

## GLI AEREI : ALCUNE IPOTESI

ferocibus70, venerdì 28 settembre 2007 - 23:19:05

Gli aerei non erano guidati da nessuno. O meglio, sono stati sequestrati elettronicamente, e poi teleguidati dall'esterno. (O da terra, o da altri aerei in volo).

Questa è anche la tesi avanzata dal gruppo compatto dei cospirazionisti nel mondo, e sebbene vi siano le mille variabili sul caso, la maggioranza concorda sull'uso della tecnologia congiunta Global Hawk e Home-Run alla base dell'operazione.

tratto da : [www.luogocomune.net](http://www.luogocomune.net)

Dopo aver stabilito come sia praticamente impossibile che i 4 aerei siano stati sequestrati e condotti a bersaglio da principianti come Att à, Hanjour, Al-Shehhi e Jarrad, dobbiamo ovviamente anche escludere che siano stati i piloti stessi, sotto una qualunque minaccia da parte dei sequestratori, a farlo. Il che, in realtà, lascia spazio ad una sola risposta possibile:

Gli aerei non erano guidati da nessuno. O meglio, sono stati sequestrati elettronicamente, e poi teleguidati dall'esterno. (O da terra, o da altri aerei in volo).

Questa è anche la tesi avanzata dal gruppo compatto dei cospirazionisti nel mondo, e sebbene vi siano le mille variabili sul caso, la maggioranza concorda sull'uso della tecnologia congiunta Global Hawk e Home-Run alla base dell'operazione.

GLOBAL HAWK, fiore all'occhiello dell'aviazione militare americana, è il nome del progetto che ha permesso il primo viaggio transoceanico - dagli USA all'Australia - completamente automatizzato (decollo ed atterraggio compresi) di un aereo senza nessuno a bordo (foto a dx).

HOME-RUN è il soprannome della tecnologia su cui si basa il progetto, ed è preso dal base-ball, dove "home-run" è il giro completo delle basi, con ritorno a quella di partenza, compiuto dal battitore. Il sistema potrebbe teoricamente essere installato su tutti gli aerei civili (anche se il costo sarebbe proibitivo), visto che si adatterebbe alla perfezione all'evenienza, tutt'altro che improbabile, che ambedue i piloti si trovassero incapacitati a condurre l'aereo (svenimento dovuto a depressurizzazione, avvelenamento da cibo, gas soporifero, altro). A quel punto il sistema potrebbe impadronirsi da terra dei controlli, e sarebbe in grado di far atterrare l'aereo in piena sicurezza all'aeroporto più vicino.

E mentre l'intera flotta civile attende i finanziamenti per avere forse un giorno questa tecnologia (200.000 €; circa per ciascun aereo), nulla vieta che la medesima sia stata installata di nascosto sui quattro aerei previsti per gli attentati.

NOTA: L'ipotesi Home-run non esclude che uno o più "dirottatori" siano effettivamente saliti su quegli aerei. Ma a quel punto sarebbero stati loro stessi vittime di un piano ben diverso da quello che credevano di mettere in atto.

Questo spiegherebbe anche la precisione assoluta con cui sono state coordinate le inversioni di marcia dei vari aerei, impossibile invece - come già è stabilito in "Cronologia comparata" - da bordo degli aerei stessi.

Cosa pu ò essere successo a bordo.

Di certo noi sappiamo che dal momento che gli aerei hanno staccato il transponder, ogni comunicazione effettiva con loro è stata interrotta (in un'altra pagina spieghiamo come l'intera faccenda delle telefonate coi cellulari non possa essere vera). E' semplicemente agghiacciante, quindi, dover immaginare cosa possa essere successo davvero a bordo di quei 4 aerei, dal momento in cui ci si è resi conto che nessuno era più fisicamente in grado di controllarli.

E' anche nel nome di quel terrore indicibile, che avrebbero provato passeggeri ed equipaggi in quelle interminabili mezze ore prima di morire, che sentiamo il dovere di fare tutto il possibile perche' è la verità a venga a galla. Su quegli aerei poteva tranquillamente esserci nostra madre, nostro figlio, o uno chiunque di noi.

La prossima pagina offre una possibile risposta alla domanda: Ma allora, cosa ha colpito il Pentagono? A colpire il Pentagono sarebbe stato o un grosso missile con le ali, o molto più probabilmente un caccia, teleguidato, ed armato a sua volta di missili. Ridipinto, ovviamente, con colori e scritte della American Airlines.

Questa è la tesi sposata più o meno da tutto il fronte dell'accusa, con le mille variazioni sui possibili modelli.

Ma di qualunque modello di velivolo si sia trattato, è chiaro che un aggeggio del genere avrebbe tutti i requisiti che mancano al Boeing 757 per rispondere alle esigenze rilevate finora: agilità, potenza e precisione soprattutto.

Soltanto un missile/caccia infatti potrebbe essere entrato nel primo anello, dopo aver superato gli ostacoli esterni, senza scavare nessuna buca all'esterno dell'edificio.

Soltanto un missile/caccia, guidato da strumenti ipersofisticati, potrebbe garantire la precisione necessaria a colpire solo ed esattamente il punto che si voleva colpire, senza rischiare danni maggiori.

Soltanto un missile/caccia potrebbe sparare, al momento dell'impatto, un altro ordigno (o più di uno) che abbia la potenza di sfondamento e l'inerzia necessari - grazie alla propulsione propria - per trapassare quella selva di colonne di cemento armato, ed arrivare fino alla parete del terzo anello.

Questa ipotesi inoltre - come vediamo dal fotomontaggio sotto - riuscirebbe anche a conciliarsi finalmente con lo stato effettivo in cui si trovava la facciata del Pentagono dopo l'impatto.

Acqua, non schiuma.

Ricordiamo infine che contro i vari incendi, che sono perdurati fino a notte inoltrata, state usate tonnellate e tonnellate di acqua, mentre nel caso di incidenti aerei di tipo commerciale è assolutamente necessario usare schiuma antincendio. (Il primo camion accorso ha usato schiuma, ma poi questa è stata sostituita dall'acqua per tutto il resto delle operazioni. Questo significa che si devono essere presto resi conto che non c'erano tracce di aerei nei paraggi. (L'acqua diluisce il gasolio, e prolunga all'infinito la durata dell'incendio. Molti lo avranno notato, nei casi in cui il combustibile fuoriuscito dalle navi cisterna prende fuoco sulla superficie del mare, e sembra andare avanti a bruciare per sempre).

Con un missile/caccia teleguidato si risolverebbe infine la questione delle testimonianze oculari, che sono fortemente contrastanti fra loro. Ad un gruppo di personaggi - quasi tutti o giornalisti o militari - che sostiene di aver visto con chiarezza assoluta "un Boeing della

---

American Airlines schiantarsi nel Pentagono", si contrappone una serie di testimonianze raccolte immediatamente dopo l'impatto, e presentate sulla stessa edizione straordinaria del Washington Post alle 5 del pomeriggio dello stesso giorno, di natura decisamente contraria:

"Sembrava un aereo privato, di quelli con al massimo 8-12 persone, ma molto più veloce."

"Abbiamo sentito qualcosa che faceva un fischio come di un missile, poi c'è stata una forte esplosione."

"Un aereo dell'American Airlines, ho pensato, ma cosa ci fa così basso? Poi l'ho visto bene, voglio dire, sembrava più un missile con delle ali."

"Dal suo comportamento, dalla velocità, dalla manovrabilità, dal modo in cui ha fatto l'ultima virata, tutti noi nella sala radar abbiamo pensato che doveva essere per forza un caccia militare."

La differenza fra le due versioni è troppo netta perché uno dei due gruppi non stia chiaramente mentendo. Ma qui il ragionamento è abbastanza semplice: se si è trattato di un caccia, allora non solo è possibile, ma diventa addirittura raccomandabile, preparare in anticipo alcune false testimonianze, che vadano immediatamente a sostenere che sia stato un 757. Nel caso invece fosse stato davvero un 757, non si capisce perché, né come, un determinato numero di persone, che non si sono mai viste prima nella vita, dovrebbe mettersi improvvisamente a mentire nello stesso identico modo riguardo a quello che ha visto.

---

Partire alle 8.10 da Dulles (vicino a Washington), avendo come bersaglio Washington, non è affatto una pessima idea. Diventa già più difficile capire perché a quel punto si attenda di sequestrare l'aereo fino alle 9.02, il che impone un percorso, fra andata e ritorno, che copre l'intero West Virginia, toccando addirittura l'Ohio ed il Kentucky. Questa scelta inoltre colloca i dirottatori direttamente in una fascia oraria - con l'attacco alla seconda torre già avvenuto - in cui possono solo aspettarsi di veder uscire due caccia da ogni nuvola che incontrano.

Quanto stupidi bisogna essere, da una parte, e quanto fortunati dall'altra, per far sì che le cose siano andate davvero così?

Non da meno, d'altronde, si sarebbero dimostrati i compagni che si sono impadroniti del volo UA 93, i quali non solo sono partiti da Newark (New York), pur avendo come destinazione Washington, ma perché hanno atteso talmente tanto ad agire (9.40, dopo che anche il Pentagono era stato colpito) che il rischio di venire intercettati, a quel punto, era diventato per loro una certezza assoluta.

Nonostante questo, qualche mano provvidenziale ha permesso anche a loro di viaggiare per almeno un'altra mezz'ora del tutto indisturbati, per quanto fossero circondati da basi aeree a destra e a manca. In realtà, l'evidente mancanza di logica di questa strategia, oltre che confermarne l'improbabilità, pone una domanda ben diversa: e se invece per quegli aerei fosse stato necessario, per un qualunque motivo, far passare del tempo?

Ricordiamo a questo punto che grossa parte della confusione sui movimenti effettivi di questo aereo è data dalla misteriosa scomparsa dei tracciati radar ufficiali, in certi casi, oppure dall'inspiegabile inaccessibilità agli stessi, in altri. Ma mentre questo ha generato dozzine di versioni discordanti sui percorsi precisi, è riportato più o meno da tutte le fonti ufficiali che ambedue gli aerei sarebbero completamente scomparsi dagli schermi radar per un periodo di tempo imprecisato.

A destra (foto sopra) vedete la notazione che riguarda AA77, apparsa sul paginone riassuntivo del NYT del giorno seguente.

"Poco prima di colpire il Pentagono - dice il testo al punto 6 - l'aereo è sceso di quota ed è scomparso dagli schermi radar".

Per UA93 si parla addirittura di un'intera mezz'ora di assenza totale da un qualunque schermo, civile o militare che fosse.

A questo punto, a qualcuno potrebbe anche tornare in mente "Operazione Northwoods", il progetto CIA degli anni '60 per impadronirsi di Cuba, che abbiamo esaminato all'inizio del percorso ("I precedenti").

Se la cosa era già pensabile allora, infatti, quanto sarebbe difficile oggi "sostituire in volo", rispetto agli schermi radar, un Boeing 757 con un caccia dell'aviazione militare? Si potrebbe così far atterrare il primo (AA-77) in una delle tante basi militari della zona, mentre il caccia proseguirebbe verso Washington, dando ai controllori di volo l'impressione di essere sempre AA77 (ma "velocissimo", come infatti è stato riportato un po' dappertutto).

Nel frattempo anche UA93 sarebbe atterrato alla stessa base (infatti, è "misteriosamente scomparso" dagli schermi radar), per ripartirne poco dopo con il carico completo dei passeggeri: i propri, che provvidenzialmente erano solo una trentina, più la sessantina circa di AA77.

A questo punto, se solo prolungate di qualche minuto il volo dei due caccia di Langley, a cui era stato ordinato di andare incontro a UA93, il resto della vicenda potete suggerirlo anche da soli.

Troverebbero così finalmente una giustificazione anche tutte quelle voci che appunto volevano UA93 abbattuto nei cieli della Pennsylvania, e non caduto per una molto improbabile rissa a bordo.

Con grande amarezza, volendo, tutto torna.

NOTA: IL MISTERO DI CLEVELAND. Tra le 10.10 e le 10.45 del mattino, all'aeroporto di Cleveland, Ohio, è avvenuto un fatto strano. Mentre vi è stato un atterraggio di emergenza, per un falso allarme, del volo Delta 1989, pare che anche un secondo aereo sia atterrato negli stessi minuti, o subito dopo, senza che ne compaia traccia nel registro dell'aeroporto. In questo strano raddoppio, le tracce dei 60 passeggeri del primo aereo si andrebbero in qualche modo a confondere con quelle dei duecento passeggeri dell'altro, e questo, ovviamente, non può non richiamare l'attenzione sul fatto che UA93 avrebbe invertito la rotta proprio sui cieli di Cleveland.

Anche se gli orari non combaciano - pare abbastanza certo che UA93 sia caduto alle 10.10 (altre fonti collocano la caduta addirittura alle 10 in punto) - è certamente possibile che ci sia sotto un "gioco delle tre carte" molto più complesso e raffinato di quello che riusciamo ad ipotizzare noi.

Abbiamo infatti, in generale, troppo pochi elementi a disposizione per riuscire a capire con esattezza quale aereo abbia sostituito



quale altro, a che ora, con quali passeggeri, ecc. Abbiamo quindi evitato - come in molti altri casi - di addentrarci in ipotesi che sarebbero difficili da sostenere, ritenendoci più che soddisfatti dall'esistenza di una logica e di una metodologia di fondo - quella della CIA e delle sostituzioni degli aerei - che permette di suggerire una valida teoria alternativa rispetto alla versione ufficiale.

tratto da <http://www.luogocomune.net/>