



முதல் நாள் இரவு அவர்கள் அனைவரும் பீட்லா சாப்பிட்டார்கள். சாப்பிட்டு முடித்தபிறகு,

செலவு செய்தது போகத் தங்களிடம் எவ்வளவு பணம் மிச்சம் இருக்கிறது என்று கணக்குப் பார்த்தார்கள். 26,000 டாலர்கள் இருந்தன. ஒரு பேப்பரை எடுத்து விறுவிறுவென்று கணக்கு எழுதினார்கள். (அவரவர் வங்கிக் கணக்குகளில் இருந்த பணத்தை முந்தைய தினமே எடுத்துவிட்டிருந்தார்கள்.) அந்தப் பணத்தை ஐக்கிய அரபு எமிரேட்ஸில் இருந்த முஸ்தஃபா அல் ஹவ்ஸாவி என்பவரின் கணக்குக்கு டிரான்ஸ்ஃபர் செய்தார்கள். செலவான பணம், மிச்சமிருக்கும் பணம் என்று மிகத் தெளிவாக, பைசா பாக்கியில்லாமல் எழுதி வைத்த பேப்பரையும் அவருக்குப் போய்ச் சேரும்படி தபாலில் சேர்த்துவிட்டு, சமர்த்தாக வந்து ஒன்று கூடினார்கள்.

யாரிடமும் எந்தப் பதற்றமும் இல்லை. விடிந்ததும் வேலை இருக்கிறது. இறுதி வேலை. இனி செய்யவேண்டிய ஆயத்தங்கள் என்று ஏதுமில்லை. வாங்கி வைத்த டிக்கெட்டுகளுக்கு வஞ்சனை இல்லாமல் போய் விமானத்தில் ஏறவேண்டியது. ஏறிய சில நிமிடங்களில் வேலையை ஆரம்பித்து, அடுத்த சில நிமிடங்களில் முடிக்க வேண்டியது. அவ்வளவுதான். அவ்வளவேதான்.

அவர்கள் அமைதியாகப் படுத்து உறங்கினார்கள். மறுநாள் செப்டெம்பர் 11, 2001. அதிகாலையே எழுந்து, இயற்கை அன்னையின் அழைப்புகளை முடித்துவிட்டு, நீட்டாக ஷேவ் பண்ணி, குளித்து, உடை மாற்றி ஆபீஸ் போகிறவர்கள் மாதிரி தயாராகிவிட்டார்கள்.

முஹம்மது அட்டாவும் அப்துல் அஜிஸ் அல் ஓமாரியும் அவர்கள் தங்கியிருந்த போர்ட்லாண்ட் பகுதியிலிருந்து திட்டமிட்டிருந்த பாஸ்டன் விமான நிலையத்துக்குப் போய்ச் சேர, சரியாக ஆறு மணிக்கே விமான நிலையம் வந்துவிட்டார்கள். அங்கிருந்து முக்கால் மணி நேரத்தில் பாஸ்டனைத் தொட்டார்கள்.

பாஸ்டனிலிருந்து நியூயார்க் வழியே லாஸ் ஏஞ்செல்ஸ் போகிற விமானம்தான் அவர்களது இலக்கு. முன்னதாக, அட்டாவின் குழுவைச் சேர்ந்த மற்ற மூன்று பேரான சதாம் அல் சுகாமி, வெய்ல் அல் ஷெஹ்ரி, வாலீத் அல் ஷெஹ்ரி ஆகியோரும் பாஸ்டனுக்கு வந்துவிட்டிருந்தார்கள்.

அதே பாஸ்டனிலிருந்து அதே நியூயார்க் போகிற இன்னொரு விமானத்தைக் குறிவைத்து, மார்வான் அல் ஷெஹ்யும் அவனது குழுவில் நியமிக்கப்பட்டிருந்த ஃபயஸ் பானிஹ்மாத், மொஹந்த் அல் ஷெஹ்ரி, அகமது அல் காம்தி, ஹம்ஸா அல் காம்தி ஆகியோரும் கூடத் தயாராக வந்து சேர்ந்திருந்தனர்.

பொதுவாக, அமெரிக்க விமான நிலையங்களில் இருவிதமான பாதுகாப்புப் பரிசோதனைகள் இருக்கும். ஒன்று, அதிகாரிகள் செய்யும் வழக்கமான பரிசோதனைகள். இன்னொன்று, கம்ப்யூட்டர் பரிசோதனை. CAPPS (Computer Assisted Passenger Prescreening System) என்று

சொல்லுவார்கள்.

டிக்டெட் உள்ள பயணிகள், அதிகாரிகள் மட்டத்திலான பரிசோதனைகளை முடித்துவிட்டு **CAPPS** கட்டத்தைத் தாண்டிப் போகும்போது, சில பேரைத் தேர்ந்தெடுத்து அந்தக் கருவி சப்தம் கொடுக்கும். வந்து சேவித்துவிட்டுப் போ என்று அது சொன்னால், போய் நின்றுதான் ஆகவேண்டும். என்னவாவது பிளேடு, கத்தி, பிச்சுவா வைத்திருக்கிறோமா என்று அது பரிசோதிக்கும். இருந்தால் வெளியே துப்பிவிடும். ஒன்றுமில்லாவிட்டால், சலாம் அடித்து உள்ளே அனுப்பும்.

அட்டா கோஷ்டியில் சிலர் இந்த **CAPPS** பரிசோதனைக்கு உட்படவேண்டியிருந்தது. ஆனால், ஒரு பொம்மைத் துப்பாக்கி கூட எடுத்துக்கொள்ளாமல் விமானத்தைக் கடத்தப் போய்க்கொண்டிருந்தவர்கள் என்கிறபடியால், கருவியாலும் அதிகாரிகளாலும் அவர்களை ஒன்றும் செய்யமுடியவில்லை. சந்தேகப்படும்படி அவர்கள் யாருமே நடந்துகொள்ளவில்லை என்பதைக் கவனிக்க வேண்டும்.

எந்தப் பிரச்சனையும் இல்லாமல் அந்த இரண்டு கோஷ்டியும், பாஸ்டன் சர்வதேச விமான நிலைய செக்யூரிடி பரிசோதனைகளைத் தாண்டி, தத்தமது விமானங்களில் ஏறிவிட்டார்கள்.

அட்டா ஏறிய விமானம் சரியாக ஏழே முக்காலுக்குப் புறப்பட்டது. (அமெரிக்கன்11). ஷெஹி கோஷ்டி ஏறிய விமானம் (யுனைடெட் 175) பதினைந்து நிமிடங்கள் தள்ளி சரியாக எட்டு மணிக்கு.

மேற்படி, பாஸ்டன் கோஷ்டிகள் விமானம் ஏறிய நேரத்துக்குக் கிட்டத்தட்ட ஐந்து நிமிட இடைவெளியில், பாஸ்டனிலிருந்து தென்மேற்கே நூற்றுக்கணக்கான மைல் தொலைவில், வர்ஜீனியா மாகாணத்திலுள்ள வாஷிங்டன் டல்லஸ் சர்வதேச விமான நிலையத்திலிருந்தும் ஒரு விமானம், அதே லாஸ் ஏஞ்செல்ஸுக்குப் புறப்படத் தயாராக இருந்தது. அங்கும் ஐந்து பேர் அந்த விமானத்தைப் பிடிக்க ஆயத்தம் செய்துகொண்டிருந்தார்கள்.

காலீத் அல் மிஹ்தர், மஜீத் மொகத், ஹானி ஹாஞ்சூர், நவாஃப் அல் ஹஜ்மி, சலேம் அல் ஹஜ்மி. இந்த இரண்டு ஹஜ்மிகளும் சொந்தச் சகோதரர்கள் என்பது ஒரு விசேஷம்.

பாஸ்டன்காரர்களுக்குப் பிரமாதமான செக்யூரிடி தொல்லைகள் ஏதுமில்லாமல், அவர்கள் வண்டி ஏறியதுபோல இவர்களுக்கு ஏனோ அமையவில்லை. அந்தக் கருவி இவர்களில் ஒவ்வொருவரையும் சந்தேகப்பட்டு திரும்பத் திரும்பக் கூப்பிட்டுத் தடவிப் பார்த்தது. எங்கே விமானம் ஏற முடியாமல் போய்விடுமோ என்றே கவலைப்படும் அளவுக்கு அதிகாரிகளும் வறுத்தெடுத்துவிட்டார்கள். யாருக்கும் ஒழுங்காக இங்கிலீஷ் பேசத் தெரியவில்லை என்பது மிகப்பெரிய பிரச்சனையாக இருந்தது. அதிகாரிகள் கேட்ட எளிய கேள்விகளுக்குக் கூடத் திணறி, எங்கப்பன் குதிரில்தான் இருக்கிறான் என்று சொல்லாமல் சொன்னார்கள்.

அப்படியும் அந்த (தத்தி) அதிகாரிகள் ஏனோ அவர்களை உள்ளே அனுப்பிவிட்டார்கள். கையிலும் படையிலும் ஆயுதம் எதுவும் இல்லை என்பதே அவர்களுக்குப் போதுமானதாக இருந்திருக்கிறது. யாருக்குத் தெரியும், ஆயுதங்களேதான் விமானம் ஏற வந்திருக்கின்றன என்கிற விஷயம்?

கட்டக்கடைசியாக அந்த நான்காவது விமானம் (ஃப்ளாட் 93 என்று பெயர்), நியூஜெர்சி நெவார்க் விமான நிலையத்திலிருந்து சான்ஃபிரான்ஸிஸ்கோ போகிற வண்டி.

மற்ற மூன்று விமானங்களுக்கும் தலா ஐந்து பேர் போக, இந்த விமானத்தில் மட்டும் நாலே பேர்.

ஜியாத் ஜரா, சயீது அல் காந்தி, அகமது அல் நாமி, அகமது அல் ஹஸ்நவி. எந்த செக்யூரிடி தொந்தரவுகளும் இவர்களுக்கு இல்லை. சமர்த்தாக வந்து விமானத்தில் ஏறி உட்கார்ந்துகொண்டார்கள்.

விமானம் புறப்பட்டது. விமானங்கள் புறப்பட்டன.

போயிங் 767, அமெரிக்கன் ஏர்லைன்ஸ் விமானம் 11 பாஸ்டனிலிருந்து லாஸ் ஏஞ்செல்ஸுக்குப் புறப்பட்ட முதல் விமானம். முகம்மது அட்டாவும் அவனது நான்கு கூட்டாளிகளும் ஏறியிருந்த அந்த விமானத்தின் பைலட்டாக இருந்தவர், கேப்டன் ஜான் ஓகோனோவஸ்கி (John Ogonowski) என்பவர். தாமஸ் மெக்கின்னஸ் (Thomas McGuinness) என்பவர் கோ பைலட். கடத்தல்காரர்கள் ஐவருடன் சேர்த்து மொத்தம் எண்பத்தொரு பயணிகளும் ஒன்பது விமான சிப்பந்திகளும் இருந்தார்கள்.

கிளம்பிய பதினைந்து நிமிடங்களில் 26,000 அடி உயரத்தில் பறக்கத் தொடங்கியது அந்த விமானம். கட்டுப்பாட்டு அறையுடன் ஒழுங்கான தொடர்பு இருந்தது. எல்லாமே சரியாகத்தான் இருந்தது. பயணிகளை சீட் பெல்டைக் கழற்றிவிடலாம் என்று சொல்லிவிட்டு, விமானச் சிப்பந்திகள் அவரவர் வேலைகளைப் பார்க்க ஆரம்பித்தார்கள். கட்டுப்பாட்டு அறையிலிருந்து 35,000 அடி உயரத்துக்குப் போகச்சொல்லி உத்தரவு வந்தது. ஆனால், அந்த உத்தரவுக்கு விமானியிடமிருந்து பதில் இல்லை.

அதுதான் ஆரம்பம். அதாவது, விமானம் புறப்பட்ட பதினாறாவது நிமிடம். அந்த உத்தரவை அடுத்து, தொடர்ந்து அந்த விமானத்தைத் தொடர்புகொள்ள பாஸ்டன் விமான நிலைய கட்டுப்பாட்டு அறையிலிருந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட எந்த முயற்சியும் பலனளிக்கவில்லை. மணி அப்போது சரியாக காலை 8.14. அந்த நிமிடம் தான் கடத்தல்காரர்கள் தங்கள் வேலையை ஆரம்பித்திருந்தார்கள்.

விமானத்தின் முதல் வகுப்பில் இரண்டாவது வரிசையில் அமர்ந்திருந்த வெய்ல் அல் ஷெஹரி மற்றும் வாலீத் அல் ஷெஹரி சகோதரர்கள், அங்கே பயணிகளைக் கவனிக்க வந்த இரு விமானப் பணியாளர்களை முதலில் தாக்கி வீழ்த்திவிட்டு எழுந்தார்கள்.

காக்கிபிட்டைத் திறந்து, பைலட்டுகளை வீழ்த்திவிட்டு உள்ளே நுழைந்தவன், அட்டா. அட்டா, காக்கிபிட்டுக்குள் நுழையப் பார்த்த கணம், ஏதோ ஆபத்து என்பதை உணர்ந்தவராக, அவனுக்குப் பின் வரிசையில் அமர்ந்திருந்த டேனியல் லெவின் என்ற பயணி எழுந்திருக்க முயற்சி செய்தார். லெவின், ஒரு முன்னாள் ராணுவ அதிகாரி. இஸ்ரேலிய ராணுவத்தில் பணியாற்றியவர். அட்டாவை காக்கிபிட்டுக்குள் நுழைய விடாமல் தடுக்க, அவர் மேற்கொண்ட முயற்சி, அவருக்குப் பின்வரிசையில் அமர்ந்திருந்த இன்னொரு தீவிரவாதியால் (அநேகமாக அது சதாம் அல் சுகாமியாக இருக்கும் என்று யூகிக்கப்படுகிறது) தடுக்கப்பட்டது. தனக்குப் பின்னால் இன்னும் ஒரு தீவிரவாதி அமர்ந்திருக்கக் கூடும் என்று லெவின் எதிர்பார்க்காதது துரதிருஷ்டம்தான். அவரைத் தவிர, வேறு எந்தப் பயணியும் தடுக்க, அல்லது கண்முன்னே நடந்துகொண்டிருந்த சம்பவத்தை உணர்ந்து உள்வாங்கக் கூடத் திராணியில்லாதவர்களாகவே இருந்தார்கள். அதிர்ச்சி. நிலைகுலையச் செய்திருந்த அப்பேர்ப்பட்ட அதிர்ச்சி.

பைலட்டை வீழ்த்திவிட்டு அட்டா விமானத்தைத் தன் கட்டுப்பாட்டுக்குள் கொண்டுவந்த உடனேயே, விமானத்தில் இருந்த மற்ற நான்கு தீவிரவாதிகளும் முதல் வகுப்பில் இருந்த பயணிகளையும் பிற விமான ஊழியர்களையும் எச்சரித்துத் தம் கட்டுப்பாட்டுக்குள் கொண்டுவந்து விட்டார்கள். முதலில் சிறிது எதிர்ப்பு இருந்திருக்கிறது அவர்களுக்கு. ஆனால், கண்ணொளிச்சல் ஏற்படுத்தும் சில ஸ்ப்ரேக்களை உபயோகித்து (சுவாசப் பிரச்சனை உண்டாக்கும் ஒரு ஸ்ப்ரே உபயோகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. மிளகுப்பொடியைக்கூட உபயோகித்திருக்கிறார்கள்!)

எதிர்ப்பாளர்களை வீழ்த்தி, தங்களிடம் பாம் இருப்பதாகச் சொல்லி அமைதியாக உட்காரவைத்துவிட்டார்கள்.

இந்தச் சமயத்தில்தான் கோச் கேபினில் இருந்த விமான ஊழியர் பெட்டி ஓங் (Betty Ong), வடக்கு கரோலினாவில் உள்ள அமெரிக்கன் ஏர்லைன்ஸின் தென்கிழக்குப் பகுதி போக்குவரத்து ரிசர்வேஷன் அலுவலகத்தை, வயர்லெஸ் தொலைபேசி மூலம் தொடர்புகொண்டு, விமானத்தில் நடப்பது பற்றி ரகசியமாகத் தகவல்களைத் தெரிவிக்கத் தொடங்கினார்.

'காக்க்பிட்டை என்னால் தொடர்புகொள்ள இயலவில்லை. அங்கிருந்து எந்தப் பதிலும் இல்லை. பிசினஸ் வகுப்பில் என்னவோ நடந்திருக்கிறது. விஷயங்களை ஏதோ பரப்பப்பட்டிருக்கிறது. எங்களால் சரிவர சுவாசிக்க முடியவில்லை. விமானம் கடத்தப்பட்டிருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன். எந்த விவரமும் இன்னும் சரியாகத் தெரியவில்லை.' - இந்தத் தகவல், பெட்டி ஓங்கினால் அன்று காலை 8.19-க்குத் தெரிவிக்கப்பட்டது. இந்தத் தகவலுடன் இரண்டு விமானச் சிப்பந்திகள் தாக்கப்பட்ட தகவலையும் அவர் தெரிவித்தார்.

இந்தத் தகவலைப் பெற்ற வட கரோலினா அலுவலக ஊழியரின் பெயர் நிடியா கோன்சாலேஸ் (Nydia Gonzalez). அவர் உடனே தீவிரத்தை உணர்ந்து டெக்ஸாஸில் உள்ள ஏர்லைன்ஸ் ஆபரேஷன் சென்டருக்கு விஷயத்தைத் தெரிவித்தார். பதறிப்போன அங்கிருந்த டியூட்டி மேனேஜர் க்ரெக் மார்குவிஸ் (Craig Marquis) விமானத்தின் காக்க்பிட்டைத் தொடர்புகொள்ள முயற்சி செய்ய ஆரம்பித்தார். மஹும். ஒரு பிரயோஜனமும் இல்லை. அங்கே அட்டா விமானத்தைச் செலுத்த ஆரம்பித்திருந்தான்.

பலமுறை முயற்சி செய்து தோற்ற டெக்ஸாஸ் அதிகாரிகள், வேறு வழியில்லாமல் பாஸ்டன் ஏடிசிக்கு (Air Traffic Control) தகவலைத் தெரிவித்தார்கள். ஒரு பிரயோஜனமும் இல்லை. அவர்களுக்கும் ஏற்கெனவே விவகாரம் தெரிந்துவிட்டிருந்தது. அது எப்படி என்பதுதான் விஷயம்!

விமானத்தின் காக்க்பிட்டினுள் அட்டா நுழைந்த சமயம், பயணிகளை எச்சரிப்பதற்காக ஒலிபெருக்கியின் விசையைத் திருகப் பார்த்திருக்கிறார்கள். எந்த விசை என்று சரியாகத் தெரியாமல், ஒன்றிரண்டு விசைகளை அட்டாவோ அல்லது வேறு யார் ஒருவனோ இயக்கிப் பார்த்ததில், விமானத்திலிருந்த மைக்ரோபோன் உயிர்பெற்றுவிட்டது.

அதாவது, அங்கே பேசப்படும் விஷயம், உடனுக்குடன் பாஸ்டனிலுள்ள கட்டுப்பாட்டு அறையிலும் கேட்கும்.

“யாரும் நகராதிர்கள். நகர முற்பட்டால் உங்களுக்கும் விமானத்துக்கும் சேர்த்து ஆபத்து ஏற்படும்” என்று கடத்தல்காரர்களுள் ஒருவன் அறிவித்தது பாஸ்டனில் கேட்டுவிட்டது.

அதற்குப் பிறகு, நொடிக்கு நொடி விமானத்தில் நடந்த அத்தனை விஷயங்களும் ஸ்வீனி என்கிற விமானச் சிப்பந்தி மூலம் கட்டுப்பாட்டு அறைக்கு வயர்லெஸ் தொலைபேசி மூலம் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஒருத்தருக்குத் தலையில் அடி, இன்னொருத்தர் இறந்திருக்கக் கூடும், அங்கே பதற்றம், இங்கே அவலம், எங்கும் கண்ணீர் என்று விவரித்துக்கொண்டே போன அந்த உருக்கமான நேரடி கமெண்ட்ரி, அமெரிக்க சரித்திரத்தின் துயரப்பக்கங்களில் நிரந்தரமாக இடம்பெற்றுவிட்டது.