

الفصل الرابع

العرض الرسمي لأحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ م وثقافته

من كان في الطائرات ؟

قائمة مكتب التحقيقات الفيدرالي بأسماء التسعة عشر انتحاريًا العرب

تضم قائمة مكتب التحقيقات الفيدرالي المنشورة بعد مرور يومين على أحداث الحادى عشر من سبتمبر، المشتبه فى أنهم قاموا بالعمليات فى كل طائرة على حدة، وهاكم الأسماء كما وردت فى أصل التقرير المكتوب باللغة الإنجليزية :

١- الخطوط الجوية الأمريكية رحلة رقم ١١ (بوينج ٧٦٧)

غادرت بوسطن فى الساعة ٤٥ : ٧ صباحًا متوجهة إلى لوس أنجلوس، واصطدمت بالبرج الشمالى لمركز التجارة العالمى الساعة ٤٥ : ٨ صباحًا.
أسماء المختطفين :

(١) ساتام السوقامى - Satam Al Suqami

(٢) وليد م. الشحرى - Waleed M. Alshehri

(٣) وائل الشحرى - Wail Alshehri

(٤) محمد عطا - Mohamed Atta

(٥) عبد العزيز العمري - Abdulaziz Alomari

٢- الخطوط الجوية المتحدة رحلة رقم ١٧٥ (بوينج ٧٦٧)

غادرت طائرة الخطوط الجوية المتحدة مطار بوسطن الساعة ٧: ٥٨ صباحاً متوجهة إلى لوس أنجلوس ، واصطدمت بالبرج الجنوبي لمبنى مركز التجارة العالمي الساعة ٩: ٠٥ صباحاً .

أسماء المختطفين :

(١) مروان الشيحي – Marawan Al- Shihhi

(٢) فايز أحمد – Fayez Ahmed

(٣) أحمد الغامدى – Ahmed Alghamidi

(٤) حمزة الغامدى – Hamza Alghamidi

(٥) موهلد الشحري – Mohald Alshehri

٣- الخطوط الجوية الأمريكية رحلة رقم ٧٧ (بوينج ٧٥٧)

غادرت طائرة الخطوط الجوية الأمريكية مطار واشنطن دالاس فى الساعة ٨: ١٠ صباحاً متوجهة إلى لوس أنجلوس ، وفى الساعة ٩: ٣٩ صباحاً اصطدمت بمبنى البيتاجون فى واشنطن .

أسماء المختطفين :

(١) خالد المدحار – Khalid Al Midhar

(٢) ماجد موقد – Majed Moqed

(٣) نواق الحمزى – Nawaq Alhamzi

(٤) سالم الحمزى – Salem Alhamzi

(٥) هانى هانجور – Hani Hanjour

٤- الخطوط الجوية المتحدة رحلة رقم ٩٣ (بوينج ٧٥٧)

غادرت طائرة الخطوط الجوية المتحدة رقم ٧٥٧ «مطار نيوارك – Newark» ، «نيوجيرسى – New Jersey» الساعة ٨: ٠١ صباحاً متوجهة إلى «سان فرانسيسكو – San

«Francisco»، وتخطمت فوق «بنسلفانيا - Pennsylvania» الساعة ١٠:١٠ صباحاً .
أسماء المختطفين :

(١) سعيد الغامدى - Saeed Alghamidi

(٢) أحمد الحزناوى - Ahmed Alhaznawi

(٣) أحمد النامى - Ahmed Alnami

(٤) زياد جرّاحى - Ziad Jarrahi (*)

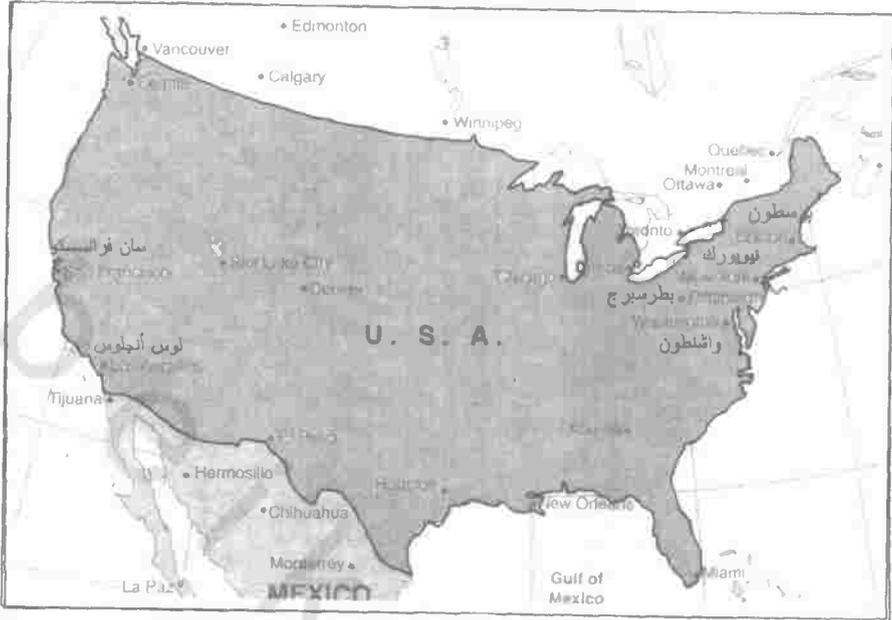
هذه القائمة نشرتها وسائل الإعلام فى كل أنحاء العالم ، وقد زودت بعد أيام قليلة بـصور للتسعة عشر مسلماً^(٩٤)، كما قامت كل الجرائد الألمانية بطباعتها، ولا تزال القائمة إلى اليوم على صفحات الإنترنت دون تغيير .

كانت الـ «سى إن إن» قد نشرت يوم الهجمات قوائم بأسماء المسافرين وأطقم الطائرات ، وأصبح الاطلاع على ذلك متاحاً فى الإنترنت ، ولقائمة الأسماء أهمية كبيرة ، فلا يوجد بها أى اسم عربى أو يمكن أن يكون عربياً ، وهذه هى القوائم فى نسختها الأصلية (**):

(*) (بمعنى ما سبق أن الرحلة الأولى رقم (١١) خرجت عن مسارها بعد إقلاعها بدقائق، وطارت ما يقارب الساعة خارج مسارها قبل اصطدامها بالبرج، ونفس الخروج من المسار منذ الإقلاع، ولمدة ساعة أيضاً، بالنسبة للرحلة الثانية رقم ١٧٥، والأعجب من ذلك الرحلة الثالثة التى أقلعت من واشنطن مقر الرئيس والحكومة والبيتاجون والمخابرات، فأنجحت غرباً ثم عادت بعدما يقرب من ٤٥ دقيقة، لتطير فى الاتجاه العكسى إلى الشرق، إلى واشنطن مقر الرئيس والحكومة والبيتاجون والمخابرات، فتطير ٤٥ دقيقة أخرى عكس مسارها الأصلي، ولا تتحرك هيئة الطيران المدنى، ولا القوات الجوية، ولا الصواريخ، فتطير طائرة الركاب البوينج (٧٥٧) - بسرعة البطء بالقياس للطائرات المقاتلة والصواريخ - وتطير الطائرة التى ترى بالعين المجردة، وليست فى حاجة إلى رادارات ولا أنظمة إنذار مبكر ولا متأخر إلى مبنى البيتاجون، وتصطدم به!

أما الطائرة الرابعة، الرحلة رقم ٩٣ بوينج ٧٥٧، فقد أقلعت من نيوجيرسى على الساحل الشرقى فى اتجاه سان فرانسيسكو على الساحل الغربى، ثم عادت إلى الساحل الشرقى لتسقط فوق بنسلفانيا، بعد طيران أكثر من ساعتين، منها ساعة على الأقل عكس المسار الأصلي - المترجم .

(**) القوائم التى نشرها المؤلف بها تفصيل عن كل طائرة من الطائرات الأربع : أسماء الطيارين وأطقم الضيافة والركاب مع بعض المعلومات، مثل العمر، السكن، العمل . وقد اكتفينا بالملخص الذى كتبه المؤلف عن كل تلك القوائم - المترجم .



القوائم مفصلة، وتشتمل على أسماء وعناوين الضحايا ووظائفهم، وغالبا ما تتضمن إشارة إلى أقرب الأقرباء، إلا أن أسماء منفذى الاعتداءات المزعومين، والذين يقوم مكتب التحقيقات الفيدرالى FBI بالبحث عنهم غير موجودة فى القوائم، كما لا يوجد اسم عربى واحد فى القائمة، وحتى اليوم لا يوجد توضيح لهذا الأمر.

من الممكن بكل تأكيد أن يكون منفذو الاعتداءات قد تسللوا إلى الطائرة بأسماء مزورة، سويدية مثلاً، أو بريطانية، أو ألمانية، أو إسبانية، أو يابانية، وعن طريق بطاقات مزورة أيضاً^(*)، ولو افترضنا ذلك لوجب علينا أن نفترض وجود الذين انتحل منفذو الحادث أسماءهم موجودين على قيد الحياة، وكان لا بد أن يبادروا

(*) افتراض أن المختطفين العرب انتحلوا شخصيات أمريكية أو أوروبية، افتراض بعيد تحقيقه، فمن قبل 9/11 يتم تفتيش الركاب من الأصول العربية تفتيشاً خاصاً، وبالطبع يزداد الاشتباه إذا ما انتحل العربي شخصية أمريكية. وفى الواقع، هذا الاحتمال يفتح الباب لاحتمال آخر أقرب وأسهل فى التحقيق، وهو أن يتحلل أمريكيون آخرون شخصيات أخرى، ويسهل عليهم ذلك، فهم أمريكيون مثلهم، يشبهونهم، ويتكلمون مثلهم، ولا يشيرون أى شبهة تستدعى المزيد من التفتيش - المترجم.

لإبلاغ الشرطة بهذا اللبس الذي وقع معهم، أو ربما كانت هذه الأسماء وهمية، ولكن لو حدث هذا لتمكن مكتب التحقيقات من اكتشافه، ولأمكن توافر معلومات أن المجرم س قد تخفى تحت اسم ص .

مكتب التحقيقات الفيدرالي يكتشف أن:

سبعة على الأقل من المختطفين المزعومين ما زالوا على قيد الحياة

بعد التأكد في الساعات الأولى بعد الحادث، ظلت شركات الطيران مصرة على صحة قوائم الأسماء، والتي طبقاً لها لا يمكن أن يكون أيٌّ من المختطفين الـ ١٩ قد مر على إجراءات الدخول، بعد هذا تبين من بحث قام به العديد من الصحفيين - ومعظمهم من الإنجليز - أن سبعة من التسعة عشر مسلماً الذين نفذوا العمليات الانتحارية - طبقاً لقائمة الحكومة الأمريكية - ما زالوا على قيد الحياة (٩٩).

ورد ذلك في تحقيقات مكتب التحقيقات الفيدرالي «FBI» وصحيفة «الإنديبندنت - Independent» و«الديلي مIRROR - Daily Mirror» بالتعاون مع صحف عربية قامت بزيارة المعنيين بالأمر في مكان الحادث، وما زالت الصور موجودة على شبكة الإنترنت، إلا أن مكتب التحقيقات ووسائل الإعلام الأمريكية والأوروبية التابعة له، لم ولا ترى نفسها معنية بالبحث عن مصداقية هذه القائمة التي تضم أسماء الجناة، والتي خرجت من القبة السحرية في غضون ساعات قليلة (١٠٠).

على أية حال لو كان السبعة العرب المذكورون ما زالوا على قيد الحياة، فإن نسبة الخطأ ترتفع بهذا إلى ٣٧٪ في حالة إذا ما تم تقييم العدد الباقي على أنه سليم تماماً، وربما يجب أن يمتد النقاش بدوره إلى السؤال عن المصدر الذي أخذت عنه الأسماء الموجودة في القائمة .

قام وزير الخارجية السعودي سعود الفيصل بزيارة للرئيس بوش بعد فترة وجيزة من إعلان قائمة الأسماء، وصرح في مؤتمر صحفي بعد ذلك أنه بالتحري عن البيانات الشخصية تبين أن خمسة من السعوديين الذين ذكروا في قائمة الـ «FBI»

لم يكن لهم أية علاقة بالعمليات الإرهابية، بعد ذلك شككت السلطات السعودية في التقرير، وأكدت على وجود قصور في تعاون أجهزة الأمن والقضاء في أمريكا في إمدادهم بالمستندات المطلوبة لفحص البيانات الشخصية، وهذا ما يمكن تصديقه مبدئياً، لكن المهم أن الكثير من الصحفيين قد كتبوا عن أشخاص وردت أسماؤهم في قائمة الـ«FBI» قد توجهوا إلى السلطات ليعترضوا على ظهور أسماؤهم ضمن قائمة المشتبه في تورطهم في الاعتداءات.

نسوق فيما يلي أسماء بعض منفذي الاعتداءات والمفترض أنهم قد تمزقوا إلى أشلاء في الهجمات وهم: سعيد الغامدي «Saeed Alghamidi»، وليد محمد الشحري «Waleed M. Alshehri»، عبد العزيز العمري «Abdul Aziz Alomari»، سالم الحمزي «Salem Alhamzi»، خالد المدحار «Khaild Al-midhar» (١٠١).

كُتبت صحيفة «The Orlando Sentinel» من ولاية فلوريدا بعد محادثات مع السفارة السعودية في واشنطن، أن هؤلاء الأشخاص لم يموتوا ولم يكن لهم أدنى علاقة باعتداءات واشنطن ونيويورك:

سعيد الغامدي: (الخطوط الجوية المتحدة رحلة رقم ٩٢)

طيار مخضرم يوجد اسمه في قائمة الـ«FBI»، وطبقاً لمعلومات الديلي تليجراف، فإن المشتبه فيه قد أصيب بصدمة بسبب اتهامه بالمشاركة في الهجمات، وقد كان مستوطناً تونس مع ٢٢ طياراً آخرين خلال العشرة أشهر السابقة للهجمات، وكانوا يتدربون على الطيران بطائرة الإرباص ٣٢٠.

وليد محمد الشحري: (الخطوط الجوية الأمريكية رقم ١١)

طبقاً للمعلومات شركة الطيران المغربية، فإن وليد الشحري السعودي الجنسية يعيش في الدار البيضاء، ويعمل في مهنة طيار هناك، كما أعلنت رابطة الصحفيين في ٢٢ سبتمبر ٢٠٠١م أنها التقت مع الشحري في السفارة الأمريكية في المغرب، وقد شارك المشتبه فيه في دورة تدريبية على الطيران في فلوريدا قبل الهجوم بعدة شهور، وعاد بعدها إلى المغرب، كما توجد تقارير عن هذا الموضوع في صحيفتي «الديلي ترست - Daily Trust» و«الديلي تليجراف - Daily Telegraph» واللذان تصدران باللغة الإنجليزية، كما تحدثت الـ«بي بي سي» عن ذلك أيضاً.

عبد العزيز العمري: (الخطوط الجوية الأمريكية رحلة رقم ١١)

يوجد شخصان تحت اسم العمري، الأول يعمل طياراً بالخطوط الجوية السعودية، وقد قدم احتجاجاً للسفارة الأمريكية في جدة، وطلب إيداء أسباب وضع اسمه في قائمة الـ «FBI»، والتقارير موجود في الإندبندنت بتاريخ ٩/١٧، أما العمري الثاني فقد قدم نفسه على أنه عبد العزيز العمري والذي فقد جواز سفره في «دينشر - Denver» عام ١٩٩٥م عندما كان يدرس هناك بالجامعة في هندسة الإلكترونيات، وقد قام بإبلاغ السلطات هناك عن السرقة، وهو ليس لديه أية فكرة عن قيادة الطائرات، وليس له أية علاقة بهذه المسألة، وقد كتبت صحيفة «نيويورك تايمز - New York Times» أنه قد عثر على العمري في السعودية ولم يعد مشتبهاً فيه، وتوجد تقارير مشابهة لذلك في الـ «بي بي سي» بتاريخ ٢٣/٩/٢٠٠١م.

سالم الحمزي: (الخطوط الجوية الأمريكية رحلة رقم ٧٧)

طبقاً لتقرير الديلي تليجراف بتاريخ ٢٣/٩/٢٠٠١م كان الحمزي عائداً لتوّه من الإجازة ليواصل عمله في موقع للبتروكيماويات، عندما هزت هجمات أمريكا العالم بأسره، وما زال الحمزي على قيد الحياة بعد التفجيرات الانتحارية، إلا أنه لم يفقد أوراقه ولم تسرق منه، وقد أصيب بالدهشة أن يدرج اسمه ضمن قائمة الـ «FBI» دون أدنى تدقيق.

خالد المدحار: (الخطوط الجوية الأمريكية رحلة رقم ٧٧)

وهو سعودي الجنسية يدعى خالد المدحار^(١٠٢)، وقد أشارت الـ «بي بي سي» من لندن إلى أن المذكور لم يكن على قيد الحياة قبل الحادى عشر من سبتمبر^(١٠٣).

المحادثات التليفونية للانتحاري عطا بعد ١١ سبتمبر

يضاف إلى قائمة الأحياء اسم من زعموا أنه القائد والمنفذ للعملية الانتحارية في البرج الشمالي لمبنى التجارة العالمي، وهو بذلك يعتبر ثامن شخص ما زال على قيد الحياة لو صح ما ذكره والد عطا^(١٠٤).

يعمل والد محمد عطا محامياً في مصر، وكان قد أدان الهجوم على الولايات المتحدة بأشد العبارات، وأعلن أن ابنه سيكون بذلك سفاحاً إذا ما كان مسئولاً عما

حدث، ولكن هذا لا يمكن أن يحدث، فقد اتصل به ابنه بعد ثلاثة أيام من الحادث من مدينة هامبورج، فهو يدرس في ألمانيا، ولم يسافر مطلقاً إلى الولايات المتحدة، والصورة المشهورة في الصحف الأمريكية التي التقطتها له كاميرات المراقبة في مطار پورتلاند مع منفذ العملية الانتحارية عبد العزيز العمري هي صورة ملفقة.

من المفترض أن يكون عطا قد سافر من هناك إلى بوسطن، حيث بقيت حقيبتاه هناك، وفي الحقيقة يوجد ما يؤكد رؤية الأب هذه، فالشخص الذي التقطت له الصورة مع عطا هو حسب بيانات الـ «FBI» الشخص الذي تم التحقق من شخصيته عن طريق جواز السفر، وهو الذي ذكر عنه من قبل أنه كان طالباً بجامعة دنفر، وتم التعرف على هويته في الرياض، ومن ثم فقد رفع اسمه من قائمة المشتبه فيهم.

لا شك في وجود آثار حول حياة عطا في فلوريدا، وزيارته لوحدة تدريب عسكرية أمريكية هناك، كما أوردت سلطات مكاتب الهجرة العديد من الملفات للعديد من الأشخاص يحملون اسم محمد عطا، وتبقى الحاجة ماسة إلى توضيح هوية وخلفيات هؤلاء الأشخاص الذين يحملون اسم محمد عطا، وهذا هو أول واجبات مكتب التحقيقات الفيدرالي.

أشارت دعوى للدهشة

إهمال ثلاثي

يتم التحقق من شخصية ركاب الطائرات وتذاكرهم ثلاث مرات، الأولى عند مكتب شركة الطيران، والثانية عند باب المغادرة، والثالثة عند باب الطائرة.

وفي الولايات المتحدة يتم التدقيق بصفة خاصة على كل من له ملامح شرق أوسطية عربية، ويتم تفتيشه بصورة أدق من غيره من الركاب، بدءاً من مكتب شركة الطيران، وانتهاءً بدخول الطائرة وفحص بطاقة الصعود لإجلالسه في مقعده.

إذا لم يكن قد تم إدراج أحد من هؤلاء التسعة عشر المشتبه فيهم في القوائم، فمن الطبيعي أن لا يستطيعوا اجتياز إجراءات الدخول، ولا تعرف شركات الطيران في الولايات المتحدة المزاح في هذا الأمر؛ لأنها في هذه الحالة تعرض نفسها لخطر أن تدفع مليارات الدولارات لأسر الضحايا الذين ماتوا في الحادث، ولأسر الضحايا الذين ماتوا في البرجين كتمريضات حسية ومعنوية.

الخدمة الوحيدة التي من الممكن أن تكون الخطوط الجوية قد قدمتها لمكتب التحقيقات هي أنها ربما حذفت من أول بيان صدر - أي يوم الحادى عشر أو الثانى عشر من سبتمبر ٢٠٠١م - جميع الأسماء العربية من قوائم الأسماء، ولكن مع هذا الفرض يظل هناك الكثير من الشكوك، فلماذا اضطروا لحذف الأسماء؟ مع أن وكالة الاستخبارات الأمريكية، ومكتب التحقيقات الفيدرالى، والحكومة الأمريكية نفسها، لها مصلحة كبرى فى عدم حذف الأسماء، وذلك لإثبات أن هؤلاء الرجال كانوا بالفعل على متن الطائرات (*) .

هناك اختلاف بين العدد الكلى للأشخاص المسافرين - طبقاً لبيانات شركات الطيران ومحطة الـ «سى إن إن» يوم ١٢ / ٩ / ٢٠٠٣م - والعدد الإجمالى الموجود على قوائم الرحلات .

من يطالع قائمة الأسماء، والأرقام المتباينة على كل طائرة لا يستطيع أن يحل اللغز .

ونخلص من ذلك إلى أنه لا بد من وجود خلل ما فى الأمر برمته، ويظل فى حاجة إلى توضيح، ولكن لا توجد صحيفة ولا محطة تليفزيونية تكتب أو تتحدث عن هذا التباين والاختلاف، ويلتزم مكتب التحقيقات وكذلك الحكومة الأمريكية الصمت تجاه هذا الموضوع، بينما تحيل شركات الطيران الأمر إلى مكتب التحقيقات الفيدرالى .

كل شيء هالك إلا جواز السفر

قبيل إعلان قائمة أسماء المشتبه فى تورطهم فى الاعتداءات، تم إزالة أنقاض ناطحات سحاب مبنى التجارة العالمى، وتم العثور على جواز سفر محمد عطا سليما، وهذا دليل لا يقبل الشك على أن هذا المسلم كان على متن طائرة الخطوط الجوية الاتحادية فى رحلتها رقم ١١ . فبعد عدم العثور على الصندوق الأسود لأى من الطائرتين - وهو لا يحترق ولا يتحطم - فجأة يتم العثور على دليل مهم مثل

(*) ومن يتبع وسيلة إخفاء الأدلة المفروض أن تكون واضحة وعلنية، يسهل عليه إخفاء الأدلة السرية والمعقدة، والتلاعب بالأدلة - المترجم .

جواز السفر المندفع من الطائرة والبرج المحترق ، والذي يقع فى أيدي المحققين دون أن يصاب بأذى ؛ وتكون النتيجة أن يصبح هذا الدليل هو الموجه لسير التحقيقات مع عدم وجود أية معلومات عن الشخص الذى عثر على جواز السفر^(١٠٥) .

خطابات ووصايا وسيارات مؤجرة

وتعليمات قيادة الطائرة الجامبو

سافر بعض منفذى الاعتداءات - ومن بينهم عطا كما زعموا - إلى مطار بوسطن لوجان بسيارة مؤجرة ، وتم تركها فى منطقة ممنوعة ، ولهذا السبب أخذ ركابها فى الشجار مع أحد المارة الذى قدم نفسه بعد الاعتداءات على مبنى التجارة العالمى كشاهد . بعد ذلك مباشرة أمكن العثور على السيارة المؤجرة ، كما كان يوجد على مقعدها الخلفى تعليمات خاصة بالطيران مكتوبة باللغة العربية لقيادة طائرات الجامبو المختطفة ، ووجد أيضاً أحد الخطابات التى كتبها عطا إلى شركائه ، وكان بها إشارات تفصيلية عن الليلة التى سبقت اختطاف الطائرات وصباح يوم الحادث ، ما يجب فعله ، وما يجب تركه^(١٠٦) .

تبدأ الوثيقة المكونة من أربع صفحات بكلمات : بسم الله الرحمن الرحيم . . .
وهى تتضمن نداء «باسم الله» وباسمى ، وباسم أسرتى . . .

يشير «روبرت فيسك - Robert Fisk» فى صحيفة الإندبندنت البريطانية إلى أن مسلماً على قدر ضئيل من التعليم لا يمكن أن يقول هذا ، فكان يجب أن يذكر اسم النبى بعد ذكر الله تعالى مباشرة ، فلم يحدث أن تكلم أحد منفذى الأعمال الانتحارية من الفلسطينيين هكذا ، وأيضاً مصطلحات مثل «مائة بالمائة» و «متفائل» لا تكاد تكون مناسبة فى هذا النص الإسلامى الدينى فى أعلى درجات الجدية ، وبلا شك فإن مكتب التحقيقات الفيدرالى يرفض أن يعرض النسخة العربية الأصلية على الرأى العام^(١٠٧) .

طبقاً لأقوال مكتب التحقيقات الفيدرالى ، وجدت نسخة أخرى من الخطاب فى مكان تحطم الطائرة فى بنسلفانيا ، إلا أن هذا النص أيضاً لم يصبح متاحاً للرأى العام^(١٠٨) .

الرحلة الانتقالية لمحمد عطا

بجانب الرواية التي مؤداها أن محمد عطا قد قطع الطريق إلى مطار بوسطن بسيارة استأجرها باسمه، توجد رواية أخرى مختلفة، والتي طبقاً لها فقد لحق محمد عطا، وهو القائد المزعوم للقراصنة التسعة عشر، بالطائرة المخطط لاختطافها في بوسطن لوجان عن طريق رحلة انتقالية من بورتلاند في ولاية فيرمونت، واستقل هناك طائرة ركاب صغيرة، وخلال مروره بسير النقل، تم التقاط صورته من كاميرات الفيديو، ومع أن والده الذي يعمل محامياً في القاهرة يعتبرها صورة ملفقة، فإن هذه اللقطة تعتبر أهم دليل لنظرية ارتكاب عطا للجريمة عند مكتب التحقيقات.

أما والد عطا فقد أحال كل ذلك لأعمال مكتب التحقيقات.

ويبدو ملفتاً للنظر أن يقوم منفذ العملية الانتحارية وهو في طريقه لتنفيذ عمله برحلة طيران قصيرة وفي فترة زمنية محدودة فوق بورتلاند الواقعة على الساحل الشرقي، كي يصعد إلى الطائرة العملاقة المخطط لاختطافها في بوسطن. فبعيد جداً عن الاحتمال أن يغامر محترف برسم جدول زمني بكل هذه المخاطر.

ومما لا شك فيه أن يكون والدي عطا قد تمت مراقبتهما تليفونياً، ولذلك فإنه من الضروري أن يكون مضمون أقوال المحامي الذي يعمل في القاهرة قابلاً للفحص والدراسة بسبب تلك التسجيلات التليفونية، فهل تحدث مع ابنه محمد تليفونياً بعد الحادي عشر من سبتمبر بثلاثة أيام كما ادّعى؟ وليس من الممكن معرفة عما إذا كانت المحادثات التليفونية للوالد قد تم تسجيلها كاملة غير منقوصة، حتى ولو كان هذا هو الحال فستقوم السلطات بالتعلل بالحفاظ على السرية، حيث إن تسليم الشريط الأصلي يمكن أن يكشف عن مناهج وطرق عمل المخابرات، وانتهى الأمر بعد ذلك بأن أعلن والد عطا أن ابنه قد تم اختطافه واغتياله^(١٠٩).

انتحار مع حقيبتين ووصية كأمتعة سفر

انطلق عطا من مدينة لوجان في بوسطن لاختطاف الطائرة ومعه حقيبتان تركهما في مدينة بورتلاند لأسباب مجهولة في مثل هذه الحالات، ومما يدعو للدهشة أن

يقوم شخص في طريقه للانتحار بحمل أمتعة سفر كثيرة ، وهذا التصرف الغريب هو الذى دفع مكتب التحقيقات الفيدرالى إلى فحص محتوى الحقيبتين بعد العملية ، وكانت الحقيبتان تضمان أدلة أخرى تثبت إدانة عطا ومجموعته ، ففى إحدى الحقيبتين وجدت الوصية التى كتبها بتاريخ ١٩٩٦ م .

الشيء غير المفهوم هو لماذا لم يحتفظ هذا الانتحارى بوصيته المكتوبة عام ١٩٩٦ م فى مكان أمين فى هامبورج أو القاهرة ؟ ولماذا حفظها فى قسم الأمتعة على الطائرة التى ينوى توجيهها إلى إحدى ناطحات السحاب فى نيويورك ، وكذلك شريط الفيديو (كيف تتعلم الطيران؟) والشفرة الخطية للخطابات الموجهة لزملائه للتجهيز للعملية واللذان تم العثور عليهما أيضاً فى الحقيبة (١١٠) .

خطاب الوداع الموجه للصديقة على عنوان خطأ

حالف مكتب التحقيقات الفيدرالى حظ غريب عندما سقط فى أيدي محققيه خطاب وداع كان أحد المشاركين فى العملية وهو «زياد جراحى - Ziad Jarrahi» قد أرسله إلى حبيبته التركية - الطالبة بكلية الطب فى مدينة «بوخوم - Bochum» الألمانية - ولما كان العنوان المرسل إليه الخطاب خطأ ؛ وبالتالي لم يمكن تسليمه ، فقد أعيد إلى الولايات المتحدة مرة أخرى ، وكان الخطاب بتاريخ ١٠ سبتمبر ٢٠٠١ م - أى ليلة العملية ، وكتب فيه الصديق أنه فعل ما كان يجب أن يفعله ، وقال ما نصه :

«يجب أن تفتخر به كثيراً ؛ لأن هذا فى النهاية شرف لكل رجل» .

وشهدت صديقتة بأنه اتصل بها قبل العملية بوقت قصير وقال بعض الكلمات المقتضبة التى أكد فيها حبه لها فسألته : ما الخبر ؟ ولكنه أنهى المحادثة .

الأصولية والحياة على الطريقة الغربية

كان عطا يسكن مع الأربعة المختطفين الآخرين فى إسكان الطلاب بمدينة «هامبورج - Hamburg» حيث كانوا يدرسون فى كلية الهندسة فى مدينة هامبورج ، وتوحى خطابات عطا لزملائه فى الطائرات الثلاث بأنه كان يثق بهم جميعاً ، ليس فقط فى عملية اختطاف الطائرات ، ولكن أيضاً فى أنهم سيقومون بالعملية الانتحارية المرتبطة بالاختطاف ، مع أنه من الواضح أن هؤلاء الطلاب لم

يكونوا على درجة كبير من الأصولية الإسلامية الحققة، ولم يظهر من كلماتهم الصالحة المسطورة فى خطاباتهم ووصاياهم أنهم كارهون للحياة ولذاتها^(١١١)، فقد كان عطا - كما أوضحت مؤجرة السكن فى فلوريدا - يميل بقوة لشرب الكحوليات، وقام جزء آخر من الفريق بالسهر فى أحد ملاهى رقص العرايا^(١١٢).

شكوك تساور الأصدقاء والأساتذة والأقارب

كان هناك اتفاق بين جميع أساتذة جامعة هامبورج والعاملين فى المكاتب التى كان يعمل فيها المختطفون، وكذلك مؤجرى المساكن لدى إدلائهم بأقوالهم فى التحقيقات وفى التصريحات الصحفية على أنهم لم يلاحظوا على المختطفين أية أفكار متطرفة، بل على العكس تماماً لم يتوقعوا منهم ذلك بسبب طبيعتهم وشخصياتهم . ويتردد لدى المحققين التابعين لأجهزة المخابرات أن ذلك لا يدركه العامة ؛ فرجال المخابرات يعرفون ما يسمى بالشخص النائم، يعيش حياة طبيعية خاملة لعدة سنوات، بل وربما لعدة عقود من السنين كى يتم استدعاؤه بعد ذلك لعملية كبيرة يكون مدرباً عليها تدريباً جيداً، ويحاول هذا الاستدلال أن يخرس لسان أى إنسان يدعى أنه يعرف معلومات مخالفة لما تدعيه أجهزة المخابرات، ولكن أقرب الأصدقاء والأقارب لاحظوا أن خطابات الوداع التى كتبها المختطفون لا تتفق فى أسلوبها وسياقها مع ما كانوا يلاحظونه عليهم لفترة طويلة .

توسطت الكلية لتشغيل ثلاثة من المجموعة الإرهابية وهم محمد عطا «Mohammed Atta» ومروان الشىحى «Marwan Al-Shehhi» ورمزى بن الشيبه «Ramzi Binalshibh» من سنة ١٩٩٧م وحتى عام ١٩٩٩م فى شركة لخدمات الكمبيوتر مقرها «فينتورف - Wentorf» بمدينة «لاوينبورج - Lauenburg»، ثم انضم إليهم بعد ذلك أربعة آخرون من معارفهم ومعاونيهم المزعومين، ومقر العمل هذا الذى كانوا يتقاضون فيه ١٥ ماركاً ألمانياً فى الساعة كان يقع بعيداً عن مكان دراستهم فى هامبورج المدينة، وهناك معلومات صرح بها مجهولون فى دوائر المخابرات تشير إلى أن هذه الشركة ربما كانت تعمل فى مجال البريد^(١١٣).

آثار قطيع سائر من الضيلة

شيئاً فشيئاً تتضح آثار المعتدين المزعومين الواحد بعد الآخر سواء فى الولايات المتحدة الأمريكية أو فى أوروبا أو فى بلادهم، ومن الملفت للانتباه بوضوح أن

المجرمين لم يجتهدوا - ولو قليلاً - لإخفاء أو ستر استعداداتهم للعملية، فكانوا يتصلون هاتفياً ببعضهم البعض علناً، وكانوا ينشرون تصوراتهم على شبكة الإنترنت بأسمائهم الحقيقية، ويستخدمون كروت الائتمان فى كل مكان بأسمائهم أيضاً^(١١٤)، حتى إنه أمكن التحرى عن سلوكهم اليومى بكل سهولة عن طريق الحاسب المركزى لهيئات كروت الائتمان، فقد كان هؤلاء السادة يتزهون ويتمتعون بحياتهم، وكثيراً ما كانت تسجل أسماؤهم فى نقاط مراقبة السرعة فى الطرق السريعة فى أمريكا، وفى مناسبات دخولهم وخروجهم من الولايات المتحدة، فلم توجد مجموعة من المتهمين خلفت وراءها آثاراً بحجم ما تركته مجموعة الـ ١٩ المختطفين، ومن المثير للدهشة أنهم كانوا يحملون أدلة إدانتهم فى حقائبهم عند القيام بالعملية، وأنهم اختاروا رحلة طيران قصيرة جداً، لدرجة أنه لم يتم شحن حقائبهم على نفس الطائرة^(١١٥).

درس عطا - طبقاً للمعلومات - مع كل من مروان الشىحى وزياد جراحى فى التسعينيات فى مدينة هامبورج، وتؤكد المعلومات الواردة من السلطات الألمانية أنه انضم مع صاحبيه فى بداية عام ٢٠٠١ م إلى خلية كانت تخطط للقيام بهجمات على أهداف فى الولايات المتحدة، وكانت السلطات الألمانية تقوم بالبحث عن عضوين آخرين فى الخلية، وجدير بالذكر أن مروان الشىحى - الانتحارى الذى قاد الطائرة باتجاه البرج الجنوبى - هو قريب محمد عطا .

ادعى بعض الشهود أنهم رأوا عطا فى فندق يقع فى إحدى المدن المجاورة لواشنطن، حيث كان يسكن هناك خمسة رجال آخرون، وذلك فى نهاية أغسطس وحتى يوم ١٠ سبتمبر، وكان هذا الفندق يبعد أقل من ميل واحد عن فندق آخر نزل فيه كل من زياد جراحى ونواق الحمزى عدة ليال متفرقة فى نهاية أغسطس وبداية سبتمبر، وكان نواق الحمزى - طبقاً للمعلومات - على متن الطائرة التى تم توجيهها إلى مبنى البيتاجون .

على النقيض مما قام به القراصنة الآخرون من استخدام مستندات مسروقة لتضليل السلطات، فقد كان عطا يستخدم فى أغلب الأحيان اسمه الحقيقى، وكان يترك وراءه آثاراً واضحة عند سفره إلى داخل البلاد، وعند الخروج منها إلى العالم الخارجى^(١١٦).

عندما تم ضبطه يقود سيارة دون رخصة قيادة في إحدى نقاط التفتيش المرورية في ٢٦ أبريل ٢٠٠١م، ذكر عطا للموظف نفس الاسم ونفس تاريخ الميلاد اللذين وردا في قائمة مكتب التحقيقات الفيدرالي عن المتهمين، ولم يمثل عطا أمام المحكمة؛ لأجل ذلك صدر ضده حكم بالسجن بتاريخ ٤/٦/٢٠٠١م، وفي نفس الشهر سافر عطا إلى «لاس فيجاس - Las Vegas» لقضاء ليلتين في فندق يقع بالقرب من أحد أفرع مكتب التحقيقات الفيدرالي، وفي سجلات الفندق اتضح أنه كان بحوزته رخصة قيادة مستخرجة في فلوريدا، وأن تاريخ ميلاده يرجع إلى عام ١٩٦٨، وأن عنوان سكنه في «كورال سپرينجس - Coral Springs» في ولاية فلوريدا .

تلقى كلٌّ من عطا والشيحي دروساً في الطيران في كل من «فينيس - Venice» و«تامپا - Tampa» و«ميامي - Miami»، بعدما كانا قد التحقا من قبل بمدرسة الطيران في «نورمان - Norman» بأوكلاهوما «Oklahoma» التي تلقى فيها زكريا موساوي «Zacaria Moussaoui» أيضاً دروساً في أساسيات الطيران، وكان زكريا موساوي يقيم منذ منتصف أغسطس في مدينة «مينسوتا - Minnesota» .

في يوليو من نفس العام حاول عطا أن يشتري من المطبعة الفيدرالية في واشنطن مجلة خاصة بالطيران بواسطة كارت ائتمان خاص به كانت صلاحيته قد انتهت، وقام عند ذلك بإملاء عنوانه في مصر^(١١٧)، وفي نفس الشهر التقى عطا - طبقاً لما صرحت به الصحف الإسبانية- مع بعض المتطرفين الإسلاميين في أحد الفنادق الواقعة على الساحل بالقرب من «برشلونة - Barcelona» .

ذكر أحد الموظفين في الإدارة الأمريكية بعد الهجمات، أن المخابرات التشيكية قد أشارت إلى حدوث لقاء جمع بين عطا وأحد أعضاء جهاز المخابرات العراقي في «براج - Prag» في ربيع عام ٢٠٠١م، وحظيت وتحظى هذه الملاحظة باهتمام كبير، فهي واحدة من التصريحات القليلة التي تشير إلى وجود علاقة تربط بين العراق والإرهابيين المزعومين المنفذين لهجمات ١١ سبتمبر، كما أنها تعتبر تبريراً للحرب الأمريكية على العراق وصدام حسين^(١١٨)، وكان متحدث باسم الحكومة قد أكد

فى صيف ٢٠٠٢م هذه التصريحات، كما أكد أحد كبار الموظفين فى الهيئة القضائية لمجلة «النايم - Time» أن مكتب التحقيقات الفيدرالى قد أعاد فحص ملف عطا بدقة، ولكن بعض المسئولين فى المخابرات الأمريكية أنكروا بعد ذلك هذا اللقاء، وأسفرت دراسة الأوراق والمستندات أن عطا كان يقسم فى الوقت المذكور فى الولايات المتحدة وبالتحديد فى فيرجينيا (١١٩).

كشفت تحقيقات أجريت فى مدينة «بيل جلاد - Belle Glade» فى جنوب فلوريدا أن مجموعة من الرجال من الشرق الأوسط من بينهم عطا، زاروا مصنعاً للأسمدة عدة مرات قبل الاعتداءات بأسابيع للاستعلام عن إمكانية مكافحة الحشرات الضارة بواسطة الطيران .

نستنتج من ذلك أن محمد عطا كان قبل ١١ سبتمبر رجلاً يمارس نشاطات غير شرعية، فقد تلقى دروساً للطيران فى مدارس أو كلاهوما وفلوريدا، والتقى بالمتطرفين الإسلاميين فى إسبانيا، ثم استعلم فى فلوريدا عن استخدام طائرات من نوع خاص فى مكافحة الحشرات الضارة، كما أنه تخلف عن موعد محاكمته أمام محكمة العقوبات الخاصة بمخالفة قواعد المرور؛ لأجل ذلك كله كان الأثر الذى خلفه عطا تحت اسمه، مع الرسائل التى كتبها لشركائه كبيراً لحد بعيد، لدرجة أن الهيئات الجنائية لم يسعها إلا أن تصفه بأنه المتهم الرئيسى والمخطط الأول للهجمات . . . ولكن لماذا لا يتم فحص آثار هذه التناقضات؟

تناقضات لا نهاية لها

الطيارون لا يرسلون الإشارات الواجب إرسالها

تزايدت كمية الغرائب عند الفحص الدقيق للحقائق بعد الحادى عشر من سبتمبر، فقد طرح فى البداية سؤال: لماذا لم يتم الطيارون وأطقم الضيافة بإعطاء إشارات خطف الطائرات؟ وذلك أمر سهل للغاية بواسطة استخدام الشفرة الرقمية المكونة من أربعة أرقام على جهاز اللاسلكى، أو بواسطة جهاز إرسال المعلومات الأوتوماتيكية المتصل بمحطة التحكم الأرضية. فليس من المعقول أن ينجح القراصنة فى الطائرات الأربع كلها فى السيطرة على الطيار، ومساعدته، والطاقم المعاون لهما، ومنعهم جميعاً من أية مقاومة، بواسطة سكاكين صغيرة أو قواطع كرتون، وليس من المفهوم أيضاً أنه لم يكن بوسع أى شخص على متن الطائرات الأربع أن

يقوم بإرسال الشفرة المكونة من أربعة أرقام فقط، ولذلك يصبح من الصعب تصديق أن تكون الأحداث قد سارت بهذا الشكل (*).

يرى كثير من الطيارين المحترفين أنه يكاد يكون من المستحيل أن يقوم أشخاص من هواة الطيران غير المدربين تدريباً عالياً بقيادة طائرات ركاب ضخمة بسرعة تقترب من ٨٠٠ كم فى الساعة، وتوجيهها عن طريق القيادة المباشرة إلى برجى مركز التجارة العالمى ومبنى البيتاجون (**).

من ناحية أخرى فإنه من غير المتصور أن يقوم الطيارون التابعون لشركتى الطيران بأنفسهم بتوجيه الطائرات المحملة بالركاب مباشرة إلى البرجين بأمر من المختطفين وتحت التهديد بالموت، ففى هذه الحالة سيكون الطيار أمام موت مؤكد، ولن يخسر شيئاً إذا حاول حيثذ الانحراف بالطائرة، ولا سيما أن بعض هؤلاء الطيارين قد عملوا من قبل فى قيادة الطائرات الحربية فى القوات الجوية الأمريكية.

لم يتم العثور على الصناديق السوداء ولا على أجهزة التسجيل الصوتية

أم تم العثور عليها خالية من التسجيلات؟ أم كان بها تسجيلات وأخفيت؟

قيل إنه لم يتم العثور على الصندوقين الأسودين الخاصين بالطائرتين اللتين ارتطمتا ببرجى مركز التجارة العالمى بنيويورك (فى حين عثر على جواز سفر محمد عطا، سليماً وصحيحاً!)، أما صندوق الطائرة التى سقطت بالقرب من مدينة «شانكسفيل - Shanksville»، وصندوق الطائرة التى ارتطمت بمبنى البيتاجون، فقد عثر عليهما، إلا أنه لم يكن بهما سوى تسجيلات جزئية تم التحفظ عليها، مع أن الصندوق الأسود يكون محمياً ضد السقوط من ارتفاع عال، ومحمياً ضد الحرائق التى ترتفع درجة حرارتها إلى ١٥٠٠ درجة مئوية، ولم يعلن مكتب

(*) تطير كل طائرة مدنية فى ممر جوى عرضه حوالى ١٠ أميال، وتراقبها المحطات الأرضية بصفة مستمرة، فإذا خرجت من مجال محطة أرضية دخلت فى أخرى، وإذا خرجت من الممر، يتم تنبيهها فى مدة لا تتجاوز ١٠ ثوان، ويتم تحذيرها - المترجم.

(**) عرض البرج أكثر قليلاً من ٦٠ متراً، فعلى ذلك كان على قائد الطائرة أن يهبط من ارتفاع عدة آلاف متر إلى ارتفاع أقل من ٥٠٠ متر، ويتخذ مساراً دقيقاً للغاية فوق ناطحات السحاب فى نيويورك، وهو يطير بسرعة تصل إلى ٨٠٠ كيلومتراً/ الساعة، ليصيب الهدف بدقة لا تصل فيها نسبة الخطأ إلى ٦٠ متراً - المترجم.

التحقيقات الفيدرالية عن المعلومات التي سجلها الصندوق الخاص برحلة الخطوط الأمريكية رقم ٩٣ التي سقطت عند مدينة شانكسكيل ، لا للموظفين في المكتب ولا للجمهور ، فقط أذيع عن قيام ركاب الطائرة الرابعة بمقاومة المختطفين بصورة بطولية ، وذلك بعد علمهم عن طريق التليفون المحمول بالاعتداء على مركز التجارة العالمي ، وما قد يخفف من معانات ذويهم أن يعلموا أن الضحايا لم يستسلموا ، وإنما تمردوا جميعاً ضد الاعتداء الغاشم المميت ليمنعوا بذلك كارثة أخرى .

خارج الخدمة

الإدارة المدنية للطيران والإدارة العسكرية للبتاجون

تمكنت محطات الرادار الأرضية التابعة لإدارة الطيران الفيدرالية من تتبع المسارات المحددة للطائرات الأربع المختطفة ، فقد أدركت - إحدى المحطات على سبيل المثال - أنه قد تم إغلاق جهاز الاستقبال اللاسلكى على متن طائرة البوينج التابعة للخطوط الجوية الأمريكية (الرحلة رقم ١١) فى تمام الساعة ٨, ١٤ دقيقة ، ثم علم بعد ذلك عن طريق التنصت أن المختطفين أخبروا فى الساعة ٨, ٢٣ دقيقة بأنهم قد سيطروا تماماً على الطائرات ، وأنهم عازمون على العودة بالطائرة إلى مطار «بوسطن - لوجان - Boston-Logan»^(١٢٠) ، وبعد إغلاق جهاز الاستقبال ، انتظرت محطات التحكم الأرضية ٣١ دقيقة ، حتى اصطدمت الطائرة بالبرج الشمالى ، وكان من واجب المحطة الأرضية فوراً إحاطة الإدارة العسكرية لتأمين الطيران علماً بما حدث ، فور حدوثه ، وعندئذ تقوم الإدارة بدورها بإعطاء الأوامر - كما كان يحدث فى كل الحالات السابقة - للطائرات الحربية الجاهزة للإقلاع من مطارات القوات الجوية والقوات البحرية ، وذلك للسيطرة على الطائرات المختطفة أو إسقاطها .

بداية من هذا التوقيت - إن لم يكن من قبله - كان من واجب محطات التحكم والمراقبة العديدة التابعة لقيادة الدفاع الجوى ، والمتمركزة على الساحل الشرقى لمراقبة المجال الجوى ضد أية هجمات عدائية ، القيام باقتفاء أثر الطائرات المختطفة بواسطة شاشات أجهزة الرادار ، وإرشاد الطائرات المحاربة إلى الهدف .

توجد قواعد متفق عليها دولياً لدى اعتراض الطائرات : تقوم الطائرات

العسكرية بالتحليق فوق طائرة الركاب المختطفة ، وتطلب من الطيار عن طريق حركة قصيرة بالطائرة أن يتبعها إلى مكان الهبوط ، فلماذا لم يحدث ذلك في هذه الحالة ؟

في أول تصريح أمام لجنة القوات المسلحة في مجلس الشيوخ في ١٣ سبتمبر ٢٠٠١م أوضح الجنرال «ريتشارد بي مايرز - Richard B Myers» رئيس أركان حرب القوات الأمريكية أن المقاتلات الحربية لم تقلع إلا بعد الاعتداء على مبنى البيتاجون ، أى بعد الهجوم على البرج الشمالى بساعة تقريباً (١٢١)*.

هذا التصريح من جانب أحد أكبر العسكريين أثار الدهشة لدى كبار أعضاء مجلس الشيوخ والنواب ، وبما أن هذه التصريحات لها خطورتها على الجانب الرسمى ، فقد تم استبدالها برواية أخرى من جانب القيادة الشمالية للدفاع الجوى ، والتي تفيد بأن الطائرات الحربية أقلعت بالفعل ، ولكنها وصلت إلى الهدف في وقت متأخر جداً .

بالنسبة للطائرة التي سقطت عند مدينة شانكسكيل ، لم يثبت حتى الآن هل قامت طائرتان مقاتلتان من طراز إف ١٦ بقصفها أم لا ؟ (١٢٢) أما قصة الصراع على متن الطائرة من جانب الركاب والطاقم الذي وجه الطائرة إلى الأرض فهي قصة غير حقيقية ؛ لأنه تم العثور على أجزاء جوهرية من الطائرة متفرقة في مسافة تصل إلى حوالي ١٣ كم من مكان السقوط ، مما يعنى أن الطائرة تحطمت أو انفجرت على ارتفاع جوى كبير ، ولم تعلن السلطات حتى اليوم نتيجة التحقيقات حول هذا الحادث ، كما أنها رفضت نشر المعلومات التي حصلت عليها من أجهزة التسجيل الصوتى الخاصة بالطائرة (١٢٣)**.

عادة يتم نشر المحادثات بين الطيار ومراكز التحكم الأرضية ، أو على الأقل نشر

(*) الطائرة التي اصطدمت بالبيتاجون ، أقلعت من مطار دالاس بواشنطن على الساحل الشرقى فى الساعة ٨ : ١٠ صباحاً ، متجهه إلى لوس أنجلوس على الساحل الغربى ، ثم عادت واصطدمت بالبيتاجون فى الساعة ٩ : ٣٩ ، أى أنها طارت ساعة ونصف ، على الأقل ٤٥ دقيقة منها خارج المسار ، وحوالى ساعة - منها ٤٥ دقيقة على الأقل خارج المسار - بعد اصطدام طائرة الخطوط الجوية الأمريكية رحلة رقم ١١ بالبرج الشمالى لمركز التجارة العالمى .

(**) سقطت الطائرة فى الساعة العاشرة وعشر دقائق ، أى بعد اصطدام الطائرة الأولى بمركز التجارة بحوالى ساعة ونصف .

مقتطفات من هذه المحادثات بعد حوادث الطائرات مباشرة، ولكن هذا لم يكن هو الحال في أحداث ١١ سبتمبر، فقد مُنع المراقبون الأرضيون من أن يتحدثوا مع طرف ثالث (١٢٤).

إزالة الأدلة والبراهين

بعد الحادى عشر من سبتمبر، انهمر تيار قوى من نتائج التحقيقات القومية والدولية حول الجناة المزعومين، وجنسياتهم، وسيرهم الذاتية، وأماكن إقامتهم، والتوجيهات التي يصدرها لهم أسامة بن لادن وقاعدته التي تنشر الفساد الإرهابى فى كل أنحاء العالم، والتي تتخذ من كهوف أفغانستان مقراً لها، وفى المقابل لم يتم التحقق والتأكد من الأدلة، ومعاينتها فى أماكن الحوادث ذاتها، فسرعان ما ارتفعت بعد السقوط المأساوى لبرجى مركز التجارة العالمى أصوات ترى أن اصطدام طائرة ركاب بالهيكل الصلب للبرج لا يمكن أن يكون هو السبب الحقيقى لانهيـار المبنى؛ لأنه تم تأمين ثبات المبنى ضد هذه الحوادث، وقد صمد المبنى بحالته أمام الأعاصير الشتوية الأكثر قوة التي كانت تزار ضد واجهات المبنى بمساحاتها الكبيرة (*).

أوضح أحد أساتذة علم ثبات المباني أنه لا يمكن بحال من الأحوال أن نرجع سبب انهيار البرجين إلى تأثير الصدمة والحرارة (١٢٥)، ولكنه رجع بعد ذلك عن هذا التحليل بعد أن نشر فى إحدى الجرائد وعلى شبكة الإنترنت، ويرى بعض سيئى النية أن هناك علاقة تربط بين ذلك والزيارة التي قام بها إلى البيتاجون لتلقى التكاليفات (١٢٦).

استكمالاً للأمر، ارتفعت أصوات أخرى تشكك فى أن يكون الكيروسين المشتعل والممتد إلى عدة طوابق- ذلك الكيروسين الذى كان يملأ خزانات الطائرات عن آخرها - قد تمكن من صهر أو تفكيك هيكل الصلب القوى، فلو فرضنا أن ذلك يمكن أن يكون هو الحال فى المواضع المباشرة للاصطدام وطابقين أو ثلاثة حولها، فإنه من غير الممكن أن ينسحب ذلك على المبنى بأكمله، فأعلى درجة حرارة لاحتراق الكيروسين هى ٣٧٥ درجة مئوية، بينما لا ينصهر الصلب إلا عند

(*) واجهات المبنى التى تتعرض للرياح لها مساحة: $64 \times 400 = 25600$ م² لكل واجهة.

درجة حرارة فوق ١٣٠٠ درجة، ويفقد تماسكه عند حوالى ٨٠٠ درجة، وكلها درجات لا يصل إليها الكيروسين المشتعل، وستناول هذه المسألة بتفصيل أكثر فى موضع آخر.

تبع ذلك مباشرة الحديث عن «نظرية طبقات التورته» التى تتناولها التصريحات الرسمية حتى اليوم، وهى نظرية تفترض انهيار عدد قليل من الطوابق، وسقطت هذه الطوابق على الطوابق التى تحتها، وازداد الوزن مع انهيار كل طابق جديد، حتى شمل الانهيار التسعين طابقاً.

أمام اللجنة العلمية فى مجلس النواب بواشنطن، صرح الأستاذ المتخصص «أستانه أسل - Astaneh-Asl» من جامعة «بيركلى - Berkeley» أنه كان من المفيد عملياً الاحتفاظ بأجزاء أساسية من هيكل الصلب وإجراء الأبحاث والفحوصات عليها فى الوقت المناسب قبل إذابتها وتحويلها إلى مادة جديدة (١٢٧).

انتقد تقرير اللجنة منع إجراء الفحوصات فى مكان الحادث، حيث إنه تم إزالة أجزاء مهمة من الصلب قبل وصول أول المختصين للمكان، علاوة على أنه لم يسمح للمحققين بالقيام ببعض التجارب على الصلب قبل إذابته، مما أدى إلى فقدان أدلة ذات أهمية كبيرة.

وحول ماتم من إزالة سريعة للأنقاض، طلبت جريدة «نيويورك تايمز - New York Times» التوضيح من عمدة مدينة نيويورك، وسألته عن المسئول الذى أصدر أوامره بإذابة الصلب، ولكنها لم تتلق أية إجابة، وانتقد الأستاذ «كورت - Corbett» الخبير الجنائى بكلية «جون جاى - John Jay» للقضاء الجنائى أنه تم تخصيص ميزانية صغيرة جداً - تثير الضحك - للجنة الفحص، وتحدث عن منع الخبراء - الذين ينبغى عليهم بحث أسباب الانهيار - من الحصول على رسوم تصميم المباني، وستعرض لتفاصيل ذلك مع استكمال عرض الأحداث.

هنا يجب أن ندرك أن الهيئات القضائية قد منعت بالقوة تأمين آثار الجريمة فى مكانها، وحيث يجب اطلاع الخبراء المختصين على هذه الآثار، فكل نظرية يجب أن تستند إلى أدلة قوية، ينطبق ذلك أيضاً على نظرية التآمر المعلنة رسمياً، وإذا لم تقدم هذه الأدلة، أو لم تقدم فى الوقت المناسب، أو لم تكن شاملة بقدر كاف، فتكون الأبواب قد فتحت على مصارعها أمام التلاعب والتضليل.



مبنى الپنتاجون ويظهر الدمار الذى لحق به

عدم العثور على أجزاء الطائرة

فى مكان ارتطامها بمبنى الپنتاجون

كانت هناك أيضاً بعض الغرائب المثيرة للدهشة فى موضع الهجوم على مبنى الپنتاجون ، فقد أفادت التصريحات الرسمية ، وكذلك تقارير وسائل الإعلام ، أنها كانت طائرة بوينج ٧٥٧ تابعة للخطوط الجوية الأمريكية ، قامت مجموعة إرهابية بتوجيهها نحو الجناح الجنوبى الغربى لمبنى الپنتاجون فى واشنطن ، ويجب أن تكون الطائرة قد اخترقت المبنى وهى تتحرك على ارتفاع يكاد يلامس حشائش الأرض .

إذا نظرنا عن قرب إلى الفجوة الناتجة عن الهجوم على المبنى ، فسنجدها لا تتناسب مع أبعاد الطائرة البوينج ، وتم العثور أيضاً على أجزاء معدنية من الطائرة ، إلا أنها لم تكن هى الأجزاء المميزة للون وتصميم طائرة البوينج ٧٥٧ التابعة لخطوط الطيران الأمريكية ، كما تم فى نفس يوم الكارثة تغطية الأرض التى انزلت عليها الطائرة قبل الوصول إلى الهدف بطبقة من الرمال سمكها ٢٠ سم ، وتم الاستيلاء

على الصور التي التقطتها كاميرات المراقبة في إحدى محطات البتزين للطائرة قبل سقوطها، كما أنها منعت عن الرأي العام، حتى الصندوق الأسود الذي زعموا أنه تم العثور عليه، صرحوا بأنه لا يحوى أية تسجيلات .

أول أثر للمسلمين؛

مكالمة تليفونية من طائرة الخطوط الجوية الأمريكية

تشعر إدارة بوش ورامسفيلد - على الرغم من كل التناقضات - بأنها تقف على أرض ثابتة مع ادعاء أن الهجوم على البنتاجون كان بواسطة إحدى طائرات الركاب، والأدلة الدامغة هي المكالمات التليفونية التي جاءت من داخل الطائرات . ولكن لو افترضنا أن أحداث ١١ سبتمبر عملية سرية لأجهزة المخابرات، فإنه من الممكن أن تكون هذه المكالمات قد تم ترتيبها (تزويرها)، فإذا ثبت أنها صحيحة وفوق كل الشكوك، فإن ذلك يؤكد النظرية الأمريكية الرسمية التي مؤداها أن من قام بذلك هم مجموعة من الطيارين العرب الانتحاريين، أما إذا ثبت مرة أخرى عدم صحة هذه الافتراضات، أو أثبت حولها شكوك قوية، فسيبرز الحديث عن آثار غير صحيحة قامت أجهزة المخابرات باختلاقها لتضليل الجماهير وصرف أنظارهم عن الحقيقة المنتسرة عليها، ولكن ستضخ غرائب كثيرة، سواء عند تصديق هذا الرأي أو الرأي الآخر .

جاءت مكالمة هاتفية وحيدة من الطائرة التي تم توجيهها إلى البنتاجون، وشكلت هذه المكالمة حجر الزاوية الذي أمكن البناء عليه في ليلة الحادى عشر وحتى الثانى عشر من سبتمبر ٢٠٠١م ليكون هذا الحجر نظرية تأمر الـ ١٩ مختطفًا العرب، ومن ورائهم المخطط أسامة بن لادن (١٢٨).

كانت «بربارا أولسون - Barbara Olson» معلقة الأخبار - ذات الاتجاه المحافظ - فى قناة الـ «CNN» وزوجة «تيد أولسون - Ted Olson» المحامى العام - على متن طائرة الخطوط الجوية الأمريكية فى الرحلة رقم ٧٧، وقامت مرتين متتاليتين بإبلاغ وزارة العدل باختطاف الطائرة، وذلك عن طريق الاتصال بالتليفون الموجود فى

طائرة البوينج ٧٥٧، وكان اتصال السيدة بربارا منطلقاً من أن زوجها يشغل أحد أهم المناصب في وزارة العدل، كانت قناة الـ«CNN» قد أذاعت هذا الخبر في تمام الساعة الثانية عشرة وست دقائق بالتوقيت المحلي للمنطقة في صباح يوم الثاني عشر من سبتمبر، هذا الخبر وحده هو الذى وضع أيدى جميع وسائل الإعلام الأمريكية والعالمية على أثر المختطفين العرب، وبالتالي على أسامة بن لادن وقاعدته باعتبارها مركزاً للإرهاب، أما الأخبار التى أعلنتها وسائل الإعلام حول مكالمات أخرى من الطائرات المختطفة، فلم تكن إلا بعد ذلك بأربعة أيام، أى يوم السادس عشر من سبتمبر، وحتى ذلك الحين كان أسامة بن لادن يُعتبر هو المتهم بتنظيم هذا الإرهاب، وتعتبر أفغانستان هى المأوى لهذا التنظيم الإرهابى، هذا بالإضافة إلى اعتبارات أخرى مشابهة حول فلسطين والرئيس عرفات فى الحرب ضد الإرهاب فى إسرائيل، وينبغى علينا هنا أن ننظر عن قرب إلى التقرير الذى كُتب حول المكالمة التليفونية .

جاء نص الخبر الذى أعلن قبل فجر يوم ١٢ سبتمبر كما يلى :

«خبر «تيد أولسون - Ted Olson» المحامى العام قناة الـ«CNN» بأن زوجته «بربارا أولسون - Barbara Olson» المعلقة الإخبارية والمحامية، وجهت له نداء استغاثة بأن الطائرة التى هى عليها يتم اختطافها، وكان ذلك فى صباح يوم الثلاثاء، وبعد ذلك بقليل ارتطمت الرحلة ٧٧ ببني الپتاجون . . . وأكمل تيد أولسون بأن زوجته حذرته أن مجموعة مسلحة قامت بدفع الركاب وطاقم الطائرة بما فى ذلك الطيار إلى الجزء الخلفى من الطائرة، وكانت أسلحتهم عبارة عن سكاكين وقواطع للورق، وكان لديها انطباع أن أحداً ممن على متن الطائرة ليس لديه إحساس بالمسئولية، وطلبت من زوجها أن يخبر الطيار بما يجب عليه أن يفعله» .

هذا الخبر غريب من عدة وجوه : فالشخص الذى تم الاتصال به يشغل منصب المحامى العام لدولة متقدمة، ثم هو يفقد زوجته فى هذه الجريمة البشعة، فى حين أنه يستطيع الحصول على أدلة حاسمة قبل موت زوجته بقليل بمكالمة هاتفية تكشف عن الجناة، فمن المؤكد أن هذا الرجل سيسعى بكل عزيمة وقوة وسرعة للكشف عن هذه الجريمة بأقصى سرعة والتحقق من الجناة، أو بمعنى أدق التحقق ممن وراء

الجناة فى أسرع وقت ممكن ثم الزج بهم فى السجن، وأهم عمل يجب القيام به فى الدقائق الأولى هو إطلاع أهم الهيئات الرسمية العليا بما حدث .

مثل هذا الخبر المهم الذى قدمته زوجة أولسون فى المكالمة الهاتفية كان يحتاج أولاً إلى الكتمان من جانب هذه الهيئات كإجراء معتاد، ولكن الغريب هو أن يوضع هذا الخبر خلال ساعات تحت تصرف إحدى وكالات الأخبار الدولية، على الرغم من أن هذه الأخبار كان من المفترض أن تعرض أمام مؤتمر صحفى يحمل صبغة قومية وعالمية ليقدّم دليلاً دامغاً .

على أية حال فإن تصورات الحكومة الأمريكية اتجهت إلى أنها هجمات يقوم بها الإرهاب الدولى لجر الشعب الأمريكى كله ومعه العالم المتحضر إلى حرب عالمية، وينبغى علينا أن نضع فى الحسبان أن المحامى العام الفيدرالى بوزارة العدل كان يفكر بعمق فيما ينبغى عليه قوله للصحف وبأى صيغة .

لم يرد أن تيودور أولسون أدلى بحديث صحفى آخر حول الموضوع، وفى تقرير حول حفل التابىن الذى أقيم فى البيت الأبيض فى ١٢ ديسمبر ٢٠٠١ م - أى بعد الحادث بثلاثة شهور - أشار المراسل الصحفى إلى تصريحات تيد أولسون المحامى العام الفيدرالى بوزارة العدل، الذى تحدث عن المصيبة «التي عانينا منها جميعاً»، ولم يذكر فى كلامه موت زوجته التى كانت على متن الرحلة ٧٧ التى تم توجيهها لمبنى الپنتاجون .

فى «فوكس نيوز - Fox News» وصف «لارى تومپسون - Thompson Larry» الاتصال التليفونى لبربارا أولسون بأنه كان «إشارة وإنذاراً» إلى زعماء دولتنا لإدراك الحقيقة المخيفة لأحداث ١١ سبتمبر .

فى ذكرى مرور ستة أشهر على الاعتداءات، نشرت صحيفة «تليجراف - Telegraph» اللندنية حديثاً صحفياً مختلفاً للسيد تيد أولسون تحت عنوان «سألتنى عن كيفية التحكم فى الطائرة^(١٢٩)»، ولم ينشر هذا الحديث الصحفى فى الولايات المتحدة الأمريكية، وجاء فيه :

تمكنت (أى بربارا) من الاتصال بصعوبة ؛ لأنها لم تأخذ معها تليفونها المحمول، فاستخدمت تليفون الطائرة المثبت فى مقعد الركاب، ويبدو أنه لم يكن

معها كيس النقود الخاص بها ؛ لأنها جعلت المكاملة على حساب المتلقى، وحاولت الاتصال بهيئة القضاء . . . الأمر الذي لم يكن سهلاً . . . وتساءلت قائلة «ماذا أقول للطيار؟ ماذا أفعل؟ كيف يمكن وضع نهاية لما يحدث هنا؟» .

شكوك فنية

هناك أيضاً بعض الغرائب التي تتعلق بالناحية الفنية، فعلى الرغم من أن الطائرة البوينج ٧٥٧ التابعة لخطوط الطيران الأمريكية بها أجهزة تليفون للركاب مثبتة فى المقاعد، إلا أنه ليس من السهل أن يرفع المرء السماعه ويطلب من العامل المختص أن يوصله بمن يريد الاتصال به، فيجب أولاً طبقاً للوائح خطوط الطيران الأمريكية أن يتم قراءة كارت الائتمان وسحب حولى ٥, ٢ دولار من الرصيد قبل أن يبدأ الشخص فى الاتصال، وأثناء الاتصال يتم سحب ٥, ٢ دولار (وأحياناً ٥ دولارات) كل دقيقة، وهذه التعريفه تخصم بطريقة أوتوماتيكية من كارت الائتمان، وليس هناك إمكانية لجعل المكاملة على حساب متلقى المكاملة .

طبقاً لما قاله زوجها، فإن بربارا أولسون لم يكن معها كارت ائتمان، ولو كانت قد استخدمت الكارت الخاص بالشخص الجالس بجوارها، لأمكنها الحديث دون أية موانع تتعلق بمدة الاتصال، وفى هذه الحالة يصبح الادعاء بأنها قامت بالاتصال على حساب متلقى المكاملة المتمثل فى هيئة القضاء ادعاءً غير صحيح .

تتضح الأهمية الكبيرة لمدى صدق هذه المكاملة باعتبار أنها تبنى أساساً ونقطة انطلاق لإدارة بوش لتوجيه الاتهام بالتآمر للـ ١٩ مسلماً .

فى التليفزيون الأمريكى، تم عرض صورة كبيرة معبرة لتيد أولسون خلف مجلدات تتضمن الأحكام القضائية للمحكمة الأمريكية العليا، وأمامه صورة زوجته المتوفاة، وتوحى الصورة بأن عدم تصديق هذا الرجل يعتبر ضرباً من المستحيل، ولكن جريدة «واشنطن بوست - Washington Post» اقتبست للرجل نفسه فى مقال لـ «جيم هوجلاند - Jim Hoagland» نشر فى ٢١ مارس ٢٠٠٢م تحت عنوان «The Limits of Lying» أى «حدود الكذب» جملته الشهيرة أمام المحكمة العليا للولايات المتحدة، والتي يمكن للإنسان أن يتصور بناءً عليها عدداً

لا حصر له من المواقف . . . اتخذ منها نواب الحكومة - بصورة مشروعة تماماً - أساساً لنشر المعلومات الخاطئة (*) .

طائرة البنتاجون

من يراقب الأحداث ويسعى وراء الحقيقة ، فإنه سيبقى في مكانه مضطرباً إلى حد ما ، وذلك عندما يعلم أن الأضرار التي لحقت بمبنى البنتاجون لا تتفق مع المساحة الكبيرة لمقطع الطائرة المزعومة ، وحتى السؤال عن حطام الطائرة ، وأشلاء الركاب ، ويقايا الأمتعة تبقى دون توضيح ، وحتى لقطات الفيديو التي تم التقاطها ، والتي تم إنكارها في بداية الأمر ، ثم أعلنت بعد ذلك في مقتطفات أثارت موجة من عدم الثقة تجاه التفسير الرسمي للحدث ، حيث إن هذه اللقطات تظهر نيراناً ناتجة عن انفجار ، ولا تظهر نيراناً ناتجة عن احتراق مادة الكيروسين ، وما يدعو أيضاً للشك في التفسير الرسمي هو ما يظهر في الصورة من سلامة الحشائش ، وعدم تعرضها للاحتراق ، تلك الحشائش التي يدعون بأن الطائرة قد انزلقت عليها ، وأخيراً فإن الأجزاء المعدنية التي عثر عليها تدل على أنها كانت طائرة صغيرة تعمل بدون طيار ، أكثر مما تدل على أنها كانت طائرة ركاب كبيرة ، وهذا دليل على أن

(*) جاء في كتاب «الخديعة المرعبة» للمحلل السياسي الفرنسي تيرى ميسان ، عن مؤتمر صحفى لوزير الدفاع دونالد رامسفيلد : . . . وفي يوم ٢٥ سبتمبر سأل الصحفيون رامسفيلد عما إذا كان ينوى الكذب من أجل الاحتفاظ ببعض الأسرار؟ فأجاب بأن لديه شخصياً المهارة الكافية للتعرف بطريقة أخرى ، أما معاونوه فسيتدبرون الأمر كل وفق استطاعته .

وزير الدفاع : «إن هذا بالطبع يذكرنا بعبارة ونستون تشرشل الشهيرة - ولكن لا تقلقوا عنى شيئاً ، فأنا لا أحب أن ينقل عنى أحاديث - إن قيمة الحقيقة تكون أحياناً كبيرة إلى حد يستلزم إحاطتها بحرس من الأكاذيب ، وكان تشرشل يتحدث عن موعد ومكان الإنزال . فقد حرص الحلفاء على تجنب ذكر موعد ومكان إنزال القوات في نورماندى أو تحديد مكان المعركة في خليج نورماندى أو شمال بلجيكا ، بل أخذوا يشيعون البلبلة لدى الألمان حول شن معركة من عدمه ، وكان لدى الحلفاء جيش تمويه بقيادة باتون . هذه مجرد أحداث تاريخية وعندما أتحدث عنها فأنا أذكرها في سياق التاريخ (. .) لا أتذكر أننى كذبت على الصحافة من قبل ، وليست لدى النية الآن ، فلا أرى ثمة مبرراً وهناك عشرات السبل لتجنب الوقوع في هذا المأزق وأنا لا أفعل ذلك» .

الصحفى : «وهل ينطبق هذا على الجميع فى الوزارة؟»

وزير الدفاع : «أظنك تمزح أليس كذلك؟» (ضحك) .

الأجزاء التي أعلنت عنها الجهات الرسمية مزيفة، ويبقى كذلك السؤال عن الطائرة البوينج بلا إجابة أو توضيح، فهم حتماً قد لقوا حتفهم، ولكن أين؟ وكيف؟ (**).

ويبرز أيضاً السؤال عن أسلاء هؤلاء الضحايا، فليس هناك دليل على وجود ضحايا، كما أنه لا يوجد دليل على أن الرحلة الجوية رقم ٧٧ التابعة لخطوط الجوية الأمريكية هي في الحقيقة التي ارتطمت بالبتاجون (**).

اتصال بالمحمول من طائرة رقم ٩٣

التي سقطت في بنسلفانيا

بقى الحديث عن الطائرة التي سقطت شرق مدينة «بيتسبورج - Pittsburgh» بحوالى ٦٠ ميلاً (١٣٠)، ففي مكان السقوط تم العثور على طائرات هليكوبتر، كما تم العثور على الصندوق الأسود الذى يحتوى على بعض المعلومات، وتحفظت الهيئات الرسمية عليه لوقت طويل حفاظاً على مشاعر أقارب الضحايا، وذلك على حد زعم مكتب التحقيقات الفيدرالى، وما يدعو هنا للتعجب أن يقوم الركاب بالاتصال بالتليفون المحمول من الطائرة بالعالم الخارجى، وذكر أن الركاب علموا فى تلك المكالمات الهاتفية من أقاربهم وأصدقائهم ومعارفهم بالاعتداءات الإرهابية على مركز التجارة العالمى ومبنى البتاجون (***)، ثم قاموا تبعاً لذلك بمواجهة المختطفين بشجاعة لمنعهم من استخدام هذه الطائرة أيضاً للقيام بعمل إجرامى مماثل.

إلا أن هنا شكوكاً أخرى فى إمكانية إجراء مثل هذه المكالمات الهاتفية، فقد أشار الخبراء إلى أنه يمكن استخدام التليفون المحمول فى الولايات المتحدة عند إقلاع الطائرة أو هبوطها، فوق المناطق المأهولة فقط، أما فى بنسلفانيا قبل سقوط الطائرة فوق منطقة ريفية، حيث كانت سرعة الطائرة حوالى ٨٠٠ كم فى الساعة، فلم

(*) جاء فى الكتاب السابق ذكره «الخديعة المرعبة»: لقد كانت وكالة رويتر أول من وصل إلى مكان الأحداث، وأعلنت أن مبنى البتاجون قد أصيب من جراء اصطدام طائرة مروحية.

(**) بل إن هبوط الطائرة لتطير على ارتفاع منخفض جداً، يكاد يكون كسيرها على الأرض لترطم بالبتاجون، لا يودى إلى قتل كل من كان بداخل الطائرة، وهناك حوادث طائرات عديدة سقطت ونجا بعض ركابها وأخرها الطائرة اللبنانية التى نجا أكثر من عشرين من ركابها فى آخر ديسمبر ٢٠٠٣م. - المترجم.

(***) ولكن يبدو أن إدارة الطيران المدنى والبتاجون لم يعلموا - المترجم.

يكن الاتصال بالشبكة ممكناً، يضاف إلى ذلك أن إجراء الاتصال، ثم عملية الربط بين شبكات اتصال المتكلمين لالتقاط المكالمات كل ذلك يستغرق على الأقل ٤٥ ثانية، وفي هذا الوقت تكون الطائرة قد تحولت بالفعل من مجال خلية ودخلت في مجال آخر (١٣١)، وهناك مسائل أخرى يجب أن يوضحها الخبراء المختصون (*).

بعد سقوط الطائرة بثلاثة أيام، قامت شركة تليفونات بإعلام أرملة أحد ركاب الطائرة ويدعى «تود بيمر - Todd Beamer» بأن زوجها قام بعد عملية الاختطاف بالاتصال بواسطة تليفونه المحمول من داخل تواليت الطائرة بموظفة السويتش العاملة بالهيئة (١٣٢)، واستغرق الحديث عن اختطاف الطائرة أكثر من ١٥ دقيقة، علم فيها الراكب عن الاعتداءات الأخرى التي وقعت في نيويورك، مما دفعه إلى اتخاذ قرار بمشاركة الركاب الآخرين بمقاومة المختطفين، ومنعهم من استخدام هذه الطائرة المختطفة أيضاً لتنفيذ اعتداء مماثل على هدف مهم في واشنطن، وتدعى الشركة أن السيد بيمر قد أوضح في الاتصال الهاتفى أن جميع الركاب البالغ عددهم سبعة وعشرين شخصاً، تم حجزهم في مؤخرة الطائرة ومعهم الطيارين المصابين، ولم يكن يعرف عما إذا كان الطياران على قيد الحياة أم لا، هذا علاوة على أن الستائر الفاصلة بين الدرجة الأولى والثانية كان يحتجز وراءها عشرة ركاب آخرون، وكما أخبرت هيئة الاتصالات، فقد كان صوت السيد بيمر هادئاً تماماً بالمقارنة بصوت الفوضى والصرخات المسموعة، وأثناء هذا الحوار الهاتفى بدأت الطائرة فى التراجع القوى مما دفع بيمر إلى الافتراض بأن الطائرة أخذت فى السقوط، ولكن الطائرة لم تبرح أن استعادت توازنها مرة أخرى، ولكنها - كما قال - اتجهت إلى الشمال، ويروى أن الرجل طلب من الموظفة التى تلقت المكالمة أن تخبر زوجته وأبناءه أنه يحبهم جداً، ثم دعا الله ومعه الموظفة أن ينتهى كل شيء بخير، وبعد ذلك مباشرة أخبرها السيد بيمر - كما صرحت هيئة الاتصالات لزوجته- أنه عزم ومعه بعض الركاب على مواجهة المختطفين المسلحين بالقنابل

(*) بسؤال الخبراء المصريين فى مجال الاتصالات، أفادوا بأنه لا يمكن بالمحمول العادى (الموبايل) إجراء أى اتصالات من الطائرة بعد ارتفاعها، ولكن يمكن بالمحمول الخاص الذى يعمل عن طريق الأقمار الصناعية - المترجم .

والسيطرة عليهم ، وكانت آخر الكلمات التي سمعتها الموظفة والتي في ظاهر الأمر كلمات موجهة إلى أشخاص آخرين هي «هل أنتم مستعدون؟» «هيا نهاجمهم» ، ثم ظل الاتصال مفتوحًا حتى استطاعت الموظفة سماع صوت الاضطرابات والأصوات .

قام راكب آخر بالاتصال بأمه ، وذكر لها اسمه واسم عائلته ، وهذا جعل والدته تستنج أنه في حالة ارتباك ، ويذكر أنه أخبر أمه قائلاً :

«يا أمي أنا «مارك بنجهام - Mark Bingham» وأريد أن أخبرك بأنني أحبك ، أنا الآن على متن الطائرة المسافرة من نيويورك إلى سان فرانسيسكو ، وهنا ثلاثة أشخاص سيطروا على الطائرة ، ويدعون أن بحوزتهم قنبلة» (١٣٣) .

هذا الخبر في حاجة إلى فحص وتوضيح دقيق ؛ لأننا لا نستبعد أن تكون أجهزة المخابرات (أو أي جهة أخرى) قد قامت في أي وقت بإجراء مثل هذه المكالمات الهاتفية ، حيث يمكن تقليد الأصوات ، كما يمكن إضافة بعض التشويشات والضوضاء ، ومن الممكن أيضاً استدعاء طرف ثالث لإجراء هذه المكالمات ، وغيرها ، وتقوم وسائل الإعلام بعد ذلك بنشرها على أنها حقائق ، وعند ظهور هذا الطرف الثالث تضيع أهمية التحقق من هوية الشخص الذي قام بالاتصال عن طريق موظف الاتصالات الموثوق فيه ، وفي الحالة التي بين أيدينا لم تتمكن زوجة تود بيمر من التحقق من صوت زوجها ؛ لأنه تحدث مع موظف هيئة الاتصالات ، والعادة كانت تحتم أن يقوم زوجها تحت ضغط الخوف والقلق وهو فوق منطقة زراعية في بنسلفانيا بالاتصال بموظف السويتش كى يخبره بحقيقة اختطاف الطائرة ، ويطلب منه حشد المساعدات على وجه السرعة ، ولا أن يبقى الاثنان على خط التليفون ١٥ دقيقة كاملة يدعون فيها الله ، بعد ذلك يدخل الركاب في صراع مع المختطفين .

حدث الشيء نفسه في اتصال إحدى المضيفات بمكتب شركة الطيران ، ولا يمكن هنا أيضاً التأكد من الصوت والهوية ، إذ إن طرفي المحادثة قد لا يعرف أحدهما الآخر شخصياً ، هذا بغض النظر عما تحدثه الضوضاء المصاحبة للصوت ، وعندما يقوم شخص آخر بالاتصال بأمه ويذكر لها اسم عائلته ، فهذا يرفع الشك لأعلى درجاته .

معركة بطولية ضد المختطفين

أصحاب الأربطة الحمراء على رؤوسهم وبطونهم

فى اتصال هاتفى؁ أأبر أحد الركاب أن هناك ثلاثة رجال بلامح عربية وربما يكونوا إيرانيين؁ ويرتدون أربطة حمراء حول رؤوسهم وبطونهم؁ وكان أحدهم يحمل جوالاً به قنبلة .

فى مهاطقة أخرى من نفس الطائرة جاءت من إحدى المضيفات قالت فيها إن ثلاثة رجال يحملون سكاكين قد قاموا باختطاف الطائرة؁ وكان أحدهم يجلس فى الدرجة الأولى؁ وهم يربطون رؤوسهم بأربطة حمراء؁ ويبدو أنهم مسلمون .

تحدث هذان الشاهدان قبل سقوط الطائرة عن اللون الأحمر الملفت للنظر كما لو أنهم يصفون قراصنة؁ والأمر الذى يدعو للدهشة هو أن يلجأ المختطفون لمثل هذا الفعل الأحمق فى رحلة جوية سوف تنتهى بموتهم؁ والغريب أيضاً أن نعلم أن اللون الأحمر ليس المفضل عند المسلمين^(١٣٤)؁ ومن ناحية أخرى فقد ارتدى الممثلون الذين قاموا بأداء دور المختطفين فى الفيلم السينمائى ملابس بنفس الألوان الموصوفة .

بإصرار شديد؁ أذاع كلٌّ من الرئيس بوش؁ ووزير العدل «أشكروفت» - Ashcroft)؁ ورئيس المباحث الفيدرالية؁ وعدد من الشخصيات الحكومية رفيعة المستوى؁ قصة أبطال الرحلة الجوية رقم ٩٣؁ وتبعتهم فى ذلك وسائل الإعلام متمثلة فى الصحف واسعة الانتشار؁ والبرامج التليفزيونية الشهيرة؁ ونقلت جريدة نيويورك تايمز عن مصادر حكومية لم تذكر اسمها أن جهاز تسجيل الأصوات فى كابينة القيادة قد سجل صراعاً وحشياً يائساً على متن الطائرة^(١٣٥)؁ ومع أن التسجيل لم يقدم صورة واضحة وكاملة؁ إلا أنه من المؤكد أن ثمة مواجهة عنيفة قد حدثت بالفعل وأدت إلى سقوط الطائرة .

ترى جريدة «فانيتى فير - Vanity Fair» أن الأحداث التى وقعت على متن الرحلة الجوية رقم ٩٣ تعتبر من الأحداث المروعة التى يمكن للتاريخ أن يروها؁ إلا أنه عند إجابة التساؤل حول ما الذى أجبر الطائرة على السقوط؁ يُشار إلى تكهنات ساذجة .

بعد ذلك بشهرين، تستشهد مجلة نيوزويك بجزء منسوخ من جهاز تسجيل الأصوات التي حصلت عليه إدارة تحرير الجريدة لتصف قصة «أبطال الرحلة الجوية رقم ٩٣» بإسهاب، فالركاب في نظرها «جنود مدنيون» دافعوا عن أنفسهم، كما فعل أسلافهم من قبل، وترى النيوزويك أن ركاب الرحلة ٩٣ وطاقمها قد انتصروا لنا جميعاً بشجاعتهم وبموتهم (١٣٦).

لنستمع إلى قصة الحادى عشر من سبتمبر من زاوية أخرى، فقد ورد في نيا لإحدى وكالات الأنباء أن أحد الركاب الإسبان طلب رقم الطوارئ ٩١١ (١٣٧)، ويروي موظف الاتصالات التليفونية «جلين كرامر - Glen Cramer» أن الراكب دخل دورة المياه وأغلقه على نفسه، وأخبر كرامر وكالات الأنباء أن الراكب ظل يتحدث لدقيقة كاملة، وظل يصرخ خلال الهاتف المحمول «لقد اختطفنا، لقد اختطفنا»، وأضاف كرامر أننا طلبنا منه عدة مرات أن يعيد ما قاله لتأكد، كان الرجل منهاراً تماماً وهو يقول إن الطائرة تهوى إلى الأرض، وأنه سمع صوت انفجار، ورأى أذخنة بيضاء تتصاعد من الطائرة، ولم يدل بمعلومات أكثر تحديداً، ثم لم يلبث الاتصال أن انقطع .

وفقاً لجميع مصادر المعلومات، فإن ذلك الاتصال كان الأخير الذى ورد من الطائرة، وكما يدعى فإن المباحث الفيدرالية تحفظت على شريط المحادثة الهاتفية، ومنعت موظف التليفونات من التحدث إلى وسائل الإعلام، ولم تدل المباحث الفيدرالية بأى تعليق حول المحادثات الهاتفية، ولا حول الادعاءات بحدوث انفجار على متن الطائرة .

أثناء ذلك سمحت المباحث الفيدرالية لأفراد عائلات الضحايا بالاستماع لشريط التسجيل الصوتي، إلا أن أحداً منهم لم يفهم شيئاً (١٣٨).

الشركات الإسرائيلية وسيطرتها

على تكنولوجيا الاتصالات الأمريكية

من الممكن الآن أن تدلنا ملفات حسابات شركة التليفونات - على الرغم من أنه يمكن التلاعب فيها - على الأشخاص الذين تحدثوا من الطائرات الأربع المختلفة،

وعلى الأشخاص الذين تحدثوا معهم، إلا أن تلك الملفات لم تقدم حتى الآن، وعند مناقشة هذه التساؤلات ندرك أن ٩٠٪ من المكالمات الداخلية في أمريكا، ومعظم المكالمات عبر الأطلنطي تحدث بين شركات الاتصالات وشبكاتهما عن طريق شركة حسابات تقوم بتسجيل بيانات الحسابات وتجعلها تحت تصرف شركات الاتصال، وهذه الشركة هي «AMDOC» والتي تمتلكها إسرائيل، وأنشأت برامجها شركات برمجة إسرائيلية، ويقع الحاسب المركزي لهذه الشركة على الأراضي الإسرائيلية وليس الأمريكية^(١٣٩)، ويتضح من ذلك أن هناك مساعي استخباراتية استطاعت أن تجد لها منفذاً إلى جزء كبير من الاتصالات الداخلية والدولية والفاكسات والبريد الإلكتروني وشبكات الكمبيوتر، ولا يمكن أن تكون هذه العلاقات وليدة الصدفة، وإذا سلكنا هذا الطريق فإنه من الممكن أن نرفع قبعاتنا تحية لجهاز التجسس الإلكتروني للموساد، فهذه العملية يجب توضيحها أمام الرأي العام والسياسة الأمريكية، ولكن لأن السياسة تلتزم صمتاً شديداً، مثلها في ذلك مثل وسائل الإعلام في الولايات المتحدة، فعندئذ لا يضطر المسؤولون إلى الحديث.

تكنولوجيا إسرائيلية للتنصت

شركة اتصالات إسرائيلية أخرى تدعى «كومفيرس إنفوسيس - Comverse» تعمل في مجال تكنولوجيا المراقبة الآلية على الاتصالات بالنسبة لأجهزة المخابرات وسلطات القضاء، وتم الاستعانة بهذه التكنولوجيا في كل الأنظمة التليفونية الأمريكية، وتتصل شركة كومفيرس عن طريق خدمة التوصيل المباشر بجميع أنظمة المراقبة الفيدرالية، وكذلك الأنظمة الخاصة بالولايات، وتم تحليل ذلك بأن هذه التكنولوجيا مهمة من أجل صيانة الأجهزة، وقد اتهم موظفون أمريكيون شركة كومفيرس بأنها أفسدت الإجراءات القانونية الخاصة ببعض أمور التجسس والمخدرات عن طريق تسريب المكالمات الهاتفية المراقبة^(١٤٠)، ويتبقى لنا أن نضيف - طبقاً لما نشرته الجريدة الإسرائيلية «Haaretz» أن شركة «أوديوجو - Odigo» المتخصصة في التكنولوجيا السريعة لنقل المعلومات عن طريق شبكات «SMS» والتي مقرها مدينة «هرزليا - Herzliya» في إسرائيل، قامت في الحادي عشر من سبتمبر، قبل ساعتين من انفجار أول طائرة في مبنى التجارة العالمي

بتحذير موظفي فرعها من الهجمات المرتقبة، ويذكر أن هذا الفرع يبعد عن مبنى مركز التجارة العالمي بمجموعتين من المباني، والدليل على ذلك جاء من أحد العملاء عن طريق البريد الإلكتروني، ووقع عنوان البريد الإلكتروني في أيدي المباحث الفيدرالية، ولو صحت هذه الأنباء فستكون الرسالة قد وصلت بالفعل قبل ارتفاع الطائرات المقصودة في الجو (١٤١).

ماذا حدث على متن الطائرة الرابعة؟

هل سقطت أم تم إسقاطها أم انفجرت؟

لم تتمكن الطائرة الرابعة في أحداث الحادي عشر من سبتمبر من بلوغ الهدف الذي خطط له الإرهابيون، فقد سقطت بالقرب من مدينة شانكسكيل التي تقع في ولاية بنسلفانيا على أرض منجم فحم مهجور، ولكن كيف حدث السقوط؟، فعلى الرغم من أنه تم العثور على جهاز التسجيل الصوتي للرحلة الجوية، إلا أنه لم ينشر على الرأي العام مراعاة لمشاعر أقارب الضحايا، كما زعموا.

تم العثور على أجزاء من الطائرة تبعد ١٣ كم من مكان السقوط (١٤٢)، ونستنتج من ذلك أن الطائرة لم تتبعثر على الأرض بدون سبب، بل الاحتمال الأكبر أن تكون قد انفجرت على ارتفاع عال جدًا، إما عن طريق انفجار على متن الطائرة، أو بواسطة صاروخ مضاد للطائرات، حيث ابتعدت المحركات النفاثة لمسافة تبلغ ٣ كم عن هيكل الطائرة، ووجد جزء من المحرك يزن طنًا كاملاً على مسافة تبلغ ١٨٠٠ متر من مكان السقوط، وكان ذلك الجزء هو أكبر الأجزاء التي تم العثور عليها على الإطلاق، باستثناء جزء من الهيكل يبلغ حجمه حجم مائدة الطعام، وأما باقي أجزاء الطائرة فقد ارتطم بالأرض، وكان أكبر جزء لا يتعدى قطره كما هو معتاد بضعة سنتيمترات، وقال شهود عيان إنهم شاهدوا طائرة أو طائرتين حريبتين تحلقان بالقرب من مكان سقوط الطائرة، وأعلنت القوات الجوية أن هناك طائرتين حريبتين تحلقان بالقرب من الطائرة إلا أنهما لم يطلقا أية صواريخ، وظل الأمر دون توضيح لعدم صدور تصريحات رسمية حول الأحداث، وسوف نتطرق لعمل الدفاع العسكري مرة أخرى فيما بعد.

السيطرة على كابينة القيادة بواسطة

سكاكين صغيرة وقواطع الكرتون

علمنا - فقط - من خلال أربع مكالمات هاتفية أن قراصنة الجو قاموا باختطاف الطائرات، وفيها مكالمة شك فيها المتحدث بأن المختطفين عرب أو إيرانيون. وانقطعت تلك المكالمات بطريقة يصعب معها التعرف على هوية المتحدث في جميع حالات الاتصال، وإذا اعتبرنا أن أثر المختطفين الـ ١٩ العرب هو أثر اختلقته المخبرات، فمن الممكن أن يكون قد تم ترتيب إجراء مثل هذه المكالمات، مع ترتيب أصوات ضوضاء مناسبة تركيب عليها.

والآن فإن التوضيح الرسمي للموقف، الذي أذاعته كل وسائل الإعلام في العالم، ينطلق من أن المختطفين الـ ١٩ وصلوا إلى متن الطائرات للقيام بغامرة ذات تخطيط عسكري، وكانوا مسلحين بسكاكين صغيرة وقواطع كرتون، ونجحوا في السيطرة على مضيفي الطائرة وركابها، وكان عليهم أن يتغلبوا دون أدنى مقاومة على الطيارين المقاتلين الذين تلقوا تدريبهم في سلاح الطيران الأمريكي، ولا أحد يعلم لماذا استخدم هؤلاء الخاطفون مثل تلك الأسلحة غير المؤثرة، والتي تسهل مقاومتها، وذلك بواسطة البطاطين والمخدرات وحقائب اليد والحقائب الصغيرة، وعند التحري الدقيق يتضح أن أحداً لا يعلم مصدر إشاعة سكاكين صغيرة وقواطع الكرتون، ولا شك أن مصدرها كان كبار المسئولين الذين ظلوا يرددون تلك القصة على أسماع الجمهور بلا انقطاع.

يروى وزير العدل جون أشكروفت في «ABC News» في ١٥ سبتمبر ٢٠٠١م أن المحققين يرون أن كل طائرة من الطائرات المستخدمة قد اختطفت بواسطة مجموعة تتراوح ما بين ثلاثة وستة رجال مسلحين بقواطع كرتون وسكاكين صغيرة، ويروي دونالد رامسفيلد لقناة «Fox News» في ١٦ سبتمبر أن قراصنة الجو قد استخدموا أسلحة غير تقليدية، وهي سكاكين صغيرة.

في التاسع من أكتوبر، يقر وزير الدفاع أمام المذيع «دان راثر - Dan Rather» في «CBS News» أنه تم استخدام الطائرات المدنية المحملة بالركاب على أنها صواريخ لتدمير مبنى مركز التجارة العالمي، ويرى رامسفيلد في حديث صحفي أجراه معه في السابع من نوفمبر «جيم ليرر - Jim Lehrer» من «PBS» أنه لم يكن في تصور

الحكومة إمكانية استخدام السكاكين الصغيرة والطائرات المدنية المحملة بالركاب كوسيلة قتالية، وعندما سئل المتحدثون باسم الحكومة في وقت لاحق عن مصدر قصة السكاكين الصغيرة أو قواطع الكرتون، أجابوا بأنه ليس لديهم علم بذلك (١٤٣).

إذا حاولنا الآن أن نعيد النظر في قصة الـ ١٩ المختطفين المسلمين الذين تمكنوا في ساعة واحدة بواسطة سكاكين صغيرة وقواطع كرتونية أن يتغلبوا على أطقم قيادة وضيفة، وركاب أربع طائرات كبيرة الحجم، يتبين لنا - كما أوضحنا - أن هناك شكًا مؤكدًا في صدق تلك القصة، والتوضيح الذي ساقته حكومة بوش حول سير مجرى الأحداث قلما يلقى تصديقًا هنا أو في أى موضع آخر، ويؤدى نقص التحقيقات، وعدم انضباطها، وتحاملها، إلى الشك في وجود عمل مزيف يحاول رسم طريق خاطئ يفيد أن هجمات الحادى عشر من سبتمبر لم يقم بها سوى التسعة عشر مسلمًا، وما ذلك إلا لإخفاء حقيقة مختلفة تمامًا.

سكاكين صغيرة وتفتيش الأمتعة

تعتبر الوسيلة الأكثر أهمية لمنع اختطاف الطائرات، هي تفتيش الأشخاص والأمتعة من قبل موظفى المطار وشركة الطيران قبل الدخول إلى الطائرة.

لو حاول المختطفون نقل أسلحة معروفة إلى متن الطائرة، فلا بد أن يلفت ذلك أنظار القائمين على أجهزة مراقبة الأمتعة، وكشافات مراقبة الأشخاص التى تعمل بأشعة رونتيجن، وإذا ثبت أى إهمال، فيمكن لعائلات الضحايا أن يطالبوا شركات الطيران بمليارات الدولارات (*)، وهنا لن يقتصر الأمر على الركاب، بل سيتمد التعويض إلى ضحايا الأبراج والبتاجون، وأصحاب العقارات، وربما تتمكن شركات الطيران من إثبات أن أجهزة الرقابة لديها لم تفشل، ويظل المطالبون بالتعويضات على إصرارهم أنه كان يمكن عدم السماح لأى من الانتحاريين العرب المزعومين بصعود متن الطائرة، كما تدعى الدولة، ويمكن لغرائب الاتصالات التليفونية المزعومة بالإتيان بشهادة الشهود أن تطرح استفسارات حول الخلفيات، حيث لم يفتح الطريق لأثر الجناة المسلمين إلا عن طريق هذه المكالمات.

(*) مثل المليارات التى دفعتها ليبيا كتعويض لضحايا لوكيربي.

ومن الطبيعي أن توافق شركات الطيران، وترضى، بأن المختطفين استخدموا تلك السكاكين الصغيرة، وما إلى ذلك، مما يجنبها المسئولية وما وراءها من خسارة مليارات الدولارات.

الحدث فى نيويورك

اصطدام الطائرتين بالبرجين

الكيروسين المشتعل، وانفجار البرجين

يطرح توجيه الطائرتين إلى برجى مبنى التجارة العالمى تساؤلات أخرى (١٤٤)، فقد كان البرجان مؤمنين من الارتطام الأفقى لطائرات البوينج ٧٣٧، وقد صمد هذا المبنى لعشرات السنين أمام القوى الجبارة لأعاصير الشتاء المدمرة، وعند تصميم المبنى تم حساب وتوقع حدوث تأرجح بسيط فى الأدوار العلوية من المبنى .

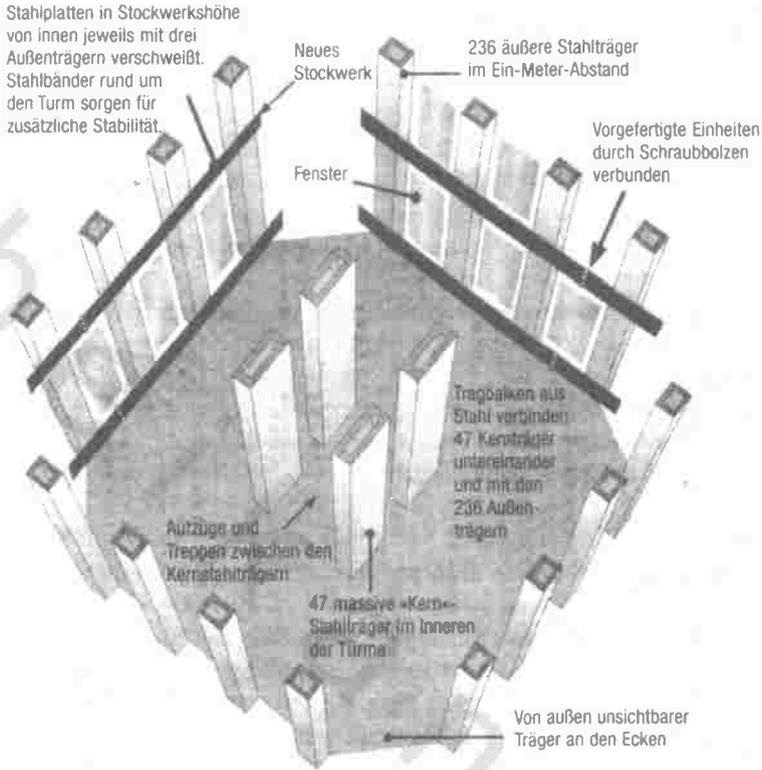
اصطدمت طائرة البوينج ٧٦٧ التابعة للخطوط الجوية الأمريكية فى رحلتها رقم ١١ بالبرج الشمالى حوالى الساعة ٤٦ : ٨ دقيقة، ولا تختلف هذه الطائرة عن طائرة البوينج ٧٣٧ إلا قليلاً، فهى أثقل قليلاً، ولأجل ذلك فهى تطير بسرعة أقل .

اصطدمت الطائرة بميل عن الوضع الأفقى، وكان هذا الميل مرسوماً بدقة متناهية ليصيب منتصف عرض المبنى الذى يصل إلى ٦٣ متراً، واستقر هيكل الطائرة الذى يصل ارتفاعه إلى ٤٠, ٥ مترات ما بين الأدوار ٩٤ : ٩٨ ، أى فى خمسة طوابق يصل ارتفاع الواحد منها إلى ٣, ٧٠ مترات، ووزعت الطائرة المحطمة مخزونها من الكيروسين الذى تم تزويدها به فى رحلة عابرة للقارة الأمريكية فوق أراضي الطوابق التى اشتعلت فيها النيران بعد ذلك، وانتشرت النيران فى فترة قصيرة، إلا أنها خمدت تقريباً بعد ١٧ دقيقة فقط، وتحولت إلى شعلتين صغيرتين يتخللان سحابة هائلة من السخام والدخان الأسود الكثيف .

تحطم هيكل الصلب طبقاً لنظرية

طبقات التوترة،

لماذا تحطمت هياكل الصلب المزودة بوسائل الأمان ضد اصطدام الطائرات العملاقة، والمزودة بوسائل الحماية من تسرب النيران فى الداخل بهذه الصورة ؟ يحتاج ذلك إلى بحث ودراسة مستفيضة .



اخترق هيكل الطائرة بمحركاته النفاثة الثقيلة ٤٠ من أعمدة الصلب الخارجية للبرج الشمالي البالغ عددها ٢٣٦ عاموداً، وتناثرت أجزاء كبيرة من حطام الطائرة وسط المبنى، ومن المحتمل أنها أصابت عدداً لا يقل عن خمسة ولا يزيد عن تسعة من أعمدة الصلب الداخلية والبالغ عددها ٤٧ عاموداً، ثم استقرت الطائرة (*).

لم تستطع قوة اصطدام الطائرة أن تززع البرج الشمالي في بادئ الأمر، إلا أن الأسوأ حدث بعد ساعة واثنين وأربعين دقيقة من الاصطدام، فقد انهار المبنى تماماً في الساعة العاشرة وثمان وعشرين دقيقة.

(*) يقوم البرج على هيكل من الصلب مكون من ٢٣٦ عاموداً على المحيط الخارجي للمبنى، بواقع عامود كل متر، ثم ٤٧ عاموداً من الصلب، داخل المحيط الخارجي للمبنى.

حاولت قوات الطوارئ التابعة للسلطات الاتحادية أن تفسر جريان الأحداث في البرجين ، البرج الشمالي المصاب أولاً ولكنه انهار أخراً ، بأن النيران المتزايدة بسبب انفجار الكيروسين أدت إلى تمدد أعمدة الصلب ، ومن خلال ذلك تطايرت مثبتات ومسامير تركيبية الطوابق في سلسلة متواصلة من التداعيات ، وبناء على نظرية «طبقات التورته» انهارت الطوابق فوق بعضها البعض ، وابتلعت الأدوار الأسفل منها بناء على الثقل المتزايد ، دوراً بعد دور .

لم يتم العثور في أنقاض البرجين على الأعمدة الخارجية بأبعاد كبيرة ، ومن الممكن بطبيعة الحال أن تكون مثبتات التقوية قد انفصلت بمفردها ، وبمراقبة طوابق بكاملها - كما هو الحال في البرج الشمالي - وهي تسقط في وضع أفقى تماماً ، نرى أنه لا بد من انصهار الأعمدة ، وانفصال آلاف من المثبتات والمسامير في وقت واحد ودون تأخير ، من الأعمدة الخارجية للمبنى البالغ عددها ٢٣٦ والداخلية البالغ عددها ٤٧ ، وحدث ذلك بالتوالى في حوالى ١٠٠ طابق .

ليس من المقنع تصور أن درجة الحرارة الناتجة عن اشتعال الكيروسين يمكن أن تؤدي إلى انهيار هذه المنشأة الضخمة ، بهذا الشكل الفجائى السريع ، فهذه التركيبية من الصلب تنقل - بسبب قدرتها على توصيل الحرارة - الحرارة وتوزعها في كل الاتجاهات ، وبالتالي تخفض درجة الحرارة في مكان اشتعال النيران دون تأخير يذكر ، وبالتالي فإنه يمكننا أن نبدأ من درجة حرارة لا تتجاوز إطار الحرارة القصوى للكيروسين المشتعل عند ٣٧٥ درجة مئوية ، هذه الدرجة القصوى كان يجب أن تقل بسبب نقص تزويدها بالأكسجين من الخارج .

بعد مرور ١٧ دقيقة من الاصطدام ، وهو وقت اصطدام الطائرة الثانية بالبرج الجنوبي الساعة التاسعة وثلاث دقائق ، كانت نيران البرج الشمالي قد تحولت بقدر كبير إلى دخان أسود كثيف ، وهو ما يشير إلى أن الأكسجين الذى كان يمد النيران قد أوشك على الانتهاء فى هذا الوقت ، وبالتالي يجب أن تكون درجات الحرارة داخل الطوابق المصابة قد انخفضت بصورة جوهرية ، إلا أن البرج لم يسقط جانباً ، كما أنه لم يتفكك ، بل إنه انهار فى الساعة العاشرة وتسع وعشرين دقيقة ، كما لو

أن أستاذًا في المتفجرات قد أشعل مواد ناسفة، وضعت بدقة في الأماكن الاستراتيجية من هيكل الصلب .

من الجدير بالذكر أن الصلب لا ينصهر إلا عندما تصل درجة الحرارة إلى ١٣٠٠ درجة، ويفقد تماسكه عند درجة ٨٠٠ مئوية تقريبًا، وهذه الدرجات المذكورة لا يمكن الوصول إليها بالكبروسين، ولم يتم أحد حتى الآن بمحاولة تدمير بناء قائم على هيكل من الصلب باستخدام البنزين أو الكبروسين .

قوات المطافئ تتقدم حتى مصدر الحريق

اتضح من الاتصالات اللاسلكية لقوات المطافئ في مدينة نيويورك، أن التفسير الرسمي للانهيار لا يمكن أن يكون متطابقًا مع ما حدث لدى انهيار البرج الشمالي، وبناء على تقرير لصحيفة نيويورك تايمز، فقد صعد رجال المطافئ طوابق البرج الشمالي طابقًا طابقًا للمساعدة في إجلاء البشر من المبنى، حتى إنهم وصلوا إلى مقربة من مصدر الحريق، وطلبوا من هناك بواسطة اللاسلكي دعمًا وتقوية من وحدات مطافئ إضافية؛ ليتمكنوا من إطفاء شعلتي الحريق النشطتين نهائيًا، أي أنه لم تكن درجة الحرارة التي يمكن أن تصهر الصلب هي العائق أمام رجال المطافئ، ومن المؤكد أيضًا أن درجة حرارة مكان الحادث لم تكن تتراوح بين ٩٠٠ إلى ١١٠٠ درجة مئوية، وهذا بالفعل ما أثبتته تقارير فحص النيران التي قدمتها قوات الطوارئ التابعة للسلطات الاتحادية (١٤٥).

تم تسجيل اتصالات اللاسلكي لقوات الإنقاذ على شريط كاسيت، ومع ذلك ما زالت وزارة العدل في واشنطن ترفض تسليمه للنشر، كما أنها رفضت تسليم نسخة من هذه الشرائط حتى لأقارب رجال المطافئ الذين لقوا حتفهم في هذه العملية (١٤٦).

ترى ما هو كم المعلومات التي يمكن أن يقدمها شريط كاسيت يستغرق ٧٨ دقيقة ويتضمن اتصالات لاسلكية لقوات المطافئ التابعة لنيويورك؟ فحتى وقت انهيار برجى مبنى التجارة العالمي، كانت كل قوات المطافئ في العالم، وكذلك

المتخصصون فى علم ثبات المباني ، كانوا جميعاً على يقين من أن المباني القائمة على هيكل من الصلب لا يمكن أن تنهار بسبب النيران وحدها .

وإلا لما أمكن لقيادة عملية قوات مطافئ نيويورك أن تتحمل مسؤولية إصدار الأوامر لفرقها بمقاومة الحرائق وإنقاذ البشر فى البرجين ، ولكن قد تم اعتبار التفكير فى إنشاء مبان أخرى بنفس الطريقة تصرفاً غير مسئول .

الاصطدام بالبرج الجنوبي

بناء على ذلك لا يمكن أن يكون التصريح الرسمى حول انهيار البرج الشمالى سليماً ، وهو أقل اتفاقاً مع العقل بالنسبة للبرج الجنوبي ، فبعد ١٧ دقيقة من الاعتداء على البرج الشمالى وفى الساعة التاسعة وثلاث دقائق ، استقرت طائرة الخطوط الجوية المتحدة فى رحلتها رقم ١٧٥ فى الركن الجنوبي الشرقى للبرج الجنوبي من مركز التجارة العالمى بارتفاع الطوابق ما بين رقم ٧٨ و ٨٤ ، وعلى العكس مما حدث فى البرج الشمالى ، فقد كان الاصطدام هنا تماسياً ، فلم يكذب يزيد عدد حوامل الصلب الخارجية التى تم تحطيمها عن ٤٠ من ٢٦٣ ، ولم يُصب من داخل المبنى سوى أربعة أو خمسة من أعمدة الصلب الأساسية البالغ عددها ٤٧ حاملاً بإصابات متفاوتة ، اشتعل كيروسين الطائرة العملاقة بكميات كبيرة فى الفراغ خارج المبنى ، وبناء على ذلك كانت كمية الكيروسين المنتشرة بعرض وطول الأدوار أقل ، ولم تستطع النيران أن تزيد درجة الحرارة كما حدث فى البرج الشمالى ، ومع كل ذلك انهار البرج الجنوبي ، المصاب أخيراً ، قبل نصف ساعة تقريباً من انهيار البرج الشمالى ، أى فى الساعة التاسعة وست وخمسين دقيقة .

سقوط ٣٠ طابقاً

عللت قوات الطوارئ التابعة للسلطات الاتحادية انهيار البرج الجنوبي بنفس الطريقة التى عللت بها انهيار البرج الشمالى (١٥٠) ، الذى انهار رأسياً دون أدنى زعزعة مثل طبقات التورته ، ولم يكن الاختلاف فى قوة الاصطدام ودرجة حرارة الحرائق فى البرجين هو السبب الوحيد الذى يحتاج إلى تفسير آخر ، فهناك أشياء أخرى تحتاج إلى تفسيرات أخرى .

الطوابق الأعلى من مكان الإصابة في البرج الجنوبي تنفصل مائلة

تُظهر نتائج الاصطدام ميلاً واضحاً للطوابق الثلاثين العلوية من البرج الجنوبي، فقد بدأ جزء كبير من المبنى يصل ارتفاعه إلى ١٠٠ متر يتمايل جانباً بنسبة ٢٢ درجة. بعد بداية التمايل كان يمكن للإنسان أن ينتظر استمرار الحركة في نفس الاتجاه مع كميات من الأنقاض تقع على المباني المجاورة، إلا أن الحدث سار طبقاً لقوانين فيزيائية أخرى، فقد تداعت الطوابق الثلاثون العلوية والسبعون طباقاً تحتها وسط سحابة هائلة من التراب في الساعة التاسعة وتسع وخمسين دقيقة، أي بعد ٥٦ دقيقة من الاصطدام.

لا يمكن اعتبار «نظرية طبقات التورته» هي التفسير الوحيد لأحداث البرج الجنوبي.

الطوابق المائلة تنهار

يتضح لنا من صور البرج الجنوبي المصاب أخيراً والمنهار أولاً وجود مرحلة أولى قصيرة انفصل فيها الجزء العلوي من ناطحة السحاب بأكمله وهو ٣٠ طبقاً عن الجزء السفلي من المبنى ومال في الاتجاه الذي ارتطمت به الطائرة، وطبقاً لقواعد ثبات المباني كان يجب أن تنهار منشأة الصليب الضخمة ابتداءً من أعمدة الصلب الخارجية المحطمة في مكان الاصطدام إلى أسفل، أي على المباني المجاورة الأقل ارتفاعاً، إلا أن ذلك لم يحدث بالضبط، أو أنه حدث جزئياً، فقد سقط المبنى طبقاً لنظرية «طبقات التورته» طبقاً فطابقاً.

الضغط الزائد يطرد الدخان من النوافذ

من الملفت للنظر في الكثير من الصور أن الدخان لم يخرج فقط من الأجزاء المحطمة من المبنى أو من النوافذ المتصدعة والمنفجرة، بل إنه خرج في معظم الأدوار العلوية من النوافذ المحكمة الإغلاق في كل الاتجاهات، ولا يمكن تعليل الضغط الزائد في الداخل بوجود النار وحدها. وكان السقوط الحقيقي للبرج الجنوبي وبعده البرج الشمالي مصحوباً بسحابة وصلت ثلاثة أضعاف حجم المبنيين، وكان الأمر برمته يشبه ثورة بركان.

الانقراض والسقوط الحر

لأن الصور الفوتوغرافية وصور الفيديو تحدد الوقت الدقيق لالتقاطها، فإنه يمكن حساب السير الزمني للأحداث، وبذلك يمكن قياس السرعة التي انهار بها البرجان، وهى بالضبط سرعة السقوط العادية تحت تأثير الجاذبية الأرضية، غير أن مقاومة الهواء تقلل هذه السرعة بصفة خاصة مع الأشياء الخفيفة الوزن والعريضة المساحة.

إلا أن الصور تشير إلى حدث آخر، فعملية حطام البرج المنهار تظهر سحابة واحدة من الدخان والتراب مع بعض الجزئيات القليلة المنفصلة والتي تراها العين، ولكن لا تظهر صوراً لأعمدة الصلب.

ومن الأمور التي لا يوجد لها تفسير أيضاً هي كيف أمكن سقوط ما يزيد عن ١٠٠ طابق بسرعة السقوط العادية دون معوقات من الداخل؟ فكان يجب أن تأخذ المواد المتهدمة طابقاً فطابقاً في طريقها الأعمدة الداخلية وعددها ٤٧ والأعمدة الخارجية وعددها ٢٣٦، ومن هنا فإن هذه السرعة التي سقطت بها المواد المتهدمة دون أى إعاقة لا تكاد تكون واضحة.

بناء على ذلك فإنه ليس من العجب أن تسير التساؤلات فى اتجاه آخر لدى المراقبين الذين لم يصدقوا بيانات الحكومة. وليس فقط أصحاب نظرية التآمر هم الذين يبحثون عن بيانات أخرى غير نماذج البيانات الرسمية، فهناك أيضاً من بقى على قيد الحياة من رجال الإطفاء، ورجال البوليس والعاملين فى مركز التجارة العالمى الذين يكتبون فى الإنترنت والذين عبروا عن غضبهم وبأسهم فى صورة مظاهرات، وفى المطالبة بتعويضات تصل إلى مليارات، وهناك تفصيلات أخرى لا نهاية لها يمكن التعامل معها، ويمكن ترتيب صورة محتملة ربما تكون مختلفة تماماً، إلا أنها ستكون متخصصة، وموضوعية، وخالية من الأحكام المسبقة.

الخرسانة والزجاج يتحولان إلى تراب

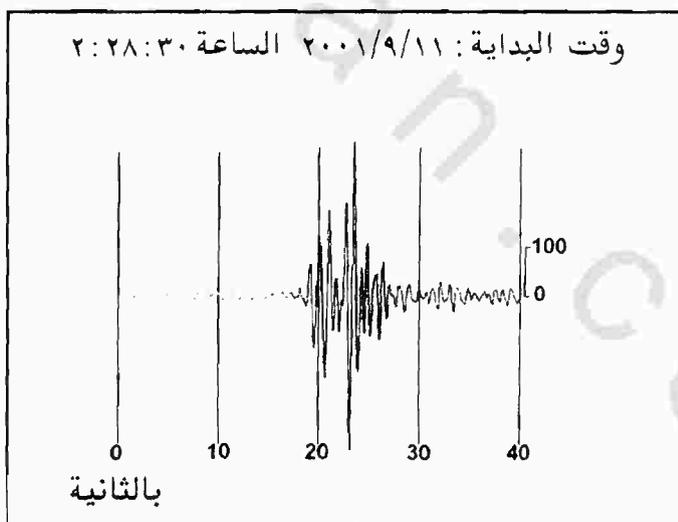
ويصمد جواز السفر سليماً صحيحاً

من الملفت للنظر - مثلاً - أنه أمكن العثور على جواز سفر محمد عطا بين ركام البرجين البالغ ارتفاع الواحد منهما ١١٠ طابقاً، تحطم البرجان بالكامل فلم يتم

العثور على قطعة من الخرسانة ولا لوح من الزجاج ولا قطعة أثاث ولا لوحة مفاتيح كمبيوتر ولا أى شىء من الأشياء المستخدمة، رغم أن المبنى لم يشتعل بأكمله، فلم يشتعل منه سوى ثلاثة أو أربعة طوابق، أما بقية المبنى طبقاً للنظرية الرسمية فقد انهار فوق بعضه البعض، فقد تحولت الخرسانة مثلها مثل زجاج الواجهة الخارجية القوى الذى كان سمكه ١٣ سنتيمتراً كاملاً إلى مسحوق فى غاية النعومة، غطى مركز التجارة العالمى والمنازل المحيطة والأراضى المجاورة بطبقة سميكة من التراب.

انفجارات وقياس هزات زلزالية

يقول الشهود إنهم أحسوا بوجود العديد من الانفجارات بعد اصطدام الطائرتين وقبل انهيار البرجين اللذين كان يبلغ ارتفاع الواحد منهما حوالى ٤٠٠ متر، وكان انهيار البرجين مصحوباً بهتزازات زلزالية قوتها ٢, ٢, ١ و ٢ بمقياس ريختر رصدها فريق الزلازل بمرصد «دورتى لامون - Doherty Lamون» فى جامعة كولومبيا فى نيويورك، بمشاركة أربع مؤسسات متخصصة فى الزلازل من عدة ولايات .



يروى الشهود أنهم سمعوا انفجارات، ويبدو أن الذبذبات الشبيهة بالذبذبات الزلزالية والتي كانت قوتها ٢, ٢ بمقياس ريختر تجدد ما يؤكد تلك الانفجارات عند انهيار البرج الجنوبى .

يشكك المتخصصون أن يكون انهيار البرجين هو السبب الوحيد في حدوث الهزات الزلزالية، فكان باستطاعة هيكل الصلب المنهار أن يمتص ويقاوم معظم الطاقات الاهتزازية، ومن المؤكد حدوث انفجارات أسفل قواعد المبنى أمكنها أن تنتشر في صورة موجات زلزالية، كما ادعى الشهود^(١٤٨)، بينما ينكر عدد آخر من المتخصصين ذلك، ومما لا شك فيه هو أنه تم العثور على معادن في الأساس الصخري للبرجين انصهرت في درجات حرارة عالية جداً، وتحولت إلى شكلها الكريستالي، وكان بها جزئياً ثقبوب تشبه تلك الموجودة في الجبن السويسري^(١٤٩).

فلو كان الانهيار ناتجاً عن عبوة ناسفة موجهة على غرار نموذج «النسف التدميري»، فلا بد أن نفترض أن تكون هذه العبوات قد وضعت بدقة متناهية في سلسلة من المواضع الاستراتيجية من هيكل الصلب، ولا بد وأن يكون تنفيذ التفجيرات قد تم عن طريق كمبيوتر، عن بُعد.

تردد الخبراء

لا يوجد اتفاق بين خبراء المعمار حول أسباب الانهيار، فيرى «مارك لوزيوكس - Mark Loizeaux» رئيس إحدى شركات إزالة الأنقاض في مدينة «فونيكس - Phoenix» بولاية «ميريلاند - Maryland» بعد أن شاهد انهيار البرجين على شاشات التلفزيون، أن البرج الجنوبي الذي كان ارتفاعه يزيد عن ٤٠٠ متر أصيب في الطوابق من ٧٨ إلى ٨٤ تقريباً، ولم يسقط كما تسقط الشجرة التي تُقطع فتقع جانباً، بل إن الأدوار العلوية سقطت إلى أسفل وليس جانبياً، كما أصيب البرج الشمالي بنفس الطريقة تماماً، إلا أن الإصابة كانت في طوابق التسعينيات، واهتز المبنى مثل اهتزاز عدسة التلسكوب عند تغيير مدى الرؤية، ثم انهار، وسقط المبنى عمودياً بدلاً من السقوط إلى الأمام، ويرى مارك لوزيوكس أنه لا يوجد أي تفسير للسقوط بهذه الطريقة^(١٥٠).

يرى الدكتور «روميرو - Romero» أستاذ الهندسة في «نيو مكسيكو - New Mexico» أن الانهيار لم يكن ليحدث إلا بمساعدة متفجرات ساعدت في تقويض المبنى، وأعرب عن هذا الرأي في حوار صحفي وفي الإنترنت أيضاً^(١٥١).

يعمل البروفيسور روميرو مديراً لمركز بحث واختبار المواد النشطة بكلية الهندسة في نيو مكسيكو، وهذا المركز متخصص في دراسة المتفجرات وتأثيرها على المباني والطائرات وغيرها من المنشآت، وأشار روميرو إلى أنه قد كَوَّنَ رأيه هذا استناداً إلى الصور ولقطات الفيديو التي بثتها محطات التليفزيون، وكانت طريقة انهيار هيكل الصلب أشبه ما تكون بطريقة انهيار تلك المباني التي يتم تدميرها بالتفجير، وقال روميرو في حوار تليفوني أجرى معه في واشنطن إنه من الصعب أن يؤدي ارتطام طائرة بالمبنى إلى انهياره بهذه الطريقة، ولو كان انهيار البرجين ناتجاً عن انفجارات لكان الأمر يحتاج لكميات كبيرة من المتفجرات كان يجب وضعها في النقاط الاستراتيجية من المبنى، وأكبر الظن أن تكون هذه المتفجرات قد وضعت في أكثر من موضعين في كل من البرجين (١٥٢).

كان روميرو موجوداً في يوم ١١ سبتمبر وقت الهجوم على البيتاجون مع مدير كلية الهندسة في واشنطن متجهاً إلى أحد المباني الإدارية بالقرب من البيتاجون ليناقدش هناك بعض المشروعات البحثية التي كان ينبغي أن يتم الإنفاق عليها من الميزانية العسكرية .



صمد المبنى رقم ٦ التابع لمركز التجارة العالمي أمام النيران القوية دون أن ينهار، وتظهر الصورة أن أنقاض البرج قد حطمت جزءاً من المبنى، ولم تكن النيران سبباً في الأضرار التي نراها هنا(*) .

(*) وهذا البرج أقرب للبرج الشمالي من البرج رقم (٧)، ومع هذا صمد هذا البرج، بينما انهار البرج رقم (٧) - المترجم .

بعد عشرة أيام تراجع روميرو عن رأيه، وأصبح يمثل الرأى الذى يفيد بأن الانهيار حدث بصورة طبيعية وغير ملفتة للأنظار، ويتساءل المراقبون المتشائمون ماذا حدث فى هذه الأيام العشرة ليجعل الخبير المتخصص يغير رأيه بهذه الدرجة من المرونة بخصوص التصريح الرسمى لسير الأحداث؟

مبانى مركز التجارة العالمى أرقام ٥ و ٦ و ٧

فى الحقيقة لم يحدث دمار لبرجى مركز التجارة العالمى وحدهما، وهذا ما يتم تجاهله كثيراً، فقد كان فى المنطقة أيضاً مبان بارتفاعات لا يستهان بها، فتحولت أجزاء من المبانى أرقام ٥ ، ٦ ، ٧ إلى شعلة من النيران لساعات طويلة، دون أن تصيبها طائرات، ومن المؤكد أن درجة الحرارة كانت أكبر منها فى البرجين، فقد استمرت النيران فى الأبراج ٥ ، ٦ ، ٧ لفترة أطول، إلا أن هياكل الصلب لم تنصهر ولم تنهار فى هذه المبانى، وإنما صمدت وتحملت الأحمال الثقيلة، لكننا نرى فى صور المبنيين رقمى ٥ و ٦ بعد تدميرهما الجزئى حفراً عميقة وسط ما تبقى من هيكل الصلب، وهذا أمر يحتاج إلى تفسير (١٥٣).

كان يجب منذ فترة طويلة البت فى النقاشات حول سير عملية انهيار المبانى، وكان يجب توثيق الحادث بالمستندات والأدلة، وكان ينبغى أن يباشر هذا العمل خبراء معترف بهم دولياً، وكان يجب تقديم توصيات أولية متقنة وعميقة، وكان ينبغى وجود تقارير نهائية فى عدة مجلدات، وأخيراً كان يجب بصورة ملحّة توضيح هل يمكن وهل يسمح بعد ذلك بإنشاء مبان تقوم على هيكل صلب بارتفاع ٤٠٠ متر ومساحة ٦٣ × ٦٣ متراً مثل برجى مركز التجارة العالمى؟، فهناك من يهتم بإجابة الخبراء والمختصين، ومن بين هؤلاء المهتمين سلطات تراخيص البناء وشركات التأمين على حد سواء .

إزالة الأدلة وإعاقة عمل الخبراء

تثار شكوك أخرى حول التسعة عشر انتحارياً المسلمين، فهل هم المسئولون الحقيقيون عن الهجمات؟ أم أنهم مجرد أشخاص علققت بأذيالهم هذه الجريمة لصرف الأنظار عن المنفذين الحقيقيين لهذا العمل الإجرامى؟ اتضح ذلك من سلوك وتصرفات الجهات الرسمية لمدينة نيويورك وحكومة بوش لدى تفسير

الأحداث، فبحماس شديد تم اختلاق أثر للمسلمين بناء على ماتم ادعاؤه من عدم المعرفة المسبقة لما كان يمكن أن يحدث، وتم الدفاع عن هذا التصور بقوة، وذلك يتنافى بوضوح لا يقبل الشك مع سير التحقيقات في مكان الحادث نفسه .

عقدت اللجنة العلمية التابعة لمجلس النواب في يوم ٦ مارس ٢٠٠٢ م جلسة استماع للخبراء عن أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ م، وتقدم البروفيسور «أستانيه أسل - Astaneh-Asl» الأستاذ بجامعة «بيركلي - Berkeley» أمام النواب بشكوى تضمنت أنه كان يرغب في المزيد من الوقت لفحص هيكل الصلب، وتأكيد الأدلة من أكثر من جزء من الأجزاء المعدنية قبل أن تصهر من أجل إعادة الاستفادة بها^(١٥٤)، وتوصلت اللجنة في تقريرها إلى نتيجة، وهي أنه قد تم إعاقة الفحص والتحرى في مكان الحادث، وذلك بأن نقلت بعض الأجزاء المعدنية المهمة حتى قبل أن يظهر أول موظف من موظفي التحريات في مكان الحادث، ولم يكن من حق القائمين بالتحريات الاستيلاء على أجزاء معدنية قبل نقلها لإعادة صهرها والاستفادة منها في أشياء أخرى، وبذلك فقدت أدلة مهمة .

حاولت جريدة نيويورك تايمز أن تحصل على معلومات من المسؤولين عن إزالة الأنقاض في مدينة نيويورك، ولكن دون جدوى^(١٥٥)، فقد رفض اللواء المسئول في مكتب عمدة المدينة، لمدة ثلاثة أيام الإجابة عن الأسئلة الشفهية أو المكتوبة، كما رفض ذكر اسم من أصدر القرار بإعادة صهر المواد المعدنية، وما يدعو للأسف أن ذلك أدى إلى إعاقة البحث عن الأسباب، وقد أدى قرار سلطات نيويورك بتسليم خردة البرجين فوراً إلى شركة لتعيد تصنيعها، إلى غضب أسر الضحايا وبعض المهندسين، فقد كانوا يرون أنه يجب مواصلة فحص الأعمدة، كي يمكن التوصل للسبب الحقيقي للانهييار، ولكن «ميخائيل بلومبرج - Michael Bloomberg» أجاب عن ذلك بأن هناك طرقاً أفضل لبحث مأساة الحادى عشر من سبتمبر .

يقول بلومبرج: إذا أردت أن تلقى نظرة على رسومات الإنشاء والتصميم، فإن ذلك من مهام أجهزة الكمبيوتر في هذه الأيام وفي عصرنا هذا، وكانت هذه المهمة قبل ذلك من اختصاص المدير الفني، «فالنظر إلى قطعة واحدة فقط من المعدن لا يقدم بصفة عامة أية معلومات»^(١٥٦).

طبقًا لأقوال النائب «بوليرت - Boehlert» كان البحث الجارى محاطًا بتكتم غير منطقي ومثير للأسى، كما لم تكن هناك خطوط واضحة للمسئولية، فلا توجد جهة مختصة، وضاعت الأدلة والمستندات القيمة دون رجعة، وحجبت الرسوم الهندسية عن المختصين لشهور طويلة (١٥٧).

تقدم البروفيسور «كوربت - Corbett» الأستاذ بكلية «جون جاى - John Jay» للقضاء الجنائى بشكوى أمام اللجنة بأن الفحص تم بمعرفة مهندسين غير متفرغين وبأجور زهيدة، ولا يجب النظر إلى التقرير عن انهيار مبنى مركز التجارة العالمى إلا على أنه تقرير مبدئى، فلا يعتبر قائمًا على أبحاث وتحريات، حيث وضعت العراقيل بصورة واضحة جدًا أمام فريق الخبراء المكلفين بفحص أسباب الانهيار عن طريق عرقلة الحصول على مستندات البناء.

مأساة ٩/١١

وغراميات الرئيس كلينتون

مقارنة غير عادلة

يقارن النقاد التمويل المبدئى الذى لم يتجاوز ٦٠٠٠٠٠٠ دولار للبحث فى كارثة مركز التجارة العالمى بمبلغ ٤٠ مليون دولار رصده الكونجرس الجمهورى لبحث قضية «مونيكا لوينسكى - Monica Lewinsky» مع الرئيس الأمريكى كلينتون! كانت الأموال المرصودة للكشف عن أحداث مركز التجارة العالمى قليلة جدًا، لدرجة أن العلماء كانوا يضطرون للعمل دون رواتب فى أوقات فراغهم فى نهاية الأسبوع، على العكس من قضية مونيكا لوينسكى - التى لم يكن لدى نصف السكان الأمريكيين أى اهتمام ببحثها، ولم يكن لديهم اهتمام بمعرفة الأنشطة الجنسية للرئيس الأمريكى. فى أحداث ١١ سبتمبر التى تهم كل الأمريكيين، تدخل الرئيس الأمريكى بغاية السرعة لتحجيم نطاق الفحص والدراسة، وفى حالة كلينتون أخضع معمل مكتب التحقيقات الفيدرالى آثار الرئيس على ملابس مونيكا للفحص، وفى المقابل لم يكن لدى المعهد الوطنى للمقاييس والتكنولوجيا رغبة فى فحص مخلفات المبنى رقم ٧ التابع لمركز التجارة العالمى الذى انهار بعد ظهر يوم الحادى عشر من سبتمبر (١٥٨).

تحدث رئيس تحرير مجلة «Fire Engineering» عن إزالة الأدلة والمستندات بصورة غير قانونية، فقال إنه لا توجد لائحة واحدة للكشف عن الحرائق المدمرة، تسمح بإزالة المستندات والأدلة في المباني التي يزيد ارتفاعها عن عشرة طوابق (*)، وأكملت اللجنة العلمية للكونجرس النقد في تقريرها الذي ورد فيه أن ملك المباني والمعماريون وشركات التأمين تدخلوا لإعاقة الخبراء المستقلين من الحصول على مستندات مهمة، علاوة على ذلك تم تأجيل الإطلاع على الأوراق التي لها علاقة بذلك، استناداً إلى أن تسليم هذه الأوراق مسئولية، وإذا قارنا ذلك بما قامت به السلطات من تقص دقيق في حادث حريق «مريديان بلازا - Plaza» في «فيلادلفيا - Philadelphia» سنة ١٩٩١م الذي لم يتجاوز فيه عدد القتلى ستة أشخاص، يتضح أن هناك شيئاً غير سليم (١٥٩).

حول سبب انهيار المبنى رقم ٧ التابع لمركز التجارة العالمي

يوضح تقرير وكالة الطوارئ الفيدرالية أنه لم يتضح حتى هذه الساعة خصوصيات النيران التي اندلعت في المبنى رقم ٧ التابع لمركز التجارة العالمي والطريقة التي تمكنت بها هذه النيران من تدمير المبنى، ومن الضروري القيام بأعمال بحث واستقصاء وتحليلات لحل هذه المسألة، وقد اعتذرت وكالة الطوارئ الفيدرالية عن عجزها في توضيح سبب انهيار أول مبنى قائم على هيكل صلب، بالإشارة إلى أن ذلك حدث فريد من نوعه يحدث لأول مرة، ظهرت فيه من البداية خلافات بين فريق المهندسين المتطوعين والقائمين بأعمال المعاونة والسلطات الحكومية في مكان الحادث، علاوة على ذلك لم يكن هناك في الأيام الأولى نظام مراقبة لتحديد الهوية، حتى إن فريق المهندسين المتطوعين المعاونين اضطر في إحدى المرات للانتظار لمدة ثلاث ساعات، حتى تمكن من اختراق الحاجز الخارجي، وكان المهندسون المتطوعون يتبادلون المعلومات عن طريق التليفون في معظم الأحيان؛ وذلك لأنهم كانوا يضطرون لمباشرة أعمالهم العادية (التي ليس لها علاقة بأحداث

(*) جاء في كتاب «الخدعة المربعة» الترجمة العربية صفحة ٢٧:

جمعيات رجال الإطفاء في نيويورك، والمجلة المهنية فاير إنجينيرنج دحضوا هذه النظرية، مؤكدين بعمليات حسابية أن الهياكل كانت قادرة على مقاومة النيران طويلاً. ومن ناحية أخرى، أكد رجال الإطفاء سماعهم أصوات انفجارات، وطالبوا بإجراء تحقيق مستقل في هذا الشأن، متسائلين عن المواد التي كانت مخزنة داخل البنيات.

١١ سبتمبر)، وبمقارنة ذلك بقضية لوينسكى / كليتون، فقد كان المحققون يعملون طوال الوقت بتفرغ كامل، ولا ينشغلون إلا بوظيفة واحدة .

فى إسهام للصحافة الأمريكية فى يناير ٢٠٠٢ م ورد عن المهندسين لدى فحص الأتقاض أنه يتم التعامل مع الأدلة طبقاً لمبدأ الصدفة، كمن يبحث عن إبرة فى كومة قش (١٦٠).

قام بعض الخبراء بفحص أماكن الخردة على أمل أن يجدوا حوامل صلب يمكن أن تقدم توضيحاً حول أسباب الانهيار، اتضح أنه تم تدمير بعض هذه الحوامل بسبب الخطأ، وفى أغلب الظن كانت سلطة الطوارئ الاتحادية تعلم أن إزالة الخردة تصرف مخالف للقانون .

أسابيع قبل الحادث

تأمين مركز التجارة العالمى ضد الإرهاب

قبل أسابيع قليلة من الحادث كان مركز التجارة العالمى قد انتقل من تحت يد سلطات الموانئ والهيئة القائمة على الموانئ فى نيويورك إلى أيدي مستثمر نيويورك «سيلفر شتاين - Silverstein» الذى استأجر المركز لمدة ٩٩ سنة مقابل دفع ١٠٠ مليون دولار سنوياً (١٦١).

كان سيلفر شتاين فى انتخابات الرئاسة الأخيرة أميناً لصندوق انتخابات الجمهوريين، ولهذا السبب كان يتمتع بنفوذ لا بأس به فى نيويورك وعلى المسرح السياسى القومى فى واشنطن، وتم توقيع عقود هيئة موانئ نيويورك ونيوجيرسى فى ٢٦ أبريل ٢٠٠١ م لصالح شركة «Westfield America» بإدارة سيلفر شتاين، وقامت الشركة باستئجار الجزء التجارى لمركز التجارة العالمى، وقام سيلفر شتاين باستئجار الجزء الذى يضم المكاتب، وأصبحت الصفقة سارية المفعول فى يوم ٢٣ يوليو ٢٠٠١ م، وتم الاحتفال بهذا اليوم، كان ذلك بالضبط قبل سبعة أسابيع من التدمير الكلى لمؤسسة مركز التجارة العالمى بأكملها، وحصل سيلفر شتاين وشركة «Westfield America» التى يمتلكها على حزمة المفاتيح الهائلة للمباني .

وكانه يشعر بما سيحدث، قام سيلفر شتاين بإتمام وثائق تأمين بمبلغ ٢,٣ مليار

دولار لمجموعة مباني مركز التجارة العالمي، ولأول مرة يقدم التأمين ضماناً ضد الهجمات الإرهابية، وبعد الأحداث طالب سيلفر شتاين بدفع ٣,٢ مليار دولار مرتين؛ لأنه لم يتعرض لهجوم إرهابي واحد، بل لهجومين.

كان سيلفر شتاين يفكر منذ وقت طويل في استبدال البرجين اللذين لا يستفاد منهما بالصورة المثلى، واللذين مر على إنشائهما أكثر من ثلاثين سنة، يستبدلها بأربع ناطحات سحاب، وعن طريق المطالبة بتعويض يصل لضعفى الضرر يكون قد استثمر أمواله بصورة لا غبار عليها (١٦٢).

مركز التجارة العالمي، مبنى رقم ٧

لم يكن سيلفر شتاين يمتلك فقط حق الانتفاع بالبرجين المؤجرين، بل إنه كان قد استأجر منذ زمن بعيد المبنى رقم ٧ وهو أيضاً ناطحة سحاب، وكان هذا المبنى يضم بهواً كبيراً يرتفع أكثر من خمسة طوابق، به منشأتان لتحويل الكهرباء يضمن عشرة محولات ارتفاع المحول منها أكثر من عشرة أمتار وعرضه يزيد عن الاثنى عشر متراً، وتمتد هذه المحولات مدينة مانهاتن بالكهرباء، فهي تزود الخط الكهربائي العابر للبلاد بجهد كهربائي يصل إلى ١٣٨٠٠ فولت، وقد تم تأسيس هذا المبنى بارتفاع ٦٠ طابقاً فوق المحولات التي كانت موجودة مسبقاً؛ لأنه لم يمكن العثور على مكان آخر لنقلها إليه، وبالتالي كان يبدو أن أنسب الحلول هو البناء فوقها، يضاف إلى ذلك فى المبنى رقم ٧ وجود مستودعات لزيت الديزل لإدارة مولدات الكهرباء فى حالة انقطاع التيار الكهربى المستمد من الشبكة فوق الإقليمية، إلا أن هذه لم تكن هى المستودعات الوحيدة فى المبنى، فشركة «American Express» ، كان لديها خزان خاص لتوليد التيار الكهربى اللازم لها. وفى مدينة نيويورك خزان بسعة تزيد عن ٢٢٧٠٠ لتر لتزويد ثلاثة مولدات للكهرباء بالوقود بقوة ٥٠٠ كيلوات فى حالة الطوارئ لخدمة مركز القيادة الخاص بالعمدة، وقد وضعت شركة «Salomon Smith Barney» الاستثمارية خزانين بسعة ٢٢٧٠٠ لتر من زيت الديزل، وطبقاً للتقرير الرسمى لووكالة الطوارئ الفيدرالية فقد كان مخزناً فى المبنى رقم ٧ التابع لمركز التجارة العالمي حوالى ١٥٩٠٠٠ لتر من زيت الديزل، وكانت السعة الكهربائية للمولدات فى حالة الطوارئ تصل إجمالاً لحوالى ٢٠ ميجاوات،

وكان ذلك يمثل وضعاً مقلقاً لقوات المطافئ فى نيويورك، فقد وضعت الخزانات الضخمة بالقرب من الطابق الأرضى، وكانت مولدات الكهرباء لحالات الطوارئ موجودة فى الطوابق الخامس والسابع والتاسع فوقها، ومع كل ما سبق فقد وصفت وكالة الطوارئ الفيدرالية المبنى رقم ٧ بأنه مبنى مكاتب عادى، مع أن المبنى كما قلنا به خطوط أنابيب مختلفة، بها ١٥٩٠٠٠ لتر من زيت الديزل، وهى تزود بالوقود أكثر من ١٥ مولدا للكهرباء، تولد فى مجموعها ٢٠ ميغاوات من الكهرباء .

هل هناك خصوصية فى المبنى رقم ٧ لا يود أحد الإفصاح عنها؟ هذا سؤال يطرحه «إيريك هوفشميد - Eric Hufschmid» فى كتابه بعنوان «أسئلة مؤلمة - Painful Questions» (١٦٣).

فى الواقع كان بالمبنى مكاتب لكل من وكالة المخابرات الأمريكية، ووزارة الدفاع، ورقابة البورصة (لجنة الأمن والتبادل)، حيث كانت تحفظ فى هذا المكان آلاف الملفات عن أبحاث جرائم المافيا، والبنوك، والتجارة الدولية للمخدرات، وغسيل الأموال، والإرهاب، وكانت إدارة الجمارك الأمريكية قد حفظت هناك ملفات عن حالات كانت الجمارك مطالبة فيها بإغماض كلتا عينيهما عن الواردات المراقبة من قبل أجهزة فى السنوات العشر الماضية، وهذا يعنى عقود الهيروين مع جماعات إسلامية متطرفة مثل القاعدة فى باكستان، ونقل الهيروين عبر خطوط الطيران التجارية، مثل حالة الطائرة التى تحطمت فوق «لوكيربى - Lockerbie»، وكانت هناك أيضاً ملفات رقابة البورصة حول تحقيقات عن الشركات الكبرى فى التسعينيات، ومن هنا فلا يوجد سبب موضوعى لقصر البحث فى حادث انهيار مجمع مبانى مركز التجارة العالمى بأكمله على البرج الشمالى والبرج الجنوبى .

كانت المباني المرتفعة حول البرجين مبنية أيضاً على هياكل صلب، واشتعلت لفترة أطول من البرجين، ومع ذلك لم تنهار، أما المبنى رقم ٧ فقد اشتعل لفترة طويلة، وإن كان من الواضح أنه لم يشتعل بنفس قوة اشتعال المباني الكبرى المجاورة (فهو ليس الأقرب للبرجين التوأم)، ثم انهيار بعد سبع ساعات من الحرائق، وتم هنا أيضاً كان البدء سريعاً فى إزالة الأنقاض بصورة مخالفة للدستور، وبالتالي إزالة ما يمكن أن يقدم الأدلة .

اشتعل المبنى رقم ٧ بعد ظهر يوم الحادث فى الساعة الثالثة، كان يبدو من الخارج أن الحرائق تشتعل فقط فى الطابقين السابع والثانى عشر (١٦٤) .

إخلاء وانهيار المبنى رقم ٧

يبدو أن أحداً لم يكن يتوقع انهيار المبنى رقم ٧ أيضاً ، هكذا تحدث المصور «توم فرانكلين – Tom Franklin» الذي كان موجوداً بالصدفة هناك ، وفجأةً أخلت قوات المطافئ نطاق عملها كأنها تستعد لانهيار المبنى .

وفي الفترة ما بين الساعة الرابعة والخامسة عصراً ، كانت أعلام قوات المطافئ تلوح على بعد حوالي ١٤٠ متراً من المبنى ، ويبدو أن أحد الأشخاص طالب الناس بالابتعاد؛ لأن المبنى رقم ٧ بلا شك سوف ينهار ، وتؤكد صور المبنى رقم ٧ أن الانهيار ناتج عن عبوة ناسفة تقليدية محددة الهدف ، فى حين أن ذلك غير مؤكد فى حالة البرجين الشمالي والجنوبي (١٦٥) .

تهدم المبنى بداية من الطابق الأرضى ، ومن هنا أيضاً كان الجزء الأكبر من سحابة التراب ملاصقاً للأرض ، على العكس من البرجين الشمالي والجنوبي اللذين كانت سحابة التراب فيهما بارتفاع الطوابق العلوية ، وتهاوى المبنى من الداخل ، وسقط الهيكل الخارجى إلى الداخل كأن هناك قوة قد امتصته (١٦٦) .

كانت توجد كومة صغيرة جداً من الأنقاض سقط عليها الجزء الخارجى للمبنى ، أى الهيكل الصلب ، وكانت محولات الكهرباء العشرة العملاقة تحت الأنقاض ، ولكن أين النار التى كان يمكن أن تكون سبباً فى سقوط المبنى ؟ فلم تصطدم بالمبنى طائرة ، أما الأنقاض الساقطة من البرجين فلا تدخل فى الاعتبار كسبب رئيسى فى انهيار المبنى .

نيران وانفجار فى المبنى

للمقارنة تظهر إحدى صور المبنيين رقمى ٥ و ٦ اللذين أصابتهما الحرائق الهائلة ، كانت النيران تقليدية ، حتى إنه كانت تُرى فى ألسنة اللهب أدخنة كثيفة تتخللها ، وصمد الهيكل الصلب للمبنى رقم ٦ أمام النيران المستعرة والتي استمرت لساعات دون أن ينهار ، ويرجع سبب النيران إلى حدوث انفجار استطاع ملايين المشاهدين أن يروه على شاشات الـ «سى إن إن» .



فى الساعة التاسعة وأربع دقائق، على أكثر تقدير بعد ٦٠ ثانية من اصطدام الطائرة بالبرج الجنوبى، انطلقت فى السماء من داخل المبنى رقم ٦ التابع لمركز التجارة العالمى سحابة قوية بارتفاع ١٧٠ متراً ناتجة بلا شك عن انفجار، واشتعلت مع الأنقاض المتساقطة للبرج الجنوبى، وظل الحدث فى الخفاء بسبب نقص التعليق المصاحب للصور، وتوارى ذلك فى ظلال الأحداث الدرامية للبرجين التوأم، إلا أن الـ «سى إن إن» أكدت الحدث والتوقيت (١٦٧)، بينما تجاهل البيان الرسمى هذه الحالة، وفى الصور التى التقطت بعد ذلك من الجو، كانت الحفرة العميقة الناتجة عن الانفجار واضحة داخل الهيكل المعدنى القائم، وترجع الأجزاء المتهدمة للهيكل المعدنى فى الناحية الجنوبية إلى الأنقاض المتساقطة من البرج الشمالى، فهذا الضرر لم ينتج عن النار .

كان فى المبنى رقم ٦ مكاتب إدارة الجمارك الأمريكية، وكذلك بنك الاستيراد والتصدير التابع للدولة، ويبدو أنه تم تفجير المبنى فى الساعة التاسعة وأربع دقائق بعد أن تم إجلاء ٨٠٠ موظف منه، ولكن ما هى الأشياء ذات الأهمية فى بنك الاستيراد والتصدير؟ كانت تحفظ هناك ملفات عن صفقات سلاح لإدارة الرئيس الأمريكى الأسبق جورج بوش (الأب)، وهى ملفات كان يمكن أن تجعل من الصعب وصف صدام حسين أمام الرأى العام بأنه شيطان، كما حدث بعد ذلك كذريعة للحرب الوقائية بقيادة بوش الابن .

فى المنطقة الشاسعة المغلقة حول مركز التجارة العالمى بعد ١١ سبتمبر، تم منع التصوير بقرار سياسى، كانت كلمة السر: «لا صور»، وإلا يتم القبض على المصور، أما الصور التى التقطها المصورون بكاميراتهم الرقمية من قبل فقد تم إتلافها أو محوها، ولكن المتخصصين فى الكمبيوتر نجحوا فى استعادة هذه الصور، وتمكنوا من وضعها على شبكة الإنترنت .

* * *