

11. září 2001: Více děr v oficiálním příběhu: Mobilní telefonáty z 11. září

 nejvic-info.cz/11-zari-2001-vice-der-v-oficialnim-pribehu-mobilni-telefonaty-z-11-zari

11. září 2022



Před 21 lety:

Tragické události z 11. září 2001 představují zásadní mezník v americké historii. rozhodující předěl, bod zlomu. Miliony lidí byly uvedeny v omyl ohledně příčin a následků 11. září.

11. září 2001 otevírá éru krize, otřesů a militarizace americké společnosti.

Po 11. září byla zahájena dalekosáhlá revize americké vojenské doktríny.

Následující článek byl poprvé publikován v srpnu 2004 po zveřejnění zprávy Komise z 11. září. Vyšlo také jako kapitola v autorově knize: „Americká „válka proti terorismu““

„Máme nějaká letadla“

Zpráva Komise z 11. září poskytuje téměř vizuální popis arabských únosců. Do nejmenších detailů zobrazuje události, které se odehrávají v kabině čtyř unesených letadel.

V nepřítomnosti přeživších cestujících byly tyto „potvrzující důkazy“ založeny na mobilních a leteckých telefonických rozhovorech cestujících s jejich blízkými. Podle zprávy byl záznamník hlasu v kokpitu (CVR) nalezen pouze v případě jednoho z letů (UAL 93).

Komise, která se zaměřuje na osobní drama cestujících, postavila velkou část svého příběhu na telefonických rozhovorech. Arabové jsou zobrazeni se svými noži a řezači krabic, jak intrikují ve jménu Alláha, aby svrhli letadla a proměnili je „ve velké řízené střely“ (Zpráva, kapitola 1, http://www.9-11commission.gov/zpráva/911Report_Ch1.pdf).

Technologie bezdrátového přenosu

Zpráva vyvolává dojem, že komunikace mezi mobilními telefony země-vzduch z velké nadmořské výšky měla přiměřeně dobrou kvalitu a že v bezdrátovém přenosu nebyly žádné větší překážky nebo překážky.

Některé rozhovory probíhaly pomocí palubních leteckých telefonů, které na rozdíl od mobilních telefonů zajišťují kvalitní přenos. Zpráva nečiní jasnou hranici mezi těmito dvěma typy výzev.

Ještě důležitější je, že tento pečlivě navržený scénář nezmiňuje, že **vzhledem k převládající technologii v září 2001 bylo extrémně obtížné, ne-li nemožné, uskutečnit bezdrátový mobilní hovor z letadla letícího vysokou rychlostí nad 8000 stop:**

„Bezdrátové komunikační sítě nebyly navrženy pro komunikaci země-vzduch. Buněční experti soukromě přiznávají, že jsou překvapeni, že se podařilo uskutečnit hovory z unesených letadel a že trvaly stejně dlouho jako oni. Spekuluji, že jediným důvodem, proč hovory proběhly, je to, že letadlo letělo tak blízko země

(<http://www.elliott.org/technology/2001/cellpermit.htm>)

Znalecký posudek v odvětví bezdrátových telekomunikací vrhá vážné pochybnosti na „zjištění“ Komise z 11. září. Podle Alexa Grafa, mluvčího AT&T, komentujícího bezprostředně po útocích z 11. září:

„Byla to téměř náhoda, že hovory [9/11] dosáhly svých cílů... Z vysokých nadmořských výšek není kvalita hovoru příliš dobrá a většina volajících zaznamená poklesy. Přestože hovory nejsou spolehlivé, volající mohou pod určitou nadmořskou výškou chvíli hovory zvednout a podržet.

(http://wirelessreview.com/ar/wireless_final_contact/)

Nová bezdrátová technologie

I když byly bezprostředně po 11. září vyjádřeny vážné pochybnosti ohledně mobilních hovorů, nový mezník v odvětví bezdrátových telekomunikací dále přispěl k narušení důvěryhodnosti Komise. Během několika dní po

zveřejnění zprávy Komise z 11. září 2004 **společnosti American Airlines a Qualcomm hrdě oznámily vývoj nové bezdrátové technologie – která v budoucnu umožní cestujícím letecké společnosti pomocí svých mobilních telefonů kontaktovat rodinu a přátele z komerční letadlo (nepochybně za zvláštní sazbu za letecký roamingový poplatek)** (viz http://www.qualcomm.com/press/releases/2004/040715_aa_testflight.html)

“Cestovatelé mohli mluvit svými osobními mobilními telefony již v roce 2006. Začátkem tohoto měsíce [červenec 2004] provedly American Airlines zkušební provoz na upraveném letadle, které umožňovalo hovory mobilními telefony.” (WP, 27. července 2004)

Aviation Week (07/20/04) popsal tuto novou technologii v autoritativní zprávě zveřejněné v červenci 2004:

„Qualcomm a American Airlines zkoumají [červenec 2004] způsoby, jak by cestující mohli využívat komerční mobilní telefony za letu pro komunikaci vzduch-země. V posledních 2 hod. proof-of-concept flight, zástupci vlády a médií používali komerční mobilní telefony třetí generace Code Division Multiple Access (CDMA) k uskutečňování a přijímání hovorů a textových zpráv od přátel na zemi.

Pro zkušební let z Dallas-Fort Worth bylo letadlo vybaveno anténou v přední a zadní části kabiny pro přenos hovorů z mobilních telefonů na malou základnovou stanici CDMA v kabině. Tato „pikobuňka“ přenášela hovory mobilních telefonů z letadla přes satelit Globalstar do celosvětové pozemní telefonní sítě“

Netřeba dodávat, že **ani služba, ani hardware „třetí generace“, ani základní stanice CDMA „Picco cell“ uvnitř kabiny (která takřkajíc napodobuje komunikační věž mobilního telefonu uvnitř letadla) nebyly v září ráno dostupné. 11, 2001.**

Komise 911 poukazuje na jasnost a podrobnosti těchto telefonických rozhovorů.

Zpráva Aviation Week v podstatě vytváří v oficiálním příběhu další trapný zádrhel.

Předčasné červencové oznámení American Airlines / Qualcomm působilo jako studená sprcha. Stěží potvrzeno v tiskových zprávách potvrzuje, že Bushova administrativa vyšla vyprávění o mobilních telefonech (podobně jako se zbraněmi hromadného ničení) a že účet Komise z 11. září byl buď chybný, nebo hrubě zveličený.

Nadmořská výška a přenos mobilním telefonem

Podle odborníků z oboru je rozhodujícím článkem bezdrátového přenosu mobilního telefonu z letadla nadmořská výška. Nad určitou nadmořskou výškou, která je obvykle dosažena během několika minut po startu, již není možné telefonovat.

Jinými slovy, **s ohledem na bezdrátovou technologii dostupnou 11. září 2001, tato mobilní volání nemohla být uskutečněna z velké nadmořské výšky.**

Jediný způsob, jak se cestující mohli dostat k rodině a přátelům pomocí svých mobilních telefonů, je, kdyby letadla letěla pod 8000 stopami. Přesto i v nízké nadmořské výšce, pod 8000 stop, je komunikace mobilním telefonem nekvalitní.

Zásadní otázka: v jaké výšce letadla cestovala, když byly hovory uskutečněny?

I když jsou informace poskytnuté Komisí skromné, časový plán zprávy nenaznačuje, že by letadla neustále cestovala v malé výšce. Zpráva ve skutečnosti potvrzuje, že značný počet hovorů z mobilních telefonů byl uskutečněn, když letadlo cestovalo ve výškách nad 8000 stop, což je považováno za mezní výšku pro přenos mobilních telefonů.

Podívejme se na časovou osu těchto hovorů ve vztahu k informacím poskytnutým ve zprávě o letových drahách a výšce.

Let United Airlines 175

Let United Airlines 175 odletěl do Los Angeles v 8:00:

| “V 7:58 se odvrátil od své brány a v 8:14 odletěl z letiště Logan.”

Zpráva potvrzuje, že v **8:33 „dosáhlo své přidělené cestovní výšky 31 000 stop“**. Podle zprávy **udržovala tuto cestovní výšku až do 8.51, kdy se „odchýlila od své přidělené výšky“**:

| „První operační důkaz, že na United 175 je něco abnormálního, přišel v 8:47, kdy letadlo během minuty dvakrát změnilo kódy majáku. V 8:51 se let odchýlil od své přidělené výšky a o minutu později se newyorští dispečeri letového provozu začali opakovaně a neúspěšně pokoušet jej kontaktovat.“

A o minutu později v 8.52 dostává Lee Hanson hovor od svého syna Petera.

[Let UAL 175] „V 8:52 v Eastonu, Connecticut, muž jménem Lee Hanson obdržel telefonát od svého syna Petera, cestujícího na United 175. Jeho syn mu řekl: „Myslím, že převzali kokpit – obsluha byla pobodána – a někdo další vpředu mohl být zabit. Letadlo dělá podivné pohyby. Zavolejte United Airlines – řekněte jim, že je to let 175 z Bostonu do LA.“

Tiskové zprávy potvrzují, že Peter Hanson používal svůj mobilní telefon (tj. nebyl to letecký telefon) . **Pokud letadlo náhle nekleslo přídí, bylo letadlo v 8.52 stále ve velké výšce.** (Navíc Hansonův hovor mohl být zahájen alespoň minutu předtím, než jeho otec Lee Hanson zvedl telefon.)

Další hovor byl přijat v 8.52 (jedna minuta poté, co se odchýlil od přidělené výšky 31 000 stop). Zpráva neuvádí, zda se jedná o letecký nebo mobilní telefonát:

Také v 8:52 zavolala letuška do kanceláře United v San Franciscu a zavolala Marca Policastro. Letuška oznámila, že let byl unesen, oba piloti byli zabiti, letuška byla pobodána a únosci pravděpodobně letěli letadlem. Hovor trval asi dvě minuty, poté se Policastro s kolegou neúspěšně pokusili let kontaktovat.

Není jasné, zda se jednalo o hovor na mobilní telefon Policastro nebo na ústřednu UAL.

V 8:58 UAL 175 „zamířil k New Yorku“ .:

„V 8:59 se pasažér letu 175 Brian David Sweeney pokusil zavolat své ženě Julii. Na jejich domácím záznamníku nechal zprávu, že letadlo bylo uneseno. Poté zavolal své matce Louise Sweeneyové, řekl jí, že let byl unesen, a dodal, že cestující přemýšleli o útoku do kokpitu, aby převzali kontrolu nad letadlem pryč od únosců.“

V 9:00 obdržel Lee Hanson druhý hovor od svého syna Petera:

Začíná se zhoršovat, tati — Letuška byla pobodána — Zdá se, že mají nože a Mace — Řekli, že mají bombu — V letadle se to velmi zhoršuje — Cestující zvracejí a je jim špatně — Letadlo dělá trhavé pohyby — Já nemyslete si, že pilot řídí letadlo – myslím, že klesáme – myslím, že mají v úmyslu jet do Chicaga nebo někam a vletět do budovy – Nebojte se, tati – Pokud se to stane, bude to velmi rychle — Bože můj, Bože můj.

Hovor náhle skončil. Lee Hanson slyšel křičet ženu těsně před tím, než to přerušilo. Zapnul televizi a v jejím domě také Louise Sweeneyová. Oba pak viděli, jak druhý letoun zasáhl World Trade Center.50 V 9:03:11 let United Airlines 175 zasáhl jižní věž Světového obchodního centra. Všichni na palubě spolu s neznámým počtem lidí ve věži byli okamžitě zabiti.”

Let American Airlines 77

Let American Airlines 77 měl odlet z Washingtonu Dulles do Los Angeles v 8:10... „**V 8:46 let dosáhl své přidělené cestovní výšky 35 000 stop.**“

V 8:51 vysílala americká 77 svou poslední rutinní rádiovou komunikaci. Únos začal mezi 8:51 a 8:54. Stejně jako na American 11 a United 175 únosci použili nože (hlásil jeden cestující) a přesunuli všechny cestující (a možná i posádku) do zadní části letadla (hlásila jedna letuška a jeden cestující). Na rozdíl od dřívějších letů bylo cestujícím hlášeno, že únosci letu 77 měli řezačky krabic. Nakonec jeden cestující oznámil, že „pilot“ oznámil, že letadlo bylo uneseno....

Na letu AA 77, který údajně narazil do Pentagonu, byl odpovídač vypnut v 8:56; zaznamenaná výška v době, kdy byl odpovídač vypnut, není uvedena. Podle zprávy Komise začaly mobilní hovory o 16 minut později, v 9:12, dvacet minut předtím, než (údajně) v 9:32 narazila na Pentagon:

“ [v 9.12] Renee May zavolala své matce Nancy May do Las Vegas. Řekla, že její let byl unesen šesti osobami, které je přesunuly do zadní části letadla.

Podle zprávy , **když byl autopilot odpojen v 9:29, bylo letadlo ve výšce 7 000 stop** a asi 58 mil západně od Pentagonu. Stalo se to dvě minuty před nehodou.

Většina hovorů na letu 77 byla uskutečněna mezi 9:12 a 9:26, před odpojením automatického pilotování v 9:29. Letadlo mohlo skutečně letět buď ve vyšší, nebo nižší výšce, než bylo dosaženo v 9:29. Zároveň však ve zprávě není žádný náznak, že by se letadlo pohybovalo pod úrovní 7000 stop, které dosáhlo v 9:29.

Někdy mezi 9:16 a 9:26 Barbara Olsonová zavolala svému manželovi Tedu Olsonovi, generálnímu advokátovi Spojených států. [pomocí sluchátka]

(Zpráva s. 7, viz http://www.9-11commission.gov/report/911Report_Ch1.pdf)

Let United Airlines 93

Let UAL 93 byl jediným ze čtyř letadel, které podle oficiálního příběhu nenarazily do budovy. Pasážéři letu 93, zjevně: „upozornění prostřednictvím telefonních hovorů, se pokusili podmanit si únosce. a únosci havarovali s letadlem [v Pensylvánii], aby zabránili cestujícím

získat

kontroly.“ (http://en.wikipedia.org/wiki/United_Airlines_flight_93). Další verzí události bylo, že UAL 93 byl sestřelen.

Podle účtu Komise:

„Prvních 46 minut letu Letu 93 běželo běžně. Rádiová komunikace z letadla byla normální. Směr, rychlost a výška probíhaly podle plánu. V 9:24 bylo do kokpitu přijato Ballingerovo varování pro United 93. Během dvou minut, v 9:26, pilot Jason Dahl odpověděl zmatenou poznámkou: „Ede, potvrďte poslední zprávu plz – Jasone.“70 Únosci zaútočili v 9:28. **Při cestování 35 000 stop nad východním Ohiem United 93 náhle klesl o 700 stop** . Jedenáct sekund po klesání obdrželo středisko řízení letového provozu FAA v Clevelandu první ze dvou rádiových přenosů z letadla...“

Na letu 93 se údajně uskutečnilo nejméně deset mobilních hovorů.

Zpráva potvrzuje, že cestující začali telefonovat pomocí mobilních a leteckých telefonů krátce po 9:32, čtyři minuty poté, co Zpráva potvrdila polohu letadla ve výšce 35 000 stop. Jinými slovy, **hovory začaly asi 9 minut předtím, než Cleveland Center ztratilo signál transpondéru UAL 93 (9.41) a přibližně 30 minut před havárií v Pensylvánii (10.03).**

“V 9:41 Cleveland Center ztratil signál transpondéru United 93.” Řídící jej lokalizoval na primárním radaru, porovnal jeho polohu s vizuálními pozorováními z jiných letadel a sledoval let, jak se stáčí na východ a pak na jih.¹⁶⁴ “

To naznačuje, že výška byla známa řízení letového provozu až do doby, kdy Clevelandské centrum ztratilo signál odpovídače. (Radarové a vizuální pozorování poskytlo informace o dráze letu od 9:41 do 10:03.)

Kromě toho ze zprávy nic nenasvědčovalo tomu, že by se letadlo sneslo do nižší výšky, kromě poklesu o 700 stop zaznamenaného v 9:28. z cestovní nadmořské výšky 35 000 stop:

“ V 9:32 únosce, pravděpodobně Jarrah, učinil nebo se pokusil učinit následující oznámení cestujícím letu 93: „Dámy a pánové: Zde, kapitáne, posad'te se, zůstaňte sedět.

Máme na palubě bombu. Tak si sedni.” Záznamník letových údajů (také obnovený) ukazuje, že Jarrah dal pokyn autopilotovi letadla, aby otočil letadlo a zamířil na východ. Údaje z hlasového záznamníku v kokpitu naznačují, že v kokpitu byla držena žena, pravděpodobně letuška. Bojovala s jedním z únosců, který ji zabil nebo jinak umlčel.

Krátce poté cestující a letová posádka zahájili sérii hovorů ze vzduchových a mobilních telefonů GTE. Tyto hovory mezi rodinou, přáteli a kolegy probíhaly až do konce letu a poskytovaly lidem na zemi informace z první ruky. Umožnili cestujícím získat kritické informace, včetně zprávy, že dvě letadla narazila do Světového obchodního centra.⁷⁷...Nejméně dva volající z letu hlásili, že únosci věděli, že cestující volají, ale zdálo se, že je to nezajímá.

Únosci měli na sobě červené šátky a přinutili cestující do zadní části letadla.⁸⁰ Volající hlásili, že cestující byl pobodán a že na podlaze kabiny leželi dva lidé, zranění nebo mrtví – možná kapitán a první důstojník. Jeden volající oznámil, že byla zabita letuška.⁸¹ Jeden z volajících z United 93 také uvedl, že si myslí, že únosci mohou mít zbraň. Nikdo z dalších volajících ale přítomnost střelné zbraně nehlásil. Jeden příjemce hovoru z letadla vyprávěl, že se konkrétně zeptal svého volajícího, zda únosci mají zbraň.

Cestující odpověděl, že žádnou neviděl. Na místě havárie letadla nebyly nalezeny žádné důkazy o střelných zbraních nebo jejich identifikovatelných pozůstatcích a hlasový záznamník v kokpitu neuvádí žádné známky střelby nebo zmínky o střelbě ze zbraně.

Domníváme se, že pokud by únosci měli zbraň, použili by ji v posledních minutách letu, když se cestující bránili.⁸² Cestující na třech letech nahlásili, že únosci tvrdili, že mají bombu. FBI nám řekla, že na místech havárie nenašli žádné stopy po výbušninách. Jeden z cestujících, který zmínil bombu, vyjádřil přesvědčení, že není skutečná. Bez jakýchkoliv důkazů, že se únosci pokusili propašovat takové nelegální předměty přes kontrolní stanoviště bezpečnostní kontroly, se domníváme, že bomby byly pravděpodobně falešné. Během nejméně pěti telefonátů cestujících byly sdíleny informace o útocích, ke kterým došlo dříve toho rána ve Světovém obchodním centru. Pět hovorů popisovalo záměr cestujících a přeživších členů posádky vzbouřit se proti únoscům. Podle jednoho hovoru hlasovali o tom, zda urychlit teroristy ve snaze dobýt letadlo zpět. Rozhodli se a jednali. V 9:57 začal útok na cestující. Několik cestujících ukončilo telefonní hovory s blízkými, aby se připojili ke vzpouře. Jeden z volajících ukončil svou zprávu takto:

“Všichni běžte do první třídy.” Musím jít. Sbohem.” Hlasový záznamník v kokpitu zachytil zvuky přepadení cestujícího tlumené zasahujícími dveřmi kokpitu. Někteří členové rodiny, kteří poslouchali nahrávku, hlásí, že mezi hlukem slyší hlas milovaného člověka.

We cannot identify whose voices can be heard. But the assault was sustained. In response, Jarrah immediately began to roll the airplane to the left and right, attempting to knock the passengers off balance. At 9:58:57, Jarrah told another hijacker in the cockpit to block the door. Jarrah continued to roll the airplane sharply left and right, but the assault continued. At 9:59, Jarrah changed tactics and pitched the nose of the airplane up and down to disrupt the assault. The recorder captured the sounds of loud thumps, crashes, shouts, and breaking glasses and plates.

V 10:00:03 Jarrah stabilizoval letoun. O pět sekund později se Jarrah zeptal: „Je to tak? Dokončíme to?“ Únosce odpověděl: „Ne. Ještě ne. Když všichni přijdou, dokončíme to.“ Zvuky bojů pokračovaly mimo kokpit. Jarrah znovu naklonil nos letadla nahoru a dolů. V 10:00:26 cestující v pozadí řekl: „V kokpitu. Pokud to neuděláme, zemřeme!“ O šestnáct sekund později cestující zakřičel: „Hod' to!“ Jarrah zastavil násilné manévry kolem 10:01:00 a řekl: „Alláh je největší! Alláh je největší!“ Pak se zeptal dalšího únosce v kokpitu: „Je to tak? Chci říct, položíme to?“ na to druhý odpověděl: „Ano, dej to do toho a stáhněte to dolů.“ Cestující pokračovali v útoku a v 10:02:23 únosce řekl: „Stáhněte to dolů! Stáhněte to dolů!“ Únosci zůstali u kontrol, ale museli usoudit, že cestující byli jen vteřiny od toho, aby je překonali. Letadlo zamířilo dolů; ovládací kolečko bylo otočeno prudce doprava.

Letadlo se převrátilo na záda a jeden z únosců začal křičet „Alláh je největší. Alláh je největší.“ S pokračujícími zvuky protiútoky cestujících se letadlo řítilo do prázdného pole v Shanksville v Pensylvánii rychlostí 580 mil za hodinu, asi 20 minut letu od Washingtonu DC, Jarrahovým cílem bylo narazit svým dopravním letadlem do symbolů Americké republiky. , Kapitol nebo Bílý dům. Byl poražen varovnými, neozbrojenými cestujícími United“

Tajemné volání Edwarda Felta z UAL 93

Dřívější zpravodajství o osudu UAL 93 bylo částečně založeno na nahlášeném mobilním hovoru od cestujícího jménem Edward Felt, kterému se podařilo zastihnout nouzového úředníka v Pensylvánii. Jak se dostal k číslu nouzového nadřízeného a jak se mu podařilo ho zastihnout, zůstává nejasné.

Hovor byl zjevně přijat v 9:58, osm minut před hlášeným časem havárie v 10:06 v Pensylvánii:

“Místní pohotovostní úředníci uvedli, že jim v 9:58 zavolal na mobilní telefon muž, který uvedl, že je pasažérem na palubě letadla.” Muž řekl, že se zamkl v koupelně, a řekl dispečerům záchranné služby, že letadlo bylo uneseno. „Jsme uneseni! Jsme uneseni!“ byl citován, jak řekl. Muž z Kalifornie identifikovaný jako Tom Burnett údajně zavolal své ženě a řekl jí, že někdo v letadle byl pobodán. “Všichni zemřeme, ale tři z nás něco uděláme,” řekl jí. “Miluju tě zlato.”

Na údajné volání Edwarda Felta z toalety letadla UAL 93 odpověděl Glenn Cramer, nouzový dozorce v Pensylvánii, který hovor přijal.

Stojí za zmínku, že Glenn Cramer byl následně roubík FBI. (Viz pronikavou analýzu Roberta Wallace publikovanou v září 2002 Daily Mirror, (<http://www.globalresearch.ca/articles/WAL403A.html>).

Je ironií, že tento vysoce sledovaný mobilní hovor Eda Felta, který by poskytl zásadní důkazy Komisi pro 11. září, nebyl z nějakého důvodu ve zprávě zmíněn.

Let American Airlines 11

Let 11 odstartoval v 7:59. Těsně před 8:14. Zpráva nastiňuje telefonickou konverzaci letušky Betty Ongové a velká část příběhu závisí na tomto telefonickém rozhovoru.

Neexistují žádné jasné zprávy o používání mobilních telefonů na letu AA11. Podle Zprávy americká 11 narazila v 8.46 do severní věže Světového obchodního centra.

Závěrečné poznámky

Velká část popisu, týkající se 19 únosců, se opírá o mobilní telefonické rozhovory s rodinou a přáteli.

Zatímco několik z těchto hovorů (umístěných v malé výšce) mohlo projít, bezdrátová technologie nebyla k dispozici. Na tuto otázku je názor odborníků v odvětví bezdrátových telekomunikací jednoznačný.

Jinými slovy, alespoň část scénáře Komise v kapitole 1 o konverzacích mobilním telefonem je vymyšlená.

Podle oznámení American Airline / Qualcomm **bude technologie pro přenos mobilních telefonů ve velkých výškách dostupná pouze na palubě komerčních letadel v roce 2006. To je nevyhnutelný fakt.**

V očích veřejného mínění jsou mobilní telefonické rozhovory o arabských únoscích potřebné k udržení iluze, že Amerika je pod útokem.

„Válka proti terorismu“, která je základem doktríny národní bezpečnosti, se opírá o „důkazy“ týkající se arabských únosců v reálném čase. Ti posledně jmenovaní takřikajíc zosobňují tohoto iluzivního „vnějšího nepřítele“ (Al-Káidu), který ohrožuje vlast.

Vyprávění o tom, co se stalo v letadle s arabskými únosci, je proto vtěleno do „scénáře“ Komise z roku 911. Je nedílnou součástí dezinformačního a propagandistického programu administrativy. Představuje ospravedlnění pro protiteroristickou legislativu podle aktů Patriot a vedení amerických preventivních válek proti Afghánistánu a Iráku.

Poznámky pod čarou zprávy Komise z 11. září o konverzacích po mobilních telefonech

70. O FDR viz zpráva NTSB „Věcná zpráva specialisty z vyšetřování – digitální záznamník letových dat“ pro let United Airlines 93, 15. února 2002; o CVR, viz zpráva FBI „CVR z letu UA č. 93,“ 4. prosince 2003; Komise přezkoumání zpráv Aircraft Communication and Reporting System (ACARS) odeslaných do az letu 93 (které udávají čas přenosu a přijetí zprávy); viz záznam UAL, deník Ed Ballinger ACARS, 11. září 2001. V 9:22, poté, co se dozvěděla o událostech ve Světovém obchodním centru, si Melody Homer, manželka druhého pilota Leroye Homera, nechala poslat zprávu ACARS. manžel v kokpitu se ptá, jestli je v pořádku. Viz záznam UAL, zpráva ACARS, 11. září 2001.

71. O FDR viz zpráva NTSB „Věcná zpráva specialisty z vyšetřování – digitální záznamník letových dat“ pro let United Airlines 93, 15. února 2002; o CVR, viz zpráva FBI „CVR z letu UA č. 93,“ 4. prosince 2003; Zpráva FAA „Shrnutí událostí leteckého únosu: 11. září 2001“, 17. září 2001; Zpráva NTSB, Záznam řízení letového provozu – Let United Airlines 93, 21. prosince 2001.

72. Těchto 37 cestujících představovalo vytížení 20,33 procenta z kapacity 182 sedadel letadla, což je výrazně méně než 52,09 procenta pro let 93 v úterý během tříměsíčního období před 11. zářím (11. června – 4. září 2001). Viz zpráva UAL, let 93 EWR-SFO faktory zatížení, nedatováno. Pět cestujících s rezervací na let 93 se k letu nedostavilo. Všech pět bylo vyslýcháno a propuštěno FBI. Zpráva FBI „Flight #93 ‚No Show‘ Passengers from 9/11/01,“ 18. září 2001.

73. Záznam INS, Stažení žádosti o přijetí pro Mohameda al Kahtaniho, Aug. 4, 2001.

74. Viz předpisy FAA, Vstup do pilotní kabiny, 14 CFR § 121.547 (2001); Záznamy UAL, kopie palubních lístků pro United 93, 11. září 2001. Jeden cestující uvedl, že na palubě letu bylo deset cestujících první třídy. Pokud je toto číslo přesné, bude zahrnovat čtyři únosce. Zpráva FBI o vyšetřování, rozhovor s Lisou Jeffersonovou, 11. září 2001; záznam UAL,

seznam cestujících letu 93, 11. září 2001. Všichni kromě jednoho ze šesti cestujících usazených v kabině první třídy komunikovali se zemí během letu. Nikdo se nezmínil o tom, že by někdo z jejich kabiny odešel do kokpitu před únosem. Navíc je nepravděpodobné, že by vysoce uznávaný a zkušený pilot a druhý pilot letu 93 vpustil do kokpitu před nebo po vzletu pozorovatele, který nezískal řádné povolení. Viz záznamy UAL, personální složky pilotů letu 93. Informace o seskoku viz záznam UAL, Informace o váze a vyvážení pro let 93 a let 175, 11. září 2001; Záznamy AAL, Kontrola prostředí odeslání/Týdenní přehled letu pro let 11 a let 77, 11. září 2001.

75. Stejně jako Atta v letu 11 ani Jarrah zjevně nevěděl, jak ovládat komunikační vysílačky; jeho pokusy o komunikaci s cestujícími byly tedy vysílány na kanálu ATC. Viz zpráva FBI „CVR z letu UA č. 93,“ 4. prosince 2003. Také FAA v 9:32 oznámilo ústředí United, že let nereaguje na rádiová volání. Podle United let neodpovídá a obrátil se na východ vedl leteckou společnost k přesvědčení, že letadlo bylo v 9:36 uneseno. Viz rozhovor Rich Miles (21. listopadu 2003); Zpráva UAL, „United dispatch SMFDO activities – teroristická krize“, 11. září 2001.

76. V souladu s předpisy FAA zaznamenal hlasový záznamník v pilotní kabině United 93 posledních 31 minut zvuků z kokpitu prostřednictvím mikrofونů v náhlavních soupravách pilotů a také na stropním panelu pilotní kabiny. Toto je jediný záznamník ze čtyř unesených letadel, který přežil dopad a následný požár. CVR a FDR z American 11 a United 175 nebyly nalezeny a CVR z amerického letu 77 byl těžce spálen a nelze ho obnovit. Viz zpráva FBI „CVR z letu UA #93,“ prosinec. 4, 2003; viz také předpisy FAA, 14 CFR §§ 25.1457, 91.609, 91.1045, 121.359; Údaje CVR letu 93. NTSB a FBI připravily přepis záznamu CVR.

77. Všechny hovory uskutečněné na airphone byly ze zadní části letadla. V každé řadě sedadel na obou stranách uličky byl instalován jeden sluchátko. Systém sluchátka byl schopen přenášet pouze osm hovorů najednou. Viz vyšetřovací zpráva FBI, záznamy z letů UAL 93 a UAL 175 z 11. září 2001, 18. září 2001.

78. zvukový soubor FAA, Cleveland Center, pozice Lorain Radar; Data CVR letu 93; Zpráva FBI, „CVR z letu UA #93“, 4. prosince 2003.

79. Zprávy FBI o vyšetřování, rozhovory s příjemci hovorů od Todda Beamera, 11. září 2001 až 11. června 2002; Zprávy FBI o vyšetřování, rozhovory s příjemci hovorů od Sandy Bradshaw, 11. září 2001 až 4. října 2001. Textové zprávy varující před kokpitem letu 93 poslal do letadla Ed Ballinger v 9:24. Viz záznam UAL, deník ACARS Eda Ballingera, 11. září 2001.

80. Spoléhali jsme hlavně na záznam rozhovorů FBI s lidmi, kteří přijali hovory. Rozhovory FBI byly vedeny, dokud byly vzpomínky ještě čerstvé a bylo méně pravděpodobné, že by byly ovlivněny čtením účtů ostatních nebo vyslechnutím příběhů v médiích. V některých případech jsme provedli vlastní rozhovory, abychom doplnili nebo ověřili záznam. Viz zprávy FBI o vyšetřování, rozhovory s příjemci hovorů od Todda Beamera, Marka Bingham, Sandy Bradshaw, Marion Britton, Thomase Burnetta, Josepha DeLucy, Edwarda Felta, Jeremyho Glicka, Lauren Grandcolas, Lindy Gronlund, CeeCee Lyles, Honor Wainio.

81. Zprávy FBI o vyšetřování, rozhovory s příjemci hovorů od Thomase Burnetta, 11. září 2001; zprávy FBI o vyšetřování, rozhovory s příjemci hovorů od Marion Britton, 14. září 2001 až 8. listopadu 2001; rozhovor s Lisou Jeffersonovou (11. května 2004); Zpráva FBI o vyšetřování, rozhovor s Lisou Jeffersonovou, 11. září 2001; Rozhovor s Richardem Belmem (21. listopadu 2003).

82. Viz Jere Longman, *Among the Heroes—United Flight 93 and the Passengers and Crew Who Fight Back* (Harper-Collins, 2002), s.

82. 107; rozhovor s Deenou Burnett (26. dubna 2004); zprávy FBI o vyšetřování, rozhovory s příjemci hovorů od Jeremyho Glicka, 11. září 2001 až 12. září 2001; Rozhovor s Lyzbeth Glick (22. dubna 2004). Odborníci nám řekli, že na CVR bude určitě slyšet výstřel. FBI nenašla na místě havárie letu 93 žádné důkazy o střelné zbraní. Viz odpověď FBI na žádost Komise č. 6, nedatováno (téma 11). FBI shromáždila 14 nožů nebo částí nožů na místě havárie letu 93. Zpráva FBI, „Nože nalezené na místě havárie letu UA 93“, nedatováno.

83. Odpověď FBI na žádost Komise č. 6, nedatováno (téma 11); Zprávy FBI o vyšetřování, rozhovory s příjemci hovorů od Jeremyho Glicka, 11. září 2001 až 12. září 2001.

84. Viz zprávy FBI o vyšetřování, rozhovory s příjemci hovorů z United 93.

85. Zprávy FBI o vyšetřování, rozhovory s příjemci hovorů z United 93.

Pro citaci viz zpráva FBI o vyšetřování, rozhovor s Philipem Bradshawem, 11. září 2001; rozhovor s Philipem Bradshawem (15. června 2004); Data FDR a CVR letu 93. V 9:55:11 Jarrah vytočil frekvenci VHF všesměrového dosahu (VOR) pro navigační pomoc VOR na národním letišti Washington Reagan, což dále naznačuje, že útok byl plánován na hlavní město země.

Původním zdrojem tohoto článku je Global Research

Copyright © Prof Michel Chossudovsky

MZ

