

【研究ノート】

911 真相究明運動と報道機関 その3 — 航空機についての疑惑

風 斗 博 之

0. はじめに

報道機関各社からの完全無視が続いて2年となる。2016年3月に公開した最初の記事「911 真相究明運動と報道機関」で私は世界貿易センター1・2・7号塔崩壊原因が制御解体であったとする主張を紹介し、日本の主要報道機関22社に対し崩壊原因について見解を問う公開質問をした。記事のコピーとともに「9/11の真実を求める建築家と技術者たち」Architects and Engineers for 911 Truthからの資料そして添え書きを封筒に入れ、22社に送付、回答を要求したが1社からも返事はなかった。続く2017年3月の記事「911 真相究明運動と報道機関 その2— 公開質問の回答無しが意味するもの」で改めて同じ22社に回答を要求したが返事はなかった¹⁾。いずれにおいても、「受け取った」とする手紙すらない完全無視である。

1. この記事の目的

回答を予測し反論を用意したものの報道機関からの回答が全くないため、今回も反論ができない。そのため今回の短い記事の目的を次の3つとしたい。

第1は、もちろん、3回目の回答要求である。質問内容は1回目と全く同じである。911事件は、疑惑が事件のあらゆる側面にわたっており、全容の把握・提示が困難であるが、最も基本となるのは世界貿易センタービルの崩壊原因である。今回の記事では航空機に対する疑惑について解説したが、それによって質問項目を増やすことはしない。今回も22社には、ビル崩壊原因についての回答を要求する。質問項目・内容は最初の記事、風斗（2016）を参照されたい。

第2は、一般の人々に、このような22社の態度の是非を問うことである。22社が揃いも揃って公開質問に対し完全無視を決め込んでいることに対し、それを是とするのか。「なにかおかしい、変だ」と感じてほしい。報道機関には日々様々な情報が記者や社員以外から集

まって来るはずだ。外部からの情報や質問にもきちんと対応し答えることは効果的な情報収集・分析のためにも必要なことではないのか。「世論」を作る情報を提供する報道機関が公開質問を無視するのは、社会の一機関として機能不全を起こしていると思う。私の記事が取るに足りない内容だと判断すれば、そのように返事すればよいだけである。返事をしない理由はいったい何なのだろうか。大手の報道機関がネット上のフェイクニュースを問題とすることがあるが、重要な事柄であるにもかかわらず報道しない「報道のタブー」があるとすれば、それはさらに深刻な問題ではないだろうか。

第3は、副題にもあるように、衝突したとされる航空機についての疑惑を紹介すること、そしてそれと関連して、911の真相究明運動に真剣に取り組んでいるグループにどのような人たちがいるかについて知ってもらうことである。911真相究明運動がいわゆるトンデモ論などではないことの証明には全くならないが、否定的な見方をする読者に再考を促す一助にはなると期待する。

2. 航空機についての疑問

911事件で使われたとされる航空機が公式報告にあるように本当にアメリカン航空やユナイテッド航空の旅客機だったのかという疑問が提出されていることは前記事でも簡単に紹介した。それは、フライトレコーダ・ボイスレコーダを含む機体の残骸の検証、無線の交信記録、トランスポンダー・レーダーの記録、撮影されたビデオ等に基づいたものであるが、ここでは詳述しない。それぞれ説得力ある議論と確かな証拠が以下で紹介する同じサイトで示されているので見ていただきたい。南塔に衝突したとされるユナイテッド航空175便（ボーイング767-222）に絞って、その速度についての疑惑を取り上げて紹介する。

これらの疑惑は *Pilots for 9/11 Truth*²⁾ そして *U. S. Military Officers for 9/11 Truth*³⁾ のメンバーから主に出されているものだ。これらの疑惑を日本語訳で紹介したサイトとして「blueplanetok のブログ 911のボーイング衝突/墜落は無かったろう論」⁴⁾ がある。主に blueplanetok のブログで紹介されているものを以下に取り上げた。日本語訳も blueplanetok のブログのものをそのまま使用させていただいた。感謝したい。

南塔（2号棟）に衝突したとされるユナイテッド航空175便の速度の問題に限定して解説する。下に引用したのは、「NASAのフライトディレクターが911の航空機の速度を”Elephant In The Room”と確証」⁵⁾ からのものである。

元NASA上級官管理者 Dwain Deets がユナイテッド航空175便とされる飛行機の速度に関する自身の懸念を米国航空宇宙工学協会（AIAA）で発表した内容である。

飛行の不可能性を説明する責任

Dwain Deets, NASA Dryden フライトリサーチセンター（上級官管理職-退官）

AIAA 研究員

航空機は世界貿易センター第2ビルに衝突する直前のユナイテッド航空175便、ボーイング767-200型機であった。レーダーデータの分析に基づき、国家運輸安全委員会は衝突の直前の対地速度を510ノットと報告した。これは360ノットという最大航行速度、ならびに410ノットという最大急降下速度を大きく超えている。

私の見る可能性は以下である。(1) これは標準的な767-200型機ではなかった；(2) レーダーデータが何らかの障害を起こしていた；(3) 国家運輸安全委員会の分析が間違っていた；あるいは(4) 767型機はコントロール可能な飛行可能範囲を大きく超えて飛行し、比較的小さな目的物になんとか衝突できた。どの組織にelephant in the roomを認める重大な責任があるのであろう？ 国家運輸安全委員会？ NASA？ ボーイング？ あるいは米国航空宇宙工学協会であらうか？ 技術者は書類を作成したのに、米国航空宇宙工学協会やNASAが公表しないのであろうか？ 倫理上の責任は組織には存在せず、個々の航空技術者にあるのだろうか？ 技術者は単に見て見ぬふりをしたのであろうか？

日本語に訳されていないelephant in the roomとは、「重要で大きな問題であるにもかかわらず、皆が気づかないふりをしている物事」を指す表現である。時速510ノットは時速586マイル、時速944キロに相当する。767型機の巡航速度は35,000フィート航行で約時速850キロとされている。地表近くでは巡航高度に対し気圧は約4倍、空気密度は約3倍になる。それだけ機体が受ける揚力や抗力も空気密度に比例して増加する。

さらに、Pilots For 9/11 Truthの「9/11：世界貿易センターを攻撃したと報じられている航空機の速度の分析」⁶⁾の記事では1999年10月のエジプト航空990便の墜落との比較で、990便の22,000フィート上空での最大速度マッハ0.99と同等な力学的影響を及ぼす等価対気速度EAS⁷⁾が海拔ゼロあるいはゼロ付近地点では425ノットになると算出し、ユナイテッド航空175便の速度と言われている510ノットが85ノットも超えていることを指摘、その510ノットという速度は不可能であると指摘している。

また、Youtubeに投稿された動画Pilots for 9-11 Truth - World Trade Center Attack⁸⁾でも、複数のベテランパイロットの証言並びに航空力学的分析によって、その高度でそのような速度で767型機を飛行させることは不可能と報告されている。長いが以下に引用する。

「コマンダー Ralf, あなたは確かアメリカン航空での飛行経験があるのではね。」

「はい, 私はカナディアン航空で 6 年間, アメリカン航空で 21 年間働いていました。」

「767 型機を操縦していたのですね。」

「私は 767 型機を国際線の機長として操縦していました。」

「OK. では速度の話をしていきたいと思います。国家運輸安全委員会により報告された, サウスタワーに衝突したと言われている航空機, ユナイテッド航空 175 便の速度は 510 ノットとされていますが, この速度に基付いて話をしていきたいと思います。エジプト航空 990 便という基準あるいは先例についてしばらく話をしていきたいと思います。エジプト航空 990 便という基準あるいは先例では高度 22,000 フィートでマッハ 0.99 に達したのですが, これは海拔付近での 420 ノットという等価対気速度になります。これはユナイテッド航空 175 便が到達したということになっている速度よりも 90 ノット遅いのですが。この件についてどのように考えますか? ユナイテッド航空 175 便が 510 ノットに達すると思いますか?」

「物理法則的に不可能です。民間旅客機に海拔付近で報じられた速度 510 ノットを出すことは, 物理法則的に不可能です。」

「もし海拔付近で 510 ノットが出ていたとすれば, その高度ではマッハ 1 を超えることになります。」

「物理法則的に不可能です。その航空機はそのようなことが出来るようには設計されていません。機体は壊れ始めるでしょう。音速を出すような過剰なパワーはないのです。民間旅客機はそのようなには設計されていないのです。物理法則的にそのようなことをなすことは出来ません。」

「そうですね。では, あなたはこれらの航空機はそのような速度を出すことが不可能であるをご存知であり, 国家運輸安全委員会ははっきりとこれらの航空機がそのような速度を出していたと主張しているわけですので, 言うまでもなく導かれる唯一の結論は, タワーに衝突した航空機は衝突したと言われている航空機ではなかったということになります。このことについてどのように考えますか?」

「それは確かに一つの可能性です。ニューヨークでの二つの衝突とペンタゴンでの衝突についてテレビで見た事を調べてみると, 衝突がほとんど街路の高さであったことが分かります。757 型機や 767 型機がほとんど街路の高さを飛行し, 同機が 350 ノット以上を出していたと信じることは極めて困難なのです。ですから 510 ノット

トに達していたというのは、全く考えられません。物理法則全てに反するのですから。』

「OK。ではあなたは国家運輸安全委員会やレーダーが不正確であったと考えているのですか？あるいはこれらの航空機はそのような速度に達することが可能であると考えるのですか？」

「それは全く良い質問ですね。確かに仮説としては、国家運輸安全委員会のレーダーが間違っており、私達に与えられた情報が間違っていた、あるいは767型機のように見えた航空機が、実はかなり改良されていたという二つのケースが考えられます。」

続いて、ユナイテッド航空で757型機、767型機の機長としての経験があるRusty Aimerへのインタビューである。

「サウスタワーに衝突したユナイテッド航空175便と言われる航空機は510ノットを出していたということです。これを高度22,000フィートでマッハ0.99を出していたエジプト航空990便の低高度での同等な動圧がわずかに420ノットであったことと比較すると、この航空機は飛行中に解体すると考えられるのですが。」

「767型機を510ノットにまで速度を上げることが出来るかということ、全く疑わしいことであり、どのような民間旅客機でそのような速度に達することは不可能であると私は考えます。もし仮に出来るとしても……」

「コンコルドではどうでしょうか？ コンコルドでならそのような速度に達することが出来るのではないのでしょうか？」

「そうは思いません。」

「コンコルドですよ。」

「海拔付近では無理です。」

「そうですね。海拔付近での話ですね。いい点をつけてます！」

「その通り、航空機を、特に旧型の767型機を、ユナイテッド航空の……」

「ところで、あなたにはこの航空機の操縦経験があるのですよね。」

「はい、そうです。私に言わせれば、不可能です。民間旅客機の操縦経験のあるパイロットなら、510ノットなんて言われたら、一笑に付すでしょう。」

510ノットでの飛行が不可能であるとするPilots for 911に対し、metabunk.org⁹⁾では、エ

ジプト航空機事故の解釈とマッハ言及への反論が行われている。詳細はここで紹介しないが、マッハへの言及は確かに誤解を招き、議論に必要ないと私も思う。私の理解不足かもしれないが、地表付近の 510 ノットでは音速や亜音速の効果はないからである。

航空機には機種に応じて、乱気流など上下方向にかかる加速度に構造的限界がある。また速度に対してもそれに依って増える揚力や抗力への構造的限界がある。飛行する機体の構造力学的な安全を守る指標になるのが V-G Diagram¹⁰⁾ と呼ばれるものである。図 1 はボーイング 767 の V-G Diagram である。縦方向にかかる加速度（単位；G）とその許容範囲，横方向は指示対気速度 IAS¹¹⁾（単位：ノット）とその許容される限界を枠で表している。空気の密度が下がる 1 万メートルを超える巡航高度では大気密度は約 1/3 となる。IAS は機体にかかる空力的な速度で、海面上の空気密度での速度に変換したものである。ボーイング 767 の Vmo（最大運用限界速度）は 320 ノット，Vd（設計急降下速度）は 420 ノットである。

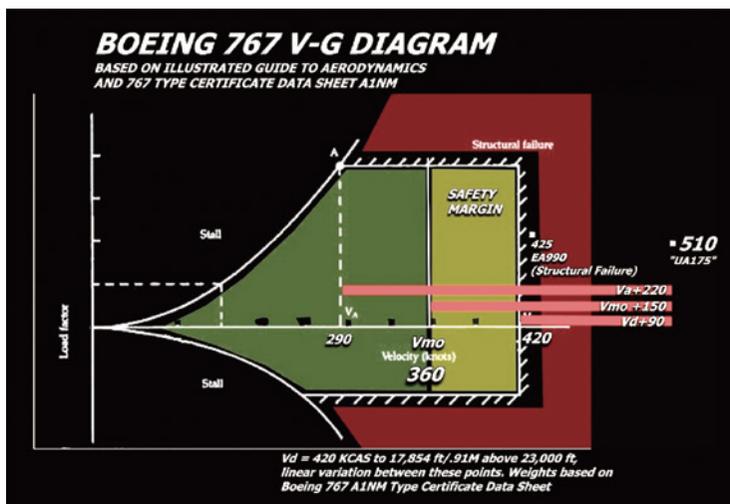


図 1¹²⁾



図 2¹³⁾

ボーイング 767 の巡航速度はおおよそ 850 km/h (459 ノット) だが、大気密度は約 1/3 なので IAS は 3 の平方根で割って、265 ノットにしかならない。十分に安全な領域に収まる。Pilots For 9/11 Truth の Robert Balsamo は 510 ノットという速度が、通常の運用で超過してはならない Vmo やさらに警告領域を過ぎて、設計上翼の強度の限界である Vd をはるかに超え、構造的損傷をもたらすと主張してい

る。図2はボーイング767の速度計である。ボーイング767が510ノットで飛行したのであれば針は振り切れていたことになる。

南塔に衝突したのが本当に旅客機のボーイング767であったのかという疑問に関して、衝突時の510ノットが不可能だという主張を紹介したが、不可能という意味が、機体に構造的な破壊をひきおこして不可能ということか、降下による加速を加味した上でエンジンの出力から見てその速度に到達することが不可能ということかを整理する必要があるだろう。しかし、少なくとも、このような極限状態で大型機の操縦の経験がないテロリストに操縦が可能だったのかは多いに疑問と言えよう。Deetsが述べているようにしかるべき機関が責任を持って見解を示すべきだが、政府もマスコミからもそのような要求や追及がなく公的調査は行われていない。

ユナイテッド航空175便のボーイング767だけではなく、4機すべてについて機体の同定について怪しむデータが出ている。フライトレコーダ・ボイスレコーダは発見されなかったかあるいは発見されたとされているものもデータが公表されていない。エンジンを含め機体の残骸も同定の決定的証拠となるものがない。却って偽装工作の疑惑を呼ぶものすらある。航空会社は乗客名簿の公開に応じていない。南塔への衝突のビデオには43の違った角度のものがあるがいずれも航空機の窓が確認できない、回りのビルに比べ機体が暗いなど疑惑を呼ぶものばかりである。ビデオ捏造を疑われるものもある。しかし一方で、同定を裏付ける証拠も公表されている。遺体の破片から採取したDNAによって多くの乗客の身元が確認されているのだ。しかし逆に、「ハイジャック犯」の肉親を捜してハイジャック犯のDNAも確認したという話は聞かない。状況は複雑だ。私が今回の記事で22社への質問に航空機のことを加えなかったひとつの理由がここにある。もちろん、22社にこれらのことに関心を持つ必要がないといっているわけではない。本来これらは報道機関の仕事であり、裏付けとなるような情報をしかるべき機関に求める仕事は報道機関こそやるべきであると考え。しかし、まずはビル崩壊原因について見解を明らかにしてもらおうのが先である。

3. 真相究明運動に参加する軍関係者達

米国政府の公式報告に異議を表明し、さらに真相究明活動に参加した人々の中には、学者・建築家・技術者・パイロット・政治家以外にアメリカ軍の関係者も数多くいる¹⁴⁾。

既に言及した U. S. Military Officers for 9/11 Truth のサイトには200人のメンバーが各人の事件についての見解とともに紹介されている。目を通していただきたい。先頭で紹介されている Albert Stubblebine 将軍は2017年2月に亡くなられた¹⁵⁾。冒頭にある「合衆国軍士官と

して」とする宣誓書からは彼らの思いと考えが伝わってくるので紹介したい。拙訳で引用する。

合衆国軍士官として、

我々は、「国内外のすべての敵から合衆国憲法を擁護し、守り、そしてこの憲法に真実の信念と忠誠を誓う」と宣誓をした。

現在の身分が、現役、予備役、退役、あるいは民間人のいずれであろうと、その誓いは今でも有効である。したがって、9/11の真の犯人を暴露し彼らを裁きにかけることは、それがどれほど困難であろうと、どれだけ時間がかかろうと、どれほどの苦しみを受けることになるかと、また、我々をどこに導くものであろうと、市民としての責任であるだけでなく米軍士官としての我々の義務である。

我々は、9/11調査委員会報告書で示された9/11公式報告は、甚だしく不正確であり致命的な欠陥を持つと信ずる。

我々は、責を追うべき者を特定し正義に服させ、同様の意図を持つ者たちがこのような許し難い犯罪を再びおこすことのないように、9/11を正確に理解することが不可欠である。

9/11の結果として実行される政府の政策や軍事行動が、欺瞞ではなく真実に基づくようするためにも、我々が9/11を正確に理解することが不可欠である。

我々は、9/11の真実を求める建築家と技術者たち、9/11の真実を求めるパイロットたち、9/11の真実を求める消防士たち、9/11の真実を求める退役軍人たち、9/11の真実を求める医療専門家たち、9/11の真実を求める弁護士たち、そして何百万人もの市民とともに、9/11テロ行為に関する徹底的・公平・オープン且つ透明な再調査を要求する。

米国の大手のマスコミは残念ながら彼らの声を無視している。仮に日本で自衛隊の関係者が何十人かこのような声明を出したらと想像したが、日本の報道機関はきちんと報道してくれるだろうと思う。そう期待したい。

公開質問の回答を、私も、それがどれほど困難であろうと、どれだけ時間がかかろうと要求し続けるもりである。

注

- 1) 送付状および送付した各社の住所は
<https://www.hfuto-web.com/911media/soufu.html> で確認できる。
- 2) <http://www.pilotsfor911truth.org/>
- 3) <https://mo911truth.org/> となっているが、以下が実質的なサイトである。
<http://patriotsquestion911.com/military>
- 4) <http://blueplanetok.cocolog-nifty.com/>
- 5) http://pilotsfor911truth.org/911_Aircraft_Speed_Deets.html
<http://blueplanetok.cocolog-nifty.com/blog/2011/04/nasa-911elephan.html>
- 6) http://pilotsfor911truth.org/wtc_speed
- 7) あとで述べる IAS と等しいと考えてよい。
- 8) <http://pilotsfor911truth.org/forum/index.php?showtopic=19732> 以下にもある。
<https://www.youtube.com/watch?v=sZrpNK4JJvc>
<https://www.youtube.com/watch?v=HdbBly5iz0E>
日本語訳は <http://blueplanetok.cocolog-nifty.com/blog/2012/04/wtc-3.html>
- 9) <https://www.metabunk.org/debunked-pilots-for-9-11-truth-wtc-speeds.t2942>
- 10) VG Diagram の見方については以下の説明がわかりやすい。
<http://www.cfjapan.com/study/html/to099/html-to035/017c-VA.htm>
- 11) IAS と TAS には 次の式が成り立つ。 ρ はその高度での大気密度, ρ_0 は海面での大気密度である。

$$IAS = TAS \sqrt{\frac{\rho}{\rho_0}}$$

- 12) <http://www.abovetopsecret.com/forum/thread990280/pg19&mem=>
- 13) <http://meriweather.com/flightdeck/767/center/airspeed.html>
- 14) ほかに、Veterans Today <https://www.veteranstoday.com> は米軍の退役軍人が作ったサイトだが、世界貿易センタービルの破壊には小型の水爆が使われたと主張している。中東での米政権の外交・軍事方針には一貫して反対の対場を取り、シリア内戦をめぐるアサド政権・ロシア・イランの立場を擁護する記事を発信している。
- 15) 私の前回の記事で、NHK 製作のビデオの中で將軍の意見の引用の箇所不適切な編集があることを指摘した。ご冥福をお祈りする。

<参考文献>

- 風斗博之 (2016) 「911 真相究明運動と報道機関」『人間情報学研究 21』, pp. 103~115. 人間情報学研究所 <http://www.ipc.tohoku-gakuin.ac.jp/ghi/kenkyujyo/kiyou/ronbun/no21/no21_futo.pdf>
- 風斗博之 (2017) 「911 真相究明運動と報道機関 その2— 公開質問の回答無しが意味するもの」『教養学部論集 第176号』, pp. 63~69. 東北学院大学学術研究会 <http://www.tohoku-gakuin.ac.jp/research/journal/bk2017/pdf/no05_05.pdf>