



İKİZ KULELERE NE OLDU?

ABD’de Dünya Ticaret Merkezi’nin kulelerine ve Pentagon’a yöneltilen terörist saldırıların yaşandığı 11 Eylül 2001 tarihinden bu yana, bu saldırılara ilişkin komplo teorileri de hızla çeşitli basın organlarında, İnternet üzerinde ve dolayısıyla ağızdan ağıza dolaşmaya başladı. Patlamaların aslında binalara yerleştirilen bombaların patlaması sonucunda oluştuğu ve saldırıyı yapan uçakların askeri birliklere ait resmi uçaklar olduğu söylentileriyle başlayan iddialar, saldırıların aslında ABD hükümetince düzenlenmiş planlı yıkımlar olduğuna kadar vardı. Aradan geçen üç yılı aşkın süreye rağmen komplo teorileri, iddialarını savunmaktan ve çeşitlendirmekten vazgeçmiş değiller. Hiçbir akılcı dayanağı olmayan bu iddialara artık bir dur denmesi gerektiğini düşünen “Poplar Mechanics” isimli dergi bu iş için kolları sıvadı ve komplo teorileri arasında en yaygın olanlarını bilimsel olarak değerlendirmek amacıyla, tümü konusunda uzman olan ve farklı disiplinlerden gelen yaklaşık 70 kişilik bir bilimsel danışma kurulu oluşturdu. Bu kurulun yaptığı ayrıntılı çalışmanın sonuçları, derginin Mart 2005 sayısında “11 Eylül Söylentilerinin Kirli Çamaşırlarını Dökmek” başlığıyla yayımlandı.

UÇAKLARLA İLGİLİ KOMPLO TEORİLERİ

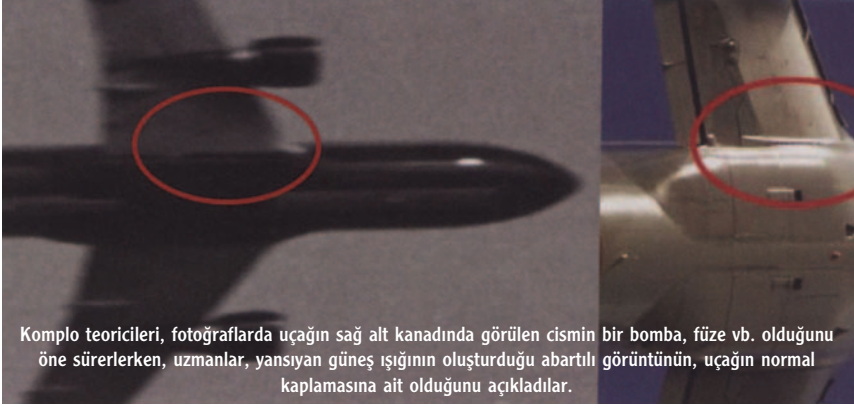
Uçağın Altındaki Cisim

İDDİA: United Airlines isimli havayolu şirketinin 175 sefer sayılı uçağının New York’taki Dünya Ticaret Merkezi (WTC-World Trade Center)’ne çarpmasından hemen önce çekilmiş olan tüm fotoğraf karelerinde ve video görüntülerinde, uçağın gövdesinde sağ kanadın altındaki bölgede bir cisim göze çarpıyor. Komplo teorileriyle ilgili olarak İnternet’te yer alan çeşitli web sitelerinde, Boeing 767 model uçaklarda depo benzeri bu tip bir bölümün yer almadığı iddia ediliyor. Bu iddiayı öne süren

kişilere göre görüntülerde yer alan bu cisim bir füze, bomba ya da yakıt ikmal uçaklarında yer alan türden bir ekipman ve bu da 11 Eylül saldırılarının Başkan George Bush tarafından planlanmış ve onun onayıyla düzenlenmiş olduğunun açık bir kanıtı.

GERÇEK: Uçağın iniş takımlarının en belirgin şekilde görüldüğü fotoğraflardan biri, Rob Howard’ın çektiği ve New York Magazine başta olmak üzere bir çok yerde yayımlanmış olan fotoğraf . Bu fotoğrafın orijinalinin dijital olarak taranmış kopyası, incelemesi amacıyla, Arizona State Üniversitesi’ndeki Uzay Fotoğrafları Laboratuvarı’nın yöneticisi Ronald Greeley’e gönderildi. Greeley, jeolojik oluşumların gölge ve ışık etkilerine bağlı olarak oluşan biçimleri

ni ve özelliklerini analiz etme konusunda uzman. Kendisine gönderilen yüksek çözünürlükteki görüntü üzerinde çalışan ve bu görüntüyü Boeing 767’lerin iniş takımları ile karşılaştıran Greeley, fotoğrafın, uçağın altında yer alan bir cisim gösterdiği görüşünü reddetti. Fotoğrafta görünenin aslında Boeing’in iniş takımlarını içeren ve sağ tarafında yer alan aerodinamik kaplama olduğunu belirten Greeley, bu kaplamadan yansıyan güneş ışığının abartılı bir görüntü oluşturduğu ve böyle bir parlamanın fotoğraf filmi üzerinde, özellikle de görüntünün dijital kopyalarında daha çok belirginleştiği (dijital görüntülerde yer alan piksellerin doymuş halde olması nedeniyle, çevredeki piksellere saçılmaya eğilimli olmalarından ötürü) yorumunu yapıyor.



Komple teorileri, fotoğraflarda uçağın sağ alt kanadında görülen cismin bir bomba, füze vb. olduğunu öne sürerlerken, uzmanlar, yansıyan güneş ışığının oluşturduğu abartılı görüntünün, uçağın normal kaplamasına ait olduğunu açıkladılar.

Hava Kuvvetlerine “Dur!” Emri

İDDİA: 11 Eylül günü, kaçırılan dört uçağın bulunduğu bölgenin yakınlarındaki toplam 28 adet hava üssünün hiçbirinden bir avcı uçak havalanmamıştı. Bazı web siteleri, 11 Eylül’de Washington D.C.’nin göklerini korumakla görevli iki avcı uçağı filusunun bulunduğunu ve bunların görevlerini yapamadıklarını iddia ediyor. Bu görüşü savunanlara göre bu durumun tek açıklaması, ABD Hava Kuvvetleri’nin 11 Eylül’de birilerinden “Dur!” emri almış olması.

GERÇEK: 11 Eylül’de ABD’de göreve hazır bekleyen toplam 14 avcı jeti bulunuyordu. Ancak otomatik olarak çalışan hiçbir bilgisayar ağı ya da alarm sistemi, Kuzey Amerika Hava Savunma Komutanlığı’nı (NORAD) kaybolan uçaklar hakkında uyarımadı. NORAD’ın halkla ilişkiler yetkilisi Binbaşı Douglas Martin, böyle bir durumda sivil Hava Trafik Kontrol merkezinin (ATC) doğrudan kendilerini araması gerektiğini belirtiyor. O günkü kayıtlara göre ABD’deki 22 Federal Havacılık Dairesi’nden (FAA) biri olan Boston Merkezi, NORAD’ın Kuzeydoğu Hava Savunma Bölümü’nü (NEADS) üç kez aramıştı: Birincisi, 08:37’de 11 sefer sayılı uçağın kaçırıldığını, ikincisi 09:21’de uçağın Washington’a doğru yöneldiğini -ki bu sırada uçak, Kuzey Kulesi’ne 35 dakika önce çarpmıştı bile- ve üçüncüsü de 09:41’de yine yanlış bir bilgi olarak, Delta Havayolları’nın Boston’dan kalkan 1989 sefer sayılı uçağının kaçırılmış olabileceğini bildirmek amacıyla New York sivil Hava Trafik Kontrol merkezi, uçağın Güney Kulesi’ne çarptığı saat olan 09:03’te, United Airlines’ın 175 sefer sayılı uçağının kaçırılmış olduğunu bildirmek için NEADS’i aradı. Boston Merkezi’nden gelen bu ilk aramadan birkaç dakika sonra NEADS kaçırılan uçakların yolunu kesmeleri amacıyla iki F-15’ini Falmouth’daki Hava Kuvvetleri Üssü’nden, üç F-16’sınıysa Hampton’daki Langley Ulusal Hava Koruma Üssü’nden aceleyle havalandırdı. Ama bu avcı uçaklarından hiçbirisi, kaçırılmış uçakları bulamadılar.

ATC’nin kaçırılmış uçakları neden bulamadığı, en önemli sorulardan biri. Uçakları kaçırılan korsanların uçaklarda yer alan ve tanımlayıcı sinyal yayan vericileri kapatmasıyla ATC, ülkenin en yoğun hava koridorlarından birini çaprazlama kesen hat boyunca, birbirine tıpatıp benzeyen yaklaşık 4500 ayrı radar sinyalini incelemek zorun-

da kaldı. NORAD’ın yüksek son derece duyarlı radarıysa ülke içindeki değil de dışarıdaki tehditlere göre ayarlandığından, olay bölgesine yönelik olarak yapabileceği hiçbir şey yoktu. 11 Eylül’den önce ABD içindeki uçuşlar tehdit olarak görülmediğinden, NORAD bu uçuşları izleme konusunda hazırlıklı değildi. Bu nedenle olay bölgesi, tıpkı bir simitinin ortasındaki boşluk gibi, tüm çevresi NORAD’ın kapsamlı radarının inceleme bölgesine giren, ama kendisi bu kapsama dahil olmayan bir bölge olarak ortada kaldı.

Penceresiz Uçak

İDDİA: 11 Eylül’de FOX TV haberlerinde Marc Birnbach isimli FOX çalışanı, canlı bağlantıyla yayına katıldı. Bazı web sitelerinde yer alan açıklamalarda Güney Kule’ye çarpan uçağı gören Birnbach’ın uçağın ticari bir uçak gibi görünmediğini, çünkü uçağın üzerinde hiç pencere görmediğini söylediği belirtiliyor. Birnbach’ın açıklaması, uçağın pencerelerinin görünmesi için gerekli çözünürlükte olmayan fotoğraflar ve video görüntüleriyle birleştiğinde, Güney Kulesi’ne çarpan uçağın askeri bir kargo ya da yakıt ikmal uçağı olduğu şeklindeki en popüler komploteorilerinden biri körüklenmiş oldu.

GERÇEK: Olayın yaşandığı dönemde FOX TV’de yarı-zamanlı bir kameraman olarak çalışan Birnbach, uçağı üzerinden geçerken gördüğünde Dünya Ticaret Merkezi’nin 3,5 kilometre kadar güneydoğusunda olduğunu ve aslında uçağın Güney Kulesi’ne çarptığı anı görmediğini, yalnızca patlamayı duyduğunu belirtiyor.

Federal Acil Durum Yönetimi Kurumu’nun (FEMA-Federal Emergency Management Agency) kulelerin çöküşüne ilişkin araştırmasını yöneten yapı mühendisi W. Gene Corley ve ekibi, Dünya Ticaret Merke-

zi’nin 5 no’lu binasının çatısında bulunan ve içinde yolcu pencerelerine sahip olduğu açıkça görülen uçak enkazı yığınının fotoğrafı çekti. Corley 2 no’lu kuleye çarpanın United Airlines’a ait bir yolcu uçağı olduğunu net bir şekilde söyleyebileceklerini, çünkü enkaz parçaları arasında yolcu pencerelerinin yer aldığı net bir şekilde belgediklerini belirtiyor.

Geç Kalan Avcı Uçakları

İDDİA: Komploteorileriyle dolu web sitelerinin bazıları, hava trafiği kontrolörlerinin kurmaya çalıştığı iletişime yanıt vermeyen akış dışı uçakların yolunun kesilmesinin, uzun yıllardan bu yana uygulanan operasyonel bir standart olduğuna dikkat çekiyor. Siteye göre Hava Kuvvetleri’nin bir avcı uçağı yol kesmek için havalandığında, genellikle birkaç dakika içinde şüpheli uçağı ulaşabiliyor.

GERÇEK: 11 Eylül’den önceki on yıl boyunca NORAD, yalnızca Kuzey Amerika üzerinde uçmakta olan bir sivil uçağın önünü kesmişti (Ekim 1999). Bu da, golf oyuncusu Payne Stewart’a ait bir Learjet’ti. Kabin basıncındaki azalma nedeniyle yolcuları ve uçuş ekibi bilincini kaybetmiş olan uçak, düşmeden bir süre önce radyo iletişimini kaybettiyse de, yere düşene kadar uydula iletişimini korumuştur. Ancak yine de uçağın yolun kesmek için havalanan bir F-16 avcı uçağının kaza yapmış olan jete ulaşması, 1 saat 22 dakika sürmüştü. Bu olay sırasında ve 11 Eylül’de de yürürlükte olan kurallara göre, sesteli hızlı uçakların yol kesmede kullanılması yasaktı. 11 Eylül’den önce NORAD’ın müdahaleleri, Hava Savunma Kimlik Bildirim Bölgesi (ADIZ-Air Defense Identification Zones) ile sınırlandırılmıştı. FAA sözcüsü Bill Schumann, 11 Eylül’e kadar ülke sınırları kapsamında hiçbir ADIZ bulunmadığını belirtiyor. 11 Eylül’den sonra NORAD, ATC ile kendi kumanda merkezleri arasında yardım hatları oluşturarak işbirliğini artırdı. NORAD ayrıca avcı uçaklarının müdahale edebileceği bölgenin kapsamını artırdı ve bu bölgedeki hava sahasını izlemek için yeni bir radar kurdu.



175 sefer sayılı uçağı ait bir gövde parçasında görülen pencereler.



Güney Kulesi'nden fıskıran bu toz, duman ve yıkıntı bulutlarının nedeni, biliminsanlarına göre kontrollü patlamalar değil, katların birbiri peşisıra çökmesi.

DÜNYA TİCARET MERKEZİ İLE İLGİLİ KOMPLO TEORİLERİ

Kulere Yerleştirilen Bombalar

İDDİA: Kaçırılan ilk uçak Dünya Ticaret Merkezi'nin 110 katlı Kuzey Kulesi'nin 94. ve 98. katları arasına, ikinci uçaksa yine 110 katlı Güney Kulesi'nin 78. ve 84. katları arasına çarptı. Çarpmanın etkisi ve peşpeşe gelen yangınlar, her iki binadaki asansör sistemlerini tahrip etti. Ayrıca her iki binadaki koridorlar, kuleler çökmeden önce gözle görülür biçimde zarar görmüştü. San Diego Bağımsız Medya Merkezi web sitesinde, bir jetin bu kadar geniş alana yayılmış bir hasar oluşturmasının olanaksız olduğu belirtiliyor. Sitede yer alan iddiaya göre kulelerin daha alt katlarına yerleştirilmiş ve uçakların çarpışmasıyla aynı anda patlatılmış bomba ve benzeri patlayıcıların varlığı, açık ve reddedilemez bir gerçek.

GERÇEK: Federal Acil Durum Yönetimi Kurumu (FEMA-Federal Emergency Management Agency) tarafından 2002'nin Mayıs ayında başlangıç niteliğinde bir rapor hazırlandı. Bunu izleyen daha kapsamlı bir çalışma, 2005 yılının baharında ABD Ticaret Bakanlığı'na bağlı Ulusal Standartlar ve Teknoloji Enstitüsü (NIST-National Institute of Standards and Technology) tarafından açıklanacak. Bu çalışmada yer alan araştırmacılar, konuyla ilgili ayrıntılı çalışmalarını halen sürdürmektedirler.

NIST ekibinin şu ana kadar vardığı sonuçlar, uçak enkazının Kuzey Kulesi'nin merkezindeki asansör boşluklarını boydan boya dilimlediğini, bunun yanan jet yakıtının ilerlemesi için bir yol görevi gördüğünü ve böylece tüm binanın yanarak yıkılmasına neden olduğunu belirtiyor. NIST'de danışmanlık yapan ve yanma konusunda bir uzman olan Forman Williams, yakıtın nereye gittiğinin belgelenmesinin çok güç olduğunu, ancak kendisine bir ateşleme kaynağı bulan, atomlarına ayrılmış ve kolayca tutuşabilir durumdaki jet yakıtının ilerleyişinin asla önüne geçilemeyeceğini belirtiyor. Yanmakta olan ve asansör boşluklarından aşağıya doğru ilerleyen yakıt, asansör sistemlerini bozdu ve koridorlarda çok büyük zarar oluşturdu. NIST ekibi birinci derece görgü tanıklarından, bazı asansörlerin aşağıya doğru düşerek en alt katta yere çarptıkları bilgisini almış. Maryland Üniversitesi'nde mühendislik profesörü olan ve NIST ekibinde danışman olarak yer alan James Quintiere, giriş katında yarılarak açılan asansör kapılarının dışarıya alevlerin fırladığını ve giriş katındaki çoğu kişinin bu nedenle öldüğünü söylüyor.

Çeliğin Erimesi

İDDİA: İnternet'te yer alan bazı web siteleri, kulelerin çöküş nedenini uçaktaki yakıtın bağlamının, ABD vatandaşlarına söylenmiş büyük bir yalan olduğunu iddia ediyor. Uçak yakıtından kaynaklanan hiçbir yangının çeliği eritecek sıcaklığa erişemeyeceğini iddia eden bir web sitesinde yer alan komplo teorileri, "Dünya Ticaret Merkezi'ndeki Kontrollü Yıkımın Kanıtı" adı altında sunuluyor.

GERÇEK: Jet yakıtının yanma sıcaklığı 425 °C ile 815 °C arasında değişiyor. Bu sıcaklık gerçekten de, çeliğin 1510 °C olan erime sıcaklığının oldukça altında. Ancak uzmanlar, kulelerin çökmesi için çelik iskeletlerinin erimesinin gerekmediğini, yapısal güçlerinin bir kısmını kaybettiklerinde de çökebilecekleri ve bunun da çok daha az yükseklikteki bir sıcaklık etkisiyle gerçekleşebileceği konusunda hemfikirler. New York İtfaiyesi emekli müdür yardımcısı ve "Yanan Binaların Çöküşü" isimli kitabın yazarı Vincent Dunn, hiçbir bina yangınında erimemiş çelik görmediğini, ancak çok fazla sayıda eğilmiş, bükülmüş ve çarpık çelik gördüğünü söylüyor. Dunn bina yangınlarında oluşan sıcaklık karşısında çeliğin her iki ucundan genişlemeye çalıştığını, daha fazla genişlemeyecek düzeye geldiğindeyse eğilerek çevresindeki betonu kırdığını açıklıyor.

ABD Çelik Yapı Enstitüsü'nden mühendis Farid Alfawak, çeliğin yaklaşık 600°C'de dayanıklılığının %50 kadarını kaybettiğini, sıcaklık 980 °C'ye ulaştığında da normal gücünün olasılıkla %10'undan daha azında olacağını söylüyor. Ayrıca NIST araştırma

ekibi, kulelerde bulunan fazla miktardaki yangın söndürücü yalıtım malzemesinin, çarpan jetlerin yolu üzerindeki çelik kırılganlığıyla, metalin ısıya karşı daha savunmasız hale geldiğine inanıyor.

San Diego'daki California Üniversitesi'nde mühendislik profesörü olan Forman Williams ise, kulelerde yanan tek şeyin jet yakıtı olmadığına dikkat çekiyor. Williams'a göre yangınlarda jet yakıtı katalizör görevi yaptıysa da, sonuçta ortaya çıkan cehennem yangının şiddetlenmesinde binalarda bulunan halılar, örtüler, perdeler ve kağıt gibi tutuşabilir malzemelerin payı çok büyük. Jet yakıtı, tutuşturma kaynağı olduysa da belki toplam 10 dakika boyunca yandı ve bu on dakika sonunda kuleler hâlâ ayakta duruyordu. Kulelerin yere yıkılmasına neden olan ısı transferinin sorumlusu, bina içinde yanan malzemelerdi.

Toz Bulutları

İDDİA: Her iki kulenin çöküşü sırasında, çevrelere belirgin bir şekilde görülen bir toz ve enkaz bulutu yayıldı. New York Times gazetesinde çıkan "Acı Dolu Sorular: 11 Eylül Saldırısının Analizi" isimli kitapla ilgili bir reklamda binalardan dışarıya fırlayan belirgin toz bulutlarının yalnızca bir çöküş sonucunda ortaya çıkmasının olası olmadığı, bu tür bulutların patlamalar sonucunda oluştuğu iddiası yer aldı. Çoğu komplo teorisi bu konuyla ilgili olarak, New Mexico Madencilik ve Teknoloji Enstitüsü'nün ikinci müdürü olan patlayıcı uzmanı Van Romero'nun 11 Eylül'den sonra bir gazeteyle yaptığı "Kulelerin çöküş şekli, eski yapıları yıkmak için uygulanan içe doğru kontrollü patlamaların sonucuna benziyor" açıklamasını kanıt olarak gösteriyor.

GERÇEK: Kuleler bir kez çökmeye başladıktan sonra, çöken kısımların yukarısında kalan tüm katların ağırlığı, henüz zarar görmemiş en üst kat üzerine ezici bir kuvvet uygulayarak aşağıya doğru çöktü. Üstüne çöken kat tarafından kendisine aktarılan bu yüksek düzeydeki enerjiyi içine çekebilme gücünde olmayan bu en üst kat, kuvvetleri kendi altındaki kata geçirerek yıkılır ve böylece çöküşün bir zincir reaksiyonundaki gibi bina boyunca aşağıya doğru ilerlemesine neden olur. Ryan-Biggs Associates'de yapı mühendisi olarak görev yapan ve Amerikan İnşaat Mühendisleri Derneği'nin FEMA raporu üzerinde çalışan ekibinin üyesi olan David Biggs, mühendislerin "çöküş" olarak adlandırdıkları bu sürecin başlaması için bir patlamanın gerekmediğini açıklıyor.

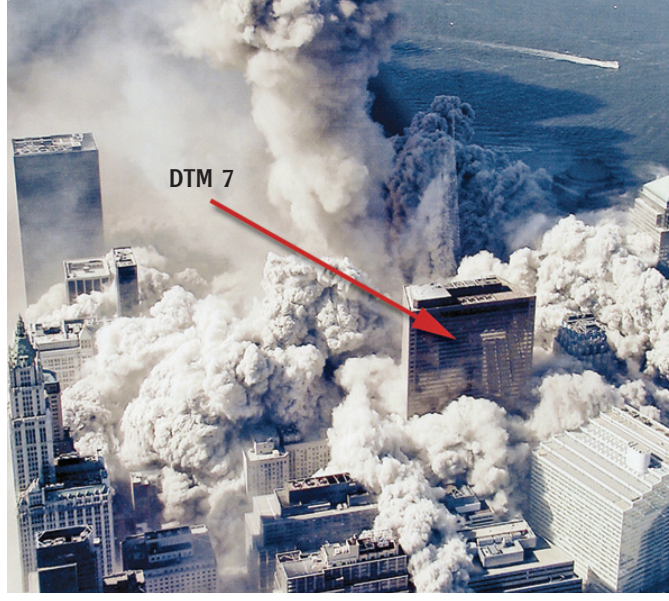
Tüm ofis binaları gibi Dünya Ticaret Merkezi'nin kuleleri de çok yüksek hacimde hava içeriyordu. Katlar çöküşe geçtiklerinde bu havanın tümü, çökme kuvveti sonucunda toz haline gelmiş beton ve diğer enkazı da yanına alarak aşırı büyük bir enerjiyle binalardan dışarıya fırladı. NIST'in

araştırma lideri Shyam Sunder, beton binaların bir katının bile büyük bir kısmı çökerken pencerelerden dışarıya hava ve beton tozu fırlayacağını belirtiyor. Sunder, kulelerin çöküşü sırasında, ortaya kontrollü bir patlama sonucundakine benzer büyük toz bulutlarının çıkmasının tek nedeninin, katların çöküşü olduğunu ekliyor.

Açıklamaları komplo teorilerini ateşleyen yıkım uzmanı Romero ise, söylediklerinin, binaları yıkanın patlayıcılar olduğu şeklinde anlaşılması yanlış olduğunu, kendisinin yalnızca görüntünün neye benzer bir şey olduğunu anlatmaya çalıştığını ve çöküşü yangınların tetiklediği yolundaki bilimsel yorumla kendisinin de hemfikir olduğunu belirtiyor.

7 No'lu Binanın Çöküşü

İDDİA: Kulelerin yıkılmasından yedi saat sonra Dünya Ticaret Merkezi'nin 47 katlı 7 no'lu binası çöktü. Bir web sitesindeki iddiaya göre video çekimleri, bunun yangının ardından gelen değil de, kontrollü bir yıkım sonucu oluşan bir çökme olduğunu açıkça gösteriyor.



Dünya Ticaret Merkezi'nin 7 no.lu binası, yeni çökmüş ikiz kulelerden kalan yıkıntı ve tozlar arasında görülüyor.

GERÇEK: Komplo teorilerinden birçoğu, FEMA'nın, 7 no'u binanın çökmesinden önce binada görece hafif bir zarar olduğunu söyleyen ön raporuna işaret ediyor. Aradan geçen zamanın sağladığı daha kapsamlı veri ve kaynaklardan yola çıkan NIST araştırmacılarıysa, şimdilerde 7 no'lu binanın, yıkılan kulelerin enkazı nedeniyle FEMA raporunda belirtilenden çok daha fazla tehlikeye girdiği varsayımını destekliyorlar. NIST ekibinden Sunder, buldukları en önemli şeyin, 7 no'lu binanın güney cephesinde ciddi bir fiziksel hasar olduğunu söy-

lüyor: "Cephenin yaklaşık onuncu kata karşılık gelen bölümüne kadar olan kısmı, yani binanın yaklaşık yüzde yirmibeşi oyulmuştu." NIST ayrıca 7 no'lu binanın daha yukarıdaki katlarında ve güneybatı köşesinde de, daha önceden belgelenmemiş olan zarar tespit etti.

NIST araştırmacıları, şiddetli yangın ve ciddi yapısal zararın biraraya gelmesinin çökmeye katkıda bulunduğuna inanıyorlar. Ancak kesin oranları belirlemek, daha fazla araştırma gerektiriyor.

Yine de NIST'in analizine göre, 7 no'lu binanın yıkılması, "aşamalı çöküş" adı verilen bir sürecin örneği. Buna göre yapının farklı bölümlerinin hasar görmesi, tüm binanın çöküşüyle sonuçlanan zorlayıcı kuvvetler ortaya çıkarır. 7 no'lu binanın çöküşünü gösteren çekimler, iki terasın birbiri ardına yapının üstüne çökmesinden hemen önce, binanın ön cephesindeki çatlakları ve gerilmeleri gösteriyor. Yapının doğu tarafının, çapraz bir çökmeyle batı tarafının üzerine doğru yıkılması sonucu tüm bina kendi üzerine çöktü.

NIST'e göre binanın çökmesi için tek bir temel neden vardı: Alışılmamış bir mimari tasarımda, görünür kirişlerin yanı sıra sütunlar kabaca her kat başına aşırı yüküklükte yükler taşıyordu. Sunder'in söylediğine göre, ön analizlerin ortaya çıkardığı sonuç şuydu: Alt katlardan birindeki tek bir sütunun kaldırılması, düşey doğrultuda bir yıkılma süreci başlatıyor, bu da tüm binanın çöküşüyle sonuçlanıyordu.

Halen inceleme altında olan olası iki etken daha var: İlki, beşinci ve yedinci katların kirişlerinin, üzerlerindeki ağırlığı bir sütun grubundan diğerine aktaracak biçimde tasarlanmış olmaları. Bu tasarıma bağlı olarak, güney cephedeki kirişlerin belirgin biçimde zarar görmesiyle, yüksek düzeydeki ağırlığın yarattığı gerilim binanın diğer cephelerindeki sütunlara iletilmiş ve bu da sütunların yük taşıma kapasitelerini aşmış olabilir.

İkincisi, beşinci katta çıkan ve yaklaşık 7 saat süren yangın. Sunder 7 no'lu binada herhangi bir yangın söndürme çalışmasının olmadığını söylüyor. Araştırmacılar yangının binada oturan pek çok kiracının acil durum jeneratörlerini çalıştırmak için kullandıkları dizel yakıt depoları tarafından beslendiğine inanıyor. Bina içinde yer alan tüm yakıt depoları oldukça küçüktüysede, beşinci kattaki bir jeneratör, basınç hattında kalmış olan bodrum katında bulunan büyük bir depoya bağlıydı. Sunder şu andaki varsayımlarına göre, basınç altında kalmış olan bu hattın, uzunca bir süre boyunca yangına yakıt sağlamış olabileceği açıklamasını yapıyor.

Sismik Grafikler

İDDİA: 11 Eylül'deki olaylar, Columbia Üniversitesi'nin Palisades'deki Lamont-Doherty Dünya Gözlemevi'ndeki sismograflar tarafından kaydedildi. Burası, Dünya Ticaret Merkezi'nin 33 km kadar kuzeyinde yer alıyor. Bazı web sitelerinde en güçlü sismik sarsıntıların, yıkıntıların yere çarpmasından hemen önce, binaların çöküşünün başladığı sırada kaydedildiği belirtiliyor.

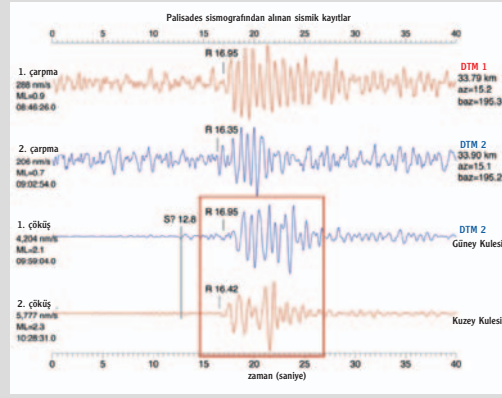
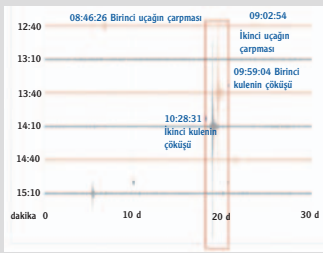
Bu web sitelerinden birindeki bir köşe yazısına göre, bu sismik yükselmeler, kulelerin şiddetli patlamalar sonucunda çöktüğünün tartışılmaz bir kanıtı. Bunun gözlemevindeki Won-Young Kim ve Arthur Lerner-Lam isimli iki sismolog tarafından da desteklendiğini belirten sitede yer alan bilgiye göre, kısa süreli keskin sismik yükselmeler, yıkım amaçlı içe doğru patlamalara birebir uyuyor.

GERÇEK: Lerner-Lam kulelerin patlamalar sonucu yıkıldığı yorumu için hiçbir bilimsel dayanak

olmadığını ve yaptıkları çalışmanın bu şekilde sunulmasının kesinlikle yanlış olduğunu belirtiyor.

Lamont-Doherty'nin yayınladığı rapor hem uçakların kulelere çarpma anına, hem de ardından gelen çöküşlerine ait sismik okumaları gösteren çeşitli grafikleri içeriyor. Ancak sismik grafikleri kullanarak komplo teorileri yürüten web siteleri, bu çalışmanın yalnızca 30 dakikalık bir zaman aralığındaki okumaları gösteren tek bir grafiğini göstermeyi tercih etmişler. Bu grafikte gerçekten de ani yükselmeler şeklinde 8 ve 10 saniyelik çökmeler görünüyor. Ancak olayın daha ayrıntılı ve doğru resmini görebilmek için Lamont-Doherty'nin aynı veriyeye ait 40 saniyelik grafiğini incelemek gerekiyor. Bu grafikte Güney Kulesi için mavi, Kuzey Kulesi için kırmızıyla belirtilen sismik dalgaların önce küçük oldukları, binalar yere doğru indikçe büyüklüklerinin arttığı görülebilir. Bunun da kısa ve net bir açıklaması var; ki o da ortada bomba sonucu oluşan bir patlama olmadığı.

Soldaki sismogramda görülen ani yükselmelerin bomba patlamaları sonucunda oluştuğu iddiaları, sağdaki ayrıntılı sismogram tarafından dışlanmış oldu.



7 no'lu bina karşı karşıya kaldığı fiziksel zarara ya da saatlerce süren yangına direnebilirdi, ama bu etkenler binanın olağandışı tasarımıyla birleştiğinde, zincirleme bir reaksiyon şeklinde gerçekleşen çökme tetikleme için yeterliydi.

PENTAGON'LA İLGİLİ KOMPLO TEORİLERİ

Pentagon'un Delikleri

İDDİA: Saldırdan hemen sonra Pentagon'da görülebilir durumda olan iki delik vardı: Dış duvarında yer alan 23 metre genişliğindeki giriş deliği ve ortadaki bölümü olan C Halkası'ndaki 5 metre genişliğindeki delik Kumplo teoricipleri her iki deliğin de, bir Boeing 757 tarafından yapılmış olmayacak kadar küçük olduğunu iddia ediyorlar. Kendilerini 11 Eylül olaylarının altında yatan gerçekleri keşfetmeye adanmış bir site olarak tanıtan bazı web siteleri 38 metre genişliğinde ve 47 metre uzunluğunda bir uçağın nasıl olup da yalnızca 5 metre genişliğindeki bir deliğe sığabileceği sorusuna dikkat çekerek kumplo teorilerini ateşlemeye çalışırken, asılsız iddiaları Avrupa ve Orta Doğu basınına bile yem olan Fransız yazar Thierry Meyssan'sa "Büyük Yalan" isimli kitabında Pentagon'un, ABD'nin özenle hazırladığı bir askeri darbenin oyuncusu olan uydurmuş güdümlü bir füze tarafından vurulduğu yorumunu yapıyor.

GERÇEK: ASCE'nin Pentagon Binası Performans Raporu'na göre American Airlines'ın 77 sefer sayılı uçağı Pentagon'un dış duvarına, yani E Halkası'na çarptığında yaklaşık 22 metre genişliğinde bir delik oluşturdu. Çarpmadan yaklaşık 20 dakika sonra ön cephenin dışı çöktü, ama ASCE, ölçümlerini zarar gören ya da hasara uğrayan birinci kat destek sütunlarının sayısı üzerindeki orijinal deliğe dayandırdı. Bilgisayar simülasyonları da bu sonuçları doğruladı.

Delik neden bir Boeing 757'nin 38 metre genişliğindeki kanat açıklığı kadar geniş olmadığı sorusunu yanıtlayan, ASCE ekibinin üyesi ve Purdue Üniversitesi'nde bir yapı mühendisi olan Mete Sözen, sözlerine çarpan bir jetin güçlendirilmiş bir beton binada çizgi filmlerdeki gibi kendi çerçevesinin şeklini çıkartmayacağını söyleyerek başlıyor. Beton yapıların davranışı konusunda uzmanlaşmış Sözen bu vakada kanatlardan birinin yere çarptığını, diğerinse Pentagon'un yüke dayanıklı sütunlarına çarpanın etki kuvvetiyle koptuğunu belirtiyor. Uçaktan arda kalan şeyinse katı bir kütle olarak değil de sıvıya yakın bir halde yapının içine doğru akıp gittiğini açıklayan Özen; "Tüm kanadın binanın içi-



Saldırdan üç gün sonra çekilen bu fotoğraf, Pentagon binasının aldığı ve 'ateşli' bir uçak çarpmasıyla tutarlı hasarı açıkça gösteriyor.

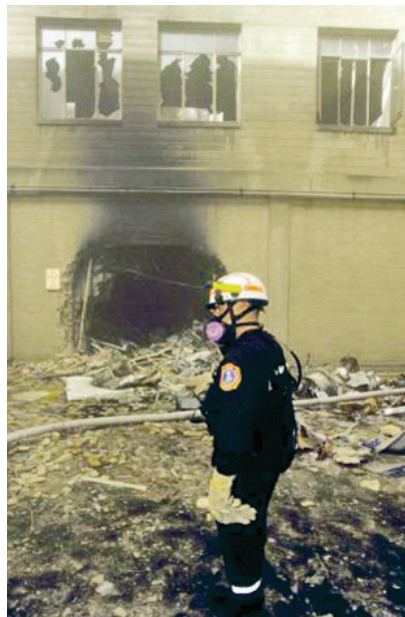
ne girmesini bekliyordusanız, bu kesinlikle olmadı" diyor.

Kırılmayan Pencereleler

İDDİA: Pentagon'un, uçağın çarptığı noktanın hemen üzerindeki de dahil olmak üzere birçok penceresini tek parça çöğü web sitesi, çarpma bölgesinin hemen yukarıdaki hasarsız pencereleri gösteren fotoğrafların, Pentagon'a çarpanın bir füze ya da en azından Boeing 757'den çok daha küçük bir uçak olduğunu kanıtladığını söylüyor.

GERÇEK: Etki bölgesinin yakınındaki bazı pencereler gerçekten de çarpanın etkisine dayandı. Ama bu zaten, patlamaya karşı dayanıklı olarak yapılmış pencerelerden beklenen şeydi. Pentagon'un pencerelerini tasarlayan, üreten ve yerleştiren Masonry Arts şirketinin ikinci müdürü Ken Hays, patlamaya karşı dayanıklı bir pencerenin, aniden çarpan bir kasırgadan bile önemli ölçüde yüksek bir kuvvete dayanabilecek şekilde tasarlanması gerektiğini

77 sefer sayılı uçağın iniş takımları, Pentagon'un C Halkası'nda yaklaşık 4 metre genişliğinde bir delik açmıştı. (Kumplo teoricipleri, bu genişliğin 5 metre olduğunu söylemişlerdi.)



söylüyor. Bazı pencereler çarpanın etkisiyle duvarlardan dışarı fırlarken, dış halkalarınkiler daha sonra çöktü. Hays, pencerelerin yıkıcı sismik kuvvetleri taşıyacak biçimde tasarlanmadıklarına dikkat çekiyor. Bir patlama olayında ortaya çıkan içe yönelik basıncı soğuracak biçimde tasarlanan pencereler bunu yapabildiklerini zaten gösterdiler. Çökmeden önce perdelerin pencere camlarının arkasında hâlâ derli toplu biçimde duruyor olması, bunu en iyi kanıtı.

Olmayan Enkaz

İDDİA: Kumplo teoriciplerinin bazıları, Pentagon'da hiçbir uçak enkazına rastlanmadığı görüşünde ısrarcı. Bu kişiler web sitelerinde aslında bölgede bir Boeing 757'nin hiç bulunmadığını iddia ederek, 11 Eylül'de Pentagon'a çarpanın ne olduğunu soruyorlar.

GERÇEK: Patlama uzmanı Allyn E. Kilsheimer çarpmadan sonra Pentagon'a ulaşan ilk yapı mühendislerindendi ve acil durum çalışmalarının eşgüdümüne yardım etmişti. Washington D.C'deki Yapı Mühendisleri Birliği'nin başkanı olan Kilsheimer; "Pentagon'a çarpan şey kesinlikle bir uçaktı ve bunu nedenini size açıklayacağım" diyor. Uçak kanadının binanın cephesindeki izlerini gördüğünü, uçağın, üzerinde havayolu şirketinin işaretleri olan parçalarını topladığını, uçağın karakutusunu bulduğunu ve elinde uçağın kanat kısmını tuttuğunu söyleyen Kilsheimer'in bu tanıklık açıklamaları, binanın içindeki ve dışındaki uçak enkazını gösteren fotoğraflarla da destekleniyor.

93 SEFER SAYILI UÇAKLA İLGİLİ KOMPLO TEORİLERİ

Alçaktan Uçan Jet

İDDİA: En az altı görgü tanığı, 93 sefer sayılı uçağın aşağı inmesinden hemen sonra olay bölgesinin üzerinde alçaktan uçan küçük beyaz bir jet gördüklerini söylüyor.

Bir web sitesinde öne sürülen iddiaya göre, Pentagon'a çarpan uçak, bir Hava Kuvvetleri jetinden ateşlenen bir füze ya da 93 sefer sayılı uçağın çarpmasından dakikalar sonra bölgenin yakınlarında görüldüğü rapor edilen bir ABD Gümrük uçağı tarafından gerçekleştirilmiş elektronik bir saldırı sonucunda düşürülmüştü. Bir başka web sitesindeki açıklamalar da bu iddialara yardımcı oluyor: "Alçaktan uçan bu jetin görgü tanıkları, hikayelerini gazetecilere anlattılar. Bundan kısa süre sonra FBI belki de bugüne kadar yaptığı en saçma açıklamayı yaptı ve bu görgü tanıklarının gördüğünün, aslında 10.000 metre yükseklikte uçan bir özel jet olduğunu iddia ederek görgü tanıklarına saldırmaya başladı. FBI jetin 1500 metreye inmesinin ve olay bölgesini belirlemesinin talep edildiğini söylüyor. Böyle bir alçalma 20 dakika gerektirir."

GERÇEK: Çevrede geçekten de bir jet vardı: tanınmış markalı kot pantolonların pazarlamasını yapan VF Corp. Of Greensboro N.C. isimli şirketin, Shanksville'in 33 kilometre kuzeyindeki Johnstown-Cambria havaalanına doğru uçmakta olan Dassault Falcon model jeti. VF'nin havacılık ve seyahat işlerinden sorumlu yöneticisi David Newell, FAA'nın Cleveland Merkezi'nin, Falcon 10.000 metredeyken değil de 900 - 1200 metre arası bir yükseklikteyken ikinci pilot Yates Gladwell ile iletişime geçtiğini ve bu sırada uçağın Johnstown'a doğru inişte olduğunu belirtiyor. Gladwell'se FAA'nın, jetlerinden inceleme yapmasını istediğini ve uçuş ekibinin de bu talep doğrultusunda 450 metreye kadar inip gerekli incelemeyi yaparak dumanın geldiği yerin konumunu kesin olarak belirlediğini, sonra da yoluna devam ettiğini açıklıyor.

Yuvarlanan Motor

İDDİA: Pentagon'da görevli ekiplerin bir üyesi olan polis memuru Lyle Szupinka'nın olaydan sonra yaptığı açıklamaya göre, 93 sefer sayılı uçağın motorlarından biri, olay bölgesinden oldukça uzakta bulunmuştu. Bazı web sitelerinde hiçbir kanıt gösterilmeksizin, motorun ana gövdesinin, bir füzenin bir yolcu uçağına vereceği zarara benzer zararlar, enkaz bölgesinden millerce uzakta bulunduğu iddia ediliyor.

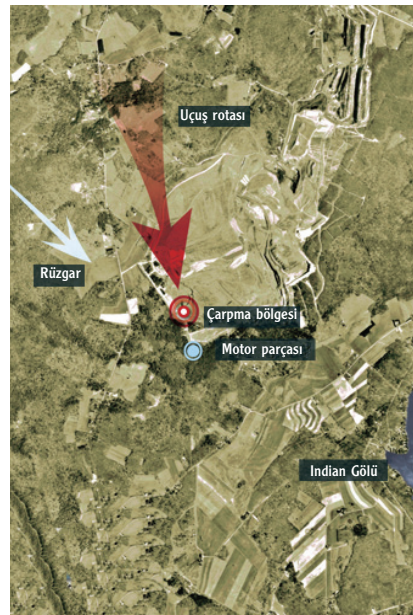
GERÇEK: Olay yerinde görev yapmış olan uzmanlar, motorlardan birine ait pervanenin, çarpışma bölgesinin aşağısındaki bir su havzasında bulunduğunu anlatıyorlar. 93 sefer sayılı uçak için dikilen anıttan sorumlu Ulusal Park Hizmetleri temsilcisi Jeff Reinbold'un, havzanın çarpışma bölgesinin 275 metre güneyinde olduğu şeklindeki açıklaması, pervanenin jetin hareket ettiği yönde düştüğü anlamına geliyor. 1996'da bir TWA uçağının New York dışında düşmesi olayını inceleyen uçak kazaları uzmanı Michael K. Hynes, bir motorun yer-

de hareket etmesi ya da yuvarlanmasının olağandışı bir olay olmadığını söylüyor. Hynes'a göre saatte 800 km ya da daha yüksek hız, saniyede 200-250 metreye karşılık gelir; ki bu hızdaki bir cisim, sahip olduğu enerjiyle yere çarptığında, sıçraması ve yaklaşık 300 metre uzaklığa gitmesi yalnızca saniyeler sürer.

Gölde Yüzen Enkaz Parçaları

İDDİA: Pittsburgh Post-Gazette gazetesinin 13 Ekim 2001 tarihli baskısında yer alan bir makaleye göre, Shanksville'in dışındaki Somerset Bölgesi sakinleri giysi, kâğıt, kâğıt gibi pek çok eşyanın yanısıra insan kalıntıları da bulduklarını söylemişlerdi. Çevrede yaşayan bazılarıysa olay yerinin yaklaşık 10 km uzağındaki Indian Lake'de enkaz parçalarının yüzdüğünü görmüşlerdi. Indian Lake çevresinde yaşayanların enkaz parçaları topladıkları haberleri üzerine yorum yapan web sitelerine göre, 10 Eylül 2001'de sert bir soğuk hava olay yerine doğru ilerlemiş, bunun arkasından gelen rüzgarlar da kuzeyden estmişti. Web sitesine göre 93 sefer sayılı uçak Indian Lake'in batısı-güneybatısı arasında çarptığından, enkazın rüzgar yönüne dik olarak uçuşu olanaksızdı ve FBI bu konuda yalan söylemişti. Bu komplo teorisini kuran kişilere göre bu kadar geniş alana yayılmış bir enkaz, uçağın Pentagon'a çarpmadan önce vurularak parçalandığı anlamına geliyor.

GERÇEK: Somerset Bölgesi yargıcı Wallace Miller, Indian Lake'de herhangi bir vücut parçasının bulunmadığını anlatıyor. İnsan cesetleri çarpışma bölgesini çevreleyen 280 m²'lik bir alan içinde toplanmıştı, ancak enkazın arasında yer alan kâğıt ve küçük metal parçacıkları göle düşmüştü. Eski Ulusal Ulaştırma Güvenliği İdaresi araştırmacılarından Matthew McCormick çok hafif enkazların sarsıntıdan dolayı havaya uçacağı-



77 sefer sayılı uçağın Pentagon çevresinde görülen enkaz parçaları, binaya çarpanın bir füze değil, bir yolcu uçağı olduğunun açık kanıtı.

nı söylüyor. Indian Lake, çarpanın açtığı kraterin 10 km uzağında değil; yaklaşık 2,5 km'den daha az uzaklıkta olmak üzere güneydoğusunda kalıyor ve bu uzaklık zaten çarpışma sonucu oluşan patlamanın ısı nedeniyle havaya uçan enkazın dağılma alanı kapsamına giriyor. Ayrıca olay gününde rüzgarın saatte 15-20 km hızla kuzeybatıdan esiyor olması, Indian Lake'e doğru estiği anlamına geliyor.

Uçağı Düşüren F-16

İDDİA: 2004 yılının Şubat ayında, emekli Kara Kuvvetleri Albayı de Grand-Pre, radyoda yayınlanan bir programda 93 sefer sayılı uçağın Kuzey Dakota Hava Koruması tarafından düşürüldüğünü ve 93 sefer sayılı uçağı düşüren iki füzeyi ateşleyen pilotun kim olduğunu bildiğini söyledi. de Grand-Pre'yi delil olarak gösteren web siteleri pilotun kimliğini Binbaşı Rick Gibney olarak açıklıyor ve ve Gibney'nin iki Sidewinder füzesini uçağına doğru ateşleyerek uçağı düşürdüğünü iddia ediyorlar.

GERÇEK: Aslında bir binbaşı değil, yüzbaşı olan Gibney, asılsız saldırılara yanıt vererek tartışmayı alevlendirmek istemediğini söyleyerek yorum yapmayı reddetti. Ulusal Hava Koruması sözcüsü David Somdhal'a göre Gibney, olay sabahı bir F-16'yla uçtuysa da, uçuş yönü Shanksville yakınlarındaki bir yere doğru değildi. New York Eyaleti Acil Durum Ofisi Yöneticisi Ed Jacoby Jr.'ı almak üzere Fargo'dan (North Dakota) kalan Gibney, Bozeman'a (Montana) doğru gitmiş ve daha sonra Jacoby'yi, saldırı sonrasında görev yapacak 17.000 kurtarma görevlisini koordine edebilmesi için Montana'dan Albany'ye uçmuştu. Gibney'nin 93 sefer sayılı uçağı vurduğu iddialarına karşı oldukça öfkeli olan Jacoby, o günkü olayları doğruluyor. "Acil durum yöneticilerinin bulunduğu önemli bir toplantıydım. Birileri bir F-16'nın Bozeman'a indiğini söyledi. Oradan Albany'ye uçtu. Özetle, bu iddiayı reddediyorum, çünkü Gibney söz edilen sırada benimledi."

Editörler Grubu; "9/11: Debunking The Myths"; Popular Mechanics, Mart 2005.

Özet Çeviri:

Ayşenur Topçuoğlu Akman