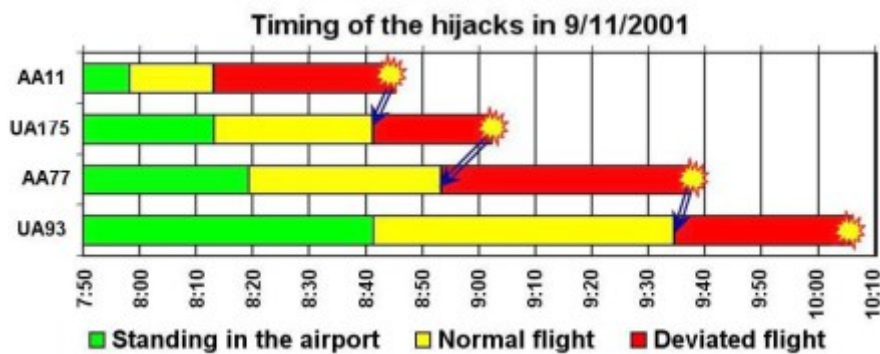


## 12 Naar aanleiding van een artikel: het raadsel van vlucht 93

Het artikel waar het hier om gaat is de theorie van Matt Campbell die stelt dat het niet 19 Arabische kapers waren die de controle over hun vier vliegtuigen hadden, maar één [Amerikaans] team\*. Dat team ontfermde zich telkens over een ander vliegtuig van de kapers (zie de blauwe pijlen in de tekening hieronder). Hij wil hiermee aantonen dat de kaping van een nieuw vliegtuig (d.w.z. de richtingsverandering, de rode streep) plaats vindt kort voordat het vorige toestel zijn doel bereikt heeft. Aan het eind (Commentaar) wordt een andere verklaring gegeven.

*Dit korte artikel van Matt Campbell (een Australiër) wordt hier in zijn geheel weergegeven. Met af en toe commentaar van ondergetekende [tussen haken]. Hij schreef het, net als meerdere artikelen van hem, n.a.v. van de dood van zijn broer die op 11 september 2001 tijdens de vliegtuigaanvallen omkwam. Hij zat in het vliegtuig dat WTC 1 raakte. Dit artikel werd door [www.ae911truth.org](http://www.ae911truth.org) op 8 september 2017 vanwege vele reacties opnieuw op hun website geplaatst. De tekst komt uit hun archief.*



De bron voor deze hierboven afgedrukte timeline is [www.peace911.org](http://www.peace911.org)

### ***De tekst van Matt Campbell***

Omdat de regering Bush niet met serieuze informatie of steekhoudende bewijzen over 9/11 is gekomen, zag ik mij gedwongen zelf naar bewijzen op zoek te gaan en die te toetsen. Ik wil mijn conclusies hier graag aan u voorleggen.

We mogen aannemen dat als er vier teams met terroristen zijn die elk een vliegtuig kaper, elk team met zijn vliegtuig zijn eigen plan zal trekken. Mijn onderzoek lijkt echter aan te tonen dat de kapingen niet door de daarvan beschuldigde 19 moslims uitgevoerd kunnen zijn die daarbij als vier afzonderlijke groepen op hadden moeten treden.

Alle tekens wijzen er op, dat de vliegtuigen door een [Amerikaans] team gekaapt zijn. Dat team heeft de vliegtuigen van een afstand bestuurd en wel in serie, **duis na elkaar**,

---

\* Opmerkingen tussen grote haken komen van de vertaler/bewerker, mcm

afzonderlijk. Daar is vlucht AA11 bij inbegrepen. Dat was het vliegtuig dat WTC 1 raakte en waar mijn broer zich in bevond.

De vliegvelden waarvan de vliegtuigen waren vertrokken bevonden zich aan de oostkust. De doelen waren daarom ook niet ver verwijderd (zie de schets hieronder van de FBI). Elk team zou de vliegtuigen zo vroeg mogelijk gekaapt hebben om ze daarna direct in de richting van het van tevoren bepaalde doel te sturen. [Het is helemaal niet zo zeker dat 'elk team de vliegtuigen zo vroeg mogelijk gekaapt zou hebben', omdat andere beschouwingen juist aangeven dat de kapingen boven een speciaal gebied plaats gevonden moeten hebben, n.l. een gebied dat door geen van de dichtstbijzijnde radarstations bestreken werd. De toestellen konden daardoor op het moment dat zij van richting veranderden ook niet gelokaliseerd worden. Opm. mcm]



Het eerste vliegtuig (AA11) week 15 minuten na de take-off van zijn koers af. (Men zou mogen verwachten dat de afwijking van de koers bij alle vliegtuigen tussen de 10 en 20 minuten na de start heeft plaats gevonden – dat zou dan een gecoördineerde aanval tot gevolg hebben gehad). Maar ieder vliegtuig handelt onafhankelijk van het andere, en volgens de verwachting zou daardoor een willekeurig patroon moeten ontstaan. [Maar dit blijkt als we naar de data kijken niet het geval er zit wel degelijk 'systeem' in.] Vergeet daarbij niet dat er tussen de vliegtuigen onderling geen contact mogelijk was. [Dit is essentieel. Campbell gaat er van uit dat er wat de tijdslijnen betreft van elkaar onderscheiden patronen hadden moeten ontstaan. Dit lijkt mij reëel.]

De tijden tussen de take-off en de koerswijziging (kaping) zijn voor de vier vliegtuigen resp. 15, 28, 34, 53 minuten. Er is niets bij de vliegtuigen wat gelijk verloopt; alles is verschillend. Past dat bij een operatie waarbij vier vliegtuigen betrokken zijn? [Dat moet hier een retorische vraag zijn. Waarom beantwoordt hij hem voor de duidelijkheid niet zelf? Het is een aanname van hem dat dit niet het geval zou kunnen zijn. Ik betwijfel dat en acht het wel mogelijk gezien bovenstaande opmerking over de radar. De vliegtuigen moesten namelijk naar die plek toe vliegen om ongemerkt van richting te kunnen veranderen. Dit impliceert

wel dat de kapers daarvan geweten zouden moeten hebben, wat tamelijk onwaarschijnlijk is].

De laatste vlucht [vlucht 93 die in Pennsylvania neer zou storten] steeg na een vertraging van 42 minuten op. Als er terroristen in de vliegtuigen waren geweest, zouden die hoogst waarschijnlijk gezegd hebben: *“we zijn heel laat; onze vrienden in de andere vliegtuigen hebben hun taak waarschijnlijk al volbracht. We moeten onze koers zo spoedig mogelijk wijzigen!”* Maar dit gebeurde niet –, het vertraagde vliegtuig wijzigde zijn koers pas 53 minuten na take-off. [Ook hier is de aannahme de actie tegelijk uit te willen voeren. Dat is zeer wel denkbaar. Dit is temeer het geval omdat alle vliegtuigen min of meer tegelijk hadden moeten vertrekken (de geplande vertrektijden lopen uiteen van 7.45 tot 8.10 uur, d.w.z. 25 minuten, zie hieronder)].

En deze koerswijziging [d.w.z. het moment van de kaping] van het laatste vliegtuig (vlucht UA93) vond 3 minuten voor de inslag in het pentagon plaats. [zie de eerste grafiek].

#### Er ontwikkelt zich hier een bepaald patroon

Plane	Scheduled Takeoff Time	Takeoff Time	Gap between takeoff time & deviation	Deviation Time	Impact Time	Gap between impact time & next deviation
AA11	07:45	7:59	15 mins	8:14	8:46	
UA175	08:00	8:14	28 mins	8:42	9:03	4 mins
AA77	08:10	8:20	34 mins	8:54	9:38	9 mins
UA93	08:00	8:42	53 mins	9:35	10:06	3 mins

Als we ons richten op **de technische controle van de vliegtuigen**, welk systeem men ook gebruikt, dan lijkt het erop dat er sprake is van een team dat alle vier de vliegtuigen vanaf een afstand aanstuurt en controleert.

Je zou je kunnen voorstellen dat om vooral geen fouten te maken, dit éne aparte team zich over elk vliegtuig afzonderlijk heeft ontfermd en elk toestel na elkaar ‘onder handen nam’.

De grafiek bovenaan maakt duidelijk dat er na een periode waarin normaal wordt gevlogen een afwijking van de koers plaats vindt. *Net voor de impact van het eerste vliegtuig – wijkt het tweede vliegtuig van zijn koers af. En daarna, net voordat het tweede vliegtuig zijn doel raakt, wijkt het derde vliegtuig af, enz.* [cursief mcm]

Het enige technische systeem dat de benodigdheden voor een dergelijke aanval levert is de Tomahawk kruisraket, die kan zichzelf automatisch via GPS coördinaten aansturen. In dit geval is het zo, dat het vliegtuig de paar mijlen die het nog van zijn doel scheidden, zelfstandig kon afleggen. Dat houdt in dat het team zijn werk enkele minuten voor de inslag

moet hebben afgesloten en aan [de koerswijziging van] het volgende vliegtuig moet zijn begonnen.

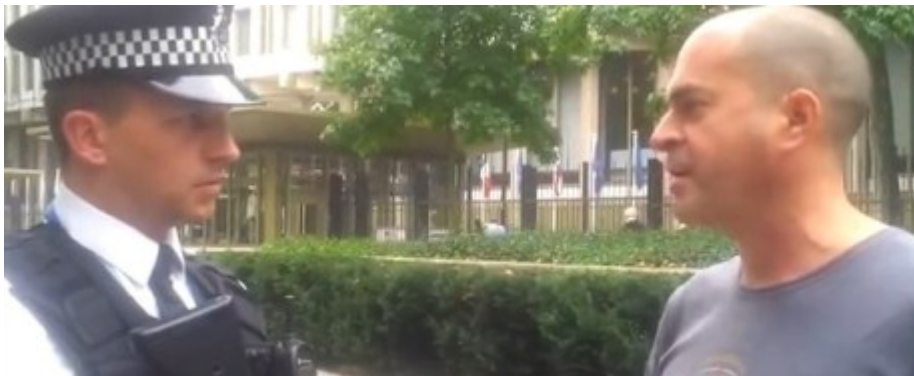
#### **Het vier teams-scenario**

Dit bovenstaande patroon is niet consistent met een operatie die door vier [afzonderlijke] groepen wordt uitgevoerd. Eerder moet hier sprake zijn van een operatie die door één team wordt uitgevoerd. [Hij wil zeggen: daarvoor is het patroon te zeer op elkaar gelijkend].

Ik heb alle andere onderdelen [van de operatie] zoals bijv. de vliegroutes en de communicatie met de controletorens ook onderzocht. Alles is geheel consistent met een operatie die door één team wordt uitgevoerd.

De tijdschema's van de kapingen zouden onderzocht moeten worden. Dit is een aspect dat nog nooit door de autoriteiten onderzocht is.

Er zijn heel wat idiote theoriën die door samenzweerders geventileerd worden. Hun werk ondersteun ik niet. Wat dat soort mensen doet is in feite het verspreiden van disinformatie over de aanvallen. [Dit is niet een echt helpende opmerking. Omdat Campbell hierbij niet concreet wordt werkt de opmerking eerder verwarrend.]



*Matt Campbell (R) confronting a policeman*

#### **Commentaar MCM:**

Ik heb de tekst van Campbell hier integraal overgenomen met toevoeging van enkele kritische en verklarende opmerkingen.

Zijn uiteindelijke conclusie dat de kruisraketten de verklaring zouden zijn, vind ik moeilijk te accepteren, aangezien daarvoor de vele opnamen van werkelijke vliegtuigen toch te dwingend zijn. Daarentegen vind ik zijn schema zowel het in kleur als dat van de verschillende tijdslijnen van de vliegtuigen wel zeer belangrijk.

Ik zie ook wel de noodzaak dat er een centrale leiding geweest moet zijn die dit patroon heeft laten ontstaan. Ik leg echter meer de nadruk op *het uit elkaar laten lopen van de*

*starttijden* van de verschillende vliegtuigen, dan op de 'sprong' die telkens van de aansturing van het ene vliegtuig naar het andere gemaakt zou zijn.

### **Een aanvullende analyse. Speculatief, maar geen fantasie**

Voor mij wordt hierdoor de oplossing van een ander 'raadsel' nog duidelijker. In een eerdere bijdrage (bijdrage 8) schreef ik daar ook over: namelijk het neerschieten van vlucht 93. Mijn aandacht gaat daarom niet zozeer uit naar de momenten waarop de kaping plaats vindt (de koersverandering), maar naar het moment waarop de start van de eigenlijke vlucht begint. [Daarbij is het nodig er aan te herinneren dat wij er hierbij van uitgaan dat Operatie 9/11 in handen van de Amerikanen lag en dat men van de bestemmingen van alle vier de vluchten op de hoogte was. In de andere bijdragen wordt dat onderbouwd.]

Bij twee vliegtuigen is de vertrektijd vertraagd ten opzichte van het vluchtschema. Dat is het geval bij het eerste vliegtuig, de AA 11 dat de Noordtoren zou raken (WTC 1), en bij de UA 93, het vliegtuig dat in Pennsylvania zou neerstorten. Bij vlucht 11 was de vertraging 14 minuten en bij vlucht 93 42 min. Men kan zich voorstellen dat de vertraging van 14 min. nog binnen de marge viel, maar bij 42 min. is dat minder makkelijk voor te stellen.

### **De vier vluchten**

De drie eerste vluchten hadden niet alleen een duidelijk doel, ze hadden ook doelen die in het 'Witboek' van de werkelijke complotters van Operatie 9/11 stonden: namelijk de twee torens van het World Trade Centre en het Pentagon. Dit waren de zgn. drie 'witte' vliegtuigen.

1) De twee torens moesten namelijk sowieso worden afgebroken omdat er indertijd tijdens de bouw veel asbest in verwerkt was. Daar had de rechtbank in mei dat jaar na een tien jaar durend proces een uitspraak over gedaan. De rechter had daarbij gecontroleerde sloop uitdrukkelijk verboden vanwege het gevaar van de verspreiding van de asbest over heel Manhattan.

2) Ook het toestel dat het Pentagon in zou zijn gevlogen had een doel. Het doel was namelijk dat uiteindelijk de War on Terror verklaard zou moeten worden. Was de destructie van de twee torens daarvoor dan niet voldoende aanleiding? Nee, omdat de twee torens door twee *binnenlandse vluchten* werden vernield. Dit was absoluut niet voldoende om buitenlandse mogelijkheden (onder het mom van internationale terroristen) de oorlog te kunnen verklaren. Dat was de reden dat er nog een derde vliegtuig ingezet moest worden om het centrum van de Amerikaanse militaire machine, het Pentagon, schade toe te brengen. Pas door deze laatste aanval kon er sprake van een oorlog zijn! Een oorlog zonder oorlogsverklaring. Bovendien zou alle aandacht die in de media al geruime tijd op de Japanse aanval op Pearl Harbor was gericht (door boeken, film en militaire rapporten) geen enkele zin hebben gehad zonder een duidelijke militaire component. Men wilde deze aanval met Pearl Harbor vergeleken hebben. Dezelfde misdaad, netzo 'onverwacht', met ongeveer evenveel slachtoffers en ook een 'oorlogsdaad'.

De actie van de drie witte vliegtuigen was dus gepland en zelfs noodzakelijk. Dat kon van het vierde vliegtuig niet gezegd worden.

### **Gebouw 7?**

Dit vliegtuig had niets met gebouw 7 te maken. Dat gebouw zou later die dag ook instorten, maar voor die instorting was een andere oorzaak gepland (zie bijdrage 1 en 11).

Er was echter nog een vierde doel, dat van vlucht 93. Over dat doel wordt gespeculeerd, maar dat het vliegtuig naar Washington op weg was, moeten de organisatoren van Operatie 9/11 van te voren geweten hebben want in Washington werd het gebouw van de Senaat al geëvacueerd! Ook werd het Witte Huis als een mogelijk doelwit genoemd. Dit was dus het 'zwarte' vliegtuig.

Wisten de passagiers wat er gaande was? Ja, men neemt aan dat zij door telefonische contacten op de hoogte waren van het feit dat de TwinTowers geraakt waren door een (andere) terroristische kaping.

### **Hoe de echte planning eruit zag**

Ik ga ervan uit dat de Amerikaanse veiligheidsinstanties volkomen op de hoogte waren van deze vluchten. In ieder geval twee van de terroristen bevonden zich al ruim anderhalf jaar in Amerika. Zij waren de eersten die in januari 2000 in Amerika aankwamen. De naam van een van hen was op het moment dat hij in Los Angeles landde (tegelijk met zijn medereiziger) al bij de Amerikaanse veiligheidsdiensten bekend als potentiële terrorist. Deze twee werden kort na hun aankomst ondergebracht in het huis van een informant van de FBI! (een man waar de onderzoekers van de 9/11 Commission van de FBI *geen contact* mee mochten hebben!) Later waren de cellen met terroristen over verschillende plekken in het land verspreid (Vooral in Florida waar de meeste vliegtuigscholen waren). De terroristen die in kleinere cellen waren verdeeld moeten anderhalf jaar permanent telefonisch met elkaar in verbinding hebben gestaan. Het is onbestaanbaar dat 16 veiligheidsdiensten daar niets van geweten zouden hebben. Bovendien waren er ook nog eens 13 landen die de Amerikaanse veiligheidsdiensten gewaarschuwd hadden voor een op handen zijnde terroristische aanval. (Geen van de documenten die de terreurgroepen in Florida betreffen zijn vrijgegeven; volgens de leider van het onderzoek naar 9/11 zijn dat er ca. 80.000).

Het spreekt uiteraard vanzelf dat deze laatste twee mogelijke doelen in Washington niet in het Witboek voor kwamen. Dat wil zeggen dat dit laatste ('zwarte') vliegtuig de doelen in Washington *onder geen beding* mocht bereiken. Moeten we aannemen dat Washington gered werd doordat de passagiers van vlucht 93 een 'aanval' op de cockpit ondernomen hadden op grond waarvan de piloot zijn vliegtuig bij Shanksville (Pennsylvania) de grond in boorde? Dus dat de redding van Washington min of meer van het toeval afhankelijk was? Nee, zo is het uiteraard niet gegaan, hoewel het een mooi verhaal is, typisch geschikt voor een B-film met ca 30 Amerikaanse helden in de hoofdrol.

### **De oplossing**

Het probleem waar Operatie 9/11 dus voor stond was hoe je drie vliegtuigen met een

belangrijke missie geen stroobreed in de weg moest leggen, terwijl je het andere, vierde vliegtuig juist moest zien te verhinderen zijn doel te bereiken. Daarbij moest de hele operatie volkomen 'logisch', d.w.z. 'natuurlijk' blijven lijken.

De oplossing werd door de planners gevonden door de drie witte vliegtuigen, die met de gesanctioneerde missie, het eerst van start te laten gaan en het andere zwarte vliegtuig later. En wel zoveel later:

a) dat de aanslagen door de eerste drie vliegtuigen die een totale verrassing moesten lijken rustig uitgevoerd konden worden,

b) dat de luchtmacht na deze drie aanslagen vanzelfsprekend wakkergeschud was en direct in actie was gekomen,

c) dat het vierde vliegtuig daarom nu pas door een gevechtsvliegtuig onderschept kon worden. Gelukkig was men er op tijd bij om het neer te schieten.

d) dat de Amerikaanse luchtverdediging gedaan had wat mogelijk was. Zij waren op hun hoede geweest; helaas had men niet meer kunnen doen.

Zo moeten de 'alternatieve feiten' van de andere kant er ongeveer uitzien hebben.

### **Opnieuw twee verhaallijnen**

We hebben dus opnieuw met *twee totaal verschillende verhaallijnen* te maken<sup>\*</sup>: de officiële versie, d.w.z. het verhaal van de opstandige passagiers en de piloot die het besluit neemt het toestel te laten crashen. Voor deze versie zijn geen of nauwelijks feitelijke bewijzen aanwezig. Ook zijn er van dit vliegtuig nauwelijks noemenswaardige resten gevonden. En daarnaast het andere verhaal waarbij het vierde vliegtuig werd gescheiden van de drie andere en tijdens de vlucht door een gevechtsvliegtuig werd neergehaald (voor deze versie zijn aardig wat feiten op de begane grond te vinden; verspreide resten van een vliegtuig bijv. tot ca 10 km verwijderd van de officiële crashplaats). Deze twee verhaallijnen zijn niet alleen verschillend, ze zijn compleet tegengesteld aan elkaar.

Naar buiten leek het dat de luchtdefensie volslagen verrast was, maar doordat vlucht 93 'te laat' vertrok kregen de terroristen van de drie witte vliegtuigen alle ruimte hun opdracht uit te voeren. Men wist dat Washington de bestemming van het vierde toestel was. Behalve dat het te laat vertrok (42 min.) vloog het ook nog eens 53 min. 'in de verkeerde richting' voordat het 'gekaapt' werd en omkeerde. We hebben hier dus met twee uitzonderlijkheden te maken die beide hielpen het gat in de tijd tussen dit en de andere toestellen groter te maken.

Deze kunstmatige vertraging was dus nodig om het militaire vliegtuig nu juist wel in actie te kunnen laten komen en wel op een manier die volstrekt logisch en doordacht was. Nadat de

---

<sup>\*</sup> Wat dit betreft lijkt deze aanval van vlucht 93 sterk op het gebeuren rond Gebouw 7. Ook daar zien we twee contrasterende verhaallijnen: de brandweer die de branden moest blussen, maar aan de andere kant mochten de branden niet uitgaan, omdat anders de latere implosie er idioot en helemaal ongeloofwaardig uitgezien zou hebben.

drie witte vliegtuigen hun opdrachten inmiddels hadden uitgevoerd, kon het militaire vliegtuig rustig zijn werk doen. Geen paniek. Men had de hele 'aanval' van de terroristen immers geheel in de hand.

### Het raadsel

Het enige en niet onbelangrijke raadsel aan deze verklaring is: hoe komt het dan dat dit neerschieten van vlucht 93 in de buurt van Shanksville niet ruiterlijk is toegegeven? Waarom heeft men zijn toevlucht moeten nemen tot het waanzinnige sprookje van een vliegtuig dat geheel in de grond verdween en waarvan praktisch niets is teruggevonden? Alleen maar om de mythe van de passagiers de wereld in te kunnen sturen die onder aanvoering van de strijdkreet *'Let's roll'* de cabine bestormden? Immers door deze aanval van de passagiers zouden de kapers (volgens het officiële rapport) besloten hebben het toestel bij Shanksville 'rechtstandig' de grond in te laten vliegen. In het officiële rapport staat nog steeds vermeld: "... dat het vliegtuig *plowed into an empty field in Shanksville, Pennsylvania*", d.w.z. dat het in de grond verdween. Maar ondertussen zijn er in de buurt van de crashplaats wel wrakstukken van een vliegtuig gevonden. Zijn die verzameld? Is er onderzoek naar gedaan hoe die daar kwamen en waarvandaan?

Het is onbegrijpelijk en een van de grote drama's van een 'onvolwassen' land, dat zijn bevolking deze nonsens kritiekloos heeft geslikt (en niet alleen deze nonsens!). Maar het is niet alleen onbegrijpelijk, het is ook een tragedie die miljoenen slachtoffers heeft gekost en waarvan de uitwerking nog dagelijks slachtoffers kost.

Waarom mocht het neerschieten van vlucht 93 niet in het officiële 9/11 rapport komen? Misschien kunnen anderen hier hulp bieden? Volgens History Commons.org, de website (tijdslijn) van Paul Thompson over 9/11 zijn er rond de crashplaats wel menselijke resten gevonden. Vooral huidresten, maar niet meer dan acht procent van het totale lichaamsgewicht van alle in het vliegtuig aanwezige personen zou gevonden zijn.\* Dat is ook onbegrijpelijk weinig. Ook van DNA-onderzoek is mij niets bekend.

Coen Vermeeren, de Nederlandse expert op het gebied van 9/11, meent in zijn belangrijke studie *9/11 is gewoon een complot*, dat er voor *beide* versies onvoldoende bewijs is. Ook t.a.v. het niet officiële verhaal zouden er onvoldoende resten van een neergeschoten vliegtuig gevonden zijn om aannemelijk te zijn.

Er staat inmiddels wel een fraaie gedenksteen die het 'Let's roll' moment eeuwig in de herinnering zal bewaren.

Magchiel C. Matthijsen

22 september 2017

---

\* "Yet, in the following weeks, hundreds of searchers will find about 1,500 scorched human tissue samples, weighing less than 600 pounds—approximately eight percent of the total body mass on Flight 93. Months after 9/11, more remains will be found in a secluded cabin, several hundred yards from the crash site." Zou dat niet de cabin van het neergeschoten vliegtuig kunnen zijn?