

Zdalnie sterowane samoloty

16 sierpnia 2014

Data publikacji: 12.10.2007

Zdalnie sterowane samoloty bezzałogowe. Możliwe scenariusze wydarzeń 911.

WSTĘP

Bezzałogowe samoloty (Unmanned Air Vehicles; UAV) są wykorzystywane w armiach już od co najmniej kilkunastu lat. Ich głównym przeznaczeniem jest zbieranie informacji o charakterze rozpoznawczym lub wywiadowczym. W zależności od ich technicznych parametrów (zasięgu, pułapu, możliwego czasu lotu, itp.) mogą to być informacje z pola bitwy kilka lub kilkadziesiąt kilometrów od miejsca ich startu, albo też informacje z wielkich i odległych obszarów, gdy samolot może być wręcz sterowany na przykład wprost z Pentagonu. W pierwszym przypadku informacje mogą służyć powiedzmy do korekty ognia artyleryjskiego. W drugim, jak wskazują wydarzenia, również do niszczenia pojedynczych celów lub ludzi. Innym z rozważanych zastosowań UAV jest organizacja łączności radiowej nad rozległym terytorium, poprzez wykorzystanie systemu samolotów zawieszonych na różnym pułapie, współpracujących z satelitami. Istnieją też zaawansowane plany podobnych ich zastosowań w celach pokojowych. Australia zaś zdecydowała się niedawno na testowanie samolotu amerykańskiego Global Hawk, mogącego przebywać na wysokości prawie 20 km przez 36 godzin, do monitorowania swego rozległego wybrzeża. Zwrócimy tu Państwa uwagę na fakt, iż już wkrótce nastąpi era bezpilotowej nawigacji samolotów pasażerskich. A także wskażemy na niektóre możliwe warianty przeprowadzenia ataków „terrorystycznych” z 11 września 2001 roku przy pomocy zdalnie sterowanych samolotów

RODZAJE I KOSZTA SAMOLOTÓW BEZZAŁOGOWYCH

Istnieją w przybliżeniu trzy rodzaje samolotów UAV, przy czym jako kryterium ich klasyfikacji używa się osiągnięty przez nie pułap. Taktyczne samoloty są w stanie wznieść się do około 5.000 stóp. Do pośredniej klasy zalicza się te osiągające około 20.000 stóp, a do ostatniej te, które mogą latać wyżej. Samoloty taktyczne są niewielkie i tanie, acz ich możliwości bardzo ograniczone. Należą do nich np. samoloty Phoenix (UK), Aerostar, Blue Horizon 2, Butterfly, Hunter i Searcher (Izrael), czy Vulture (Afryka Płd). Ich koszt wynosi rzędu 100.000 USD.

Do klasy pośredniej zaliczane są Spectator (UK), Hermes 450 (Izrael), Predator (USA), Houros (Francja/USA). Ich koszt wynosi rzędu 1 mln USD. Do ostatniej klasy należą Global Hawk i Dark Star (USA), Heron i Hermes 750 (Izrael). Te kosztują do około 10.000.000 USD każdy.

Jeśli idzie o koszty produkcji, bywają one w istocie znacznie wyższe niż mogłoby się wydawać na podstawie podanych liczb. Warto zatrzymać się na tej kwestii nieco dłużej, bowiem niektóre informacje o wydatkach ponoszonych przy projektowaniu, wdrażaniu do użytku i wytwarzaniu tego rodzaju samolotów wydają się być dobrym przykładem olbrzymich zdolności kompleksu wojskowego do marnotrawienia pieniędzy podatników.

Venik podaje (patrz źródła), że wytworzenie systemu Phoenix kosztowało Wielką Brytanię około 230.000.000 funtów, w ciągu 10 lat. System wprowadzono do użytku po raz pierwszy tuż przed wojną w Jugosławii, w styczniu 1999 roku. Już po paru miesiącach egzemplarz samolotu, niemal w doskonałym stanie, wystawiony został na pokaz w Muzeum Lotnictwa Jugosławii. Armia brytyjska otrzymała około 50 samolotów tego rodzaju, wraz z 8 centrami ich naziemnej kontroli. Wynikałoby więc, że w istocie średni koszt jednego samolotu to ponad 4 mln funtów, a nie 100.000 USD, jak można by się spodziewać w przypadku samolotu

tej klasy. W czasie wojny o Jugosławię armia brytyjska nie była w stanie uzyskać łączności między samolotem a satelitą, co oznaczało, że nie można było uzyskać transmisji obrazu. A więc samolot okazał się prawie zupełnie bezużyteczny. Wkrótce po tym, gdy egzemplarz samolotu wystawiono w muzeum w Jugosławii, BBC podała, iż według informacji rządowych około 12 samolotów zostało straconych podczas wojny.

Amerykański Silver Fox (Srebrny Lis) o długości 6 stóp, posiada silnik w przedniej części i rozbieralne skrzydła o rozpiętości 8 stóp. Można go złożyć do torby podobnej do tej używanej przez graczy w golfa. Początkowo używany był jedynie przez marynarkę wojenną do wykrywania wielorybów (by uniknąć ich strat z powodu morskich ćwiczeń wojennych).

Innego przykładu eskalacji kosztów dostarcza program Hunter. Chodzi o izraelski samolot, ale najwyraźniej powstały przy dużym udziale pieniędzy amerykańskich. Wytwarzany był (i oficjalnie opisywany) jako rezultat współpracy firm izraelskich i amerykańskich, TRW i S&ITG. W użytku znajdował się od 1996 roku, zaś prace nad jego zbudowaniem rozpoczęto w 1988 roku. Na początku oceniano, że cały projekt będzie kosztował około 1,2 mld. USD, wliczając koszty badawcze i wyprodukowanie, jak i zastosowanie w wojsku 50 systemów Hunter obsługujących się 400 samolotami. Gdy okres wdrożenia programu zbliżał się do końca, okazało się, że koszt jego realizacji wyniesie około 2,1 mld. USD. W 1996 roku program zlikwidowano, po około 20 przypadkach rozbicia się samolotu. Jedynie 7 spośród planowanych 50 systemów zostało dostarczonych armii... izraelskiej. W czasie prób okazało się, że istnieją problemy z jakością przekazywanego obrazu, że informacje dostarczane przez system są niedostatecznie wiarygodne do kontroli ognia artyleryjskiego, że system po prostu jako całość jest niewiarygodny i nieprzydatny. Samolot Hunter został następnie zastąpiony samolotem izraelskim Searcher. W lipcu 2002 roku agencje podały, iż Pakistan przechwycił jeden zestrzelony egzemplarz samolotu Searcher, w dobrym stanie, obsługiwany z

terytorium Indii, dzięki czemu Pakistan ma ponoć przeskoczyć o 10 lat w rozwoju technologii potrzebnej do wyprodukowania własnych samolotów bezzałogowych.

Izraelski taktyczny samolot rozpoznawczy Searcher.

PREDATOR

General Atomics Aeronautical Systems Inc. z San Diego w Kalifornii wprowadziła w 1994 roku do użytku w amerykańskich siłach powietrznych bezzałogowy samolot rozpoznawczy o nazwie Predator. Był on wykorzystywany już w czasie konfliktu w Bośni, prawie 10 lat temu. Samolot ten może wylądować sterowany zdalnie poprzez łączność satelitarna, albo też sterowanie lotem może zostać przekazane z ziemi komputerowi pokładowemu

W wojnie w Jugosławii USA przyznały się oficjalnie do utraty 3 maszyn typu Predator.

Predator wykorzystywany był też ponad 50 razy w misjach w Afganistanie, głównie do celów zwiadowczych lub do kierowania działaniami innych samolotów. Był też jednak wykorzystywany do bezpośrednich ataków, posiada bowiem zdolność do przenoszenia rakiet. To z jego pomocą przeprowadzono w Jemenie w listopadzie 2002 roku zamach na domniemanych członków Al-Kaidy.

Początkowo planowano wykorzystanie samolotu do celów wyłącznie zwiadowczych. Mógł on być wysłany daleko na terytorium wroga, gdy trzyosobowa załoga zajmowała się jego obsługą z bezpiecznie ułożonego ciągnika w odległości setek kilometrów. W ciągu jednak ostatnich dwóch lat CIA upodobała sobie maszynę do celów przeprowadzania ataków. Ten w Jemenie nie był pierwszym. Wtedy jedynie po raz pierwszy udostępnione zostały środki przekazu zdjęcia z ataku.

Predator potrafi wysledzić człowieka z odległości 12 mil, by

potem obserwować go przez wiele godzin, transmitując na żywo obraz wideo. Centrum jego kontroli może w istocie znajdować się w dowolnym miejscu, nawet w Pentagonie albo w kwaterach CIA.

Oprócz pocisków Hellfire, Predator może też posiadać na swym wyposażeniu oświetlacz laserowy pomocny samolotom bojowym w wykorzystaniu kierowanych laserowym światłem bomb do zaatakowania celu.

Predator nie był jednak projektowany do tego rodzaju zastosowań. Zanim dokonano pierwszych prób z pociskami rakietowymi Hellfire, inżynierowie obawiali się, że ogień podczas ich odpalania może stopić skrzydła samolotu. Pierwszych prób tego rodzaju dokonano w tajemnicy na pustyniach Nevady. Już w czerwcu 2001 roku uzbrojony samolot udostępniono do użytku CIA.

Predator to właściwie więcej niż samolot, to cały system składający się z czterech bezzałogowych samolotów wyposażonych w czujniki, ze stacji kontroli naziemnej, systemu łączności satelitarnej i 55 osób obsługi prowadzonej nieprzerwanie przez 24 godziny na dobę. Podstawowa załoga samolotu to jeden pilot i dwie osoby do obsługi czujników. Samolot wyposażony jest na nosie w kolorową kamerę wideo (zwykle wykorzystywaną przez pilota do nawigacji), dzienną kamerę telewizyjną, kamerę w podczerwieni dla lotów w złej widoczności lub podczas nocy oraz radar pozwalający „widzieć” w złych warunkach atmosferycznych, poprzez dym czy obłoki. Każdy egzemplarz samolotu może być łatwo rozebrany na 6 części, co ułatwia szybkie przewożenie maszyny na dużą odległość.

Predator okazał się pierwszym dużym sukcesem w stworzeniu bezzałogowego samolotu o charakterze rozpoznawczym i wywiadowczym.

Predator – zwiadowczo-ofensywny amerykański samolot bezzałogowy. Posiada możliwość przenoszenia oświetlacza

laserowego i pocisku rakietowego Hellfire.

GLOBAL HAWK

Jeszcze lepiej zapowiada się sukces bezzałogowego samolotu rozpoznawczego Global Hawk, w jaki wyposażone zostały Siły Powietrzne USA oraz centra dowódcze wojsk lądowych. W ubiegłym roku wykonał on ponad 50 misji bojowych, głównie podczas wojny w Afganistanie.

Po zaprogramowaniu misji, samolot kołuje automatycznie na pozycje startowa, wzbija się w powietrze, dolatuje do celu, stacjonuje nad nim wysyłając obrazy, po czym automatycznie wraca i ląduje. Naziemna obsługa ma możliwość, w razie potrzeby, zmienić parametry nawigacyjne, przebieg lotu i jego cele. Od 1 października 1998 roku program Global Hawk nadzorowany jest przez Centrum Systemów Powietrznych (Aeronautical Systems Center) ulokowany w Wright-Patterson w Ohio. Prace nad systemem rozpoczęto w roku 1995. W kwietniu 2000 roku przeprowadzono pierwszy test polegający na przemieszczeniu samolotu z jednego teatru działań wojennych na inny, dokonując lotu z Florydy do Europy (prawdopodobnie do Portugalii). 22 i 23 kwietnia 2001 roku ustanowiono nowy rekord zasięgu osiągniętego przez samoloty UAV, po przelocie Global Hawk z USA do Australii.

Głównym wykonawcą samolotu jest Northrop Grumman's Ryan Aeronautical Center z San Diego w Kalifornii. Do podwykonawców należą Raytheon Systems Company w Kalifornii, Rolls-Royce Allison z Indiany, Vought Aircraft Company z Teksasu, L3 Com z Utah.

Global Hawk – amerykański samolot bezzałogowy za 20 mln. USD, o rozpiętości skrzydeł podobnej jak u Boeinga 737.

HELIPLAT

Ciekawym przypadkiem będzie samolot bezzałogowy Heliplat,

projektowany przy współpracy 10 krajów europejskich. Ma on być napędzany energią słoneczną, zataczając niewielki okrąg na wysokości około 20 km i pozostając w powietrzu przez bardzo długi okres czasu, prawdopodobnie aż przez około 9 miesięcy w roku, gdy istnieje najsilniejsze nasłonecznienie. Przy rozpiętości skrzydeł do 70 metrów z rozmieszczonych na nich ogniw słonecznych dostarczana będzie energia elektryczna przewyższająca ilość potrzebna na jego utrzymanie się w powietrzu, dzięki czemu jej nadmiar będzie gromadzony w akumulatorach i wykorzystany do napędu silników nocą. Sieć kilkunastu takich samolotów, rozmieszczonych równomiernie nad terytoriami krajów planuje się wykorzystać do celów telekomunikacyjnych, a więc do przekazu radiowego, a także do monitorowania i podglądu, nawigacji oraz kontroli ruchu. Koszt pojedynczego samolotu ocenia się na około 5 milionów Euro.

ZDALNE STEROWANIE SAMOLOTAMI A 11 WRZEŚNIA 2001

Każdy, kto choć odrobinę krytycznie podchodzi do informacji podawanych w korporacyjnych środkach przekazu, musiał zadać sobie pytanie: Czy ataki „terrorystyczne” 11 września 2001 roku na WTC i Pentagon nie były czasem przeprowadzone przy pomocy samolotów zdalnie sterowanych? Oficjalny opis wypadków jest bowiem tak niewiarygodny, zaś meandry znaczących polityków przed uniknięciem dochodzenia w sprawie tamtych katastrof widoczne jak na dłoni, a ich wypowiedzi po prostu żenująco niepoważne

Dla autora niniejszego tekstu odpowiedź na takie pytanie brzmi: zdecydowanie tak, jest niemal pewne, że 11 września ataki zostały dokonane przy pomocy samolotów sterowanych zdalnie.

Ale autor, zanim nabrał swych zdecydowanych przekonań, z uwagą, intensywnie śledził informacje medialne związane z tym tematem, jak też przekopał się przez co najmniej setki, a być może nawet tysiące stron materiałów na ten temat, zarówno w publikacjach drukowanych jak i w internecie. Przeciętny

odbiorca informacji że środków przekazu nie ma oczywiście ani czasu, ani chęci żeby poświęcać się analizowaniu takich informacji. To jest zrozumiałe, życie z konieczności nie daje nam możliwości na to. Po prostu głębsze zapoznanie się z jakimś tematem wymaga wiele czasu i wysiłku, które przecież każdy z nas powinien poświęcać na inne cele niż zastanawianie się nad prawdziwością „faktów” podawanych w mediach. Co gorzej, niektórzy oceniają, że na przykład w czasie tak krytycznych wydarzeń jak ostatnia wojna w Iraku do odbiorców informacji medialnych dociera zaledwie około 60% informacji zgodnej z prawdą, podczas gdy pozostałe 40% to są informacje sfabrykowane, czyli dezinformacje mające na celu albo odwrócenie uwagi od informacji prawdziwych, albo nakierowanie myślenia o informacjach prawdziwych na fałszywe tory.

Widać więc, że „zwykły” odbiorca informacji z mediów w zasadzie nie ma szansy na prawidłowe wartościowanie takich informacji. Oceniajcie jednak i zgadujcie Państwo sami.

Z konieczności, tutaj zostaną przedstawione tylko pewne bardzo szkicowe możliwe wersje wydarzeń, a i informacje techniczne też potraktowane zostaną skrótowo.

Poniższa część artykułu powstać mogła wyłącznie dzięki fachowym konsultacją z Panem Zdzisławem Byłokiem, poeta, pilotem doświadczalnym, inżynierem i specjalistą samolotowym, specjalista głównie w sprawach elektroniki pokładowej współczesnych samolotów Pan Bylok, z powodów znanych autorowi nie chciał, by więcej informacji o jego kwalifikacjach i doświadczeniach zostało udostępnionych publicznie.

DWA PRAWDOPODOBNE SCENARIUSZE 911

Istnieją tylko dwie możliwe do wyobrażenia wersje wydarzeń z 11 września 2001.

Pierwsza wersja zakłada, iż piloci samolotów porwanych, jak i zapewne wszyscy na pokładzie tych samolotów zostali otruci w sposób natychmiastowy, w pewnym momencie lotu,

najprawdopodobniej poprzez automatyczne uwolnienie gazu bojowego takiego jak na przykład sarin, po włączeniu autopilota przez kapitana samolotu. Po włączeniu autopilota i bez żywej duszy na pokładzie ziemia mogła wyprawiać z samolotem co jej się tylko podobało.

Scenariusz ten został zaproponowany przez profesora nauk komputerowych Uniwersytetu Waterloo (Ontario, Kanada) Alexandra Keewatina Dewdney'a, autora wielu specjalistycznych jak i popularnych prac, artykułów, książek, w przeszłości współpracującego z renomowanym pismem Scientific American. Więcej informacji o autorze można znaleźć na jego stronach internetowych pod adresem <http://www.csd.uwo.ca/~akd/>, zaś adres URL do jednej z oryginalnych wersji jego opisu wypadków 911 podany jest w materiałach źródłowych na końcu artykułu.

Druga prawdopodobna wersja wypadków mówi o tym, że samoloty rejsowe zostały podmienione w czasie lotu przez wcześniej odpowiednio przygotowane i zaprogramowane samoloty, napełnione najpewniej nie tylko paliwem ale i wypełnione materiałami wybuchowymi. „Zamiany” samolotów miano by dokonać w chwilach, gdy były one słabo widoczne na ekranach radarów, lecąc na niskiej wysokości i przy wyłączonych transponderach. To samoloty „zastępcze”, bezzałogowe, sterowane z ziemi, miałyby dokonać ataków na WTC. Według tej wersji pasażerowie dwóch czy trzech pierwszych fatalnych lotów zostali zebrani razem na jakimś lotnisku wojskowym i załadowani następnie do jednego samolotu (pasażerów wcale nie musiało być aż tak wielu, jak podają to oficjalne informacje). Samolot ten potem został celowo i z premedytacją zestrzelony nad Pensylwania: pozbyto się niewygodnych świadków bezprecedensowego przestępstwa. Adwokatem tego scenariusza wydarzeń jest Jerry Russell (BA z fizyki, MS z inżynierii elektrycznej, PhD na Uniwersytecie Oregon w 1996 roku).

Jak zauważa Russell, zwolennicy teorii zakładającej zdalne sterowanie samolotami 911 natrafiają na problem trudny do rozwiązania. A mianowicie, iż wykonanie takiego zadania

wymagałoby zmian konstrukcyjnych w samolotach jeszcze przed ich wykorzystaniem. Tych zaś dokonać byłoby trudno nie ryzykując przedostania się informacji na zewnątrz.

W istocie problem jest mniejszy niż wygląda.

W lotnictwie cywilnym od wielu lat istnieje silna tendencja ku korzystaniu z samolotów bezzałogowych. Przygotowania do tego czynione są systematycznie od wielu lat. Ocenia się, że już za okolo 5 lat przewozy towarów będą wykonywane wyłącznie przez samoloty bezzałogowe, zaś za lat nie więcej niż 10 wszystkie przewozy pasażerskie również.

W tej chwili wszystkie typy samolotów Boeing przewożące cargo są już w pełni przystosowane do dokonywania takich przewozów bez załogi na pokładzie. Ten typ przewozów nie jest jeszcze wprowadzony do użytku z dwóch powodów: istnieje zrozumiata bariera psychologiczna trudna do pokonania, jak tez nie wszystkie jeszcze lotniska posiadają dostatecznie rozbudowane oprzyrządowanie do prowadzenia lotów bezzałogowych.

Obecnie rola pilotów podczas lotu jest minimalna. W zasadzie ogranicza się tylko do wykonywania pewnych funkcji podczas startu, głównie podczas kołowania na pozycje startowa. Po oderwaniu się od ziemi i uruchomieniu autopilota kontrola nad samolotem zostaje przejęta przez kontrole naziemna. W samolotach typu Boeing pilot posiada możliwość ingerencji w plan lotu. Może na przykład wyłączyć autopilota w dowolnej chwili i przejąc ręczne sterowanie samolotem. Ale takie sytuacje praktycznie się nie zdarzają, chyba że w zupełnie wyjątkowych, awaryjnych przypadkach. Zwykle pilot ogranicza się do biernej obserwacji wskazań przyrządów i śledzenia czynności kontroli naziemnej. Również lądowania w tej chwili na większości lotnisk dokonywane są w pełni automatycznie. Podczas gdy w czasie lotu samoloty korzystają z systemu nawigacyjnego GPS (Global Positioning System), pozwalającego na ustalenie położenia samolotu z dokładnością około 3 metrów, a zwykle dochodząca do 1 metra, w czasie zbliżania się do

lotniska samolot wchodzi w kontrole lotniskowych urządzeń nawigacyjnych, tzw. precyzyjnego sprowadzania, gdzie główna rolę odgrywa system ILS (Instrumental Landing System) pozwalający pilotowi w czasie ręcznego sterowania na dokładne podejście do pasa lądowania, lub steruje działaniem autopilota na podejściu. Przy lądowaniu automatycznym komputer pokładowy wykonuje całą procedurę lądowania do zatrzymania włącznie. Wszystkie samoloty pasażerskie są wyposażone w systemy ILS. Pilot posiada możliwość sterowania ręcznego, ale zwykle z niej nie korzysta. A już zupełnie nie przeprowadza się lądowania ręcznego w warunkach bardzo złej widoczności, na przykład przy podstawie chmur sięgającej poziomu lotniska.

Wydaje się więc, że można by zaproponować nawet jeszcze prostszą, trzecią wersję wydarzeń 911. Otóż do ataków „terrorystycznych” mogły być wykorzystane samoloty bezzałogowe, uprzednio przygotowane makiety samolotów Boeing, nie posiadające na pokładzie ludzi. Wydaje się, że taki scenariusz wymagałby najmniejszego zachodu organizacyjnego i byłby najbezpieczniejszy do przeprowadzenia.

DEZINFORMACJA

Niektórzy z Państwa oczywiście pukają się w tym momencie w czoło. I mają ku temu nie tylko prawo, ale i powody. Po prostu istnieje wokół olbrzymia ilość informacji, które sprowadzają nasze myślenie na manowce. W przypadku akcji tego rodzaju jak atak na WTC nie należy się dziwić, iż wcześniej przygotowano wersje wydarzeń, całe ich scenariusze, zaś natychmiast po wypadkach rozsiano informacje fałszywe. Popatrzmy na przykład na to, co podawano w mediach na temat manewrów wykonywanych przez „przechwycone” przez „terrorystów” samoloty. Otóż niektóre z manewrów samolotowych były tak gwałtowane, iż prowadziłyby do przeciążeń znacznie przekraczających przeciążenia dozwolone. Takich manewrów zwykły samolot Boeing nie może po prostu wykonać. Dlaczego? Otóż musiałyby być one wykonywane przy sterowaniu ręcznym (bo to przecież „terroryści” siedzieli za drążkami samolotów). Problem w tym,

że podczas sterowania ręcznego komputery pokładowe również czuwają nad czynnościami pilota. Pilot może chcieć dokonać na przykład gwałtownego zwrotu, ale wtedy włączy się komputerowo sterowany mechanizm hydrauliczny który będzie przeciwdziałał czynności pilota, jeśli czynność ta jest niebezpieczna. W przypadku wyjątkowo dużego przekroczenia parametrów bezpiecznych siłą jaka musiałby przyłożyć pilot do sterowania (na wolant) przewyższałaby jego ludzkie możliwości.

W mediach podawano też, iż loty były prowadzone przez arabskich „terrorystów” spośród których większość z nich miała za sobą jedynie po kilkanaście godzin treningu na symulatorach lotów. To jest absolutnie niemożliwe, by po tak krótkim treningu niedoszły pilot był w stanie wykonywać tak skomplikowane manewry, jak na przykład te zarejestrowane przez kamery w przypadku uderzenia w drugą wieżę WTC – powie Państwu o tym każdy doświadczony pilot. Ba, mało doświadczony pilot na ręcznym sterowaniu nie byłby w stanie utrzymać się w powietrzu dłużej niż kilkanaście minut...

W internecie znajdziecie Państwo bardzo wiele dezinformacji. Przykładem możliwej dezinformacji wydają się być artykuły Joe Vialls'a (patrz źródła; byłego współpracownika służb specjalnych Wielkiej Brytanii). Vialls na pozór pisze się na „teorie spiskowa”, na pozór stara się dowieźć, że samoloty zostały uprowadzone elektronicznie, ale niejako „przy okazji” produkuje informacje z gruntu fałszywe, które w istocie u czytelnika będą prowadzić do wniosku, iż jednak wersja oficjalna wydarzeń jest najbardziej prawdopodobna. Vialls podaje na przykład, iż w czasie pokoju zaledwie znikomy procent samolotów wojskowych posiada prawdziwe uzbrojenie, iż większość samolotów przenosi pod skrzydłami atrapy rakiet. Dla przykładu przypomina o zestrzeleniu samolotu koreańskiego przez ZSRR w 1983 roku, twierdząc, iż wówczas w armii sowieckiej zaledwie 25% samolotów było w pełni uzbrojonych. Jest to wielka bzdura. Podczas okresu zimnej wojny, gdy sytuacja międzynarodowa była napięta, USA przetrzymywały w

powietrzu nieprzerwanie 40% swych maszyn, w pełni uzbrojonych. Obecnie zaś istnieje sieć kilkunastu lotnisk wojskowych w USA utrzymywanych nieprzerwanie w pełnej gotowości bojowej, zaś ich samoloty, w pełni uzbrojone, również znajdują się nieprzerwanie w powietrzu.

Wydaje się, że mamy jeszcze jeden przykład dezinformacji w artykułach Vialls'a. Wspomina on o programie „Home Run” realizowanym ponoć od dawna w USA. Program ten miałby polegać na tym, iż w kabinie pilota istniałby specjalny guzik, po którego wciśnięciu ani pilot, ani nikt inny na pokładzie samolotu nie mógłby już przejąć kontroli nad samolotem. Kontrola ta nieodwracalnie zostałaby przekazana centrum naziemnemu. Program ten miałby zapobiegać uprowadzeniom samolotów przez porywaczy. Jedną z konsekwencji programu byłoby, zdaniem Vialls'a (z jakichś bardzo pokrętnych powodów), iż tzw. „czarna skrzynka” zaczęłaby czyścić informacje znajdujące się na jej taśmie magnetycznej. To miałoby wyjaśnić, iż po katastrofie nad Pensylwania i znalezieniu „czarnej skrzynki” FBI stwierdziło, iż nie ma na niej żadnego zapisu...

Problem w tym jednak, iż program „Home Run”, wydaje się, nie został jak dotąd nigdzie wprowadzony, i prawdopodobnie nie zostanie. Píše o tym Jeff Long w The Chicago Tribune (patrz źródła). Acz warto zaznaczyć, że istotnie istnieją pewne rozbieżności pomiędzy opiniami różnych osób na temat interpretacji faktów mogących świadczyć o tym, czy rzeczywiście program „Home Run” został, czy też nie został zrealizowany.

PODZIĘKOWANIE

Autor dziękuje gorąco Panu Zdzisławowi Byłokowi z Toronto, specjaliście od spraw elektroniki pokładowej i pilotowi doświadczalnemu za dyskusję, fachowe informacje, i wiele pomocnych komentarzy i uwag.

Autor: Zbigniew Koziół

Źródło: „Infonurt” nr 14 (lipiec/sierpień 2003)

MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

1.

http://www.af.mil/news/factsheets/RQ_1_Predator_Unmanned_Aerial.html

2. <http://www.af.mil/news/factsheets/global.html>

3. Pakistan studying downed UAV, Journal of Aerospace and Defense Industry News,
http://www.aerotechnews.com/starc/2002/061702/pakistan_uav.html

4. Venik, The rise and fall of Phoenix,
<http://www.aeronautics.ru/nws002/phoenix01.htm>

5. <http://www.fas.org/irp/program/collect/hunter.htm>

6. <http://www.airshow.mod.gov.il/outdoor.htm>

7. <http://anteprima.net-service.it:2001/helinet/heliplat.asp>

8. Stewart Taggart, Spy Plane, Minus the Crew,
<http://www.wired.com/news/technology/0,1282,43259,00.html>

9. A. K. Dewdney, Ghost Riders in the Sky. The Alternative Scenario.
<http://www.sumeria.net/politics/bushknew/ghostriders.html>

10. Mark Elsis, Exposing NORAD's Wag The 911 Window Dressing Tale Using NORAD's Own Press Release And Fifth Grade Math,
<http://www.standdown.net/index.htm>

11. Jerry Russell, New Questions about remote control and 9-11, <http://www.911-strike.com/remote.htm>

12. Jerry Russell, Remote control: built-in or bolt-on?,
http://www.911-strike.com/remote_bb.htm

13. Joe Vialls, „Home Run”. Electronically Hijacking the World Trade Center Attack Aircraft,
<http://www.geocities.com/mknemesis/homerun.html>

14. Joe Vialls, Home Run 2. „Tornado 012, your Target is British Caledonian Flight 1503”
<http://geocities.com/roboplanes/tornado.html>

15. Jeff Long, Landing by remote control doesn't quite fly with pilots, The Chicago Tribune, 28 wrzesnia 2001.