

■ الفصل الرابع ■

ذلك اليوم

قبل الهجوم

كان يوماً صافياً على غير العادة للطيران: سماء زرقاء وضيئة صبيحة بداية فصل الخريف، ويسطع ضوء الصباح اللامع بزاوية حادة، ومجال الرؤية غير محدود .

يقول عمر: "كانت تلك الساعات في منتهى الروعة لخوض معركة عظيمة بكل أبعادها، معركة كبيرة، ... إنها عملية عسكرية غير تقليدية ضد أكبر قوة على وجه الأرض، قوة تمتلك كل المعدات العسكرية، والاستخباراتية، وأقمار التجسس، وينتشر عملاؤها في كل أرجاء المعمورة. وها أنت تواجههم في عقر دارهم، وسط جيوشهم وعساكرهم، بمجموعة من الشباب عددهم تسعة عشر"⁽¹⁾.

توجهت مجموعة الشباب التسعة عشر في ذلك الصباح إلى أربع معارك:

أميركان إيرلاينز رحلة رقم 11. طائرة بوينغ 767 وعلى متنها 81 راكباً، إضافة إلى طاقم مؤلف من 11 شخصاً، ومتجهة من مطار بوسطن لونغان إلى مطار لوس أنجلوس الدولي، وموعد إقلاعها المقرر هو 7:45 صباحاً، ووقت إقلاعها الفعلي 7:59 .

يونائيد إيرلاينز الرحلة رقم 175، بوينغ 767 وعلى متنها 56 راكباً، إضافة إلى طاقم مؤلف من 9 أشخاص، ومتجهة من بوسطن

لوغان إلى مطار لوس أنجيلوس الدولي، وموعد إقلاعها المقرر هو 7:58، ووقت إقلاعها الفعلي 8:14 .

أميركان إيرلاينز، الرحلة قم 77، بوينغ 757 وعلى متنها 58 مسافراً، إضافة إلى طاقم مكون من 6 أشخاص، ومتجهة من مطار واشنطن دوليس إلى مطار لوس أنجيلوس الدولي. وموعد إقلاعها المقرر في 8:15 صباحاً، ووقت إقلاعها الفعلي 8:20 صباحاً.

يونايتد إيرالاينز الرحلة رقم 93، بوينغ 757، وعلى متنها 38 راكباً وطاقماً مؤلفاً من 7 أشخاص. ومتجهة من مطار نيويورك الدولي إلى مطار سان فرانسيسكو الدولي، وموعد إقلاعها المقرر 8:01 ووقت إقلاعها الفعلي 8:42.

استيقظ عطا والعمري باكراً قبل الفجر في ولاية ماين للحاق برحلة قصيرة بالطائرة تأخذهم إلى لوغان، وكان الفندق الذي يقيمان فيه يقع قبالة المطار، ولكنهما مع ذلك كادت الرحلة أن تفوتهما. غادرا فندق كمفرت إن في الساعة 5:33، وتوجها بسيارتهما المستأجرة إلى مطار في بورتلاند، تاركين خلفهما سيارتهما المستأجرة من نوع نيسان ألتما مصطفىة في موقف المطار، ونفذا عبر نقاط التفتيش والأمن في المطار قبل إقلاع الطائرة بدقائق.

وفي ذلك الصباح الباكر أيضاً، اتصل زياد جراح، من مكان قرب مطار نيويورك الدولي بآيسل سينغن للمرة الأخيرة. وكانت آيسل في العادة تشكو من قصر مكالمات زياد عندما كان يتصل، وأحياناً تقطع المحادثة عندما ينتهي وقت بطاقات الاتصال. وكانت مكالمته هذه المرة قصيرة جداً بحسب تلك المعايير. قال لها، ثلاث مرات، وبسرعة، بأنه يحبها. وبعدها قال زياد وداعاً⁽²⁾.

كما اتصل زياد في ذلك الصباح بمروان الشحي⁽³⁾. وبعدها بوقت قصير، توجه الاثنان إلى رحلتيهما الأخيرتين. وكان الشحي أمضى الأربعة والعشرين

ساعة الماضية في تهيئة نفسه. تناول الفطور مع عطا في المقهى التابع لفندق ميلنر في اليوم السابق قبل أن يتوجه عطا إلى ولاية ماين. وقام الشحي في ظهيرة اليوم التالي، بتحويل مبلغ 5400 دولار المتبقية في حسابه إلى الإمارات العربية المتحدة. وفي صبيحة اليوم التالي - اليوم الأخير - غادر فندق ميلنر وقاد سيارة ميتسوبيشي ميراج صغيرة بيضاء اللون إلى مطار لوغان، حيث جرت بينه وبين بعض الركاب مشادة كلامية حول المكان الذي سيوقف فيه سيارته في موقف السيارات أسفل الأرض.

غادر كل من نواف الحازمي وخالد المحضار وهاني حنجر فندق الماريوت ريزدنس إن، في مدينة هيرندون في ولاية فيرجينيا. وتوجهوا بسيارة تويوتا كورولا موديل 1988 التي اشتراها الحازمي في ساندياغو، إلى مطار دوليس الدولي، تاركين خلفهم السيارة وبداخلها أدلة تدريب الطيران ورسومات لمقصورة القيادة وخرائط مبعثرة هنا وهناك، في موقف للسيارات يؤجر بالساعة. وتوجهوا إلى شباك التذاكر التابع لشركة أميركان إيرلاينز.

كانت مهمة الخاطفين الأولى في ذلك اليوم هي الصعود إلى الطائرة ومعهم أسلحتهم. كان معروفاً عن إجراءات أمن المطار في الولايات المتحدة قبل 11 سبتمبر/ أيلول أنها أشبه ما تكون بالمنخل. وأظهر كل اختبار خضعت له تلك التدابير سهولة إمكانية جلب معظم أنواع المواد الممنوعة إلى متن الطائرة. ولم تكن صبيحة يوم 11 سبتمبر/ أيلول تختلف عن بقية الأيام في هذا الخصوص. حمل الخاطفون التسعة عشر معهم البخاخات الكيماوية والسكاكين والمشارط. كانت تعليمات سلطة الطيران المدني، في ذلك الوقت تسمح للركاب بحمل السكاكين الصغيرة، أما المشارط والبخاخات فكانت ممنوعة. ولكنها مع ذلك دخلت جميعها الطائرة.

يقول دون ريدت: "نجح الخاطفون جميعهم في المرور عبر نقاط الأمن وتفتيش المسافرين وتوجهوا إلى طائراتهم. كانوا تسعة عشر لتسعة عشر، 100%"⁽⁴⁾.

انطلق رنين المنبهات عند مرور بعض الخاطفين عبر نقاط تفتيش الأمن. وتسبب بعضهم في إطلاق نوعين مختلفين من أصوات الإنذار. إلا أنه أشير إليهما بالمرور والتوجه إلى الطائرة.

حاولت شركات الطيران الأمريكية أن تستخدم أنظمة حاسوبية لاختيار بعض المسافرين ليتم إخضاعهم لمزيد من التمهيص والتفتيش الإضافي قبل صعودهم إلى الطائرة. ومن الأسس التي يعتمدها الحاسوب في انتقاء المسافرين لهذا التفتيش الإضافي: شراء تذكرة ذهاب فقط، دفع ثمن التذكرة نقداً، وبالطبع، استخدام أي مؤشرات من المصادر الحكومية تفيد أن المسافر يشكل خطراً وينبغي منعه من السفر. جمعت سلطة الطيران الفيدرالية من قبل قائمة بالأشخاص ممنوعين من السفر. ولم يكن أحد من الخاطفين التسعة عشر مدرجاً في تلك القائمة. وليس هذا مستغرباً، فبعد أن تم الكشف أن خالد شيخ محمد كان يحاول تفجير دزينة من طائرات تابعة لشركات طيران أمريكية، لم يدرج اسمه في تلك اللائحة حتى بعد أربع سنوات من تاريخ الكشف عن تلك المؤامرة. وقلما وجد في تلك القائمة أي اسم. في ذلك اليوم، كانت قائمة ممنوعين من السفر تضم اثني عشر اسماً فقط. وبالمقارنة، احتفظت وزارة الداخلية بقائمة للأشخاص الذين ينبغي مراقبة دخولهم وخروجهم من البلاد وفي كثير من الأحيان منعهم من السفر. وفي ذلك اليوم، كانت القائمة تضم 61 ألف اسم. لم تكن تلك القائمة متاحة أمام شركات الطيران.

تتنقل شركات الطيران الأمريكية أكثر من مليوني مسافر يومياً. ويعد تأخير المسافرين خسارة لا يمكن تعويضها. لأن التأخير يعني أن المقاعد التي يشغلها المسافرون ستكون أقل. والمقعد الفارغ في الطائرة لدى إقلاعها، يسمى في اصطلاح صناعة الطيران التجاري "مقعداً فاسداً" فهو غير نافع، ويجب التخلص منه. وبفساد المقعد تخسر الشركة المبلغ الذي كان يمكنها كسبه لو

كان المقعد مشغولاً. وبالنسبة للطائرة تتساوى فيها كلفة المقعد الفارغ بالمقعد المشغول. فعندما تقلع الطائرة، تكون شركة الطيران قد تحملت كلفة الرحلة سواء كانت المقاعد فارغة أم مشغولة.

والنقطة هي: أن أمن المطارات مقصود منه أن يضمن رحلات جوية آمنة، ومن الناحية الفعلية كان يقصد منه تأمين رحلات جوية آمنة شريطة عدم المبالغة والتجاوز في تعطيل صعود المسافرين إلى الطائرة بما يؤثر على عائدات شركات الطيران وأرباحها. وهذه الاعتبارات ليست فارغة. إذ يجب أن تخضع كل قواعد وتعليمات سلطة الطيران الفدرالي لتحليل الكلفة - والفائدة وتجتازه بنجاح قبل أن توضع موضع التنفيذ. وعلى مدار السنين، كان لدى سلطة الطيران الفدرالي من المحللين الاقتصاديين أكثر مما لديها من مفتشي الأمن. والسبب الرئيس لعدم قيام سلطة الطيران الفدرالي بدمج قائمة وزارة الداخلية للأشخاص الذين ينبغي مراقبتهم بالقوائم الأمنية الخاصة بها، هو اعتقاد الإدارة أن شركات الطيران إما أنها ستفتقر إلى الإرادة لفحص تلك القوائم، لأسباب تتعلق بالتكلفة، أو أنها ستكون غير قادرة على فعل ذلك، لأسباب تتعلق بالتكلفة أيضاً⁽⁵⁾.

وعلى الرغم من ذلك، قام الحاسوب، في ذلك اليوم، باختيار تسعة من الخاطفين للخضوع لمعاينة إضافية في نقاط أمن المطار. وكان هذا الاختيار بسبب شراء بعضهم تذاكر ذهاب دون عودة، أو بسبب دفعهم ثمن تذاكرهم نقداً، أو بسبب تقديمهم معلومات غير كافية أو خاطئة في التعريف بهوياتهم لدى شرائهم التذاكر. والنتيجة التي تترتب على اختيار المسافر لمزيد من التمحيص عند نقاط أمن المطار هو إخضاع حقائبهم وأمتعتهم للفحص بأشعة إكس، وعدم وضع تلك الحقائب والأمتعة حتى يصعد جميع الركاب، وبخاصة الأشخاص الذين تم اختيارهم، على متن الطائرة. والنظرية التي بنى عليها

هذا الإجراء هي أنه لا يعقل أن يقوم مسافر بتفجير طائرة بواسطة قنبلة يحملها في أمتعته إذا كان هذا الشخص موجوداً على متن الطائرة، لأن ذلك سيعرض هذا الشخص إلى خطر الموت. كان ثلاثة من الخاطفين الذين اختيروا للتفتيش الإضافي لا يحملون معهم أمتعة أو حقائب، فلم يتعرضوا لإهانة التأخير. كما أن التفتيش الإضافي الذي خضعوا له لم يكن له أي أثر كان. إن نظرية سلطة الطيران الفدرالي في الحماية ضد المفجرين الذين لا يكونون على متن الطائرة لم تأخذ باعتبارها المسافرين الذين، وكما يقول عمر، يتشوقون "إلى رائحة الجنة خلف ساحة المعركة"⁽⁶⁾.

وفي جميع الأحوال، لم تؤخر سلطة الطيران الفدرالي أيّاً من الرجال التسعة عشر. كان معظمهم، إن لم نقل جميعهم، يحملون معهم سكاكين ذات حجم ووزن يكفي لقتل رجل. وجميعهم عبروا نقاط التفتيش والأمن.

كانت الخطة تقضي بالاستيلاء على الطائرات بأسرع وقت ممكن، خلال خمس عشرة دقيقة من الإقلاع، ويقول عمر في هذا الصدد: "تم توزيع العمل داخل الطائرة. كلفت مجموعة باقتحام قمرة قيادة الطائرة، بينما تتولى مجموعة أخرى دعم المجموعة الأولى في تقديم الحماية لها من الخلف لمنع أي محاولة لإحباط عملية اقتحام قمرة قيادة الطائرة. ومن الواضح أن المجموعة المكلفة باقتحام قمرة القيادة كانت مؤلفة من شخصين. وتكون أقرب مجموعة من القمرة؛ وذلك حتى تتمكن من اقتناص الفرصة عندما يفتح الباب كي يدخلوا منه بسرعة، ويسيطروا على الطائرة ويقتلوا جميع من بالداخل، ثم يأتي الأخ الطيار بسرعة ليكمل المهمة ويقود الطائرة إلى الهدف... كل هذه الأعمال يجب أن تتم في وقت قياسي، ست دقائق على الأكثر"⁽⁷⁾.

سارع الخاطفون بتنفيذ العملية من اللحظة التي أطفئت فيها إشارة ربط الحزام وقيام طاقم الطائرة بتقديم المشروبات. واستخدموا البخاخات

الكيماوية، والسكاكين، وفي حالة واحدة معروفة، هي الرحلة 77 تم استخدام المشارط. كما هددوا باستخدام القنابل في ثلاث من الطائرات. ومرة أخرى كانت الرحلة 77 مستثناة من هذا الإجراء. وفي جميع الرحلات الأربعة، قام الخاطفون بقتل أو تحييد الأشخاص الذين وقفوا في طريقهم. وأمروا بقية الركاب بالتوجه إلى مؤخرة الطائرة. وتم نقل هذه الأخبار بسرعة وعلى نحو غير متوقع من الطائرة إلى محطات الرصد من قبل طاقم الطائرة. وفي الرحلة رقم 11 للأميريكان إيرلاينز، قامت المضيفة بتي أونغ بالاتصال بنظام الحجز التابع للشركة لإعلام المسؤولين أن الطائرة تعرضت للخطف في الساعة 8:21، أي بعد 19 دقيقة من إقلاعها من المدرج. وجرت اتصالات أخرى من طائراتها والطائرات الأخرى ومن أشخاص آخرين.

كان التجاوب مع هذه الأخبار على الأرض مشوباً بالارتياح والاضطراب والإرباك والتأني. ونظراً لأن النظام لم يسبق له أن اضطر إلى التعامل مع وضع مشابه ولو من بعيد لهذه الحالة التي تعرض لها ذلك الصباح، فقد فشل في عمل أي شيء نافع. وهذا ما حدث، من وجهة نظر الدفاع الوطني، بحسب ما يرويه العقيد المتقاعد ألين سكوت الذي كان يعمل في مركز قيادة الدفاع الجوي لشمال أمريكا، والمسمى اختصاراً "نوراد":⁽⁸⁾

20 : 8 - أقلعت الرحلة 11 التابعة لأميريكان إيرلاينز من بوسطن.

16 : 8 - أقلعت الرحلة 175 التابعة لشركة يونائتد من المدرج نفسه.

19 : 8 - أقلعت الرحلة 77 التابعة لأميريكان إيرلاينز متوجهة جنوباً من مطار دوليس.

"إذن الآن الطائرات الثلاثة الأولى محلقة في السماء معاً" ويضيف: "وأول ما ظهر أن شيئاً طارئاً قد وقع، ومن خلال ما يكشفه لنا تعامل سلطة الطيران الفدرالي، من أن شيئاً غير طبيعي قد حدث كان في الساعة 8:20، عندما

انقطع الاتصال بجهاز الإرسال والتلقي الآلي (transponder) في طائرة الأمريكيان إيرلاينز الرحلة 11، بمعنى أن الطائرة اختفت من شاشة رادار أبراج المراقبة الجوية".

وجهاز الإرسال والتلقي الآلي (transponder) هو جهاز إلكتروني يرسل الإشارات التي تلتقطها الرادارات الأرضية وتوضح نوع الطائرة وهويتها وإحداثيات مكان وجودها وسرعتها ووجهتها. ويمكن للرادارات الأرضية أن تتبع طائرة مع تعطل هذا الجهاز فيها، ولكنها تصبح مهمة عسيرة وغير دقيقة.

"صدر أول إنذار من سلطة الطيران الفدرالي بحسب ما هو موجود في سجلاتنا عن احتمال تعرض الرحلة 11 للأمريكان إيرلاينز في 8:40. ولم يكن احتمال الاختطاف قد تأكد لنا في ذلك الوقت. وفي تلك اللحظة ذاتها، صدرت الأوامر فوراً عن مركز قيادة الدفاع الجوي لشمال شرق الولايات المتحدة بوضع مقاتلات إف - 15 الموجودة في قاعدة أوتيس الجوية في ولاية ماسيتشيوستس التي تبعد حوالي 153 ميلاً عن مكان الطائرة، في حالة التأهب للمعركة.

"في الساعة 8:43، وبينما كانت هذه الأحداث تتابع، أقلعت الطائرة الرابعة، وهي الرحلة 93 لشركة يونايتد، من مطار نيويورك في ولاية نيو جيرسي.

"في الساعة 8:46، وصلت آخر إشارة من الرادار من تلك الطائرة بالقرب من مركز التجارة العالمي، 8:46، الطائرة الأولى ترتطم بالبرج الأول لمركز التجارة العالمي. وفي تلك الدقيقة أقلعت طائرات الإف - 15 من قاعدة أوتيس. ومرة أخرى كانت الطائرات على بعد 153 ميلاً... وحققت في السماء في غضون ست دقائق.

"في الساعة 8:53، أي بعد دقيقة، وبحسب المعلومات الواردة من الرادار، بدأنا نلتقط إشارات الرادار من طائرات الإف - 15 التي انطلقت من قاعدة أوتيس.

"في الساعة 8:57، أي بعد سبع دقائق من ارتطام الطائرة الأولى بالبرج، كانت تلك اللحظة وبحسب سجل الأحداث اليومي لدينا، هي اللحظة التي أعلنت فيها سلطة الطيران الفدرالي عن الضربة الأولى لمركز التجارة العالمي. وهي ذات اللحظة التي بدأت فيها محطة السي إن إن بنقل الحدث للجمهور العام وبدأت صور الحدث تظهر على شاشات التلفاز، ليس لحظة الارتطام بل الدخان والنيران المتصاعدة من البرجين بعد ذلك. وعلى ذلك يمكنك أن ترى ما نعنيه في لغة الجيش عندما نتحدث عن ضباب المعركة واحتكاكاتها، وبتزايد حدة الأحداث يتزايد معها بطء انتقال المعلومات.

"في الساعة 9:02، ارتطمت الطائرة الثانية التابعة للرحلة 175 لشركة يونايتد بالبرج [الجنوبي] لمركز التجارة العالمي، وبالمناسبة لم يتوقف جهاز الإرسال والتلقي الآلي في هذه الطائرة حتى وقت ارتطامها بالبرج في الساعة 9:02. كانت المسافة التي تفصل بين طائرات إف - 15 وبرج التجارة في تلك اللحظة 71 ميلاً، أي ما يعادل 8 دقائق طيران، وكانت هذه الطائرات تطير بسرعة عالية.

"في الساعة 9:05، نقلت أعلنت سلطة الطيران الفدرالي عن احتمال اختطاف طائرة الرحلة 175 التابعة لشركة يونايتد. ومرة أخرى، كان هناك ثلاث دقائق بعد ضرب البرج. هذه هي المدة التي تستغرقها المعلومات في الانتقال عبر النظام والوصول إلى مراكز القيادة والوكالات الحكومية ذات العلاقة ومنها إلى قمرة الطيارين في سلاح الجو.

"في الساعة 9:09، تم توجيه طائرات إف - 16 الموجودة في قاعدة لانغلي إلى التأهب لحالة المعركة، بناءً على المعلومات العامة والأخبار الجديدة التي

تقلها وسائل الإعلام، والشعور العام الذي ساد البلاد حول ما يحدث في تلك اللحظة. وفي ذلك الوقت تقريباً، وبعيداً إلى الغرب، تحولت طائرة الرحلة 77 التابعة لشركة أميركان، التي توقف جهاز الإرسال والتلقي الآلي فيها، نحو اليسار عائداً باتجاه مدينة واشنطن، وظهرت مرة أخرى على شاشة الرادار. وبحسب ما فهمته أن المراقبين التابعين لسلطة الطيران الفدرالي بدؤوا بالتقاط ألوان الطائرة، ولكنهم غير متأكدين إن كانت تلك الطائرة هي للرحلة 77، ووجهوا أسئلة لكثير من الناس إن كانت تلك الطائرة هي طائرة سي - 130 متوجهة جنوباً إلى ولاية أوهايو.

"في الساعة 9:11، أعلنت سلطة الطيران الفدرالي عن حادث ارتطام بالبرج الجنوبي لمركز التجارة العالمي. ويمكنك أن ترى الآن زيادة تباطؤ وصول المعلومات من 7 دقائق بعد الارتطام الأول إلى 9 دقائق بعد الارتطام الثاني. وبإمكان أن تتصور ما كان يجري على أرضية مراكز السيطرة والقيادة في البلاد في ذلك الوقت.

"في الساعة 9:24، سلطة الطيران الفدرالي تعلن عن احتمال اختطاف طائرة الرحلة 77 [التقرير الفعلي كان بخصوص الرحلة 11 التابعة لشركة أميركان إيرلاينز] وهذا بعد مضي بعض الوقت من تتبعهم لتلك الطائرة. وفي تلك اللحظة، أقلعت طائرات إف - 16 من قاعدة لانغلي الجوية.

"في الساعة 9:27، أعلن مكتب سلطة الطيران الفدرالي في بوسطن اختفاء طائرة خامسة، وهي طائرة الرحلة 89 التابعة لشركة دلتا - لم يسمع كثير من الناس عن الرحلة دلتا 89. وأنا أسمى ذلك أول محاولة تضليلية لصرف الانتباه عما يجري في ذلك اليوم، فقد انتشر الحديث عقب الهجوم الأول عن احتمال اختطاف عدد من الطائرات الأخرى، ثم تبين خلال ساعات عدم صحة تلك التقارير. لم يتم اختطاف دلتا 89، ولكنها دخلت في النظام

لتزيد من حجم الضباب والاحتكاك ونحن نتابعها. ولكن الطائرة هبطت بعد ذلك بسبع أو ثماني دقائق لتخرج من النظام.

"في الساعة 9:30، أصبحت طائرات إف - 16 التي أقلعت من قاعدة لانغلي محلقة في السماء. وتبعد 105 أميال عن منطقة واشنطن. (تأكد فيما بعد أن تلك الطائرات توجهت شرقاً محلقة فوق المحيط الأطلسي بدلاً من التوجه شمالاً نحو منطقة واشنطن العاصمة. وعندما أمرت الطائرات أخيراً بالالتفاف والتوجه نحو بالتمور، اعتقاداً أنها ستحمي العاصمة من هجوم يأتي من الشمال)⁽⁹⁾.

"في الساعة 9:34، لم تستطع سلطة الطيران الفدرالي، أن تحدد على وجه الدقة مكان طائرة الأمريكان إيرلاينز الرحلة 77 من خلال المحادثة.

"في الساعة 9:35، أعلن أن طائرات إف - 16 محلقة الآن في الجو. وفي كثير من الأحيان، لا يقصد بتحليق الطائرات في الجو الوقت الذي أقلعت فيه. بل هو عندما تصل المعلومة إلى القاعدة أن الطائرات أصبحت محلقة.

"في الساعة 9:37، تلقينا آخر إشارات الرادار من الطائرة قرب مبنى البنتاغون. [في هذا الوقت، كانت طائرات الإف - 16 قد حولت اتجاهها للتو وما زالت على بعد 150 ميلاً من مدينة واشنطن].

"في الساعة 9:40، مباشرة بعد ذلك، وهو الوقت الذي أوقف فيه جهاز الاستقبال والرد الآلي من طائرة الرحلة 93 عندما كانت في الغرب فوق أوهايو، وبدأت بالالتفاف يساراً راجعة إلى جهة الشرق...

"في الساعة 9:47، وهو الوقت الذي هبطت فيه طائرة دلتا الرحلة 89 في مطار مدينة كليفلاند، وخرجت من النظام بعد أن تبين أنها لم تكن مختطفة...

"في الساعة 10:02، آخر إشارة للرادار من طائرة يونايتد رحلة 89، وقد
وقت تحطمها بأنه وقع في 10:03.

"في الساعة 10:07، أعلنت سلطة الطيران الفدرالي عن احتمال وجود
قنبلة على متن الرحلة 93 - وهذا بعد أربع دقائق من تحطمها.

"في الساعة 10:15، أعلنت سلطة الطيران الفدرالي تحطم الطائرة.
ويمكنك أن تشاهد الآن كيف زاد الضباب والاحتكاك من تباطؤ سرعة وصول
المعلومات من سبع دقائق إلى تسع إلى خمس عشرة دقيقة مع ارتفاع مستوى
الحركة والإرباك... بدأنا بالاتصال بسيركوس، الدفاع الجوي الوطني. وبدؤوا
بإرسال الطائرات الحربية لتتحلق في الجو. وقاموا بتسليح تلك الطائرات بما
توفر لديهم من العتاد لتعزيز الدفاع. كان هذا هو التسلسل الزمني للأحداث
في ذلك اليوم".

كان الرئيس جورج بوش في ولاية فلوريدا صبيحة ذلك اليوم يقوم بزيارة
للمدارس المحلية على غرار وقائع الحملات الانتخابية. وقام نائب الرئيس ديك
تشيني، وسط عمليات الاختطاف، بإعطاء الأوامر نيابة عنه بحماية العاصمة
الأمريكية مهما كانت التكلفة، بما في ذلك إسقاط الطائرات المختطفة. علم
وزير المواصلات نورمان مينيتا الذي تشرف وزارته على سلطة الطيران
الفدرالي، بهذا الأمر عن طريق الصدفة. فسارع إلى البيت الأبيض حيث قاده
الحرس إلى ملجأ تحت الأرض حيث كان ديك تشيني يشرف منه على
العمليات. وصل هناك في الوقت الذي كان يعتقد فيه أن طائرة يونايتد رحلة
93 كانت في اتجاهها نحو واشنطن. وكان ضابط من الحرس السري يتابع
مسار الطائرة من آخر موقع رصدت فيه. لم يكن لديهم بيانات رادار فعلية.
وكان أحد المساعدين ينادي بصوت مرتفع معلناً تقدم الطائرة لنائب الرئيس:

"الطائرة الآن على بعد 50 ميلاً. الطائرة الآن على بعد 30 ميلاً - وعندما وصل إلى - الطائرة الآن على بعد 10 أميال - قال الشاب لنائب الرئيس، - هل ما زالت الأوامر نافذة؟ -

"فأدار نائب الرئيس رقبته بسرعة وقال، - طبعاً ما زالت الأوامر نافذة. هل سمعت شيئاً بعكس ذلك؟ - (10) ."

كانت الطائرة قد تحطمت قبل ذلك بوقت. كما جاء في عرض مركز قيادة الدفاع الجوي لأمريكا الشمالية NORAD، انطلقت الطائرات المقاتلة فوق منطقة الشمال الشرقي ووسط الساحل الأطلسي. والطائرات الوحيدة التي كانت في وضع يمكنها من الدفاع عن أهداف محددة في ذلك اليوم هما طائرتا الإف - 16 اللتان انطلقتا من قاعدة لانغلي. وعلى الرغم من إصدار الأوامر من الأرض بالسماح للطائرات المقاتلة بإسقاط أي طائرة مختطفة يصادفونها، إلا أن هذه الأوامر لم تصل إلى طياري الإف - 16.

كان نظام الدفاع الجوي في الحقيقة أسوأ بكثير مما ظهر في سيناريو تسلسل الأحداث الذي وضعه مركز قيادة الدفاع الجوي نوراد (NORAD) فالطائرات المقاتلة التي أقلعت من قاعدة لانغلي والتي ذكر مركز قيادة الدفاع الجوي الأمريكي نوراد أنها أرسلت عندما تبين لهم أن طائرة أميركان إيرلاينز رحلة 77 كانت متجهة نحو واشنطن، هذه الطائرات المقاتلة أرسلت تحت تأثير الاعتقاد الخاطئ أن طائرة أميركان إيرلاينز رحلة 11 التي ارتطمت في البرج أولاً، بقيت متجهة في طيرانها متجاوزة نيويورك نحو واشنطن. بعبارة أخرى أن طائرات إف - 16 أرسلت لاعتراض طائرة كانت قد تحطمت في برج التجارة قبل أن تصل إليهم الأوامر بالإقلاع بوقت طويل (11).

كانت مواعيد إقلاع الرحلات الأربع المستهدفة محددة بحيث يفصل بين الرحلة والتي تليها قرابة الخمسة عشرة دقيقة؛ وذلك تفاعلياً لحدوث المشكلات

التي وقعت فعلاً في الرحلة 93 - تغذية معلوماتية راجعة من الأرض إلى الطائرات. كانت الرحلة 93 محلقة في السماء بعد ساعتين من ارتطام الرحلة 77 ببرج التجارة العالمي. وقام أشخاص من الأرض بإخطار الركاب والطاقم بما كان يحدث ذلك اليوم، الأمر الذي وُدد تمرداً على متن الطائرة مما دفع فريق الخاطفين إلى تحطيم الطائرة عمودياً في منطقة ريفية من ولاية بنسلفانيا مؤثرين ذلك على الاستلام للركاب⁽¹²⁾. وقد استطاع ركاب الرحلة 93 المسلحين بالهواتف الخلوية وأباريق الماء المغلي الدفاع بفعالية عن عاصمة الأمة بطريقة عجزت عن مضاهاتها أنظمة الدفاع الجوي الوطنية.

في ذلك اليوم، في وسط السماء، وداخل الطائرات، بتنا نعلم اليوم أنه كان هناك جلبة وضوضاء. كانت هناك حرب. ويصف عمر سلوك الخاطفين وصفاً صحيحاً بنقله كلام أحد العلماء المسلمين وهو عبدالعباس الزهراني: "لقد جئت إليك بمذبحة ملحمة وشيكة".

وهو ما حدث. استخدمت السكاكين. وكان الموقف عنيفاً ودموياً وكثيفاً. وكان القتل أكثر من وشيك؛ فكان حقيقياً وكاملاً.

بعد الهجوم

من حيث الحجم، كان معظم برج مركز التجارة العالمي يتشكل من هواء فارغ. وهي حال معظم البنايات الكبيرة، إلا أن مركز التجارة العالمي، وعلى نحو خاص، كان أكثرها فراغاً. وكان الراحل جون سكيلينغ، رئيس مكتب الهندسة الإنشائية الذي صمم الأبراج، يتفاخر دائماً بعرض رسم بياني لأقل ناطحات السحاب وزناً في العالم. وفي شريط أصفر على قمة الرسم البياني تمثيل لأخف ناطحات السحاب التي بنيت في العالم. وكانت الناطحات التي صممها موزعة داخل ذلك الشريط؛ وبالنظر إليها كمجموعة، فقد كانت بلا منازع أخف الأبراج الشاهقة التي بناها الإنسان. وقد استطاع تحقيق هذا

المستوى من الخفة عن طريق تخفيض كمية الحديد المستخدم في البناء الأمر الذي يوفر مزيداً من المساحة المتوفرة للإيجار، مما يعني مزيداً من الدخل لمالك البناية؛ لأن الإيجار يحسب على أساس المساحة، ولأن الحديد يشكل أكثر عناصر البناء كلفة في أي بناية كبيرة. وتصل مساحة عدد كبير من هذه الناطحات حوالي مليون قدم مربع أو أكثر. أما برجاً مركز التجارة العالمي فتبلغ مساحة الواحد منهما 3.4 مليون قدم مربع. إذن، فأى تخفيض، مهما كان بسيطاً، في كمية الحديد المستخدم في القدم المربع للبناية سينعكس أضعافاً مضاعفة في الحسابات المصرفية للمالك. وفي الوقت الذي صممت فيه أبراج مركز التجارة العالمي، كان وزن ناطحات السحاب يتجاوز 75 باونداً من الحديد لكل قدم مربع. أما مركز التجارة العالمي فقد كان يزن 37 باوند لكل قدم مربع، مما وفر مئات الملايين من الدولارات.

إن تشييد ناطحات سحاب خفيفة له آثار تتجاوز ميزان الكلفة والريح المادي. وفي الواقع، هناك نوعان من القوى التي يجب أخذها بالاعتبار للتأكد من أن البناية ستبقى قائمة: قوة عمودية هي قوة الجاذبية التي تجذب البناية إلى أسفل؛ وقوة جانبية، وهي في الغالب قوة الرياح أو الزلازل، التي تدفع البناية جانباً. ونظراً لأن تأثيرات الجاذبية ثابتة ومطرده، فإن توقعها والتعامل معها أسهل، ويمكن تخفيف آثارها عن طريق تقليص وزن البناية. أما القوى الجانبية، في المقابل، فإنه يصعب التنبؤ بها؛ ولذلك فهي تشكل تحدياً أكبر بالنسبة للمهندس. ولأن الأبراج التي صممها جون سكيلينغ كانت خفيفة الوزن، فإن الرياح كانت هي دائماً الهاجس الأكبر من الناحية الإنشائية. وقد يصعب على المرء تصور أن تؤثر الرياح في بناية تزن ملايين الأطنان، إلا أن الكثافة الكلية لبنايات سكيلينغ يمكن تشبيهها بألواح خشب البالسا. تصور ما يمكن أن تفعله الرياح بلوح من خشب البالسا طوله 700 قدم.

كانت أبراج مركز التجارة العالمي في حقيقة الأمر سهلة المطاوعة والانتشاء. وكانت تميل مسافة 10 أقدام من الأعلى بفعل الرياح القوية. وكان من الممكن تصميمها بحيث تميل ميلاناً آمناً أكثر من ذلك بكثير. وكانت مسألة القدر المسموح به للأبراج الطويلة في الميلان مشكلة جديدة تحتم على المعمارين أن يتعاملوا معها على أساس راحة الإنسان وليس على أساس المهارة الهندسية. وتولّى مكتب سكيلينغ والمهندس المعماري مينورو ياماساكي مهمة تحديد مستوى التسارع - كانت سرعة تحرك البناية وليس المسافة، هي التي يبدي الإنسان الموجود داخل البناية تجاهها ردة فعل. ولتحديد ذلك، قام المكتب ببناء غرفة فوق منصة مائتة متحركة وأعلنوا عن عرض لإجراء فحص نظر مجاني. قدم الناس لإجراء فحص النظر، وفي الوقت الذي يجلس فيه الشخص على الكرسي لمعاينة الأرقام التي تعرض أمامه، كان علماء تحليل نفسي متخفون خلف مرايا ذات اتجاهين(*) يأمرّون أن تحرك الغرفة حركة "على شكل رقم 8، وهو الشكل الذي تميل على نسقه ناطحات السحاب"⁽¹³⁾.

وكانت ردود الفعل متفاوتة على حركة الغرفة. بعض الناس اشتكوا من أقل درجات التسارع. وبعضهم الآخر أمسك بالكرسي وكأنه يركب أرجوحة في مدينة الملاهي دون أن يصدر عنه أدنى اعتراض. وبعد تلك التجربة قام سكيلينغ وعلماء النفس بتحديد "الحد الأدنى من الوعي. لقد قمنا بتحديد المعدل الذي اعترض عليه بشدة 2٪ من المشاركين وجعلناه الحد الأعلى" للقدر المسموح به في الانتشاء.

(*) هذه المرايا هي عبارة عن ألواح زجاجية تبدو بالنسبة للشخص الموجود داخل الغرفة مرآة عادية ولا يمكنه مشاهدة من يقف خلفها، أما الشخص الذي يقف وراء المرآة فإنها تبدو بالنسبة له لوحاً زجاجياً شفافاً فهو يشاهد من في الغرفة دون أن يلحظه الشخص المقابل. وتستخدم في مراكز الشرطة في بعض الدول لتمكين الشاهد من تحديد هوية المتهم من بين عدد من المشتبه بهم دون الكشف عن شخص الشاهد.

كان يتحتم على أبراج مركز التجارة العالمي أن يكون لديها قدرة على التآرجح والانتشاء. ودون تلك الخاصية فإنها ستتهار تحت وطأة الضغط. وقد صممت تلك الأبراج على تحمل الضغط الصادر عن رياح إعصار قوي يسير بسرعة 140 ميلاً في الساعة. إلا أن قوة القصور الذاتي للرياح ليست مشكلة على غرار سهم كبير مدبب يسير بسرعة 500 ميل في الساعة؛ وحتى الأعاصير لا تهاجم بسرعة طائرة البوينغ 767. وكان إيريلي، وهو الآخر أحد مهندسي أبراج مركز التجارة العالمي، يتفاخر بأن الأبراج صممت بحيث تتحمل الصدمة الناتجة عن ارتطام طائرة بها؛ وكان الناس يضحكون على فكرة إمكان أن يفكر شخص بالقيام بذلك.

وفي تلك الحادثة صبيحة 11 سبتمبر/ أيلول، تصرفت البنايات كما كان متوقعاً. فقد امتص البرجان الصدمة. ومن الناحية الفعلية، أمسكا بالطائرتين، اهتزا، ومالا، وعادا خلال ثوان إلى وضعهما الثابت ينزفان دخاناً وحديداً حامياً من الثقوب التي أحدثت في جنباتها. وفي ذلك اليوم، كان قد مر على وفاة سكيلينغ زمن طويل. إلا أن جون ماغنيسون، أحد شركائه السابقين، كان يشاهد التلفاز عندما قامت الطائرة الثانية التي يقودها مروان الشحي بالارتطام بالبرج الجنوبي. وكان ماغنيسون بالطبع مذعوراً مما شاهده، إلا أنه كان فخوراً برغم ذلك⁽¹⁴⁾. فقد تعرّض البرجان لأقوى ضربة يمكن أن توجه إليهما، ومع ذلك وقفا صامدين. إلا أنهما لم يتمكنوا من تحمل ما تبع الضربة.

في الوقت الذي ارتطم فيه عطا بالبرج الشمالي وتبعه الشحي بضرب البرج الجنوبي، اشتعل 10 آلاف غالون من الكاز داخل كل بناية بما يشكل قوة مدمرة تعادل 7 ملايين إصبع ديناميت، محدثة ناراً مستعرة وصلت إلى أكثر من 1300 درجة فهرنهايت أدت في النهاية إلى إذابة الحديد، وانهيار الأعمدة،

وانهيار الطوابق واحداً فوق الآخر، إلى أن انهار البرج الجنوبي ثم تبعه البرج الشمالي، متفتتاً بشكل عمودي إلى الأرض، وشكلا كومة من الحطام بعلو بناية بسبعة طوابق، تضم كل ما احتواه البرجان العملاقان، مليون طن من الزجاج، والحجارة، والحديد، والورق، والإسمنت المسلح، والبلاستيك، والمكاتب الخشبية الفاخرة، وقرطاسية الشركات المختلفة، وأطقم الملابس، وربطات العنق، وممسحات الفراشين، وعربات القهوة، وفتائر الدونت، والكراسي، والقضايا المعقدة لدى مكاتب المحامين، وأجهزة حاسوب سريعة، وآمال عريضة، وأحلام، وذكريات، زالت كلها بالزوال المفاجئ والكامل لحياة 2.792 شخصاً في ذلك اليوم.

