. Kiedy odegrał postawione przed nim zadanie współodpowiedzialnego za zamachy. Na dzień przed znalezieniem owych skrzynek, władze podały, że mogły one ulec zniszczeniu z powodu uderzenia lub pożaru. Nikt jednak nie widział pożaru w miejscu, w którym rzekomo rozbił się UAL 93. Ziemię, o którą samolot uderzył, określono jako miękką i spulchnioną. Jak to się stało, że urządzenia, które znajdują się w samolocie obok siebie i mają podobną wagę, znalazły się w miękkiej i spulchnionej ziemi na głębokości różnej o ponad 3 metry? Na zdjęciach zauważyć można tylko te części skrzynek, na których znajdują się plakietki informacyjne. Urządzenia nie są zbyt powyginane, zniszczone, nie ma na nich śladów ognia. Wręcz przeciwnie, są pięknie upozowane, podparte kawałkiem metalu, a obok jednej leży drewniana szczapa. I też nie spłonęła w tej kuli ognia!

Raport NTSB zawiera szczegółowy opis obu urządzeń. Podaje, że producentem FDR była firma Allied - Signal. Na ocalałym kawałku naklejki na skrzynce widoczna jest pierwsza litera nazwy firmy. Charakterystyczny, pochylony kształt litery „A”. Dane z tej skrzynki zostały spisane i upublicznione.

Raport NTSB nie podaje jednak nazwy producenta drugiej skrzynki, CVR. Powinna ona być produktem tej samej firmy.

⁴⁶ Analizę dokonaną na podstawie zapisów FDR z AAL 77 przedstawiono w rozdziale PENTAGATE.

Samolot UAL 93 rozpoczął swoją lotniczą służbę w roku 1996. I na jego pokładzie umieszczono czarne skrzynki firmy Allied - Signal. W grudniu 1999 roku firma Allied - Signal wykupiła przedsiębiorstwo Honeywell. Jednak władze spółki zdecydowały o przyjęciu nazwy wykupionej firmy, bo była ona bardziej rozpoznawalna na rynku. Samolot rozbił się w roku 2001. Jakim więc cudem na drugiej skrzynce, CVR właśnie, pierwszą literą, jedyną jaka ocalała, jest litera „H”? Z równie charakterystycznym dla logo firmy kształtem? Jest to ewidentnie skrzynka wyprodukowana przez Honeywell i jako taka nie miała prawa znajdować się w tym samolocie. Skrzynki z tym znakiem zaczęto bowiem montować w samolotach od 2000 roku. Gdyby jednak, z jakiegoś powodu, jedno z tych urządzeń wymagało wymiany między rokiem 2000 a 2001, to wymieniono by oba. Ale najważniejsze, że taka operacja musiałaby znaleźć odbicie w raportach napraw i przeglądów. O takim wydarzeniu nie ma nigdzie wzmianki. Oznacza to, że CVR, którą pokazano światu nie jest urządzeniem zapisującym głos w kokpicie załogi samolotu UAL 93. Ten zapis sfalszowano, mało tego, bazując na nim zrobiono kiczowaty, hollywoodzki film dla mało wymagającej publiczności.

Zapis FDR jest najprawdopodobniej zapisem prawdziwym, choć i w nim nie brak pewnych zakłamań. Otóż dziwnym zbiegiem okoliczności, wszelkie dane które mogły by świadczyć o wysokości lotu, są „nie do odtworzenia”. I nie chodzi tu o zapis jednego elementu. Brakuje danych z wysokościomierza, ciśnieniomierza, tych wszystkich składników, dzięki którym czytelna może być informacja o wysokości samolotu. Niemożliwe, aby akurat odczyt tylko tych wskazań został wybiórczo utracony. Co w ten sposób można zatuszować? Tor lotu maszyny. Fakt, że nie spadł w sposób opisany przez władze, nagle, po przechyle, praktycznie pionowo, nosem w dół.

Myślę, że go zestrzelono. I wcale nie w Shanksville, bo tam spadł zdalnie sterowany, dużo mniejszy samolot. Nie było żadnej eksplozji bomby na pokładzie, dramatycznej walki pasażerów z porywaczami, pikowania w kierunku ziemi z okrzykiem wysławiających imię Allaha, terrorystów.

Po pierwsze, po co na pokładzie miała być bomba, skoro samolot miał uderzyć, jak pozostałe, w budynek? W tym przypadku w Biały Dom. Na pokładzie żadnej z trzech pozostałych maszyn bomby nie było. Byłby to bezsens z założenia. Ale, o ile każdy to dostrzeże w stosunku do samolotów, których lot zakończył się „sukcesem” zamachowców, o tyle niewiele osób podważa to w tym przypadku.

Po drugie, co do samej walki z porywaczami, to sędzę, że wykreowano w ten sposób potrzebnych Ameryce bohaterów. Ameryce łatwiej było przyjąć wersję, według której garstka

spośród jej obywateli, stanęła na wysokości zadania, by ratować swoją ojczyznę. Tak wygląda scenariusz każdego z amerykańskich filmów, w których kilku bohaterów, w ostatniej chwili zmienia losy swojego kraju, ratując przy tym przed tragedią dziesiątki, setki, czasem tysiące współobywateli.

Po trzecie, niemożliwe jest, aby CVR nagrał odgłosy z kabiny pasażerów. A taką wersję przedstawiono nam wszystkim sugerując, że urządzenie to nagrało rozmowy szturmujących i odgłosy wyważanych przez nich wózkami cateringu drzwi kabiny.

Po czwarte, żaden z umierających za Allaha muzułmanów, nie robi tego z takim okrzykiem, jaki nam przedstawiono. To ostatnie zdanie nie brzmi „*Allah jest wielki*”, tylko w wolnym tłumaczeniu: „*Jeden jest Bóg Allah - i Mahomet Jego Prorok*”. Ten cynizm umacnia z pewnością w nienawiści do Ameryki samych wyznawców islamu, którzy wiedzą to i odbierają jako kolejny policzek. A ta religia nie każe nadstawiać drugiego.

TELEFONY, TELEFONY...

Skoro w przypadku Pentagonu i Shanksville nie można było przedstawić przekonujących materiałów wizualnych, postarano się o dźwiękowe. Ażebym przebieg lotów nie wyglądał sztucznie, wprowadzono element grozy. Rozmowy telefoniczne. Dla prostego uwiarygodnienia trzech rzeczy.

Po pierwsze, że loty przebiegały tak, jak przedstawiły to oficjalne czynniki.

Po drugie, że na pokładzie byli w ogóle porywacze.

I po trzecie wreszcie, że pasażerowie tych samolotów znajdowali się w konkretnych maszynach, o oznaczonym czasie, żywi.

Człowiek jest tylko człowiekiem. Pewne zagrania psychologiczne wystarczą aby urealnić fikcję. Bardzo niewiele do tego potrzeba.

Z trwających ponad 23 minuty rozmów stewardesy Betty Ong nagranych zostało tylko 4,5 minuty. Słuchałem tych nagrań i nie wierzę, by były prawdziwe. Informacje przekazywane przez kobietę, która powinna być w szoku lub przynajmniej solidnie wystraszona, są spokojne i moim zdaniem brzmią, jak odczytywane. Osoba mówiąca do telefonu mówi wolno i spokojnie, tempo jej głosu wzrasta w chwili, w której jej rozmówca zaczyna zadawać pytania. Mówi tak, jakby starała się przekonać, że na pokładzie doszło do tragedii, zabito trzy osoby, a sprawcy zawładnęli kokpitem. Powtarza, że nie może się dostać do kabiny pilotów. Czy na jej miejscu którakolwiek stewardesa starałaby się dostać do kokpitu pełnego porywaczy wiedząc, co przed chwilą zrobili innym członkom załogi i pasażerom? Z samolotu opanowanego ponoć przez terrorystów nie dochodzą żadne inne odgłosy krzyku, płaczu, hysterii. Nic, tylko głos stewardesy.

Inna stewardesa, Madeline Sweeney, prowadziła rozmowę telefoniczną ze swoim przełożonym Michael'em Woodward'em przez 25 minut. Opisała czterech porywaczy,

podczas gdy FBI twierdzi, że było ich pięciu. Przekazała informacje, że porywacze siedzieli na miejscach w rzędzie 9 i 10, podczas kiedy FAA podała, że ich miejsca znajdowały się w rzędzie 8. Pod koniec rozmowy zaczęła krzyczeć, że widzi budynki i wodę. Ani słowa poza tym. Czy stewardesa latająca od 12 lat z Bostonu, wiedząc jak ważny w takich sytuacjach jest każdy detal, mogła nie poznać Manhattanu? Znanego z setek filmów milionom ludzi na całym świecie.

Mark Bingham telefonujący do własnej matki musiał się liczyć z tym, że są to ostatnie chwile jego życia. A jednak przedstawił się matce, jak człowiek dzwoniący w służbowej sprawie do obcej osoby. Z imienia i nazwiska. Nie znam nikogo, kto by się tak przedstawiał swojej matce. Jak chyba większość ludzi - ja telefonując do własnej mamy nie podaję nawet imienia. Nie zdarzyło się, żeby mnie nie poznała. Bingham powiedział, że jest na pokładzie uprowadzonego samolotu, którego trzech porywaczy ma ze sobą bombę i na koniec spytał czy matka mu wierzy. Rozmowę przerwano, po czym po chwili połączenie wznowiono, a słowa wypowiedane przez niego były dokładnie tej samej treści, co poprzednio. Łącznie z pytaniem o wiarę w jego słowa. Tak, jakby ponownie puszczone zapis tych kilku zdań z taśmy. Ani jednego nowego, innego, w porównaniu z poprzednim połączeniem, wyrazu.

Bardzo ciekawy, a pomijany milczeniem nawet przez dociekliwych dziennikarzy, jest telefon, jaki otrzymał o godzinie 09:00 od swojego syna Petera, lecącego UAL 175, Lee Hanson. Był to drugi telefon, jaki od niego odebrał. Peter powiedział w nim:

- Jest źle tato, stewardesę pchnęli nożem, wygląda na to, że mają noże i... Powiedzieli, że mają bombę. W kabinie jest coraz gorzej, pasażerowie chorują. Samolot wykonuje ostre manewry. Myślę, że mają zamiar lecieć do Chicago, albo gdzie indziej i rozbić maszynę o jakiś budynek. Nie martw się tato, jeśli tak będzie, to będzie to przynajmniej szybkie. O mój Boże, mój Boże.

Zupełnie fantastyczne nagranie, a całkowicie zlekceważone przez wszystkich śledczych! Po pierwsze, skąd człowiek telefonujący do swego ojca powziął tak niesamowity (w tamtych okolicznościach) pomysł, że samolot polecą do Chicago? Przecież, według planu, leciał z Bostonu do Los Angeles. Porywacze nie ujawnili żadnych zamiarów. Jedyne, czego można było spodziewać się z dużym prawdopodobieństwem, gdyby mieli bombę, to jej użycia! Dlaczego mieliby kierować się na jakiegokolwiek lotnisko inne od planowanego? Naturalne mogło być, że samolot będzie leciał nadal do miejsca przeznaczenia lub zawróci do miejsca, z którego wyleciał. Pomysł, że polecą nagle do zupełnie innego miasta jest niesamowity.

Natomiast przypuszczenie, że porywacze zamierzają samolot rozbić o jakiś budynek

jest wręcz wizjonerskie!

Dwie zagadki w jednym wydaniu. Nie mam rozwiązania pierwszej z nich. Choć, muszę przyznać, że w moich dociekaniach prawdy o 9/11 przewinęło się miasto, którego nikt z zamachami tego dnia nigdy nie kojarzył. To właśnie Chicago.

Otóż, kiedy zastanawiałem się na początku moich poszukiwań, jak rozwinąć by się mogła sytuacja gdyby UAL 93 nie opóźnił swego startu, doszedłem do wniosku, że może plan zamachów 11 września był bardziej rozbudowany. Przez pewien czas podejrzewałem, że oprócz Nowego Jorku i Waszyngtonu planowano zaatakować jeszcze inne miejsce w Stanach. Uderzyć głębiej w trzewia Ameryki, zaangażować nie tylko jej obrzeża, ale i środek.

I kiedy do miejsca, w którym samolot został uprowadzony dodałem zasięg, jaki mógłby pokonać, gdyby nie opóźnił startu o owe 41 minut, okazało się, że uwzględniając prędkość i siłę wiatru, doleciałby do... Chicago. W co mógłby uderzyć samolot w Chicago? Oczywiście, w najwyższy po kompleksie World Trade Center, budynek Ameryki - Sears Tower. Ale, jako że ten samolot miał tego dnia inne zadanie do wykonania, ten wątek porzuciłem. Jakież było moje zdziwienie, kiedy nie tak dawno dowiedziałem się, że w roku 2004 Larry Silverstein, właściciel WTC, poprzez podstawione osoby, sfinalizował planowane od lat kupno Sears Tower! Co ciekawe, kiedy sprawa wyszła na jaw, spółka MetLife - dotychczasowy właściciel - wycofała się z umowy.

Jeżeli natomiast chodzi o zagadkę drugą, czyli przepowiednię pasażera o mającym nastąpić uderzeniu w budynek, to rozwiązanie mam tylko jedno.

Wszystkie rozmowy telefoniczne były jedną wielką mistyfikacją! Innego wyjaśnienia nie ma i nie może być.

Zacznijmy od tego, że w roku 2001 nie było fizycznej możliwości wykonywania połączeń z telefonów komórkowych znajdujących się w samolocie podczas lotu. Taką możliwość linie lotnicze udostępniły pasażerom, angażując w specjalistyczne rozwiązania technologiczne ciężkie miliony, dopiero w roku 2004! I dla sceptyków, udostępniły - a nie usprawniły. Proste pytanie ekonomiczne brzmi: po co linie lotnicze miałyby angażować miliony w rozwój technologii, która nie była potrzebna już od roku 2001?

Pasażerowie wchodzący na pokład samolotu słyszą ciągle o konieczności wyłączenia telefonów komórkowych. Tłumaczy się to prawdopodobieństwem zakłócenia działania urządzeń pokładowych, co jest trochę dziwne, zważywszy że awionika samolotów jest chroniona przed radiacją elektromagnetyczną.

Jak się okazuje, najbardziej zainteresowanymi takimi ograniczeniami są sami operatorzy telefonii komórkowej. Otóż połączenia wykonywane z samolotów na małych

wysokościach, czyli poniżej 10 000 stóp, mają tendencję do tworzenia zjawiska „kaskady”, które może zablokować całą sieć. Z uwagi na to, że telefon „widzi” wiele „komórek” naraz, próbuje nawiązać łączność z każdą, do tego w czasie uniemożliwiającym ustanowienie porozumienia z żadną z nich. To właśnie owa „kaskada”. Próba zlokalizowania telefonu jest utrudniona, bo kiedy znajduje się on ponad kilkoma stacjami, w podobnej odległości pionowej, „komórki” nie są w stanie określić rzeczywistego położenia aparatu i siły sygnału. Zwłaszcza, że rzecz cała odbywa się przy dużej prędkości. Powoduje to zamknięcie kanału i otwarcie drugiego w celu ustanowienia połączenia. Później sytuacja się powtarza kolejno z następnymi kanałami. To prowadzi do zablokowania sieci. Ponadto, samoloty pasażerskie latają ze średnią prędkością ponad 800 km/h, a jest to szybkość uniemożliwiająca nawiązanie i ustalenie łączności z jedną stacją, co trwa około kilku sekund, bo już po chwili maszyna jest w rejonie kolejnej stacji. Przekazanie połączenia nie zdąży wystąpić, bo na dobre nie zostało jeszcze ustanowione. Dotyczy to prób połączeń poniżej 10 000 stóp. Powyżej tej wysokości, jak wykazał „Projekt Achilles” opisany poniżej, jest to praktycznie w ogóle niemożliwe. Samoloty pasażerskie zbudowane są z materiałów zachowujących się w stosunku do aparatów telefonicznych, jak klasyczna puszka Faraday'a, czyli blokując przenikanie fal radiowych na i z zewnątrz maszyny.

Kolejnym faktem potwierdzonym przez media jest brak wykazów tych połączeń w billingach sieci komórkowych. Przyjrzyjmy się jednak bliżej tym rozmowom.

OBSŁUGA	PASAŻER	REJS	CZAS	ILOŚĆ	TELEFON	ADRESAT
<i>Betty Ong</i>		AAL 11	8:19	1	pokładowy	American Airlines
<i>Madeline Sweeney</i>		AAL 11	8:25	2	pokładowy	American Airlines
<i>Robert Fangman</i>		UAL 175	8:52	1	?	United Airlines
	<i>Peter Hanson</i>	UAL 175	8:52	2	komórkowy	ojciec
	<i>Brian Sweeney</i>	UAL 175	8:59	2	?	aut. sekretarka matka
<i>Renee May</i>		AAL 77	9:12	1	komórkowy	matka
	<i>Barbara Olson</i>	AAL 77	9:16	2	komórkowy (collect) ⁴⁷	mąż
	<i>Todd Beamer</i>	UAL 93	9:45	1	pokładowy	operator GTE
	<i>Mark Bingham</i>	UAL 93	9:42	1	pokładowy komórkowy	ciotka matka
<i>Sandy Bradshaw</i>		UAL 93	9:30	1	komórkowy	mąż
	<i>Marion Britton</i>	UAL 93	po 9:30	1	komórkowy	przyjaciel

⁴⁷ Collect - rozmowa na koszt odbiorcy połączenia.

	<i>Thomas Burnett</i>	UAL 93	9:27	4	komórkowy	żona
	<i>Joseph DeLuca</i>	UAL 93	?	1	?	ojciec
	<i>Edward Felt</i>	UAL 93	9:58	1	komórkowy	operator Westmoreland
	<i>Jeremy Glick</i>	UAL 93	przed 9:30	1	pokładowy komórkowy	żona
	<i>Lauren Grandcolas</i>	UAL 93	?	1	pokładowy	aut. sekretarka
	<i>Linda Gronlund</i>	UAL 93	?	1	?	siostra
<i>Cee Cee Lyles</i>		UAL 93	9:47	2	komórkowy	mąż
	<i>Honor Wainio</i>	UAL 93	?	1	pokładowy komórkowy	macocha

Betty Ong

Pięć minut po porwaniu stewardesa AAL 11 zatelefonowała, używając telefonu pokładowego AT&T, do Biura Rezerwacji American Airlines w Cary, w Północnej Karolinie. Zgłosiła stan niebezpieczeństwa na pokładzie. Nie potrafiła określić sposobu, w jaki porywacze dostali się do kabiny załogi. Rozmowa trwała 25 minut. W tym czasie stewardesa spokojnie i rzeczowo opowiadała o tym, co zaszło w samolocie. Komisja 9/11 ujawniła zaledwie 4,5 minuty rozmowy.

Madeline „Amy” Sweeney

Druga stewardesa AAL 11 zatelefonowała do Biura Obsługi Lotów American Airlines w Bostonie. Za pierwszym razem rozmowa została przerwana, po trzech minutach uzyskała połączenie z kierownikiem biura Michael'em Woodward'em.

Robert Fangman

Steward, który skontaktował się z oddziałem United i poinformował o sytuacji w samolocie.

Peter Hanson

Mieszkający w Easton, w Connecticut, Lee Hanson otrzymał informacje od swojego syna Peter'a, które okazały się bardzo ciekawe⁴⁸. Rozmowy były w sumie dwie, obie za pomocą telefonu komórkowego.

⁴⁸ Opis owej rozmowy umieszczono wcześniej w tym samym rozdziale.

Brian David Sweeney

38 - letni były pilot marynarki wojennej wykonał dwa połączenia telefoniczne. Pierwsze zanotowała pod nieobecność żony automatyczna sekretarka, drugie było skierowane do jego matki. Sweeney był pilotem F - 14 podczas wojny w Zatoce Perskiej, a także instruktorem w słynnej szkole Miramar⁴⁹. Pracował dla firmy Brandes Associates, podległej Departamentowi Obrony.

Renee May

Stewardesa, która w rozmowie telefonicznej z matką podała, że porywaczy jest sześciu, poprosiła ją o poinformowanie o sytuacji American Airlines.

Barbara Olson

Znana konserwatywna dziennikarka i prawnik jednocześnie, powiadomiła o wszystkim swojego męża, Teda Olsona, zastępcę Prokuratora Generalnego USA. Jako jedyna osoba spośród wszystkich dzwoniących z uprowadzonych samolotów, powiedziała, że porywacze mają noże do rozcinania kartonów. Po minucie rozmowa została przerwana. W tym czasie jej mąż próbował połączyć się bezskutecznie ze swoim szefem John'em Ashcroft'em, Podczas ponownego połączenia, na koszt odbiorcy, Barbara pytała męża o jakiegokolwiek sugestie, które mogłaby przekazać pilotowi. Była bardzo spokojna i opanowana. W przeszłości Barbara Olson była federalnym oskarżycielem w aferze „Travelgate”, w którą zamieszani byli pracownicy administracji Clintona.

Todd Beamer

Pasażer, który użył telefonu pokładowego, dzięki któremu połączył się z operatorem GTE⁵⁰, Lisa Jefferson, która przełączyła rozmowę do FBI. Powiedział, że wraz z kilkoma innymi osobami planują obezwładnienie jednego z porywaczy, który ma przytroczoną do ciała bombę i przejęcie kontroli nad samolotem. Z Lisą rozmawiał 13 minut, prosząc ją pod koniec o poinformowanie o wszystkim żony, która spodziewała się ich trzeciego dziecka. Krótco przed zakończeniem rozmowy Beamer i Lisa modlili się wspólnie, recytując Psalm 23. Zanim rozmowa została przerwana Lisa usłyszała wypowiedziane przez Beamer'a słynne potem „Let's roll!”⁵¹.

⁴⁹ Perypetie pilotów szkoły w Miramar pokazywał głośny film „Top Gun” z Tom'em Cruise.

⁵⁰ Spółka - córka firmy telefonicznej Verizon.

⁵¹ Let's roll! W wolnym tłumaczeniu: Ruszamy!

Mark Bingham

Ten dobrze zbudowany były gracz rugby telefonował do ciotki i matki. Był w grupie planującej walkę z porywaczami. Jego rozmowa z matką wydaje się być niezwykle interesująca⁵².

Sandy Bradshaw

Stewardesa, która korzystając z telefonu komórkowego połączyła się z mężem i określiła wygląd jednego z porywaczy na „islamski”.

Marion Britton

53 - letnia asystentka dyrektora regionalnego oddziału Amerykańskiego Urzędu Statystycznego połączyła się ze swoim długoletnim przyjacielem. Rozmowie towarzyszył płacz i szlochanie i z tego powodu jej rozmówca nie pamięta żadnych szczegółów.

Thomas Burnett

Wykonał cztery połączenia z telefonu komórkowego do swojej żony. Wysoki, dobrze zbudowany był obrońcą uniwersyteckiej drużyny, dołączył do grupy planującej przejąć samolot. Żonie powiedział, że porywacze rozmawiają o zamiarze rozbicia samolotu o ziemię. Dodał, że czekają z atakiem do czasu, aż znajdą się nad terenami niezamieszkanymi.

Joseph DeLuca

Telefonował do swego ojca, ale brak jakichkolwiek danych na ten temat. Nie wiadomo nawet, jakiego telefonu użył.

Edward Felt

Pasażer, który zamknął się w toalecie i wybrał z telefonu komórkowego numer ratunkowy. Połączenie odebrał Glenn Cramer z pobliskiego Centrum Kryzysowego w Westmoreland. Cramer wyjawiał, że Felt był podenerwowany, mówił że słyszał w samolocie jakiś rodzaj eksplozji, a potem zobaczył biały dym. Krzyknął; „spadamy, spadamy!” i rozmowa została przerwana.

⁵² Szczegóły rozmowy przytoczono wcześniej w tym samym rozdziale.

Jeremy Glick

31 - letni mistrz judo również dołączył do grupy mającej zamiar obezwładnić porywaczy. W swojej rozmowie z telefonu komórkowego z żoną, powiedział, że trzech z porywaczy mają „irańskie rysy”. Pytany przez żonę czym ma zamiar walczyć odpowiedział żartobliwie, że ma nożyk do masła, którego używał podczas śniadania.

Lauren Grandcolas

Wracająca z pogrzebu swojej babci Lauren nagrała informację na automatycznej sekretarce. Odsłuchujący ją później mąż stwierdził, że wypowiedź była spokojna i bardzo rzeczowa i odniósł wrażenie, jakby żona telefonowała z supermarketu, a nie z porwanego samolotu. A przecież była właśnie w długo oczekiwanej pierwszej ciąży. Po zakończeniu rozmowy telefon przekazała siedzącej obok młodej pasażerce (Elizabeth Wainio).

Linda Gronlund

Kiedy De Luca telefonował do ojca, jego narzeczona połączyła się z siostrą. Jedyne, co jej przekazała, to kombinacja liczb niezbędna do otwarcia sejfu, w którym pozostawiła swój testament.

Cee Cee Lyles

Stewardesa lotu UAL 93 połączyła się z mężem, oficerem policji w Fort Myers, za pomocą komórki. Cee Cee przez 6 lat była oficerem policji i detektywem w Fort Pierce na Florydzie. Podczas rozmowy rozpacziała, mówiąc że grupa pasażerów zamierza obezwładnić porywaczy. Jej płacz i niezrozumiała pod koniec wypowiedź została przerwana.

Honor Elizabeth Wainio

27 - letnia Elizabeth zatelefonowała do swojej macochy. Postanowiła się pożegnać i powiedziała, że *„to bardzo boli, że będzie to trudniejsze dla ciebie niż dla mnie”*.

23 stycznia 2003 roku, z lotniska Civic w miejscowości London w Ontario, w Kanadzie, wystartował samolot Diamond DA20/C1 Katana. Dwumiejscowy niewielki samolot, którego konstrukcja w dużej mierze składa się z włókna szklanego. Na pokładzie, oprócz pilota, znajdował się profesor A. K. Dewdney, który w ten sposób rozpoczynał swoje badania nazwane roboczo „Projekt Achilles”. Plan lotu zakładał rundy nad miejscowością London, każda miała 15 kilometrów długości i około 6 kilometrów szerokości. Dwa dni

później profesor Dewdney wykonał drugą część swoich badań, tym razem Kataną czteremiejsową. W obu przypadkach badano za pomocą różnych telefonów komórkowych, jak również różnych operatorów, możliwość nawiązania łączności z rozmówcami na ziemi. Cała operacja była nagrywana.

Użyto następujących telefonów:

Motorola i95cl - Telus Mike Network - 800 Mhz IDEN

Motorola StarTac - Bell Mobility - 800 Mhz Analog

Audiovox 8300 - Telus PCS Network - 1.9 Ghz CDMA / 800 MHz

Nokia 6310i - Rogers AT&T - 1.9 Ghz GHz GSM.

Nokia 6310i oraz Audiovox 8300 pracujące w trybie cyfrowym miały moc wyjściową 0.2 Watt.

Analogowa Motorola StarTac pracowała z mocą 0.6 Watt. Audiovox 8300 w modzie analogowym pracował z mocą 0.6 Watt.

Sieci, które wykorzystano do prób:

Mike Network nowa, cyfrowa sieć komórkowa z nowoczesnym systemem anten, jednak o niewielkiej liczbie stacji bazowych,

Bell Mobility Analog stara sieć analogowa o ogromnej liczbie stacji bazowych,

Telus PCS nowa sieć cyfrowa, pracująca w różnych częstotliwościach, z nowoczesnym systemem anten i o dużej liczbie stacji bazowych,

Rogers GSM najnowsza sieć cyfrowa z nowoczesnymi antenami i dużą liczbą stacji bazowych.

Efekty, jakie osiągnięto:

Wysokość (w stopach)	Próby	Połączenia	Procent sukcesu
2000	4	3	75%
4000	4	1	25%
6000	12	2	17%
8000	12⁵³	1	1,8%

Kilka z połączeń, ujętych w tym zestawieniu w rubryce POŁĄCZENIA, było fatalnej

⁵³ Łącznie z trzema próbami podczas wznoszenia. Ostatnie udane połączenie uzyskano na 7000 stóp.

jakości lub słyszany był sygnał, lecz linia była zajęta.

19 kwietnia 2003 roku przeprowadzono kolejny lot, tym razem samolotem Cessna 172 - R, maszyną zbudowaną z aluminium.

Na podstawie wyników „Projektu Achilles” profesor Dewdney opracował poniższy schemat:

Wysokość (w stopach)	Prawdopodobieństwo uzyskania połączenia
4,000	0.400
8,000	0.100
12,000	0.040
16,000	0.025
20,000	0.016
24,000	0.011
28,000	0.008
32,000	0.006

Autor badań jest profesorem Nauk Komputerowych na Uniwersytecie Waterloo oraz adiunktem Nauk Komputerowych Uniwersytetu Western Ontario.

Podsumowując, testy wykazały, że prawdopodobieństwo uzyskania połączenia wraz z wysokością samolotu gwałtownie maleje. Ponadto, w samolocie typu Boeing, kiedy rozmówca trzyma słuchawkę przy uchu, otoczony jest aluminiowym płaszczem, którego w przypadku samolotów testowanych powyżej nie było. Sygnał łatwiej przenika przez szybę aniżeli przez aluminiowe poszycie kadłuba. Nie bez znaczenia jest też fakt, że w ciągu dwóch lat od wypadków liczba stacji bazowych wszystkich sieci prawdopodobnie rozwinęła się, co oznacza, że wcześniej mogło być tylko trudniej. To samo dotyczy modeli telefonów, o czym zwłaszcza polskiego czytelnika, przekonywać nie trzeba.

Próby wykazały również, że ogromne znaczenie dla nawiązywania połączeń ma prędkość, z jaką przemieszcza się telefon pomiędzy stacjami bazowymi. W przypadku samolotu komunikacyjnego prędkości są znacznie większe aniżeli w samolotach użytych do testów. System „nie nadaża” z przesyłaniem rozmówcy pomiędzy stacjami bazowymi (komórkami) i to jest przyczyną kłopotów z ustanowieniem i utrzymaniem połączenia.

Należy dodać, że po 11 września wiele osób, wbrew zakazom linii lotniczych, próbowało sprawdzić możliwość nawiązania łączności za pomocą telefonów komórkowych. Ich spostrzeżenia, publikowane na forach internetowych, potwierdzają w pełni ocenę

profesora z Kanady.

Reasumując, nie wierzę aby oficjalny wykaz rozmów telefonicznych, w przypadku telefonów komórkowych, był prawdziwy. Zwłaszcza w przypadkach, w których uczestnik lotu łączył się z rozmówcą dwu - a nawet czterokrotnie (!)

Uważam, że rozmowy zostały spreparowane, może dzięki systemowi morfingu, opracowanemu przez Laboratorium Los Alamos już w 1999 roku⁵⁴. Nagrania głosu tych osób można było z pewnością zdobyć, zwłaszcza że wszystkie te osoby, jako narzędzia swojej pracy używały właśnie głosu. Komórka PSYOP⁵⁵, z miliardowym budżetem, z pewnością potrafiłaby sobie z tym problemem poradzić. Osoby, którym nie chce się wierzyć, by nagrano wcześniej i spreparowano głos 19 osób, polecam informacje na temat bazy danych kilkunastu milionów osób, jakie mają w swoich zbiorach sieci wywiadowcze USA. Łącznie z odciskami palców, zapisem obrazu źrenicy oka, informacji o karalności, preferencjach seksualnych itp. To jest moloch. Moloch, dla którego uzyskanie danych 19 osób nie stanowi najmniejszego kłopotu. Zupełnie na marginesie, porywaczy też było podobno 19.

Możliwe, że działa to zresztą w inny sposób. Może nie ma potrzeby pozyskiwania próbek od wielu osób, które potencjalnie mogą się znaleźć na pokładzie samolotu. Może wystarczy zebrać próbki głosu podczas rutynowej odprawy pasażerów, zwłaszcza *„kiedy masz kontrakt na ochronę, znasz wewnętrzne mechanizmy działania wszystkiego. A jeśli inna firma ma powiązania z firmą ochrony wtedy to co jest na twoim komputerze, jest również na jej komputerach”*⁵⁶.

I może tak to działa? Pozyskanie próbek głosu stewardes i stewardów z pewnością nie stanowiło żadnej trudności. To załatwia sprawę rejsów AAL 11 i częściowo UAL 175, z których połączeń dokonywała obsługa. Z samolotu UAL 175 zadzwoniło jeszcze tylko 2 mężczyzn. Jeden z nich, Peter Hanson (konkretnie jego głos), zdecydowanie powiedział zbyt dużo, by mógł być nieorientowaną ofiarą. Drugi, Sweeney, ze swoją przeszłością i zatrudnieniem w firmie współpracującej z Departamentem Obrony, również nie musiał być bezwolną ofiarą. A może po prostu zmuszony został dużo wcześniej, przy przyjmowaniu do pracy użyczyć swego głosu dla celów, których nawet nie rozumiał?

Już w 1983 roku, na angielskiej wyspie Guernsey, powstała firma o nazwie AMDOGS. Firma izraelska. Jej zadaniem jest kontrolowanie wszystkich rozmów telefonicznych na naszej planecie. Komputery AMDOCS rejestrują wszelkie połączenia

⁵⁴ To Laboratorium również było chronione przez Securacom, firmę dbającą o bezpieczeństwo WTC, lotniska w Dulles, linii lotniczych.

⁵⁵ Specjalny wydział operacji psychologicznych.

⁵⁶ Cytat z wypowiedzi eksperta od ochrony zamieszczonej w rozdziale **WORLD TRADE CENTER**.

obsługiwane przez 150 firm telekomunikacyjnych całego świata. AMDOCS zbiera dane z ponad 7000 systemów rozsianych po całym świecie. W USA, Kanadzie i całej Europie. „Obsługuje” największe korporacje dzisiejszego świata, nie waha się przed podsłuchiowaniem Białego Domu w USA, co w 1997 roku odkryło ze zgrozą FBI. Czy, wiedząc o powiązaniach różnych służb w tym plugawym tyglu wywiadów, znając możliwości AMDOCS, możemy wątpić w prawdopodobieństwo zdobycia próbki głosu 19 osób?

Z samolotu AAL 77 telefonowały tylko dwie osoby. Stewardesa i znana oraz oglądana na ekranach telewizorów dziennikarka. Pozyskanie ich głosów dużo wcześniej też nie mogło stanowić przeszkody.

Pozostaje, oprócz 2 stewardes, 10 osób telefonujących z samolotu UAL 93. I to ci ludzie wnieśli najwięcej informacji, na których oparto wszelkie późniejsze scenariusze, łącznie z filmowymi. Czy właśnie obróbka głosu tych 10 osób zajęła 41 minut, o jakie samolot się opóźnił?

Dane uzyskane od stewardes z AAL 11 są niespójne, nawet przeczące sobie nawzajem. Kobiety podały różne miejsca, które zajmować mieli porywacze, różniły się nawet w ocenie ich liczby, mówiły głosem beznamytnym, w tle nie było słycać żadnych innych odgłosów.

UAL 175 omówiłem wcześniej.

AAL 77, z Barbarą Olson, jedyną telefonującą, zresztą dwukrotnie z telefonu komórkowego, z tego raz na koszt odbiorcy, nie obala tej tezy. Zwłaszcza, kiedy weźmiemy pod uwagę pozycję jej męża, który nie stoi tak znowu daleko od ludzi mogących mieć coś w tej sprawie do powiedzenia. Jego późniejsze, zmieniane w wywiadach wersje zdarzeń, również nie świadczą na jego korzyść. Plotka głosi, że Barbarę Olson widziano gdzieś w Europie, kilka lat po owych tragicznych wydarzeniach. Może to tylko plotka...

I powracamy do UAL 93, najbardziej zagadkowego samolotu. Beamer, w obliczu śmierci rozmawiający wiele minut z zupełnie obcą osobą, która nie zna jego głosu. A nawet modlący się z nią razem. A przecież wystarczyło poprosić o połączenie z żoną. Tym bardziej, że oczekiwała ich kolejnego dziecka. Obie kobiety nosiły to samo imię, Lisa. Ale to żona nosiła pod sercem jego dziecko. Jako ojciec nie widzę w tym logiki. Jego żona, fetowana później przez władze, w szczególności przez samego prezydenta USA, pogodziła się szybko z wersją zdarzeń przedstawioną w mediach. Została sama z trójką dzieci. Założyła fundację i zastrzegła hasło - symbol, jakie dla potrzeb Ameryki te media wykreowały. „*Let's roll!*” zaczęło przynosić profity. Czy, opierając się na rozmowie, jaką zamiast niej prowadziła z mężem inna kobieta, miała głosić światu, że bohaterem Ameryki nie był jej mąż?

Telefon Marka Bingham'a z jego „*to ja mam, Mark Bingham...*” musi być ewidentnym oszustwem. Zwłaszcza, że dokładnie to samo zdanie zostało odtworzone dwa razy, w niezmienionej formie. Łącznie z pytaniem: „*wierzysz mi, prawda?*”.

Uwierzyła. Każda matka chce wierzyć, że jej syn jest niepowtarzalny, bohaterski i jedyny.

Marion Britton i jej rozmowa, to według opowieści jej przyjaciela, jeden płacz. I on sam nie potrafił określić, co właściwie mówiła.

Thomas Burnett, wbrew naukowym opracowaniom profesora Dewdney'a, połączył się z żoną bez problemów cztery (!) razy. Powiedział jej, że porywacze zamierzają rozbić samolot o ziemię. Czyżby znał arabski? Czy można przyjąć, żeby podczas takiej akcji, rozmawiali ze sobą po angielsku? Zwłaszcza, że tylko jeden z owych porywaczy znał ten język na tyle, aby się w nim bez problemów porozumieć. Tylko, że tamten leciał na pokładzie... AAL 11.

Zaraz, zaraz, przecież zamiarem porywaczy nie było rozbicie samolotu o ziemię. Oni planowali uderzenie w Biały Dom! To dopiero bohaterscy pasażerowie mieli do tego doprowadzić swoim działaniem. Gdzie więc leży prawda?

O rozmowie telefonicznej De Luci nie wiemy nic, oprócz tego, że ponoć miała miejsce.

Edward Felt zamknął się w toalecie i połączył z dopiero niedawno wybudowanym Centrum Kryzysowym. Powiedział, że usłyszał coś w rodzaju eksplozji i zobaczył biały dym. Jak go zobaczył? W toalecie? A może ten płaczący i wystraszony, według opisu Cramera, człowiek otworzył drzwi, rozejrzał się w sytuacji i dalej opisywał to, co zobaczył? Nie wierzę w takie zbiegi okoliczności, jak połączenie z Centrum, które powstało jakby na zamówienie tej konkretnej tragedii.

Jeremy Glick, mistrz judo, musiał wzbogacić swoją osobą grono bohaterów. Ale podejrzewam, że nawet taki bohater, nie pozwoliłby sobie na żartowanie z żoną w obliczu śmierci. A może się mylę, może Amerykanie mają zupełnie odmienną od europejskiej, konstrukcję psychiczną? A skoro był tak dobrym judoką, jakim cudem nie udało mu się obezwładnić nawet jednego, nikczemnej postury według zdjęć, arabskiego terrorysty?

Lauren Grandcolas, która czekała długo na swoje pierwsze dziecko, poddała się ze spokojem. Nie podjęła oporu nawet w tym, co mówiła, nagrywając swoje ostatnie przesłanie mężowi w sposób, w jaki zwykła była telefonować z supermarketu. To jego słowa!

Linda Grondlund, za jedynie ważną informację godną przekazania rodzonej siostrze, uznała kombinację szyfru do swojego sejfu.

Cee Cee Lyles, oficer (!) policji i detektyw. Czyli osoba, która pracowała na ulicy, wśród rzezimieszków i poważnych bandytów, również się poddała. Choć miała największe z wszystkich pasażerów doświadczenie w stawianiu czoła przestępcom.

I wreszcie pani Wainio, która postanowiła zadzwonić do macochy. I powiedzieć jej, że tak naprawdę, to najbardziej żał jej tej, która zostanie wśród żywych.

Uważam, że rozmowy zostały spreparowane, a wskazuje na to kilka jeszcze elementów.

Otóż, najdłuższą rozmową była ta pomiędzy osobą przedstawiającą się jako Todd Beamer, a osobą która w ogóle go nie знаła, czyli operatorką firmy Verizon.

Człowiek podający się za Jeremy Glick'a wspomniał, żartując z żoną, że ma nóż, jako pozostałość po śniadaniu. Sugerowałoby to, że śniadanie przebiegło normalnie, choć przecież podaje się je dopiero na wysokości przelotowej, czyli w czasie, w którym miało miejsce przejęcie samolotu przez porywaczy.

Z kolei, w rozmowie z mężem, Deena Burnett informuje go o innych porwanych samolotach, a Burnett reaguje niedowierzaniem:

- *Chyba żartujesz?*

- *Nie*

- *Transportowe czy pasażerskie?*

Czyż nie jest to dziwne pytanie? Przecież nikt nie porywa transportowych maszyn! O powodzeniu każdego porwania decydują właśnie pasażerowie. To ich życie stanowi najcenniejszy element przetargowy dla porywaczy. Nie znam ani jednego przypadku uprowadzenia samolotu cargo. Poza tym reakcja owego pasażera kłóci się z informacją pozyskaną od żony poprzednio omawianego Glick'a, który powiedział, że pasażerowie wiedzą już o innych porwaniach. Burnett zachowywał się tak, jakby o nich nie wiedział. A przecież obaj byli w grupie planującej atak i odbicie samolotu. Musieli wymieniać opinie i snuć plany wspólnej akcji, w czasie których te informacje powinny się pojawić.

Wspominany wcześniej Mark Bingham na pytanie matki o to kim są porywacze, odpowiada pytaniem: „*Wierzysz mi mamo?*”. Pomijając sam sens pytania, odpowiadanie pytaniem na pytanie, jest idealnym sposobem unikania konkretnej rozmowy.

Na przykładzie przytaczanych rozmów rozróżnić możemy trzy zastosowane w tym celu techniki. Jedną z nich jest zadawanie pytań na temat innych porwań (Burnett), płacz (Marion Britton) i modlitwa (Todd Beamer). Osoby udające pasażerów tych samolotów takich właśnie technik mogły używać dla odwrócenia uwagi od konkretów. Inne rozmowy były jednostronne, jednorazowe i krótkotrwałe. Z pewnością nie można na ich podstawie

ocenić prawdziwości wypowiedzi i zgodności z rzeczywistymi wypadkami. Jestem przekonany, że odpowiednio przygotowane osoby, mające garść danych na temat pasażerów i ich najbliższych, mogły z powodzeniem imitować powyższe połączenia. Z pewnością specjaliści z PSYOP.

Czy więc te rozmowy stanowią niezbity dowód na to, że sytuacja wyglądała tak, jak opisują to media? Czy osoby, które odebrały telefony, będąc pod wrażeniem oglądanych na żywo relacji z ataku na Amerykę, na pewno poznały swych rozmówców? Czy w obliczu śmierci powiedziały sobie to wszystko, co powinny. I czy same są przekonane, że gdzieś tam daleko w bohaterski sposób zginęli ich najbliżsi? Jeżeli tak, to dobrze. Bo tak jest chyba lepiej.

Mnie, zupełnie obcego wobec tych ludzi, te rozmowy nie przekonały. Ich śmierć to prawdziwy dramat i niewyobrażalna strata dla bliskich. Ale historię tworzą fakty i myślę, że kiedyś nowe pokolenia już bez emocji do nich dotrą.

KOMISJA 9/11

Prezydent Bush, pod naciskiem domagających się tego coraz głośniejszych rodzin, podpisał wreszcie w listopadzie 2002 roku ustawę powołującą do życia komisję mającą zbadać okoliczności wydarzeń 11 września 2001 roku. Jednak widocznym stawało się, że Biały Dom zaczyna piętrzyć trudności.

W historii Stanów Zjednoczonych zaistniało kilka komisji. Ciekawe w tym miejscu może się okazać porównanie czasu, w jakim wybierano przewodniczących tych komisji na przestrzeni lat. I tak:

Po tragedii Titanic'a, przewodniczącego wyłoniono w ciągu 6 dni, po zabójstwie J. F. Kennedy'ego - w ciągu 7 dni. Tyle samo po wypadku promu kosmicznego Chalienger, a po japońskim ataku na Pearl Harbor - w ciągu 9 dni.

Prezydent Bush wyznaczył szefa Komisji po 411 dniach!

Komisja rozpoczęła swoje prace dopiero miesiąc po tym fakcie, a więc w 441 (!) dniu od tragicznych wydarzeń.

Szefem komisji wyznaczonym przez Bush'a został Henry Kissinger. Rodziny ofiar były jednak przekonane, że osobie tej brakuje obiektywizmu. Podnoszono wątpliwości dotyczące jego udziału w aferze Watergate i roli, jaką odegrał w przewrocie w Chile. Kristen Breitweiger przeprowadziła prywatne śledztwo w sprawie Kissingera i doprowadziła do spotkania z nim w jego nowojorskim biurze. Spośród wielu pytań, jakie mu zadano dwa okazały się wyjątkowo trafne. Kristen Breitweiger zapytała czy prawdą jest, że niektórzy z jego klientów są pochodzenia saudyjskiego. W drugim zapytała wprost czy prawdą jest, że jednym z nich jest Osama Bin Laden. Nie otrzymała na nie odpowiedzi ale wkrótce po tym spotkaniu media podały, że doktor Kissinger zrezygnował ze stanowiska.

Wkrótce zastąpił go w tej roli Thomas Kean, były gubernator stanu Nowy Jork oraz

Lee Hamilton, w przeszłości kongresman, przewodniczący komisji do spraw wywiadu. Pozostałych ośmiu członków, w większości prawników wywodzących się z obu partii wyznaczył Waszyngton.

Jednak sposób prowadzenia dochodzenia niepokoił coraz większą liczbę ludzi. Początkowo komisja nie chciała, by przesłuchiwani zeznawali pod przysięgą. Komisja zadawała pytania, zdaniem członków rodzin poszkodowanych, zbyt łagodne, podczas gdy pytania przygotowane przez te rodziny nie były zadawane w ogóle.

Z czasem jasne się stało, że osobą decydującą o tym, w jakim kierunku pójdzie dochodzenie i co znajdzie się w raporcie jest Philip Zelikow - zastępca szefa komisji.

W październiku 2003 roku rodziny ofiar dotarły do informacji, z których wynikało, że to właśnie Zelikow przygotował projekt memorandum powołującego Radę Bezpieczeństwa Narodowego dla prezydenta Bush'a, a także strategię uderzenia wyprzedzającego, którą wykorzystano w wojnie z Irakiem. Okazało się również, że jest bliskim przyjacielem Doradcy do spraw Bezpieczeństwa Narodowego - Condoleezy Rice. Rodziny domagały się rezygnacji Zelikowa, jednak ten zdecydowanie odmówił.

W listopadzie 2003 roku Biały Dom zawarł z komisją porozumienie, w myśl którego tylko niektórzy jej członkowie uzyskali dostęp do materiałów ściśle tajnych, natomiast notatki z nich czynione musiały podlegać zatwierdzeniu przez ludzi z otoczenia prezydenta.

Uprawnienia te otrzymał Zelikow i Jimmy Gorolick - wiceminister sprawiedliwości w rządzie Clintona.

Prezydent, wiceprezydent i doradca do spraw bezpieczeństwa narodowego odmawiali składania publicznych zeznań.

W marcu 2004 roku Richard Clarke przeprosił społeczeństwo amerykańskie za to, że zawiódł. Swoje spostrzeżenia z okresu 9/11 zawarł w książce „*Przeciw wszystkim wrogom*”.

W tym dopiero czasie, pod naciskiem opinii publicznej Bush i jego współpracownicy zgodzili się stanąć przed komisją, jednak z zastrzeżeniem, że pojawią się razem, a zeznania składane bez przysięgi złożą za zamkniętymi drzwiami.

Bush stanął przed komisją 29 kwietnia 2004 roku. W lipcu komisja opublikowała ostateczną wersję raportu. W toku swych prac przeczytała 2,5 miliona dokumentów i przesłuchała 1200 świadków. Konkluzja okazała się zaskakująca i dla rodzin ofiar zamachów nie do zaakceptowania. Komisja orzekła, że to, co stało się 11 września było jedynie przejawem braku wyobraźni.

Senator Mark Dayton ze stanu Minnesota oskarżył NORAD i władze o zatajanie prawdy. Podał przykłady kłamstw NORAD w sprawie informacji, jakie wojsko otrzymało w

chwili zagrożenia od FAA. Poza tym, oceniając decyzję dowódców, którzy wysłali myśliwce w złym, bo przeciwnym kierunku, wykazał ich całkowitą niekompetencję.

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

Otóż badanie wypadku promu kosmicznego „Columbia” pochłonęło 50 milionów dolarów.

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

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

FAMILIADA

W 1832 roku, William H. Russell, student Yale, będący członkiem zamożnej rodziny z Connecticut, powołał do życia Bractwo Czaszki i Piszczeli. Organizacja od tego czasu pozostaje tajna, choć na przestrzeni lat sporo informacji o jej działalności przedostało się do opinii publicznej. Pozująca na elitarne stowarzyszenie potomków bogatych i wpływowych rodzin jest w rzeczywistości organizacją masońską. Obowiązują w niej masońskie rytuały i praktyki inicjacyjne. Bractwo to jest o tyle interesujące, że w jego szeregach znalazło się mnóstwo czołowych osobistości z życia publicznego USA. Są wśród nich: były prezydent USA - William Howard Taft, Prezydent George W. Bush oraz jego dziadek - Prescott Bush. Jest wśród nich także John Kerry - demokratyczny rywal Busha w wyborach 2004 roku. Ponadto, Potter Stewart - sędzia Sądu Najwyższego, Henry R. Luce - założyciel tygodnika „Time”, Henry Stimson - sekretarz stanu w rządzie prezydenta Edgara Hoovera i Mc George Bundy - doradca do spraw bezpieczeństwa narodowego w rządzie Johna F. Kennedy'ego. Członkowie bractwa zajmują najważniejsze fotele w rządach, Kongresie i CIA. Nie brakowało ich nigdy również na Wall Street. Grupa ta posiada ogromne wpływy. Regularnie, spośród studentów ostatniego roku Yale, zaszczytu wstąpienia w szeregi organizacji dostępuje tylko 15 z nich. Podczas przyjęcia do bractwa składają przysięgę pieczętując ją pocałunkiem składanym na ludzkiej czaszce. Plotka głosi, że jedną z wielu posiadanych dla tych celów ludzkich czaszek jest należąca do Che Guevarry. Ale jeszcze inna mówi o czaszce legendarnego wodza Mescaleros - Geronimo. Kiedy ten „ostatni niepokorny Indianin”, wystąpił przeciw białym, ścigało go ponad 5000 żołnierzy. Walczył z wojskami rządowymi i armią meksykańską. Przez wiele lat był nieuchwytny. Osaczony i opuszczony przez resztkę wiernych Indian, w roku 1886 oddał się w ręce białych i został zamknięty w więzieniu. Zmarł na zapalenie płuc w roku 1909, w Forcie Sili, w Oklahomie. Pochowano go na cmentarzu

jeńców wojennych, pośród innych współplemieńców. Z czasem, Fort Sili przekształcił się w bazę armii amerykańskiej. W roku 1918, podczas I wojny światowej, powstał w niej ośrodek naboru żołnierzy i wyszkolenia. To wtedy, na ochotnika do wojska, zgłosiła się grupka studentów z uniwersytetu Yale. W czasie szkolenia dokonała podobno nielegalnej ekshumacji grobu i wykradła czaszkę wodza Geronimo. Ponoć czaszka zawędrowała do grobowca w New Haven w stanie Connecticut, gdzie znajduje się kwatera główna bractwa. W nielicznych ujawnionych dokumentach miejsce to nazywane jest po prostu „Grób”. Legenda ta odżyła na nowo w roku 1986, kiedy to do wodzów plemienia Apaczów, ze szczepu San Carlos w Arizonie, dotarła przesyłka, w której znajdowały się zdjęcia owego trofeum. Z kopii dokumentów bractwa z lat 30. dołączonych do przesyłki wynikało, że jest to czaszka Geronimo. Znajdował się tam również szczegółowy opis nocnej eskapady członków bractwa, nazywanych „kościotrupami”, jak również nazwiska sześciu jej uczestników. W grupie tej znajdował się Prescott Bush - ojciec i dziadek przyszłych prezydentów USA.

Jego dziadkiem był **George Herbert (Bert) Walker**. Prescott Bush i George Herbert byli przez lata dyrektorami nowojorskiej filii londyńskiego domu bankowego Brown - Brothers Harriman oraz jego licznych przybudówek. Banki te tworzyły i finansowały przemysł wojenny Niemiec jeszcze przed dojściem Hitlera do władzy. W roku 1919 George Herbert Walker założył spółkę W. A. Harriman And Company, która połączyła się z firmą British Brown Brothers w roku 1931.

W roku 1924 Averrell Harriman (członek Skuli And Bones - 1913) i Fritz Thyssen, niemieccy przemysłowcy wspierający w 1923 roku Hitlera, założyli Union Bank Corporation, z siedzibą w Nowym Jorku, dla inwestowania w amerykański przemysł środków płynących z Holenderskiego Banku Thyssen'a. Prescott Bush, będący urzędnikiem W. A. Harriman Bank od roku 1926, był w latach 1934 - 1943 dyrektorem Union Banking Corp. Według dokumentów rządowych *„wszystkie udziały Union Bank Corporation pozostawały we władaniu rodziny Thyssen”*.

Rząd federalny nie ingerował w interesy prowadzone przez korporację Bush - Harriman z nazistami do roku 1942. Po wojnie dochodzenie Kongresu ujawniło, że German Steel Trust Fritz'a Thyssen'a, będący największą niemiecką korporacją przemysłową (współdziałającą z Union Bank Corporation) był głównym dostawcą stali i materiałów wybuchowych dla III Rzeszy.

W październiku 1943 roku, 10 miesięcy od przystąpienia USA do wojny, armia amerykańska szykowała się do pierwszych działań wojennych. W tym czasie Prescott Bush był partnerem współzarządzającym Brown Brothers Harriman. Jego 18 - letni syn George,

późniejszy prezydent USA, rozpoczynał właśnie szkolenie na pilota marynarki. 20 października 1942 roku rząd amerykański ogłosił zajęcie wszelkich środków i operacji bankowych nazistowskich Niemiec w Nowym Jorku, gdzie prowadził je Prescott Bush. Rząd na mocy prawa przejął Union Bank Corporation, w którym Bush był dyrektorem. Jednocześnie przejęto wszelkie akcje giełdowe, których właścicielami byli Prescott Bush, E. Roland „Bunny” Harriman, trzech współwłaściciele nazistowscy oraz dwaj inni powiązani z rodziną Bush'a.

26 października 1942 roku oddziały amerykańskie zmierzały właśnie do Afryki Północnej. Dwa dni później rząd amerykański zamroził aktywa dwóch niemieckich firm zarządzanych przez bank Busha i Harrimana: Holland - American Trading Corporation oraz Seamless Steel Equipment Corporation. 8 listopada 1942 roku wojska amerykańskie wylądowały pod ciężkim ogniem nieprzyjaciela w okolicach Algieru, gdzie toczyły walki do końca miesiąca. Interesy niemieckie w Silesian - American Corporation, prowadzone; dotąd przez Prescott'a Bush'a i jego teścia George'a Herbert'a Walker'a, zostały zgodnie z prawem amerykańskim zajęte 17 listopada 1942 roku. Prawo to dotyczyło jednak tylko części związanej z kapitałem niemieckim, partnerzy amerykańscy mogli nadal prowadzić swoje interesy. Rodzina prezydenta Bush'a zdążyła więc odegrać kluczową rolę w finansowaniu hitleryzmu, od jego początków do późnych lat wojny. Biznes, bez oglądania się na etykę, pozostał domeną rodziny na wszelkie następne lata. Bo biznes, to biznes.

Jednym z dyrektorów zarządu firmy Securacom, chroniącej kompleks World Trade Center, był od 1993 do początków 2000 roku młodszy brat prezydenta Busha, **Marvin P. Bush**. Szefem firmy (CEO) - **Wirt Walker III**.

Securacom był finansowany przez Kuwait American Corp. (KuWAm), kuwejcko - amerykańską firmę inwestycyjną, w której Radzie zasiadał również Marvin P. Bush. Firma ta związana jest z rodziną Bush'ów od czasu pierwszej wojny z Irakiem. Wspomniany wcześniej Walker jest w niej dyrektorem zarządzającym. Jednym z właścicieli firmy był członek rodziny królewskiej Kuwejtu - Mishal Yousef Saud al Sabah, będący jednocześnie jednym z dyrektorów Stratasec.

KuWAm miał do niedawna siedzibę w kompleksie Watergate sąsiadującą z biurami Riggs Bank, w którego Radzie zasiada wujek Bush'a - Jonathan Bush. Księżna saudyjska Haifa al Faisal, żona ambasadora Arabii Saudyjskiej w USA - księcia Bandara, używała konta tego właśnie banku do transferu pieniędzy dla Omar'a al Bayoumi i Osamy Basnana, dwóch Saudyjczyków studiujących w Kalifornii, a powiązanych z zamachami 9/11.

Marvin P. Bush do listopada 2002 roku zasiadał w Radzie HCC Insurance Holdings

Inc. - firmie reasekuracyjnej (wcześniej Houston Casualty Company), która ubezpieczała feralnego dnia część WTC. Po 9/11 nadal działał w firmie, doradzał Przewodniczącemu i Radzie Dyrektorów spółki, a także pozostawał członkiem komitetu inwestycyjnego. Wiadomo też z książki pod tytułem „*Reflections*”, którą wydała jego matka Barbara Bush, że owego dnia był osobiście w Nowym Jorku.

Nie wszystkie interesy Marvina są krystalicznie czyste. Zaangażowany był on bowiem w firmy mające dość podejrzane koneksje. Jedną z nich jest Winston Partners, będąca częścią koncernu Chatterjee Group.

Koncern ten jest właścicielem takich spółek, jak: Chatterjee Fund Management czy Winston Partners II LDC, zarejestrowanych na wyspach Kajmana. Z kolei Chatterjee Advisors LLC, Chatterjee Management i Furxedown Trading Limited powstały na wyspie Man. Winston Partners II LDC ma siedzibę na Antylach Holenderskich. Same raje podatkowe, w których nie śledzi się szczegółowo przepływu pieniędzy.

Inwestorem Winston Capital Fund jest również brat Marvina, Jeb - gubernator Florydy, ten sam, który pospieszył się z wprowadzeniem stanu wyjątkowego na Florydzie, wyprzedzając o 4 dni wydarzenia mogące tę operację usprawiedliwić⁵⁷. W czasie, kiedy w Ameryce obowiązywał całkowity zakaz ruchu lotniczego, kilkadziesiąt godzin po zamachach, samoloty z Florydy właśnie, transportowały do Arabii Saudyjskiej członków rodziny Bin Laden. Korzystając ze specjalnego zezwolenia prezydenta wywiozły ponad 160 osób!

W 1998 roku obaj bracia dołączyli do zarządu Fresh Del Monte, której główny udziałowiec - IAT Group i palestyński przewodniczący Mohammad Abu - Ghazaleh, oskarżani byli o korupcję przy zakupach owoców cytrusowych po zaniżonych cenach.

Pod koniec 2002 roku Marvin Bush wycofał się z większości spółek, w których miał udziały, choć nie ze wszystkich...

Po obaleniu Saddam'a Hussein'a powołano w Iraku Tymczasowy Rząd Koalicyjny, który podpisał kontrakt na wyposażenie wojsk rządowych i sił obrony cywilnej, wart 327 milionów USD z firmą powiązaną z Winston Partners. Oficjalnie kontrakt otrzymała firma Nour USA, powołana do życia pół roku wcześniej w Wirginii. Ustalono, że ma ona powiązania z członkiem Rządu Tymczasowego, wspieranego przez USA, Ahmedem Chalabim. Nour USA ma ścisłe związki z innymi spółkami zarządzanymi przez Winston Partners, jak Hobart West, Fortune 500, Logo Tel czy Axolotl. Z kolei w korporacji AMSEC, także mającej rządowe kontrakty, w radzie dyrektorów zasiada L. Scott Andrews - biznesowy

⁵⁷ Patrz rozdział NOWA ERA AMERYKI.

partner Busha. Michael Braham, nowy szef AMSEC, pracował poprzednio dla Paul'a Bremer'a, obecnego przewodniczącego Tymczasowego Rządu Koalicyjnego. Głośno mówi się o prywatnych kontaktach Chalabiego z wiceprezydentem Dick'iem Cheney'em. Sami swoi.

Długo po interesujących nas wypadkach, 29 września 2003 roku, około 21.00, policja w Wirginii, w powiecie Fairfax, zareagowała na wezwanie do wypadku. Wkrótce zorientowano się, że przypadek ten nie jest zwykłym incydem drogowym, lecz czymś o wiele poważniejszym. Na miejscu okazało się, że wypadkowi uległa pracownica 47 - letniego biznesmana, brata prezydenta Bush'a - Marvina.

62 - letnia Bertha Champagne, określana mianem wieloletniej opiekunki dwojga dzieci państwa Marvina i Margaret Bush, 13 - letniego Walker'a i 17 - letniej Marshall, została znaleziona martwa na podjeździe ich domu. Wstępne ustalenia wykazały, że jej własny samochód przygniół ją do budynku ochrony rezydencji rodzinnej Bush'a w Alexandrii, w której mieszkała wspólnie z państwem Bush. Champagne opuściła dom, by przynieść coś z samochodu, pozostawionego „na biegu”. Według nie potwierdzonych źródeł miała to być kasetka wideo.

Według raportu policyjnego, samochód zjechał na podjazd i przygniół opiekunkę do wartowni pobudowanej jeszcze za czasu prezydentury ojca Marvina. Samochód po uderzeniu kobiety przejechał w poprzek Edgehill Drive, małej uliczki naprzeciw posiadłości. Następnie pokonał ruchliwą dwupasmową jezdnię Fort Hunt Road, by wreszcie zatrzymać się pomiędzy drzewami po drugiej stronie ulicy, sąsiadującej z prestiżowym Belle Haven Country Club.

Nie zdołano wyjaśnić, dlaczego auto ruszyło akurat w chwili, w której opiekunka znalazła się na podjeździe. Po przewiezieniu kobiety do szpitala Inova Mount Vernon stwierdzono jej zgon. Courtney Young, rzeczniczka lokalnej policji, wyrażała zdziwienie pytaniami dziennikarzy dotyczącymi okoliczności śmierci opiekunki. Jeszcze bardziej zastanawiający wydaje się fakt, że „*Washington Post*” czekało prawie tydzień z opublikowaniem informacji o tym wypadku. Choć miał on miejsce 29. września, to notatka o nim ukazała się dopiero 5. października, w dodatku na 3. stronie, w sekcji miejskiej. Jednakże „*Washington Post*” było i tak jedyną gazetą, która umieściła o tym jakąkolwiek wzmiankę. Informacja ta, umieszczona na podstawie policyjnego raportu, ma datę 30 września i dokładny czas 13.30 - to jest ponad 16 godzin po wypadku. Co mogła zawierać tajemnicza kasetka wideo?

O Walker'ze mówi się, że jest potomkiem George'a Herberfa Walkera - dziadka prezydenta Bush'a. Niektórzy twierdzą, że to nieprawda i że jest on wnukiem Wirt'a Dexter'a Walker'a - magnata kolejowego z Chicago. Niezależnie jednak od powiązań rodzinnych, Wirt Walker oprócz swych zajęć w Securacom i KuwAm, pełni również funkcję Dyrektora

Naczelnego Aviation General, spółki lotniczej finansowanej przez KuwAm. Aviation General, w przeszłości Commander Aircraft, pośredniczy w sprzedaży samolotów dla egipskiej Narodowej Cywilnej Organizacji Szkolenia Lotniczego (NCATO), z siedzibą w Gizie, rodzinnym mieście przywódcy zamachowców 11 września - Mohammeda Atty. NCATO jest jedyną cywilną szkołą lotniczą w Egipcie. Ma ona umowę szkoleniową z Uniwersytetem Embry - Riddle w Daytona Beach na Florydzie. W tej samej szkole, uznawanej za ośrodek CIA, szkolił się przynajmniej jeden z porywaczy samolotów. Pewien biznesman z Houston, który współpracował wiele lat z rodziną Bush'a, wyznał, że Marian Bush wraz z Wirtem Walker'em przejęli saudyjskie inwestycje na rynku nieruchomości i handel samolotami. Przedsięwzięcia te, które powstały w Teksasie, były własnością człowieka z Houston, James'a Bath'a i jego współników - Salem Bin Ladena, brata Osamy i Khalid Bin Mahfouza. Wspomniany wcześniej biznesman twierdzi wręcz, że w sprawie śmierci Berthy Champagne może chodzić o próbę zatuszowania tajemnic rodziny Bush'ów. Rozwikłania owej zagadkowej śmierci nie ułatwia fakt, że wbrew informacji podanej przez Marviną Bush'a policji, pani Champagne nie mieszkała w rezydencji rodziny Bush. Według informacji potwierdzonych przez syna tragicznie zmarłej, mieszkała ona na stałe razem z nim w miejscowości Franconia, w stanie Wirginia.

Warren Buffet, po Billu Gates'ie, z jego 48 miliardami dolarów, jest drugim pod względem ilości posiadanych pieniędzy, człowiekiem na świecie. Jego majątek szacuje się na 41 miliardów dolarów.

Jest przewodniczącym Rady Nadzorczej Berkshire Hathaway Inc, dyrektorem Coca - Cola Company, Gillette Company i The Washington Post.

Buffet przygotowywał się właśnie w swoim domu w Omaha, w Nebrasce, do otwarcia „ostatniego dorocznego, charytatywnego turnieju golfowego”, kiedy w telewizji zobaczył migawki z zamachów w Nowym Jorku.

Turniej ten miał się odbyć w Bazie Sił Powietrznych Offut, gdzie zupełnym przypadkiem, jeszcze tego samego dnia zawitał prezydencki Air Force One. Na tej dorocznej imprezie nie zabrakło najpoważniejszych biznesmenów, sportowców i innej maści znakomitości.

Wyjątkowe szczęście miała jedna z zaproszonych sław - Ann Tatlock, 62 - letnia szefowa Fiduciary Trust Co. International.

Pani Tatlock, nie tylko pracowała w WTC, ale okazuje się, że to w okna jej biur w południowej wieży wpadł samolot UAL 175. Kiedy usłyszała co się wydarzyło w wieży północnej, udała się w eskorcie oficerów do salonu telewizyjnego, gdzie zobaczyła jak drugi

samolot wbija się w wieżę. Tym razem prosto w miejsce, w którym mieściły się jej biura i w którym pracowało 650 pracowników jej firmy.

Mianowany przez prezydenta Bush'a szef Komisji 9/11, były gubernator New Jersey, Thomas Kean, który zmienił na tym stanowisku Henry'ego Kissinger'a, przez długie lata był również dyrektorem Fiduciary Trust. Dziwnym zbiegiem okoliczności firma ta była dzierżawcą Port Authority of New York and New Jersey.

Ann Tatlock jest członkiem zarządu Howard Hughes Medical Institute (HHMI), w którym zasiada wraz z byłym Sekretarzem Stanu i obecnym doradcą Carlyle Group - James'em Baker'em.

Jego firma, Baker Botts LLP, broni Arabię Saudyjską przed bilionowymi pozwami rodzin ofiar zamachów 11 września. HHMI zatrudniało również Don'a Wiley'a, jednego z dwunastu mikrobiologów, którzy w tajemniczy sposób rozstali się z życiem w ciągu pięciu miesięcy, krótko po 11 września.

Don Wiley był biologiem molekularnym, o którym mówiło się, że wynalazł nową śmiertelną broń biologiczną. Był ekspertem immunologii, pracownikiem Harvard University, prowadził badania związane z wirusem Ebola, AIDS czy tak zwaną hiszpanką. Pracował również nad wąglikiem, który po 11 września trafił w różny sposób do wielu osób, wzbudzając panikę w obawie przed bioterroryzmem. Naukowca znaleziono martwego w rzece Mississippi w Luizjanie. Jego jedenastu kolegów zginęło w równie mrocznych okolicznościach.

Wspomniany Warren Buffet wśród wielu swoich dóbr ma także spółkę zależną o nazwie NetJets. Wśród udziałowców firmy znajdziemy takie osoby, jak Tiger Woods, Pete Sampras czy Arnold Schwarzenegger.

Niezwykle ciekawa zdaje się być informacja, jakoby samolot UAL 93 w locie nad hrabstwem Somerset był śledzony przez samolot dyspozycyjny NetJets. Firma odmawia podania nazwiska osoby, która tego dnia zamówiła ten lot, nie negując samego faktu. Według świadków wypadku w Shanksville, w powietrzu, w rejonie wypadku był rzeczywiście widziany mały, dyspozycyjny samolot.

Berkshire Hathaway ma także inną spółkę zależną. Jest nią FlightSafety International Inc., szkoła latania. Jest to jedna z największych tego typu szkół na świecie. Kształcą ponad 65 000 pilotów rocznie, w 42 ośrodkach treningowych w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Francji i Wielkiej Brytanii. To ta szkoła została wybrana przez Raytheon dla szkolenia podstawowego pilotów w systemie JPATS, używanym przez Siły Powietrzne i Marynarkę USA. W jednym z ośrodków Flight Safety odbył szkolenie przynajmniej jeden z

domniemanych porywaczy, 38 - letni Abdulaziz Alomari, mający prowadzić AAL 11. Ze szkołą Flight Safety International bardzo bliskie powiązania miał Uniwersytet Embry - Riddle, w którym szkolili się inni zamachowcy.

Z Uniwersytetem Embry - Riddle bardzo ściśle współpracują również takie podmioty, jak: Federal Aviation Administration (FAA); The Boeing Company; Lockheed Martin; American Airlines; NetJets Inc., NASA, Northrup Grumman.

Kolejną firmą zależną od Berkshire Hathaway jest Sun Trust Bank, w którego sejfie spoczywa jedyny spisany przepis na coca - colę. To właśnie w tym banku, według oficjalnych danych, porywacze założyli kilkanaście kont na podstawie sfałszowanych numerów ubezpieczeniowych.

PENTA - GRAM

Po atakach w Nowym Jorku i Waszyngtonie, były premier Izraela Benjamin Netanyahu zapytany o to, co ataki terrorystyczne znaczą dla relacji amerykańsko - izraelskich, odpowiedział: *„Są bardzo dobre”*. Chwilę po tym poprawił się dodając: *„Tak naprawdę to nie jest dobrze, ale wywołają one atmosferę poparcia i zrozumienia. Jeżeli najbliższy sojusznik Izraela poczuje ból spowodowany zbiorową śmiercią cywilów z rąk terrorystów, wtedy Izrael stworzy niezniszczalną więź z największym światowym mocarstwem. Co więcej, dostanie wolną rękę w walce z palestyńskimi terrorystami, którzy mordowali niewinnych izraelskich cywilów podczas ciągnącej się przez cały 2001 rok intifady.”*

Nie jest zaskakującym fakt, że kobieta, która jako pierwsza dostrzegła pięciu dziwnie zachowujących się, w takiej chwili, mężczyzn i ich białą furgonetkę, pragnęła zachować anonimowość i przedstawiała się dziennikarzom jako Maria. W chwilę po pierwszym uderzeniu w jedną z wież Twin Towers zadzwonił do niej sąsiad i Maria chwyciła lornetkę, by jak miliony ludzi z całego świata oglądać rozgrywający się przed jej oczami horror.

Kiedy obserwowała płonące wieże, zauważyła grupkę mężczyzn klęczących na dachu białej furgonetki na parkingu przed jej domem. To są jej wspomnienia: *„Wydawało się, że kręcą film. Wyglądali na zadowolonych, no wiecie... po prostu nie wyglądali na zszokowanych. Pomyślałam, że to jest bardzo dziwne.”*

Maria zapisała numery rejestracyjne pojazdu i zadzwoniła na policję. FBI zostało szybko poinformowane i wydało komunikat na temat zatrzymania furgonetki i jej pasażerów. Policja namierzyła numery i ustaliła, że pojazd należy do firmy Urban Moving.

Szef policji John Schmidig powiedział: *„Dostaliśmy polecenie wypatrywania białego vana marki Chevrolet z rejestracją z New Jersey i napisami na boku. Trzy osoby widziano w parku Liberty State po uderzeniu. Powiedzieli, że trzy osoby skakały w górę i w dół.”*

Jedenastego września około godziny czwartej po południu zauważono furgonetkę niedaleko stadionu Giants'ów w New Jersey. Policjanci zatrzymali pojazd i znaleźli w nim pięciu mężczyzn w wieku około dwudziestu lat. Wyciągnęli ich z samochodu i mierząc pistoletami w ich głowy zakuli w kajdanki.

W samochodzie znaleziono 4700 dolarów w gotówce, kilka zagranicznych paszportów oraz pudełko z nożami. Były to noże do tapet z ostrzami typu Stanley, takie jak używane przez rzekomych 19 porywaczy. Odnaleziono również świeże zdjęcia mężczyzn stojących na tle palących się wież Twin Towers. Na jednej z fotografii można było zauważyć rękę trzymającą zapalniczkę w dłoni, tak jak na koncercie muzycznym. Wtedy kierowca furgonetki powiedział policjantom: *„Jesteśmy Izraelczykami My nie jesteśmy waszym problemem, bo wasze problemy to również nasze problemy. Problemem są Palestyńczycy”*.

Kierowca nazywał się Sivan Kutzberg. Reszta z czterech pasażerów to brat Kutzberga Paul oraz Yaron Shmuel, Oded Ellnar i Omer Marmari. Mężczyźni zostali odprowadzeni do więzienia, a sprawę od wydziału kryminalnego FBI przejęła sekcja kontrwywiadu - wydział odpowiedzialny za działalność anty szpiegowską.

Władze wydały nakaz przeszukania terenu należącego do firmy Urban Moving w Weehawken w stanie New Jersey. Komputery i pudła z dokumentami zostały wywiezione. FBI przesłuchało właściciela firmy Dominika Otto Sutura, który jest z pochodzenia Izraelczykiem, ale gdy po kilku dniach wrócili żeby ponownie go przesłuchać, już go nie było. Jeden z pracowników firmy powiedział, że jego współpracownicy śmiali się z ataków na Manhattanie. *„Byłem zrozpaczony”* powiedział mężczyzna. *„Ci ludzie żartowali sobie z tej tragedii i to mnie zaniepokoiło. Ich zachowanie mówiło - Ameryka teraz wie przez co my musimy przechodzić”*.

Były szef operacyjny w wydziale kontrwywiadu w CIA, Vince Cannistraro, powiedział, że pojawił się sygnał niebezpieczeństwa wśród detektywów, kiedy w państwowej bazie danych wywiadu odkryto nazwiska kilku Izraelczyków. Cannistraro powiedział, że w środowisku amerykańskiego wywiadu wierzono, że niektórzy Izraelczycy pracowali dla Mossadu i spekulowano, że firma Urban Moving była *„założona, czy wykorzystana w celu uruchomienia operacji wywiadowczej przeciwko radykalnym islamistom”*.

Sprawa ta świadczy wyraźnie o tym, że wywiad amerykański w ogóle nie brał pod uwagę tego, że Izraelczycy działali w zмовie z porywaczami z 9/11. Jeżeli tak, to może to oznaczać, że wywiad mógł wiedzieć o planowanych atakach, ale w gruncie rzeczy nie zrobił nic, żeby im zapobiec.

Kiedy właściciel firmy Urban Moving zniknął okazało się, że biuro firmy zostały

opuszczone w wielkim pośpiechu. Telefony komórkowe były rozrzucone dookoła, a telefony biurowe były wciąż podłączone. W magazynach znajdowały się również rzeczy kilkunastu klientów. Właściciel opróżnił także swój dom rodzinny w New Jersey i powrócił do Izraela.

Wątek izraelskich jest w całej tej sprawie więcej i należy przypuszczać, że odpowiednie służby tego państwa przynajmniej znały plany tych, którzy byli rzeczywistymi animatorami ataków. Odcinek arabski jest bowiem całkowicie zinfiltrowany przez Mossad, który jest najlepszym znawcą wszelkich niejawnych poczynań różnych organizacji w tym rejonie. Pojawiają się informacje, że niektóre z tych organizacji są wręcz stworzone przez Mossad, jak choćby wprowadzający duży ferment w tak zwanych „rozmowach pokojowych” palestyński Hamas. Dla Izraela bycie „na bieżąco” z tematyką arabską jest podstawą istnienia tego państwa. Najgłośniejszym terrorystą świata w czasach, kiedy Bin Laden dopiero raczkował był Abu Nidal. Dziś pewnym już jest, że on również był tworem Mossadu.

Wiadomo też, że premier Izraela, Ariel Szaron, mający wygłosić w Nowym Jorku przemówienie podczas festiwalu kultury żydowskiej, został powstrzymany od planowanego na 11 września lotu przez swoje służby specjalne (za *Yedot Ahranot*). Pisząc więcej na temat tego wątku, naraziłbym się na zarzut antysemityzmu, więc na tym poprzestaną. A przy okazji, ciekawe są słowa Izaaka Singera, który dawno temu już powiedział, że gdyby antysemityzm nie istniał, żydzi na pewno sami by go wymyślili. A mnie ciekawi, czy kiedykolwiek świat usłyszy odpowiedź na pytanie, kto i po co wymyślił terroryzm?

QUI BONO?

W przypadku każdej zbrodni podstawowym pytaniem, z jakim muszą się zmierzyć osoby pragnące ustalić jej sprawcę jest pytanie o jej beneficjentów, o to kto na niej skorzystał? Jakie powody były na tyle ważne dla sprawcy, że posunął się do jej popełnienia. Odpowiedź na te pytania prowadzi do wykonawcy lub zleceniodawcy przestępstwa.

Żeby pokusić się o znalezienie odpowiedzi na pytanie kto skorzystał na dramacie 9/11 musimy spojrzeć na świat sprzed tych wydarzeń z większej perspektywy. Przypomnieć sobie, co działo się wtedy w Ameryce i wokół niej, na arenie międzynarodowej.

Amerykańska ekonomia nie wyglądała dobrze. Rynek akcji się chwiało, rosło niezadowolenie z powodu podatków, ludzie domagali się prawdy o wydarzeniach w Waco i Oklahoma City. Społeczeństwo amerykańskie coraz głośniej kwestionowało poparcie Stanów Zjednoczonych dla ludobójstwa dokonywanego przez Izrael w Palestynie, a notowania Bush'a spadały.

Na tydzień przed 9/11 Izrael doznał wstrząsu postawieniem przez Organizację Narodów Zjednoczonych znaku równości między syjonizmem a nazizmem (www.HaaretzDaily.com).

Izrael został określony przez reprezentantów tysięcy organizacji pozarządowych uczestniczących w Światowej Konferencji Narodów Zjednoczonych Przeciwko Rasizmowi, w Durbanie, w Afryce Południowej, państwem rasistowskim. W Konferencji wzięli udział przedstawiciele rządów 153 krajów. Deklaracja przyjęta przez 3000 organizacji zszokowała żydowskich uczestników. Shimon Peres, minister Spraw Zagranicznych Izraela, nazwał antyizraelską deklarację hańbą. W efekcie delegaci izraelscy opuścili Konferencję. Towarzyszyła im w tym delegacja USA.

Forum uznało Izrael za państwo, w którym „systematycznie popełniane są

przestępstwa na tle rasistowskim, włączając w to zbrodnie wojenne, akty ludobójstwa i czystek etnicznych”.

Administracja Busha planowała uznanie państwa palestyńskiego, jego promocję i poparcie, ale jak to ujął w swym wystąpieniu Sekretarz Colin L. Powell, „*plan wypadł z torów na skutek terrorystycznych ataków na World Trade Center i Pentagon, 11 września*” (Washington Post, 2.10.2001). Powell miał podjąć ten temat z księciem Bandarem bin Sultanem, ambasadorem Arabii Saudyjskiej w Stanach Zjednoczonych, w rozmowach planowanych na 13 września (!)

Jeszcze 2 października prezydent Bush głosił, że tworzenie palestyńskiego państwa „*zawsze*” było częścią amerykańskiej wizji pokoju na Bliskim Wschodzie (*WorldNetDaily*, 2.10.2001). Premier Izraela - Ariel Sharon „*porównał tworzenie koalicji ze światem arabskim do brytyjskiego głaskania nazistów w latach trzydziestych*”. (*Jerusalem - Reuters*, 5.10.2001, *The Guardian*, 6.10.2001).

Zauważalne jest w tym okresie wyraźne napięcie między amerykańskim prezydentem, którego rodzina prowadziła wspólne interesy z Osamą Bin Ladenem i jego rodziną (*American Freedom News*, 3.10.2001), a rządem Izraela, reprezentowanym przez Ariela Sharona.

Można więc przyjąć, że na tydzień przed 9/11 życzliwość opinii światowej była zdecydowanie po stronie Stanów Zjednoczonych. Popierała działania tego kraju w kwestii wdrożenia procesu pokojowego na Bliskim Wschodzie, a stawiała się coraz bardziej nieprzychylna działaniom Izraela i jego polityce międzynarodowej.

Dziś, nikt już nie podnosi tematu izraelskiego rasizmu, a każdy kto wypowiada się z niechęcią o prowadzonych na całym świecie operacjach przeciwko „terrorystom” staje się automatycznie wrogiem pokoju i niemalże zdrajcą. Świat pogodził się z koniecznością prowadzenia długoterminowej wojny z wszechobecnymi „terrorystami” i odwrócił się od Arabów.

Wszystko więc zmieniło się po wydarzeniach 11 września.

Każdy, kto poddaje w wątpliwość jakiegokolwiek działania „antyterrorystyczne” jest wrogiem. Amerykanie zacieśnili swoje stosunki z państwem Izrael. Jednocześnie nikomu już nie przeszkadzają ludobójcze działania tego państwa wobec Palestyńczyków. Amerykański Senat zaaprobował (2 dni po zamachach!) ustawę zezwalającą na stosowanie przez policję i FBI podsłuchu prawie bez ograniczeń, w tym monitorowanie poczty elektronicznej. Stworzono Biuro Bezpieczeństwa Wewnętrznego mające za zadanie koordynację działań wszelkich służb policyjnych i samorządowych, dano ogromne uprawnienia FEMA. Ustalono plan obalenia rządu Talibów i objęcia Afganistanu kontrolą Narodów Zjednoczonych.

Powszechnie staje się stosowanie technik biometrycznych, jakimi dla celów identyfikacyjnych, obejmuje się coraz większe rzesze ludzi, nie tylko w Ameryce. Budżet armii amerykańskiej wzrósł o kilkaset miliardów dolarów! Wydano dekret zezwalający przetrzymywać w więzieniach legalnych nawet imigrantów bez postawienia zarzutów. Ale okazuje się, że nie tylko imigrantów. Protestujący przeciwko poczynaniom rządu, podczas Konwencji Republikanów w Nowym Jorku, zostali zatrzymani i zamknięci. 2000 osób przetrzymywano na tak zwanym Pier 57, przy Bus Union, przez trzy dni. Nie pozwolono im się skontaktować z rodzinami, ani adwokatami. 70 - letni budynek nad rzeką Hudson, w którym musieli spędzić wiele godzin, jest składowiskiem starych olejów, chemikaliów i azbestu (!) Nie przeszkodziło to władzom w ograniczeniu wolności rdzennym Amerykanom, wbrew wszelkim regułom, w wolnej Ameryce.

W tej Ameryce właśnie, powstał ogromny ruch sprzeciwu wobec wojny w Iraku i Afganistanie, ruchu u którego podłoża leży niewyjaśniona do dziś sprawa zamachów 11 września. Ten ruch skupiający tysiące ludzi jest coraz bardziej widoczny w USA i z pewnością spowoduje on jeszcze niejedno trzęsienie ziemi wśród polityków z amerykańskiego świecznika władzy. Bowiem ludzie stojący za zamachami nie przewidzieli jednego, że dziś nie da się opanować dostępu do informacji tylko poprzez skupienie w rękach określonej grupy większości mediów. Dziś, inaczej niż w latach sprzeciwu wobec wojny w Wietnamie, ludzie dysponują błyskawicznym dostępem do informacji za pośrednictwem internetu. 30 lat temu informacja o tym, że rodzina Bin Ladena wykupiła poprzez za-przyjaźnioną Carlyle Group firmę Universal Studios, nie miałyby prawa ujrzeć światła dziennego. Carlyle Group, którą współtworzą byli Republikanie, jak Frank Carlucci, Jim Baker, Richard Darman czy wreszcie George Bush Senior. Carlyle Group, której żywotne interesy (kapitał spółki - 12 miliardów dolarów) leżą w krajach czczących byłego prezydenta za pierwszą wojnę w Zatoce, w Arabii Saudyjskiej i Kuwejcie. W Grupę Carlyle zainwestowała również rodzina Bin Laden. Dziś rzecz idzie o to, czy ropociągi z rejonu Morza Kaspijskiego mają iść przez Rosję i góry Kaukazu, czy przez Turcję i Iran. W każdym z tych przypadków ropociągi z ropą stają się łatwym celem dla Talibów, a na to sobie żadna grupa tak poważnego interesu pozwolić nie może. Dochodzenie w sprawie przestępstwa, jakim było doprowadzenie do zamachów, ustało, kiedy ślady doprowadziły do drzwi rządu i nadal pozostaje bez określenia i osądzenia winnych.

Ataki z wykorzystaniem węgla odwróciły dodatkowo uwagę od niewyjaśnionych pytań związanych z 9/11, a wszystko to w otoczeniu patriotycznego hałasu, który nastąpił po zamachach. Doprowadziły do wzmożenia atmosfery strachu i zaniechania pytań na temat

uchwalenia represyjnej ustawy Patriot Act.

Patriot Act został przedstawiony jako odpowiedź na ataki w parę dni po tragedii. Mimo to jest oczywistym, że ta haniebna kilkusetstronicowa (!) ustawa, unieważniająca postanowienia znajdujące się w konstytucji Stanów Zjednoczonych, była przygotowana długo przed 9/11.

Zeznania członka Izby Reprezentantów, Rona Paula z Teksasu ujawniły, że większość z członków Kongresu została zmuszona do głosowania za projektem ustawy bez możliwości jej przeczytania. Było to głosowanie, które zlikwidowało konstytucyjną Kartę Praw (Bill of Rights), która definiowała amerykańską wolność od przeszło dwustu lat i zostało osiągnięte kiedy ustawodawcy przegłosowali ustawę nawet jej nie czytając.

W XXI wieku staje się to tajemnicą poliszynela. Coraz więcej osób o tym pisze i mówi. Co prawda, poprzez akty prawne typu Patriot Act, podejmowane są próby cenzury i likwidacji niewygodnych źródeł, jednak jest już za późno. Setki stron internetowych są blokowane, znikają z dnia na dzień, ale w ich miejsce powstają tysiące nowych. Poza wszystkim, ci ludzie którzy domagają się prawdy o 9/11, już się zorganizowali. Każdego roku spotykają się na sympozjach i konferencjach, na których pojawiają się nowe informacje, poszlaki i dowody na to, że zamachów w 2001 roku nie dokonała grupka arabskich fanatyków. Coraz częściej na nich pytają dlaczego, skoro w Iraku nie było broni masowej zagłady, zaatakowano Irak? Dlaczego, skoro zamachów nie spowodowali Talibowie, zaatakowano Afganistan? Ameryka prowadzi już dwie wojny. Trzecia, z Iranem jest już tylko kwestią czasu. Według opublikowanej przez władze listy, zamachów dokonało 19 Arabów, w większości obywateli Arabii Saudyjskiej. Dlaczego więc Ameryka nie uderzyła na Arabię Saudyjską? Może dlatego, że dziewięciu z nich nadal w tej Arabii żyje i ma się całkiem dobrze. To dzięki takim spotkaniom do amerykańskiej opinii społecznej przedostają się informacje o zbrodniczych projektach amerykańskich dowódców wojskowych, jak „Operacja Northwoods”, opisana w następnym rozdziale. 30 lipca 2007 roku, telewizja BBC podała, że USA podtrzymują swoje wsparcie dla Izraela, we wszelkich jego działaniach. W kolejnym zdaniu dodano, że Ameryka zamierza wysłać dodatkowe ilości broni do trzech krajów. Te kraje, to Izrael (20 miliardów USD), Pakistan (60 miliardów USD) i Arabia Saudyjska (80 miliardów USD). To są wspólnicy Familii. A na tych i innych kontraktach i tak zarabiają w głównej mierze bohaterowie rozdziału **FAMILIADA** i ich partnerzy. Jak mawiał, nieodżałowany profesor mniemanologii stosowanej, Jan Tadeusz Stanisławski: „*I to by było na tyle*”.

OPERACJA „NORTHWOODS”

13 marca 1962 roku, Lyman Lemnitzer, Przewodniczący Połączonych Szefów Sztabu przedstawia Sekretarzowi Obrony, Robertowi Mc Namara, plany operacji wojskowej pod kryptonimem „Operacja Northwoods”.

W dokumencie proponuje zorganizowanie ataków terrorystycznych w Zatoce Guantanamo, w celu dostarczenia pretekstu do przeprowadzenia interwencji wojskowej na Kubie.

Plany zakładają:

- rozgłaszanie plotek o działającej na Kubie tajnej rozgłośni radiowej,
- lądowanie zaprzyjaźnionych Kubańczyków w bazie Stanów Zjednoczonych w celu inscenizacji ataku,
 - wszczęcie zamieszek przed główną bramą bazy,
 - wysadzenie w powietrze amunicji wewnątrz bazy i spowodowanie pożarów,
 - sabotaż samolotów i statków w bazie,
 - bombardowanie bazy granatami z moździerca,
 - zatopienie statku przy wejściu do portu,
 - inscenizowanie pogrzebów fikcyjnych ofiar,
 - kampanię terroru w Miami na Florydzie i w Waszyngtonie...
- i wreszcie...
- zniszczenie samolotu pasażerskiego nad wodami Kuby.

W tym ostatnim przypadku, pasażerami mieli być agenci federalni udający studentów na wakacjach. Samolot CIA z bazy sił powietrznych w Eglin w Miami, miał zostać przemalowany i oznakowany identycznie, jak rzeczywiście istniejący zarejestrowany samolot

cywilny. Na jego pokładzie znaleźliby się pasażerowie, podczas gdy prawdziwy cywilny samolot zostałby zamieniony w samolot bezzalogowy. Oba samoloty miałyby się spotkać na południu Florydy. Samolot z pasażerami wylądowałby w bazie Eglin, gdzie miano by ich ewakuować, natomiast samolot bez załogi wystartowałby i kontynuował lot nad wodami kubańskimi. Tam, miałby nadać sygnał niebezpieczeństwa, a następnie zostałby zdalnie wysadzony w powietrze. Brzmi znajomo?

OSAMA BUSH LADEN PRZEGRYWA

Jednym z głównych założeń operacji „Northwoods” było wysadzenie w powietrze samolotu w locie. Skutkować to miało wywołaniem wrogości społeczeństwa amerykańskiego wobec ojczyzny domniemanych sprawców. Mc Namara plan odrzucił, a prezydent Kennedy odwołał Lemnitzerza ze stanowiska Przewodniczącego Połączonych Szefów Sztabu.

Wkrótce potem odwołano Kennedy'ego z tego świata, choć powodów do tego dał swoim przeciwnikom znacznie więcej. Podobnych prowokacji historia najnowsza zna więcej, począwszy od podpalenia Reichstagu przez rzekomych „komunistów” w 1933 roku, poprzez atak niemieckich przebierańców w 1939 roku na radiostację w Gliwicach, aż do dzisiejszych aktów terroru. Podobnie było z Pearl Harbor, które wykorzystano do zmiany stosunku Amerykanów do zaangażowania w toczącą się z dala od ich kraju wojnę. W 1954 roku izraelski Mossad („jednostka 131” wywiadu wojskowego) przeprowadziła „Suzannah”, znaną również, jako „Lavon Affair”. Polegała na zbombardowaniu amerykańskich instalacji w Egipcie, w tym również kin, pozorując udział Arabów, co miało spowodować konflikt pomiędzy USA i Egiptem. 4 sierpnia 1964 roku, opierając się na przechwyconych rozmowach, wojskowy wywiad amerykański doniósł, że doszło do drugiego ataku na okręt USS Maddox przez marynarkę wietnamską. Tak zwany „incydent w Zatoce Tonkińskiej” spowodował, że oburzony Kongres dał zgodę, by prezydent Lyndon Johnson użył amerykańskich sił w Wietnamie. Po 40 latach udowodniono na podstawie dokumentów, że informacje te były w tym celu właśnie sfabrykowane.

Amerykanie coraz głośniejszą mówią o wycofaniu się z Iraku w przyszłym roku. Administrację Busha zmuszą do tego przyszłoroczne wybory. Nacisk ulicy w tej sprawie jest już tak silny, że każdy kandydat nie będący samobójcą zmuszony zostanie do zagrania tym właśnie argumentem. Chyba, że wcześniej wydarzy się kolejna tragedia podobna do tej z 11

września. Coś, co znowu da przywódcom społeczne przyzwolenie na dalsze zaangażowanie w wojnę na Bliskim Wschodzie. U nas, idące na pasku politycznej poprawności media, prawie w ogóle nie informują o rosnącym niezadowoleniu z tej bezsensownej wojny z „terroryzmem”. Te „poprawne” nie kalają gniazda swych sponsorów, te natomiast, które sprzyjają obecnemu rządowi, nie chcą mu robić krzywdy. Tak w ogóle, ponoć wszystkie media światowe skupione są w dłoniach zarządów 6 korporacji. Póki więc nie da się wyłapać wszystkich „niepoprawnych politycznie” internautów, choćby pod pozorem walki z pedofilią czy pirackim oprogramowaniem, to właśnie sieć pozostaje jedynym niezależnym w pełni źródłem informacji o otaczającym nas świecie. To właśnie z sieci tylko dowiedzieć się można, że rodziny pomordowanych 11 września 2001 (jest to jedynie słuszne określenie) wytoczyły proces członkom administracji Bush'a, w tym również jemu samemu. Grupę ponad 400 osób reprezentuje prawnik Stanley Hilton, były doradca Bob'a Dole'a w Partii Republikańskiej. Ale o tym w Polsce nie słyhać. Nie słyhać także o dziesiątkach organizacji coraz głośniej wołających o wznowienie dochodzenia w celu ustalenia rzeczywistych sprawców dramatu 9/11.0 takich, jak między innymi:

Scholars For 9/11 Truth

<http://911scholars.org>, którego założycielem jest dr J. Fetzer,

Scholars For 9/11 Truth & Justice

<http://stj911.org>, z założycielem dr Steven'em Jones'em

Family Steering Committee For The 9/11Independent Commission

<http://www.911independentcommission.org>, którego trzon stanowią rodziny opisane w rozdziale „Szukając prawdy”,

MUJCA

<http://www.mujca.com/>, organizacja jednocząca w dążeniu do prawdy o 11 września wyznawców różnych religii - chrześcijańskiej, żydowskiej i islamu.

Veterans For 9/11 Truth

<http://www.v911t.org>, któremu przewodniczy Alfons Olszewski, weteran wojenny z Wietnamu, pilot śmigłowców Huey, Cobra i Loch, będący również członkiem organizacji wymienionej poniżej.

Pilots For 9/11 Truth

<http://pilotsfor911truth.org>, organizacja ludzi lotnictwa, głównie amerykańskiego.

Spójrzmy na nazwiska niektórych tylko członków tej ostatniej organizacji:

Russ Wittenberg, emerytowany kapitan linii Pan Am, United, ponad 30 000 godzin w powietrzu. Latał na Boeingach 707, 727, 737, 747, 757, 767,777. Podczas służby w Siłach

Powietrznych USA odbył ponad 100 lotów bojowych. Podczas swej długoletniej pracy miał okazję latać również samolotami użytymi 11 września (N591UA - rejs 93, N612UA - rejs 175).

John Lear, syn legendarnego Bill'a Lear'a, założyciela i twórcy Lear Jet Corporation. Przelatał 40 lat swojego życia, posiada uprawnienia na 23 typy samolotów.

Jeff Latas, latający ponad 20 lat w Siłach Powietrznych USA. Przewodniczący Komisji Badania Wypadków Lotnictwa Wojskowego USA. W dorobku życiowym tego znawcy przedmiotu nie brakuje lotów bojowych w „Pustynnej Burzy”. Był egzaminatorem lotniczym, pracował również w Pentagonie. Nadal czynny zawodowo.

Guy S. Razer, emerytowany pułkownik Sił Powietrznych USA, uczestnik misji bojowych, między innymi w Korei Południowej, instruktor myśliwski, koordynator Dowództwa Taktycznego NATO, pilot doświadczalny, pracownik Embry - Riddle Aeronautical University. Ma również polską kartę w swej lotniczej karierze. To on szkolił naszych pilotów pierwszej eskadry MIG - 29.

John Panarelli, kolega po fachu i przyjaciel kapitana John'a Ogonowskiego z lotu AAL 11, z dorobkiem 11 000 godzin w powietrzu, aktualnie pilot Polar Air Cargo.

Hammish Brannan, były pracownik obsługi radarowych urządzeń obrony powietrznej Wielkiej Brytanii, specjalista pierwotnych i wtórnych systemów radarowych, instruktor Ministerstwa Obrony.

Robin Hordon, były kontroler ruchu lotniczego z Centrum Kontroli w Bostonie, będący również pilotem liniowym.

Robert Bowman, pułkownik Sił Powietrznych USA, Przewodniczący Instytutu Bezpieczeństwa Kosmicznego, wiceprzewodniczący Millennium III Corporation, emerytowany Arcybiskup, Przewodniczący Zjednoczonego Kościoła Katolickiego, ma w swoim dorobku 101 misji bojowych w Wietnamie, przewodniczył całemu programowi „Gwiezdných Wojen” za prezydentur Forda i Cartera. Posiadacz medalu Eisenhowera, Nagrody Pokoju George'a Kennan'a, Prezydenckiego Medalu Weteranów dla Pokoju, sześciu odznaczeń lotniczych. Doktor aeronautyki i inżynierii nuklearnej. Jeden z czołowych ekspertów w dziedzinie Bezpieczeństwa Narodowego. W roku 2000 startował w wyborach prezydenckich USA, jako kandydat niezależny.

Wśród członków organizacji znaleźli się również ludzie nauki, nie związani bezpośrednio z lotnictwem, ale mający ogromne doświadczenie w tropieniu prawdy o wydarzeniach 11 września:

Steven E. Jones, emerytowany profesor fizyki Uniwersytetu Vanderbilt, członek rad

programowych wielu międzynarodowych konferencji naukowych, prowadzący badania w laboratoriach USA, Kanady, Wielkiej Brytanii i Japonii. Autor dziesiątków publikacji naukowych, w tym dotyczących 11 września.

David Ray Griffin, emerytowany profesor filozofii, religii i nauk teologicznych, autor ponad 30 książek, w tym traktujących o 11 września: „Nowe Pearl Harbor”, „Raport Komisji 11 września, pomyłki i przekłamania”, „Chrześcijańska wiara a prawda o 11 września”. „Amerykańskie Imperium a Wspólnota Boga”.

Wielki honor i zaszczyt uczestniczenia w tej organizacji, w tak doborowym towarzystwie, ma również autor niniejszej publikacji.



Największym sojusznikiem amerykańskich działań jest dzisiaj Wielka Brytania, związana ze Stanami Zjednoczonymi w 2002 roku umową o dziesięcioletniej walce z „terroryzmem”. Umowa ta, nazwana „Noble Eagle” („Szlachetny Orzeł”) zakłada ścisłą współpracę obu tych krajów, zarówno w zakresie wojskowym, jak i dyplomatycznym, zwróconą przeciw światowemu terroryzmowi (*The Times, Londyn, 20/09/2001*). W tę wojnę wciągnięto niestety i nas, Polaków. Wielka Brytania wiąże nas najsilniejszymi obecnie „dowodami przyjaźni” i współpracą. Jest największym rynkiem pracy dla Polaków, nawet problem podatków naszych Rodaków został załatwiony w cudowny i szybki sposób przez nasze rządy. Ciekaw jestem, z którą armią my Polacy będziemy wyjeżdżali z Iraku? Z amerykańską czy brytyjską?

Wielka Brytania zawsze była kolebką wszelkich najskrytszych sekretów naszego globu. Nie jest już dziś tajemnicą, że to właśnie na Wyspach Brytyjskich szkolono śmietankę światowego terroryzmu, a wielu jego reprezentantów nadal je zamieszkuje. Pomimo zadziwiającej rezygnacji z aspiracji do bycia wielkim imperium po II wojnie światowej i wyzbycia się kolonii, sądzę że nadal pozostaje swego rodzaju imperium, Kolosem związanym nierozzerwalnym węzłem z amerykańskim światem władzy. I świadczy to o ponadnarodowych umowach grup interesów, grup, z których wywodzą się dzisiejsi, tak zwani, amerykańscy neokonserwatyści. Ci sami, którzy opracowali materiał pod tytułem: „**Projekt Nowego Wieku Ameryki - Odbudowa Amerykańskiej Obrony**”, gdzie napisali:

„...ponadto, proces transformacji, nawet jeśli przyniesie rewolucyjne zmiany, trwał będzie długo. Chyba, że zdarzy się jakiś katastroficzny i przyspieszający wypadek, jakiegoś nowe Pearl Harbor „, (strona 51, wrzesień 2000).

I stało się nowe Pearl Harbor!

Podpisy pod tym dokumentem złożyło 18 osób, z czego w administracji Busha znalazło się 10.

Sygnowali między innymi: Donald Rumsfeld, Jeb Bush, Lewis Libby, Paul Wolfowitz, William Kristol, Dick Cheney.

Dick Cheney rozpoczął karierę w administracji rządowej za prezydentury Nixona, a następnie Forda. Po przegranych przez Republikanów wyborach, kiedy prezydentem został Jimmy Carter, Cheney osiadł na 11 lat w Kongresie Stanów Zjednoczonych. Do Białego Domu powrócił w roku 1989, gdy prezydentem był George Bush, ojciec obecnego szefa rządu. Został Sekretarzem Obrony. W tym czasie umożliwił firmie Halliburton uzyskanie kontraktu na ocenę możliwości prywatyzacji zaplecza armii. Wartość kontraktu oscylowała wokół kwoty 9 milionów dolarów. Po dojściu do władzy Clintona, w 1995 roku, Cheney przeskoczył z fotela rządowego na fotel szefa firmy Halliburton właśnie. Jako główny, obok Wolfowitza, zwolennik ataku na Irak, przysporzył swojej firmie blisko 11 miliardów dolarów zysku z tej wojny. Ich apetyty są tak ogromne, że nawet kontrakt na budowę nowego więzienia w Guantanamo otrzymała firma Halliburton. Nic dziwnego, że w 2005 roku firma zanotowała wzrost wartości akcji o 3281%!

Firm tego typu, o zasięgu globalnym, a będących sponsorami partii Republikańskiej, jest więcej. Są wśród nich Exxon, Bechtel, Chevron, Lockheed Martin czy wielokrotnie wcześniej wspomniany Boeing. Każda z nich przygarnia, podobnie jak w Polsce, zgranych chwilowo polityków, którzy jeszcze mogą się przydać lub też rozdziela synekury w podzięcie za czyny już dokonane. Poprzez swoją hojność wpływają w sposób oczywisty i nie pozostawiający złudzeń, na politykę Stanów Zjednoczonych Ameryki. Co gorsze, to oznacza ogromny wpływ na inne kraje świata. Tak zwana Doktryna Bush'a, wymyślona długo przedtem zanim został prezydentem, promuje wolny handel na świecie. Co za tym idzie, wymusza dostęp do rynków zbytu, ale również do bogactw naturalnych tych państw. Te bogactwa, to przede wszystkim ropa naftowa, ale także niezliczone ilości nie eksploatowanych jeszcze złóż rud na terenach wchodzących w obszar zainteresowania Ameryki. Ameryki, która w sposób coraz bardziej oficjalny zaczyna umacniać swoją imperialną politykę. Jej celem, zgodnie z planami tak zwanych neokonserwatystów staje się dominacja nad światem. Głównym rozgrywającym tej zakrojonej na szeroką skalę przemiany obrazu naszego globu zdaje się być właśnie Dick Cheney, który będąc wiceprezydentem, zaczyna być postrzegany przez obserwatorów sceny politycznej za najważniejszego sternika amerykańskiej polityki. Realizuje ją za pomocą sprawdzonych narzędzi, takich jak

Międzynarodowy Fundusz Walutowy, Światowa Organizacja Wolnego Handlu czy wreszcie Bank Światowy.

Tym ostatnim kierował w ostatnim czasie wspomniany już animator wszelkich ostatnich amerykańskich wojen - Paul Wolfowitz. Zbyt widoczne forowanie swojej asystentki rzuciło na niego wyraźny cień, co odsunęło tę wyjątkowo nieprzyjemną postać chwilowo na bok. Został oskarżony o nepotyzm, kiedy awansował swoją partnerkę życiową Shahę Rizę i dał jej sporą podwyżkę (zarabiała ponad 200 tys. dol. rocznie). Wiele osób przyjęło z ulgą rezygnację Amerykanina, który wcześniej był wiceministrem obrony i jednym z najważniejszych architektów wojny z Irakiem. Jednak, zgodnie z tezą, iż natura nie znosi próżni, w jego fotel już wskakuje następny zwolennik światowego rządu.

A poza wszystkim innym, w przypadku zbyt otwartego sprzeciwu wobec globalnego uszczęśliwiania, Ameryka sięga coraz częściej po narzędzia mniej subtelne. A nikt nie chce skończyć jak Slobodan Milosevic czy Saddam Hussein.

Tragedia 11 września, to nie tylko tysiące zabitych i dramat ich najbliższych. Ataki długo jeszcze będą zbierały swe śmiertelne żniwo. Wbrew temu, co już 13 września ogłosiła Agencja Ochrony Środowiska ustami Christie Whitman: *„Mieszkańcy Nowego Jorku i Waszyngtonu! Powietrze jest czyste i można nim oddychać, a woda jest zdatna do picia”* - ludzie nadal umierają.

W obu wieżach WTC znajdowało się około 50 000 komputerów, z których w wyniku ich zniszczenia, w powietrze wydostało się ponad 200 ton ołowiu. 100 ton azbestu osiadło na ulicach Manhattanu, a wraz z nim niebezpieczne dla zdrowia tony trujących substancji z jarzeniówek i na przykład masowo używanych detektorów dymu. Występujący w tych ostatnich ameryk (nomen omen) ma okres tak zwanego półrozpadu 430 lat! Wszystkie izotopy ameryku są promieniotwórcze.

Dzisiaj, po kilku latach od zamachów, wiele osób będących w tym czasie na Manhattanie, ma kłopoty ze zdrowiem. Część z nich, w tym ludzie ratujący ofiary, ale i wolontariusze sprzątający rejon „Ground Zero”, zmarło.

W efekcie 11 września rozpoczęto przebudowę świata. Skutki tego odczuć można już wszędzie, nawet w Polsce. Upokarzające kontrole graniczne, kolejki do odpraw na lotniskach i tak nie zapobiegają zamachom. Jeżeli ograniczono możliwość przewożenia płynów do 100 mililitrów na osobę, z pewnością uda się wkrótce znaleźć sposób aby zrobić ładunek wybuchowy z 80 mililitrów lub z innego materiału, z pominięciem płynów. Szczegółowe kontrole nie mogą obejmować wszystkich pasażerów, lotnictwo bowiem utknęłoby w którymś momencie w martwym punkcie. Przeprowadza się je więc wyrywkowo. To daje dużą szansę

potencjalnym zamachowcom, co na przestrzeni ostatnich lat udowodniło już kilku z nich wnosząc na pokłady samolotów przeróżne przedmioty zabronione prawem. Wszystko to jest więc tylko i wyłącznie zasłoną dla spraw dziejących się poza udziałem zwykłych obywateli. W szybkim tempie zmierzamy do ogarnięcia pełną kontrolą milionów ludzi za pomocą technik biometrycznych i elektroniki. Mająca ogromne zakusy na miliardowe kontrakty, specjalizująca się w tym, firma FUJI jest sponsorem policji w USA. Oddaje jej nie tylko supernowoczesne kamery do testowania, lornetki i aparaty ale nawet sponsoruje policyjne... rowery. To jest biznes niedalekiej przyszłości i tego typu firmy zdają sobie z tego doskonale sprawę. Już dziś wszczepia się elektroniczne czujniki zwierzętom i dzieciom. Teoretycznie dla ich dobra. One nie mogą się bowiem bronić. Ale wkrótce przyjdzie kolej i na dorosłych. Zostaniemy wyposażeni w elektroniczny, osobisty, ciągły dozór policyjny. Pod pozorem dbałości o nasze bezpieczeństwo. Niepostrzeżenie otaczają nas coraz to nowe klatki, w których powoli dajemy się zamykać. Mamy już i w Europie wspólną policję, wspólne oddziały wojskowe, europejskie listy gończe i takie same nakazy aresztowania. Coraz więcej spraw rozstrzyga Trybunał Europejski, a wkrótce będziemy mieli wspólną książkę do nauki historii. Nie ma takiego parcia na podręczniki do matematyki czy fizyki. Bo to od tego kto pisze historię zależy nasza przyszłość i los przyszłych pokoleń. Ci którzy do tego dążą doskonale to wiedzą. Szkoda tylko, że tylu wokół jest ludzi po prostu ciemnych i niedouczonek, którzy tego nie rozumieją. Otacza nas coraz ciasniejszym kręgiem rzesza tak zwanych wykształciuchów, nie mających nic poza dyplomami lewackich i liberalnych (libertyńskich) uczelni. Na szczęście w wielu krajach Europy i w samej Ameryce ogłupiani ludzie podnoszą głowy i zaczynają stawiać rządzącym opór. O tym świadczą coraz silniejsze w sondażach przedwyborczych pozycje partii głoszących otwarcie chęć odejścia od tych bolszewickich trendów. I pewnie, aby stał się to ruch masowy, potrzebne będzie jakieś poważne wydarzenie o zasięgu europejskim, a może nawet światowym. Ale dojdzie do tego i to w ciągu najbliższych dekad. Bowiem, z jednej strony, Historia lubi się niestety powtarzać, a z drugiej, żadna tyrania nie trwa wiecznie.

We wszystkich dramatach świata zawsze chodzi o to samo. O zagarnięcie mienia słabszych przez silniejszych. O chęć dominacji. Ale na ogół preludium do każdej agresji było staranne przygotowanie inwazji. Osłabienie napadanego. Zniszczenie jego mocnych stron, ekonomii, armii i morale. Bo okazuje się, że o sukcesie nie zawsze decyduje siła oręża, że równie ważna jest siła ducha. Wiara. A jeśli do tego jest zupełnie odmienna od wiary agresora, staje się jednym z elementów gry wojennej. Przeciwnik, który uznaje jeden naród za szczególnie wybrany, a resztę świata za bydło, jest wyjątkowo niebezpieczny. Jest przebiegły,

cyniczny, i zdyscyplinowany. Realizuje przyjętą strategię z żelazną konsekwencją. Podcina ofierze ścięgna wiedząc, że bez nich nie utrzyma się na nogach żaden kolos. Ta walka toczy się wbrew pozorom od dawna. Zmieniają się tylko czasy. I nic poza tym. Z tą jedną różnicą, że w wieku XXI uderzono i w islam i w chrześcijaństwo jednocześnie. Licząc na to, że te dwie dominujące siły wyniszczą się wzajemnie, otwierając drogę do niewyobrażalnych zasobów będących dotychczas w ich posiadaniu. A poza wszystkim innym chrześcijaństwo przez setki lat było opoką dla cywilizacji będącej przeszkodą na drodze czcicieli złotego cielca. Maniakalnych fantastów planujących zapewnienie dobrobytu grupie wybranych kosztem milionów zniewolonych.

Próby niszczenia cywilizacji chrześcijańskiej trwają od wieków. Jednak najtragiczniejszym dniem w tej walce stał się 1 maja 1776 roku. To wówczas powstało stowarzyszenie *Zakonu Iluminatów*. Jego twórcą był członek klanu wiecznych nomadów - Adam Weishaupt. Jak pisze w swojej wspaniałej książce Henryk Pająk - Weishaupt nienawidził Kościoła katolickiego i chrześcijaństwa. Program jego niszczenia realizował całe swoje życie, do dziś realizują go jego duchowi spadkobiercy. Od Jana Jakuba Rousseau przyjął Weishaupt założenie, że cywilizacja jest błędem i trzeba powrócić do natury. To w pismach Rousseau znaleźć można wszelkie elementy tego, co nazwano później komunizmem. Karol Marks najprawdopodobniej z niego czerpał swe maniakalne pomysły przy tworzeniu Manifestu Komunistycznego. Weishaupt wypowiedział wojnę trzem podstawowym elementom cywilizacji: chrześcijaństwu, patriotyzmowi i rodzinie. Ta wojna trwa i dziś realizowana jest pod nazwą *New Age*. Ogłupia młodzież całego zachodniego świata i w dużej mierze dorosłych. Iluminaci są, jak ujął trafnie Henryk Pająk, nad - masonerią. To z tej chorej konstrukcji rozlało się i rozlewa nadal to wszystko, co podcina korzenie dzisiejszej cywilizacji. Mało tego, buduje swoją własną „cywilizację śmierci”. Odsyłam wszystkich czytelników do wspaniałej książki przywołanej tu powyżej, bo otwiera ona oczy na wszystko co dzieje się wokół nas. Także na wydarzenia 11 września 2001 roku. Wypada tu jeszcze dodać, że komuniści (bolszewicy) tę właśnie datę powołania do życia *Zakonu Iluminatów* kazali przez lata czcić swoim zniewolonym społeczeństwom. 1 maja. To właśnie powstanie owej hydry, a nie jakieś bzdurne opowiadki o strajkach w USA legły u podstaw tej „nowej świeckiej tradycji”.

Nam, tropiącym wydarzenia 9/11, nie powinien umknąć jeszcze jeden szczegół związany z tą datą. Otóż masoneria, uwielbiająca odwoływać się do swoich quasi religijnych symboli, również i tu zanurzyła swoje brudne łapska. Na miejscu byłego WTC budowany jest nowy tego typu kompleks. Bardzo szybko powstał projekt tej budowli. Jedna informacja

rozpowszechniana jest ze szczególną satysfakcją. Nowy budynek będzie miał wysokość właśnie 1776 stóp! To najważniejsza, zdaniem pomysłodawców, wiadomość. Gubernator Nowego Jorku, George Pataki, z dumą informował świat:

- *To będzie symbol naszej wolności i niepodległości.*

To nic innego, jak sygnał. Przesłanie dla wtajemniczonych. „*To nasze dzieło!*” Ich tupet jest dla nich typowy.

Kiedy starałem się o wydanie tej pracy, skierowałem swe kroki do jednego z większych wydawnictw, jednak takiego, które ma na swoim koncie mądre, patriotyczne pozycje. Sądziłem, że nie zawahają się wydać książki, w której postawiono, wbrew powszechnej poprawności politycznej, odważne tezy. Myliłem się. Zasugerowano mi, żebym w ogóle pominął odwołania do związków czołowych postaci amerykańskiej polityki, z masonerią. Powiedziano mi wprost, że niezależnie od merytorycznej wartości książki, zostanie obwołany „oszołomem”, co wpłynie niekorzystnie na odbiór mej pracy. Zdaję sobie sprawę z tego, że uwaga ta była przedstawiona z życzliwości, bo tak się niestety stało, że dzisiaj rację mają ci „poprawni”, a reszta jest tępiona. Smutne, że nasze dzieci dowiadują się, iż dewianci, zboczeńcy i ograniczone umysłowo „wykształciuchy” są „spoko”, a cała reszta, to „oszołomy”. To niestety nasza wina, rzekomo dorosłych, dojrzałych ludzi, którzy nie mają odwagi przeciwstawić się tej chorej menażerii. Dlatego zdecydowałem tę książkę wydać samemu, w takiej postaci, jaką ja uważam za właściwą. Z pominięciem wydawnictw stojących z chęci przetrwania, na straży „*political corectness*”. To przykre, że doradcą Jana Pawła II był największy globalista świata - Zbigniew Brzeziński, człowiek tworzący podwaliny tego całego chorego systemu, który sprawił, że 11 września stał się w ogóle możliwym. Zło jest już wszechobecne. Smutne jest również, że doradcą kolejnego Papieża, Benedykta XVI, jest człowiek, który również, poza udziałem w innych ciemnych sprawkach XX wieku, zaznaczył swoją obecność w dramacie 11 września - Henry Kissinger. Czy Kościół potrzebuje takich doradców? To niestety prawda, że aby zło się krzewiło wystarczy, by dobrzy ludzie nie robili niczego.

Każda próba zniszczenia naszej cywilizacji za trzon swej ideologii przyjmowała walkę z Bogiem. Z definicji. I każda z Nim przegra.

Dlatego również Amerykanie w efekcie końcowym pokonają kolejne wcielenie Zła. Pomimo tego, że przeciw demonstrantom wysyła się oddziały policji wyglądające, jak regularna armia. Jak podczas konwencji Republikanów w 2005 roku, kiedy do Nowego Jorku ściągnięto ponad 10 000 policjantów. Pomimo tego, iż na opancerzonych samochodach zamontowane są dziś działa akustyczne dużego zasięgu, do niedawna testowane w Iraku na

„terrorystach”. I pomimo stosowania śmigłowców, a nawet sterowców, z których obserwowane są za pomocą kamer najnowszej generacji uliczne manifestacje. Jak już dawno temu powiedziano: *„bagnetami można zdobyć władzę, ale na bagnetach siedzieć nie można”*, o czym boleśnie przekonywały się wszelkie totalitaryzmy świata. Ameryka chce powrotu do korzeni, do tego, co pozwoliło ją zbudować i umocnić. Ameryka z coraz większą determinacją spogląda znowu na Chrześcijaństwo odwracając się od pokrętnych quasi - religii i szatańskich podszeptów przybłądów narzucających im od stulecia swoje widzenie świata. Ameryka nie jest narodem nomadów, którym wszędzie jest jednakowo dobrze. Nie jest narodem pasożytów żerujących na cudzej pracy i trudzie. Amerykanie są przekonani do rozwoju, stabilizacji, korzeni. I również dlatego Amerykanie nie przegrają, bo do niczego nie jest ten naród tak przywiązany, jak do praw i wolności. Karta Praw i Konstytucja, ograniczone znacznie po 11 września, nadal są w ich głębokim przekonaniu największym dorobkiem cywilizowanego świata.

ŚWIAT NAUKI WOBEC MITU...

27 sierpnia 2007 roku światowej sławy naukowiec, profesor Lynn Margulis oficjalnie skrytykowała sprawozdanie Komisji 911 i wezwała do wszczęcia nowego dochodzenia. Lynn Margulis jest jedną z najbardziej znanych sław świata nauki. Jest profesorem Uniwersytetu Massachusetts - Amherst. W 1983 roku została wybrana do Narodowej Akademii Nauk, gdzie była Przewodniczącą Rady Komisji Nauk Kosmicznych Biologii Planetarnej i Ewolucji Chemicznej. W 1999 roku prezydent Bill Clinton odznaczył profesor Margulis Narodowym Medalem Nauki, najwyższym odznaczeniem amerykańskiego środowiska naukowego.

W swoim oświadczeniu na stronie [http://www.patriotsquestio - n911.com](http://www.patriotsquestio-n911.com) doktor Margulis określiła wypadki 11 września mianem operacji mającej na celu usprawiedliwienie wojen w Iraku i Afganistanie. Nazwała je bezprecedensowym atakiem na naukę i wolności obywatelskie. Porównała te wydarzenia do podobnych działań z przeszłości mających na celu wywołanie strachu wśród obywateli i usprawiedliwienie podjęcia działań wojennych. Wymieniając je wspomniała o zatopieniu USS Maine w porcie Hawany, podpalenie Reichstagu oraz Operację Himmler, w wyniku której Niemcy dokonali inwazji Polski, rozpoczynając II Wojnę Światową. Oprócz profesor Margulis z żądaniem wszczęcia nowego dochodzenia w sprawie 911 wystąpiło ponad 150 osób reprezentujących rozliczne dziedziny naukowe. Wszyscy podważają oficjalne stanowisko władz w sprawie tragedii 11 września. Są wśród nich naukowcy nie tylko z USA ale również z Kanady, Australii, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii i Niemiec. Poniżej przedstawiam nazwiska 100 profesorów z odnośnikami do ich życiorysów i dokonań naukowych, których spisanie zajęłoby wiele opasłych tomów.

FILOZOFIA, RELIGIA I TEOLOGIA

Profesor David Ray

Griffin Claremont School of Theology

Biografia

http://en.wikipedia.org/wiki/David_Ray_Griffin

CV

http://www.ctr4process.org/about/CoDirectors/drg_cv.pdf

Profesor James Fetzer

University of Minnesota

Biografia

http://en.wikipedia.org/wiki/James_Fetzer

Profesor Rosemary

Radford Ruether Pacific School of Religion

Biografia

<http://www.cgu.edu/pages/3563.asp>

Profesor John B. Cobb

Claremont School of Theology

Biografia

http://en.wikipedia.org/wiki/John_B._Cobb5_Jr.

CV

http://www.ctr4process.org/about/CoDirectors/cobb_cv.pdf

Profesor Joseph C. Hough

Columbia University

Biografia

<http://www.uts.columbia.edu/index.php?id=319>

Profesor John McMurtry

University of Guelph

Biografia

<http://www.uoguelph.ca/philosophy/faculty/jmcmurtry.shtml>

Profesor Carter Heyward

Cambridge

Biografia

<http://www.eds.edu/sec.asp?cat=78&page=74>

Profesor Robert S. Ellwood

University of Southern California

Biografia

<http://www-rcf.usc.edu/~ellwood/>

Profesor Gracia Fay Ellwood

California State University

Biografia

http://www.search.com/reference/Gracia_Fay_Ellwood

Profesor Glark A. Kucheman

University of Chicago

Biografia

<http://academic.claremontmckenna.edu/faculty/profile.asp?Fac=46>

Profesor James Goulding

Edgewood College

Biografia

<http://religst.edgewood.edu/FACULTY/Religious%20Studies%20Faculty.htm>

Profesor Marjorie Hewitt Suchocki

Claremont School of Theology

Biografia

http://en.wikipedia.org/wiki/Marjorie_Hewitt_Suchocki

CV

http://www.ctr4process.org/about/CoDirectors/mhs_cv.pdf

Profesor Graeme MacQueen

McMaster University

Biografia

<http://americanbuddhist.net/node/3390>

Profesor Kerry S. Walters

Gettysburg College

Życiorys

http://www.gettysburg.edu/academics/philosophy/employee_detail.dot?empld=20001637

Profesor John Milbank

University of Nottingham

Biografia

http://www.nottingham.ac.uk/theology/lookup/lookup_az.phpPid=ODA0Nzc2&page_yar=personal

Profesor Sean Kelly

California Institute of Integral Studies

Biografia

<http://www.ciis.edu/faculty/kelly.html>

Profesor Jeffery D. Long

Elizabethtown College

Biografia

<http://www.etown.edu/Directory.aspxPfaculty=9f0f5bea-dd28-4ab6-911d-3374aeal734c>

MATEMATYKA, INŻYNIERIA

Profesor A. K. Dewdney

University of Western Ontario

Biografia

http://en.wikipedia.org/wiki/A._K._Dewdney

CV

<http://www.csd.uwo.ca/faculty/akd/PERSONAL/hp.html>

Profesor David L. Griscom

Universidad Nacional Autónoma de Mexico

Biografia

<http://www.impactglassresearchinternational.com/index.html>

Profesor Hugo Bachmann

Swiss Federal Institute of Technology.

Biografia

http://www.ibk.ethz.ch/emeritus/Bachmann/about/index_EN

Profesor Jörg Schneider

Swiss Federal Institute of Technology

Biografia

<http://www.iabse.ethz.ch/association/awards/honorarypres/schneider.php>

Profesor James R. Carr

University of Nevada

CV

http://wolfweb.unr.edu/homepage/carr/index_files/Page358.html

Profesor David Leifer

University of Sydney

Biografia

http://www.fmsolutions.com.au/our_staff/david_leifer.cfm

Profesor Robert Bowman

University of Maryland

Strona autorska

<http://www.thepatriots.us/>

Profesor Mary Schiavo

Ohio State University

Biografia

<http://www.motleyrice.com/attorneys/displayattorneyprofile.aspPaid=211>

Profesor Steven Jones

Brigham Young University

Biografia

http://en.wikipedia.org/wiki/Steven_E._Jones

Profesor John N. Cooper

Bucknell University

Biografia

<http://www.facstaff.bucknell.edu/jcooper/>

Profesor Martin Walter

University of Colorado

Biografia

<http://www.colorado.edu/math/earthmath/marty.html>

Profesor Crockett L. Grabbe

University of Iowa

Strona autorska

<http://www.physics.uiowa.edu/~cgrabbe/> oraz <http://www.sealane.org/>

Profesor Robert S. Boyer

University of Texas

Biografia

<http://www.cs.utexas.edu/~boyer/>

Profesor Joanna Rankin

University of Vermont

Biografia

<http://www.uvm.edu/~jmrankin/PPage=default.html>

Profesor Kenneth L. Kuttler

Brigham Young University

Biografia

<https://math.byu.edu/~klkuttle/>

CV

<http://www.math.byu.edu/~klkuttle/vitaforweb.pdf>

Profesor Dennis Holloway

University of Minnesota

CV

<http://www.dennisrhollowayarchitect.com/html/TheArchitect.html>

Profesor Michael Elliot

Queens University

Biografia

<http://www.qub.ac.uk/schools/SchoolofMathematicsandPhysics/TeachingDepartments/PureMathematics/StaffList/DRMICHAELLELIOTT/>

Profesor Judy Wood

Clemson University

Biografia

http://janedoe0911.tripod.com/Wood_Bio.html

Profesor Joshua Mitteldorf

University of Arizona

Biografia

<http://www.u.arizona.edu/~jmitteld/>

PRAWO

Profesor Horst Ehmke

University of Freiburg

Biografia

http://en.wikipedia.org/wiki/Horst_Ehmke

Profesor Richard Falk

Princeton University

Biografia

http://www.ihc.ucsb.edu/events/event_files/past/_winter03/falk/index.html

Profesor Burns H. Weston

University of Iowa

Biografia

<http://www.burnsweston.com/biodata/vitae.shtml>

Profesor Francis Boyle

University of Illinois

Biografia

<http://www.law.uiuc.edu/faculty/DirectoryResult.aspPName=Boyle,+Francis>

Profesor C. Peter Erlinder

William Mitchell College of Law

Biografia

<http://www.wmitchell.edu/academics/faculty/Erlinder.asp?what=biography&fid=414308>

Profesor William G. Weaver

University of Texas

Biografia

<http://academics.utep.edu/Default.aspx?tabid=21347>

EKONOMIA I FINANSE

Profesor Morgan Reynolds

Texas A&M University

Biografia

<http://nomoregames.net/index.php?page=bio>

Profesor Daniel Orr

University of Illinois

Biografia

http://www.economics.uiuc.edu/Faculty_Profiles/orr.html

Profesor Paul Craig Roberts

Georgetown University

Biografia

<http://www.vdare.com/roberts/bio.htm>

Profesor Michel Chossudovsky

University of Ottawa

Biografia

http://www.transnational.org/SAJT/tff/people/m_chossudovsky.html

Profesor Paul Zarembka

State University of New York

Strona autorska

<http://ourworld.compuserve.com/homepages/PZarembka/>

Profesor Stephen F. LeRoy University of California

Biografia

<http://www.econ.ucsb.edu/cgi-bin/faculty.cgi?f=sleroy>

MEDYCYNA I BIOLOGIA

Profesor Robert G. Horn Vanderbilt

University School of Medicine

Biografia

<http://www.kidneybiopsy.com/>

Profesor William Willers

University of Wisconsin -

Oshkosh

Strona autorska

<http://www.dissidentvoice.org/Dec06/Willers15.htm>

Profesor Barry R. Komisaruk

New Jersey College of Medicine

Biografia

<http://psychology.rutgers.edu/~brk/>

Doktor D. Lawrence Burk

Duke University Medical Center

Biografia

<http://www.911truth.Org/911rtt/speakers.html#LBurk>

Doktor Jonathan B. Weisbuch

Arizona State University

Biografia

<http://www.ssb630.org/id118.html>

Profesor Christopher Shaw

University of British Columbia

Biografia

<https://www.directory.ubc.ca/index.cfm?page=personDetail&row=725890006>

Profesor Alexander L. Dent

Indiana University

Biografia

http://cancer.iu.edu/research/members/member_bio.php?id=1004

Profesor Faiz Khan

Albert Einstein College of Medicine

Biografia

<http://www.suficircle.com/event - khan.html>

Profesor Basil M. Hantash

Stanford University School of Medicine

Biografia

http://med.stanford.edu/profiles/Basil_Hantash/

Profesor John Pepper

University of Arizona

Biografia

<http://eebweb.arizona.edu/Faculty/Bios/pepper.html>

CV

<http://www.santafe.edu/ - jpepper/CVhtm>

HISTORIA, NAUKI POLITYCZNE

Profesor Marcus Raskin

George Washington University

Biografia

<http://www.ips-dc.Org/bios.htm#Marcus%20Raskin>

Profesor John D. Maguire

Institute for Democratic Renewal

Biografia

http://www.race-democracy.org/ABOUT_BIOS.htm

Profesor Howard Zinn

Boston University

Biografia

<http://www.heartbone.com/supcourt/howard.htm>

Profesor Georg Kreis

University of Basel

Biografia

<http://www.europa.unibas.ch/cms4/index.php?id=40&L=2>

Profesor Melvin A. Goodman

Johns Hopkins University

Biografia

<http://ciponline.org/biographies.htm>

Profesor Ola Tunander

International Peace Research Institute

Biografia

http://www.prio.no/page/Staff_detail/Staff_alpha/9375/37423.html

Profesor Karen U. Kwiatkowski

James Madison University

Biografia

<http://militaryweek.com/columns/kwiatkowski.php>

Profesor Michael Parenti

Howard University

Biografia

<http://www.michaelparenti.org/>

Profesor Carolyn Baker

New Mexico State University

Biografia

<http://carolynbaker.org/administrative/about-me>

Profesor Daniele Ganser

University of Basel

Biografia

<http://www.danieleganser.ch/e/biographie/index.htm>

ANTROPOLOGIA, PSYCHOLOGIA, SOCJOLOGIA

Profesor James Petras

Binghamton University

Biografia http://en.wikigadugi.org/wiki/James_Petras

ŚWIAT NAUKI WOBEC MITU...

Profesor Ralph Metzner

California Institute of Integral Studies

Biografia

<http://www.ciis.edvi/facuUy/meuner.html>

Profesor Marilyn M. Rosenthal

University of Michigan

Biografia

<http://www.med.umich.edu/psm/rosenthal.html>

Profesor David MacGregor

University of Western Ontario

Biografia

<http://publish.uwo.ca/~mcgregor/personal.html>

Profesor Peter Phillips

Sonoma State University

Biografia

<http://www.sonoma.edu/sociology/biopeter.htm>

Profesor Henry C. Finney

University of Vermont

Biografia

<http://www.uvm.edu/~soceval/?Page=facultystaff/facultystaff.html#finney>

Profesor William Woodward

University of New Hampshire

Biografia

http://www.unh.edu/psychology/faculty/fac_woodward.htm

Profesor Charles Simpson

State University of New York

Biografia

<http://www.plattsburgh.edu/academics/sociology/faculty/simpson.php>

Profesor Philip Cozzolino

University of Essex

Biografia

<http://www.essex.ac.uk/psychology/psy/PEOPLE/cozzolino/cozzolino.html>

Profesor Angana Chatterji

California Institute of Integral

Studies Biografia <http://www.ciis.edu/faculty/chatterji.html>

NAUKI HUMANISTYCZNE I SZTUKA

Profesor Peter Dale Scott

University of California

Biografia <http://socrates.berkeley.edu/~pdscott/>

Profesor Benjamin Demott

Amherst College

Biografia

http://www.boston.com/news/globe/obituaries/articles/2005/10/01/dr_benjamin_demott_81_was_academician_author_and_critic/

Profesor Eric Larsen

City University of New York

Biografia

<http://www.ericlarsen.net/about.html>

Profesor Richard McGinn

Ohio University

CV

<http://www.cats.ohiou.edu/linguistics/dept/Mcginn.html>

Profesor Michael Keefer

University of Guelph

Biografia

http://www.mos.umu.se/seminarier/translation_may06/Michael_Keefer_cv.pdf

Profesor Mark Crispin Miller

New York University

Biografia

<http://steinhardt.nyu.edu/steinhardt/db/faculty/1216>

Profesor Robert Merrill

Maryland Institute College of Art

Biografia

http://www.mica.edu/FACULTY_DIRECTORY/index.cfm?faculty_id=215

Profesor William A. Cook

University of La Verne

Biografia

<http://www.drwilliamacook.com/>

Profesor Raymond Munro

Clark University

Biografia

<http://www.clarku.edu/academiccatalog/facultybio.cfm?id=27>

Profesor Clare Brandabur

Dogus University

Biografia

<http://cosmos.ucc.ie/csl064/jabowen/IPSC/php/authors.php?auid=1579>

Profesor Annie Higgins

University of Florida

Biografia

<http://web.aall.ufl.edu/faculty/bios/higgins.html>

Profesor Erik D. Curren

James Madison University

Biografia

<http://www.conservemag.com/about/authors/erik-curren/>

EDUKACJA, ZARZĄDZANIE

Profesor Don Trent Jacobs

Northern Arizona University

Biografia

<http://www.fielding.edu/elc/faculty/jacobs.htm>

Profesor David Gabbard

East Carolina University

Biografia

<http://web.mac.com/publicresistance/iWeb/Doc%20G/David%20Gabbard.html>

Profesor Walter E. Davis

Kent State University

Biografia

<http://physics911.ca/org/modules/cjaycontent/index.php?id=8>

Profesor Norma Carr-Rufino

San Francisco State University

Biografia

http://cob.sfsu.edu/cob/directory/faculty_profile.cfmPfacid=23

Profesor David C. Korten

Harvard University

Biografia

http://www.pcdf.org/About_PCDF/korten.htm

EWOLUCJA, EKOLOGIA, GEOLOGIA, GEOGRAFIA

Profesor Lynn Margulis

University of Massachusetts

Biografia

<http://www.chelseagreen.com/authors/LynnMargulis>

Profesor Richard W. Behan

Northern Arizona University

Biografia

<http://www.rockisland.com/~rwbehan/author.html>

Profesor Eric Karlstrom

California State University

Strona autorska

<http://erickarlstrom.com/index.html>

Profesor Jan Bloemendal

University of Liverpool

Biografia

<http://www.liv.ac.uk/geography/staff/bloemend.htm>

Profesor Gray Brechin

University of California

Biografia

<http://www.graybrechin.com/GBrechinBiography.html>

POSŁOWIE...

*Piszę-ot! Czasem... piszę na Babilon
Do Jeruzalem!- i dochodzą listy,
To zaś mi mniejsza, czy bywam omylon
Albo nie?... piszę -pamiętnik artysty,
Ogryzmołony i w siebie pochylon –
Oblędny!... ależ - wielce rzeczywisty!*

*Syn - minie pismo, lecz ty spomnisz, wnuku,
Co znika dzisiaj (iż czytane pędem)
Za panowania Panteizmu-druku,
Pod ołowianej litery urzędem –
I jak zdarzało się na rzymskim bruku,
Mając pod stopy katakomb korytarz,
Nad czołem słońce i jaw, ufny w błędzie,
Tak znów odczyta on, co ty dziś czytasz,
Ale on spomni mnie... bo mnie nie będzie!*

(„Klaskaniem mając obrzękłe prawice...”

- fragment. Cyprian Kamil Norwid)

Kiedy zacząłem kreślić pierwsze zdania tej pracy - sądziłem, że będzie to materiał na niewielki artykuł. Myślałem, że rzecz cała zajmie kilka dni i przejdę do czegoś innego. Stało się inaczej. To, co tu spisałem, zajęło 10 miesięcy mojego życia. Bo przecież traktowałem to tylko, jako odskocznnię od codziennych zajęć, taki mój sposób na odpoczynek od rzeczywistej pracy. A większość materiałów musiałem tłumaczyć z dziesiątków stron internetowych, albowiem w Polsce brak jest jakichkolwiek danych o tych wydarzeniach. Tymczasem, stało się to moją pasją, a pod koniec zmagania z tym tematem, myślałem o nim bezustannie. Wiem, że mimo wszystko, pominąłem wiele istotnych elementów. Ale taka jest specyfika tego zagadnienia. Każdy dzień niemal obfituje w kolejne informacje, których nie sposób pomieścić w najobszerniejszej nawet pracy. Moim głównym założeniem nie było rozwikłanie zagadki określanej mianem **Wydarzeń 11 września**. Chciałem tylko poruszyć pewną strunę. Otworzyć oczy tym, którzy nie mieli wcześniej okazji poznać umieszczonych tu faktów, odkryć sposób na inne podejście do tej tragedii. Wiem, że spotkam się z falą krytyki nieprzyjaznych osób, ale to jakby wpisane w ryzyko uprawiania tego typu zajęcia. Może nie jutro, ani nawet pojutrze ale za czas jakiś umilkną i oni. Wystarczy być cierpliwym. Jak pięknie ujął to w jednej ze swoich książek Waldemar Łysiak - „*z czasem i trawa zamienia się w mleko*”. Życie biegnie nieubłagane i przynosi nam każdego dnia ciekawe nowinki. I dlatego z czasem nawet spiskowe teorie okazują się być praktycznymi spiskami.

W lipcu 2007 roku na stronie portalu internetowego INTERIA. PL ukazał się artykuł, który zagościł tam tylko kilka chwil. Kiedy wkrótce po przeczytaniu chciałem wysłać komuś odnośnik do tej strony, okazało się, że już jej nie ma. Na szczęście jednak, wcześniej zrobiłem kopię. INTERIA donosiła, że „*Bush może stać za atakami z 11 września*”. Ów tytuł był cytatem z wystąpienia pani Christine Boutin, minister mieszkalnictwa w rządzie francuskim. Wypowiedź ta miała szczególne znaczenie, ponieważ wyszła z ust osoby, która startowała w ostatnich wyborach prezydenckich. Właśnie wtedy, zapytana przez dziennikarza telewizyjnego czy „*Bush mógł być źródłem ataków terrorystycznych z 11 września?*”, odpowiedziała, że jest to możliwe. Wystąpienie to można obejrzeć na stronie www.reopen911.info.

Podobne ataki mediów i polityków nasilą się. Szczególnie przed najbliższymi wyborami prezydenckimi w USA. Ale cała prawda, żeby się objawić w pełni, musi swoje odczekać. Niektóre spiski i zamachy nigdy nie ulegną przedawnieniu. Zwłaszcza w sercach i pamięci ludzi. Prawo może je uznać za nie podlegające ściganiu, a bezpośrednio w nie zaangażowani mogą już odejść w niepamięć. Jednak pozostaną w pamięci pokoleń, jako symbol. Anglicy mogą przesuwając ujawnienie dokumentów w sprawie zabójstwa Generała

Sikorskiego o kolejne dziesiątki lat i nie zmieni to niczego. Wręcz przeciwnie. Poprzez takie działania stają się coraz wyraźniej współodpowiedzialnymi w winie. Na dobrą sprawę utwierdzają tym tylko w podejrzaniach ludzi logicznie myślących. Podobnie z innymi zabójstwami, choćby takimi, jak Marylin Monroe, Lady Di czy John'a Kennedy'ego i kolejnych członków jego rodziny. Lub bliższymi nam, Polakom - męczenników, księży Zycha, Niedzielaka, Popiełuszki i prawie stu innych niezłomnych. I wszystkich pozostałych świeckich, pobitych i zabitych przez nieznaną sprawców, ofiar przypadkowych awarii samochodowych układów hamulcowych, zderzeń z nieoświetlonymi tirami, wypadnięć z okna i innych pożarów.

Ponad ćwierć wieku temu, u schyłku lat 70. byłem nastolatkiem wchodzącym w dorosłe życie. Jak większość Polaków, w ciemnych latach PRL-u, zakochany byłem w Ameryce. Jednym z moich naiwnych marzeń był wyjazd do tego kraju demokracji i wiecznej szczęśliwości. Na całej ścianie pokoju w mieszkaniu mojej pierwszej młodzieńczej miłości wymalowaliśmy panoramę Manhattanu. Królowały na niej wieże World Trade Center. Kiedy nastąpiła noc stanu wojennego, obraz na tej ścianie, ten nasz fresk, pozostawał naszą nadzieją. Nie trwało to jednak długo. Dla mnie upadek tej kolorowej Ameryki zaczął się co najmniej piętnaście lat przed 2001 rokiem. Ameryka z moich snów, z tej ściany, traciła barwy już od połowy lat 80. Dzisiaj pamiętam ją jak przez mgłę. Ale też dzisiaj nie namalowałbym tej panoramy, bo zrozumiałem w jakim żyjemy świecie. Dzisiaj zamówiłem kopię najpiękniejszego i najsmutniejszego jednocześnie, moim zdaniem, obrazu wszechczasów. Obrazu polskiego mistrza pędzla, Jana Matejki. Płótno to będzie wisiało na ścianie w moim domu po to, ażeby moje dzieci nie miały takich tęsknot, jakie były udziałem ich naiwnego ojca. Po to, aby wzrastając pojmowały go coraz lepiej. A wraz z nim Historię. I żeby kiedyś zrozumiały...



Jan Matejko, Stańczyk, 1862.

(Pełny tytuł dzieła: „Stańczyk w czasie balu na dworze królowej Bony, kiedy wieść przychodzi o utracie Smoleńska”).

Stańczyk

(wg obrazu J. Matejki)

Dziś bal na zamku królowej Bony
Wytruto myszy zwieszono lampiony
I opłacono śpiewaków
Czuję jak blednie moja twarz blazeńska
Właściem przeczytał o stracie Smoleńska
Ale gdzie Smoleńsk gdzie Kraków

Wiadomość pewna podpisy pieczęcie
Ale królowa skrzywi się z niechęcią
Rachunki bardziej ją troszczą
Zaplatam palce nieskore do gestów
Bo samych wodzów jest tu ze czterdziestu
Na balu dobrze ich goszczą

Gdybym pociągał sznury wielkich dzwonów
To bym z nich dobył najwyższego tonu
I biłbym biłbym na trwogę
A dzwoneczkami na błazeńskiej czapce
Swój kaduceusz mając za doradcę
Kogóż przestrzec ja mogę

Stańczyk - wołają - dajcie tu Stańczyka
Już im nie starcza uczt i muzyka
Chcą jeszcze pośmiać się z głupca
Nie jestem dobrym błaznem na te czasy
Lecz wśród jedwabnych i złotych kutasów
Na mądrość znajdźcie mi kupca

Lecz żadna mądrość nie zastąpi przeczuć
Które są przy mnie dzisiaj jak co wieczór
Choćby grano najgłośniej
Siedzę bez ruchu jak wyzbyty mowy
Czemu więc nagle wokół mojej głowy
Dzwoneczki dzwonią żałośnie

To ta kobieta władzy wciąż niesyta
Pisma podmienia raportów nie czyta
Tajne prowadzi układy
Mówcie że mądra że wielkiego rodu
Że wschodem rządzić ma ręka zachodu
A ja nie cierpię tej baby!

Jacek Kaczmarski

1980

MATERIAŁY WYKORZYSTANE PODCZAS TEJ PRACY:

STRONY INTERNETOWE:

<http://reflectingpoolfilm.com/>

<http://www.911truth.org/>

<http://physics911.net/>

<http://www.v911t.org/>

<http://pilotsfor911truth.org/>

<http://www.loosechangeguide.com/LooseChangeGuide.html>

<http://www.scoop.co.nz/>

<http://www.whatreallyhappened.com/articlesterror.html>

<http://911research.wtc7.net/>

<http://killtown.911review.org/>

<http://www.pbs.org/wgbh/nova/wtc/index.html>

<http://www.cbsnews.com/>

<http://www.CNN.com>

<http://911Timeline.net>

[http://www.AttackOnAmerica.net,](http://www.AttackOnAmerica.net)

<http://www.boeing.com/commercial/767family/pf7pfseatingcharts.html>

<http://www.boeing.com/commercial/757family/pf7pfseatingcharts.html>

<http://www.StandDown.net/FAAStandardInterceptProcedures.htm>

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

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

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

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

<http://www.AttackOnAmerica.net/BushAtEmmaEBookerSchool.mov>
<http://StandDown.net/NORADSeptember182001PressRelease.htm>
<http://news.bbc.co.Uk/1/hi/world/americas/2222205.stm>
<http://www.ifccfbi.gov>
http://www.ldeo.columbia.edu/LCSN/Eq/WTC_20010911.html
http://www.firehouse.com/tech/news/2002/0121_terrorist.html
<http://www.cryptome.org>
<http://www.medialab.net.vg>
<http://911scholars.org>
<http://stj911.org>
<http://www.911independentcommission.org>
<http://www.mujca.com/>
<http://www.v911t.org>
<http://pilotsfor911truth.org>
<http://www.reopen911.info>
<http://www.911truthseekers.org>
<http://www.Latterdayconservative.com>
<http://www.hugequestions.com>
<http://www.interia.pl>
<http://www.patriotsquestion911.com>

ARTYKUŁY PRASOWE:

Baltimore Sun, 27/01/2004
Wall Street Journal, 15/10/2001
ABC News, 06/09/2002
Aviation Week And Space Technology, 03/06/2002
Newsday, 12/09/2001
Time, 31/12/2001
New York Times, 20/12/2001
Los Angeles Times, 01/09/2002
London Times, 10/11/2002
New York Times, 02/05/2002
Chicago Tribune, 22/02/2004).
Los Angeles Times, 24/06/2002

Los Angeles Times, 17/11/2001
Sydney Morning Herald, 20/09/2001
Washington Post, 23/09/2001
Sunday Times, 24/03/2002
Sunday Times, 24/03/2002
Atlantic Monthly, 12/2004
Atlantic Monthly, 12/2004
Associated Press, 28/05/2002
Guardian, 30/05/2002
Telegraph, 13/09/2001
Houston Chronicle, 08/09/2002
Washington Post, 05/10/2003
Washington Post, 02/10/2001
WorldNetDaily, 02/10/2001!!!
Jerusalem-Reuters, 05/10/2001
The Guardian, 06/10/2001
American Freedom Mews, 03/10/2001
The Times, Londyn, 20/09/2001

FILMY:

„The Twin Towers Story“
„September 11, Evidence To The Contrary“
„Loose Change“
„September 11th, Revisited“
„Painfull Deceptions“
"What's The Truth?"
„The Great Conspiracy“
„9/11 The Press For The Truth“.
„911 Eyewitness“
„11 września- niewygodne fakty“
„911 Mysteries - Demolitions“
„Black Box“
„Blasted Reality“
„Bush Family Fortunes“

„Confronting The Evidence”
„Face The Facts”
„File 911 Unsohed”
„The Great Conspiracy”
„Martial Law”
„Hoodwinked At Shanksville”
„Secret Evil Of 9/11”
„What's The Truth?”
„Pandora's Black Box”
„Pilotsfor911truth. org Presents..”
„Professor Steven E. Jones 9-11 Lecture at UVSC”
„C. Mc Kinney -911 Report”
„D. R. Griffin Speech”

KSIĄŻKI:

„Bestie końca czasu”, Henryk Pająk, wyd. Retro
„Reflections”, Barbara Bush, wyd. Scribners
„The New Pearl Harbor”, David Rtay Griffin, wyd. Olizve Branch Press
„Painful Questions”, Erie Hufschmid, wyd. Endpoint Software

OPRACOWANIA:

„Projekt Nowego Wieku Ameryki — Odbudowa Amerykańskiej Obrony” wrzesień 2000, m.in.: Donald Rumsfeld, Jeb Bush, Lewis Libby, Paul Wolfowitz, William Kristol, Dick Cheney.