

EX-CIA PILOOT HEEFT BEKENTENIS AFGELEGD DAT ER GEEN VLIEGTUIG HET GEBOUW HEEFT GERAAKT!

DISCLAIMER: Dit is een vertaling van een Amerikaans artikel. Hoewel veel van wat betoogd wordt van toepassing is op de wereldwijde situatie, dienen we ons te realiseren dat sommige van de genoemde voorbeelden vooral betrekking hebben op omstandigheden in de Verenigde Staten.

Een voormalig CIA en civiel piloot heeft een beëdigde verklaring afgelegd, waarin staat dat er geen vliegtuigen de Twin Towers zijn binnengevlogen, omdat dit fysiek onmogelijk zou zijn geweest.

John Lear, de zoon van de ontwerper en bouwer van de Learjet Bill Lear, heeft zijn getuige-deskundige bewijs geleverd dat het fysiek onmogelijk zou zijn geweest voor de Boeings 767 (vlucht AA11 en UA175) om op 11

september de Twin Towers binnen te zijn gevlogen, zeker als men in aanmerking neemt dat deze vliegtuigen werden gevlogen door onervaren piloten.

“Het is niet juist dat Boeing 767 vliegtuigen de Twin Towers raakten, zoals op frauduleuze wijze door de overheid, de media, NIST (National Institute of Standards and Technology) en haar opdrachtnemers wordt beweerd”, stelde hij in zijn verklaring.

“Dergelijke crashes kunnen niet optreden, omdat ze zoals aangetoond om de volgende redenen fysiek niet mogelijk zijn:

- In het geval van UAL 175, die de zuidtoren invloeg, zou een ‘echte’ Boeing 767 op het moment dat de neus van het vliegtuig de 14 inch (35,6 cm) stalen kolommen raakt (die van hart tot hart 39 inches (99 cm) van elkaar af staan), als een telescoop in elkaar gedrukt worden.
- De verticale en horizontale staart zouden onmiddellijk loskomen van het vliegtuig, de stalen kolommen van de ‘doos’-constructie raken en naar beneden vallen.
- – De motoren zouden bij de botsing met de staalconstructie ongeveer hun oorspronkelijke vorm behouden, en ofwel naar beneden vallen, of teruggevonden zijn in het puin van het ingestorte gebouw.
- Geen enkele Boeing 767 kan op 1000 feet (305 meter) hoogte boven zeeniveau een snelheid bereiken van 540 mijl per uur (870 kilometer per uur). Parasitaire weerstand verdubbelt en parasitaire kracht verdrievoudigt met de snelheid.
 - Het fan-gedeelte van de motor is niet ontworpen voor het volume aan dichte lucht op die hoogte en met die snelheid.
 - Het zogenaamde rompstuk van het vliegtuig met drie of vier ramen komt niet overeen met dat van een vliegtuig dat met ongeveer 500 mijl per uur tegen een constructie van stalen ‘box’-kolommen aanvliegt. Het zou verkreukelen.
 - Het is niet mogelijk dat aanzienlijke delen van de Boeing 767 of de motoren, de 14 inch stalen kolommen, en 11,28 meter buiten de massieve kern van de toren, zijn binnengedrongen zonder dat ten minste een deel ervan op de grond is gevallen.”
- Het puin van het gebouw zou na het instorten ervan grote delen van de Boeing 767 hebben bevat, met inbegrip van de kernen van de motoren, die elk een gewicht hebben van ongeveer 9000 pounds (4082 kilo). Die hadden toch niet hoofd gezien kunnen worden. Toch is er geen enkel bewijs van deze enorme structurele componenten van één van beide 767’s in de restanten van het WTC. Een dergelijke complete verdwijning van een 767 is onmogelijk!”

De beëdigde getuigenverklaring, gedateerd 28 januari 2014, is een onderdeel van een rechtszaak die Morgan Reynolds heeft aangespannen bij de United States District Court, Southern District, New York. In maart 2007 heeft

Reynolds, een voormalige hoofdeconoom van de regering van George W. Bush, een Request For Correction (Verzoek tot Correctie) ingediend bij het Amerikaanse National Institute of Science and Technology waarin hij stelt dat hij ervan overtuigd is dat de WTC-torens niet door 'echte' Boeing 767's zijn geraakt.

Hoewel de '9/11 Truth Movement' in eerste instantie de 'no-planes' theorie als 'te ver gezocht' afwees, is deze uitleg op basis van het verzamelde bewijs na wetenschappelijke en rationele analyses op grote schaal geaccepteerd.

In tegenstelling tot andere vormen van verklaringen wordt een beëdigde verklaring, als deze niet wordt weerlegd, waarheid voor de wet. Het is nu aan de critici van de theorie om hun gegevens en analyses te presenteren om de verklaring punt voor punt te weerleggen. Als zij dit niet doen – of niet kunnen – is de Amerikaanse overheid verplicht om toe te geven dat de versie van de 9/11-Commissie verkeerd is.

De 65-jarige gepensioneerd gezagvoerder bij commerciële luchtvaartmaatschappijen en voormalige CIA-piloot – die meer dan 19.000 vliegreizen op zijn naam heeft staan – vestigde ook de aandacht op de onervarenheid van de piloten die naar verluidt de vliegtuigen vlogen:

"De vermeende 'gecontroleerde' daling in New York op een relatief rechte koers door een onervaren piloot is uitermate onwaarschijnlijk, omdat het voor zo iemand heel moeilijk is om richting, dalingskoers en daalsnelheid binnen de parameters van een 'gecontroleerde' vlucht te houden. Het vereist een zeer ervaren piloot om het EFIS (Electronic Flight Instrument Display)-scherm te lezen en te interpreteren – een vaardigheid waarmee geen van de kapers bekend kan zijn geweest, of training in kan hebben gehad – en de besturing – met inbegrip van de rolroeren, het roer, hoogteroer, spoilers en de gashendels – in de hand te hebben om een daling in te zetten, te beheersen en te handhaven."

Lear heeft, volgens zijn beëdigde verklaring, gedurende zijn veertigjarige carrière als piloot meer dan honderd verschillende vliegtuigtypen gevlogen en heeft meer FAA brevetten dan enig ander gecertificeerde vliegenier. Hij vloog tussen 1967 en 1983 geheime missies voor de CIA in Zuidoost Azië, Oost Europa, het Midden Oosten en Afrika ,en werkte daarna zeventien jaar voor verschillende passagiers -en vrachtmaatschappijen als Captain, Check Airman¹ en Instructeur.

1: Een Check Airman is een persoon die gekwalificeerd is om de vlucht controles uit te voeren in een vliegtuig, in een vluchtsimulator, of in een flight training apparaat voor een bepaald type vliegtuig. Bron: Cornell University Law School