

Byla letadla 11. září 2001 elektronicky unesena a dálkově řízena?

necenzurovanapravda.cz/2022/11/byla-letadla-11-zari-2001-elektronicky-unesena-a-dalkove-rizena

27 listopadu, 2022



Kolem událostí z 11. září 2001 se objevilo mnoho různých konspirací a verzí toho, jak to tehdy ve skutečnosti bylo. Důvod ke konspiracím a otázkám dává zejména fakt, že oficiální verze události je natolik špatně vymyšlená, že jí věří již jen ten, kdo velmi slepě věří čemukoli, co přinesou oficiální zdroje a média.

Po bezpočtu různých jiných politických lží a tzv. falešných vlajek je již velmi obtížné uvěřit čemukoli, obzvláště oficiální verzi jakékoli události v situaci, kdy tato verze v mnoha ohledech neseďí.

Sami jste jistě narazili na mnoho různých verzí toho, jak se tehdy události odehrály. Za více než pravděpodobnou lze považovat řízenou explozi, neboť mnohé důkazy tomu nasvědčují – a to zejména informace, které se objevily ohledně budovy WTC 7.

Ovšem již mnohem méně se různé odborné zdroje zaobírají otázkou samotných letadel, cestujících a samotných Arabů, kteří měli letadla unést a navést do věží. Také zde se objevuje mnoho nesrovnalostí,

zajímavá je například verze o dálkově řízených letadlech...

Podle webové stránky celosvětové občanské organizace 9/11 Pilot Whistleblowers nasedli 11. září 2001 u ovládacích pák letadel žádní muslimští únosci, ale tato letadla byla elektronicky unesena a dálkově ovládána pomocí systému zvaného nepřerušovaný autopilot, který umožňuje vzdálenému zdroji převzít úplnou kontrolu nad autopilotem letadla a počítačem řízení letu a navést jej na dálku k cíli. Po zapnutí již piloti nemohou tento systém vypnout.

Podle Komise pro 9/11 údajní únosci nikdy v životě nelétali se sofistikovanými letadly B-757 a B-767, ale byli převážně cvičeni v lehkých jednomotorových letadlech Cessna 172 a podobných letadlech.

To by bylo jako řídit rodinné auto a pak nasednout do obrovského 18kolového tahače s přívěsem, který jste nikdy předtím neřídili, jet s ním na velmi vysokou rychlost a projet s ním garáží, aniž byste poškrábali boky nákladáku, nebo nasednout do závodního vozu Formule 1, který jste nikdy předtím neřídili a udržet ho na trati ve velmi vysoké rychlosti.

Jen proto, že můžete létat s Cessnou 172, neznamená, že jste schopni ovládat velké komerční letadlo při velmi vysokých rychlostech. Takhle to prostě nefunguje.

Srovnání uspořádání kokpitu těchto typů letadel ukazuje směšnost oficiálního příběhu. Je nemožné, aby únosci vlezli do kokpitů proudových letadel, ovládli přístroje a letecké navigační systémy a letěli s letadly na zamýšlená místa.

Jak tedy mohla tři ze čtyř letadel letět z místa, kde byla unesena, do bodu, kdy vletěla s přesností střely s plochou dráhou letu do budov v New Yorku a Washingtonu, D.C. na první pokus?

Než budeme pokračovat, musíme se nejprve podívat na původ a historii dálkového ovládání velkých letadel.

Před 78 lety, v roce 1944, ke konci druhé světové války, zahájil americký armádní letecký sbor v Evropě operaci Aphrodite, při které byli ze starých bombardérů B-24 katapultováni piloti, aby se snížila hmotnost letadla. Letadla byla naložena asi 13 608 kg vysoce výbušné látky zvané Torpex, která pak byla letecky dopravena dálkově k cílům v Evropě. Piloti museli vzlétnout, ale jakmile byli ve vzduchu, vyskočili z letadla.

Je třeba poznamenat, že Joe Kennedy, bratr JFK staršího, byl zabit na jedné z těchto přísně tajných misí, když letadlo explodovalo kvůli poruše dříve, než mohl uniknout z letadla.

Existují i další příklady dálkového ovládní letadel, ale přeskočme o čtyřicet let dále do roku 1984, kdy NASA a FAA provedly společný nárazový test experimentu na odlehlém místě s použitím velkého čtyřmotorového dopravního letadla B-720 naloženého pouze figurínami a videokamerami, aby otestovaly přežití posádky a cestujících v případě nouzového přistání. Letadlo několikrát dálkově proletělo dopravním koridorem, než byla provedena úmyslná havárie.

Asi o deset let později, v polovině 90. let, byl vyvinut a vyroben dříve popsáný nepřerušovaný systém autopilota, schopný dálkově ovládat unesené dopravní letadlo a vést ho k automatickému přistání na jednom z mnoha světových letišť.

Že tato technologie byla k dispozici již v polovině 90. let, roky před 11. zářím 2001, je zřejmé ze svědectví leteckého inženýra, který pracoval na tomto systému, který byl instalován v letadle B-757.

Vezměte si například únos letu American Airlines 77, který údajně pilotoval 29letý saúdský únosce Hani Hanjour, který byl popsán jako nešťastný student, který sotva mluvil anglicky, což je předpoklad pro získání pilotní licence.

Letadlo vzletlo z letiště Washington Dulles a zamířilo na západní pobřeží. Poté, co zůstalo na chvíli v cestovní výšce, otočilo se a letělo zpět do Washingtonu, přičemž klesalo.

Podle oficiálního vyprávění letoun ve výšce 7000 stop (2,13km) zahájil obrat o 330 vývrtek, sestoupil jen několik stop nad zem, aniž by se dostal do smyku rychlostí přes 500 mil za hodinu, aby na první pokus zasáhl Úřad námořní rozvědky s vojenskou přesností!

V srpnu 2001, pouhý měsíc před 11. zářím 2001 se Hanjour pokusil pronajmout malou jednomotorovou Cessnu 172 na letišti Freeway v Marylandu, ale hlavní letecký instruktor Marcel Bernard ji odmítl pronajmout, protože neuměl letadlo obsluhovat! A přesto Hanjour dosáhl tohoto úžasného letového výkonu hned na první pokus.

Vzhledem k tomu, že údajní únoscí nebyli kvalifikováni k tomu, aby ten den létali s letadlem, je třeba se ptát, jak byla letadla unesena a jak vletěla do budov, jak uvádí Komise pro 9/11?

Jediným životaschopným vysvětlením, které lze nabídnout, je použití nepřetržitého systému autopilota. Jak jinak by toho bylo možné dosáhnout? Posuďte sami.

V srpnu 2020 podali členové 9/11 Pilot Whistleblowers prostřednictvím horké linky FAA zprávu informátora Federálního leteckého úřadu, v níž tvrdili, že 11. září používali nepřetržitého autopilota.

Zpočátku byl tento federální letecký regulátor velmi vnímavý k rozsáhlým důkazům a dokonce najal leteckého inženýra FAA se sídlem v Seattlu, aby se případem zabýval, dokud nerozpoznal hloubku a rozsah vznesených obvinění.

S výjimkou několika e-mailů od FAA, které se slabě snažily tvrzení vyvrátit, byla komunikace téměř úplně pozastavena. Žádosti podle zákona o svobodě informací o relevantních informacích naznačovaly,

že FAA nebyla ve svých odpovědích zcela upřímná předtím, než byla komunikace od této agentury zastavena a začalo obcházení.

V důsledku toho byly během následujících dvou let rozesílány dopisy a e-maily a telefonáty všem relevantním vládním agenturám ve Washingtonu, včetně administrátora FAA, ministra dopravy, generálního inspektora ministerstva dopravy, generálního prokurátora USA, ředitele národních zpravodajských služeb, ředitele FBI, předsedy Výboru pro vládní dohled a dokonce i prezidenta Bidena a mnoha dalších, avšak bez jakékoli odpovědi.

Následně byly učiněny výzvy pákistánské, čínské a ruské vládě, aby prozkoumaly důkazy a případně zahájily vyšetřování lží o 9/11. Pokud americká vláda nemá zájem vyšetřovat tato tvrzení, pak to možná udělá i zahraniční vláda.

Hani Hanjour neuměl létat s Cessnou 172, natož s B-757, což je fakt známý Komisi pro 9/11 a FBI, ale je zcela ignorován. Člověk se musí ptát, proč americká federální vláda nadále ignoruje tento případ. To už si domyslete sami...

Ohodnoťte tento příspěvek!

■ [Celkem: 13 Průměrně: 4.3]