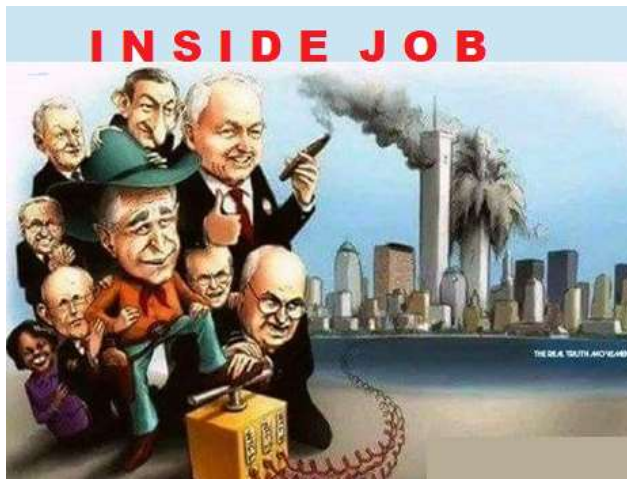


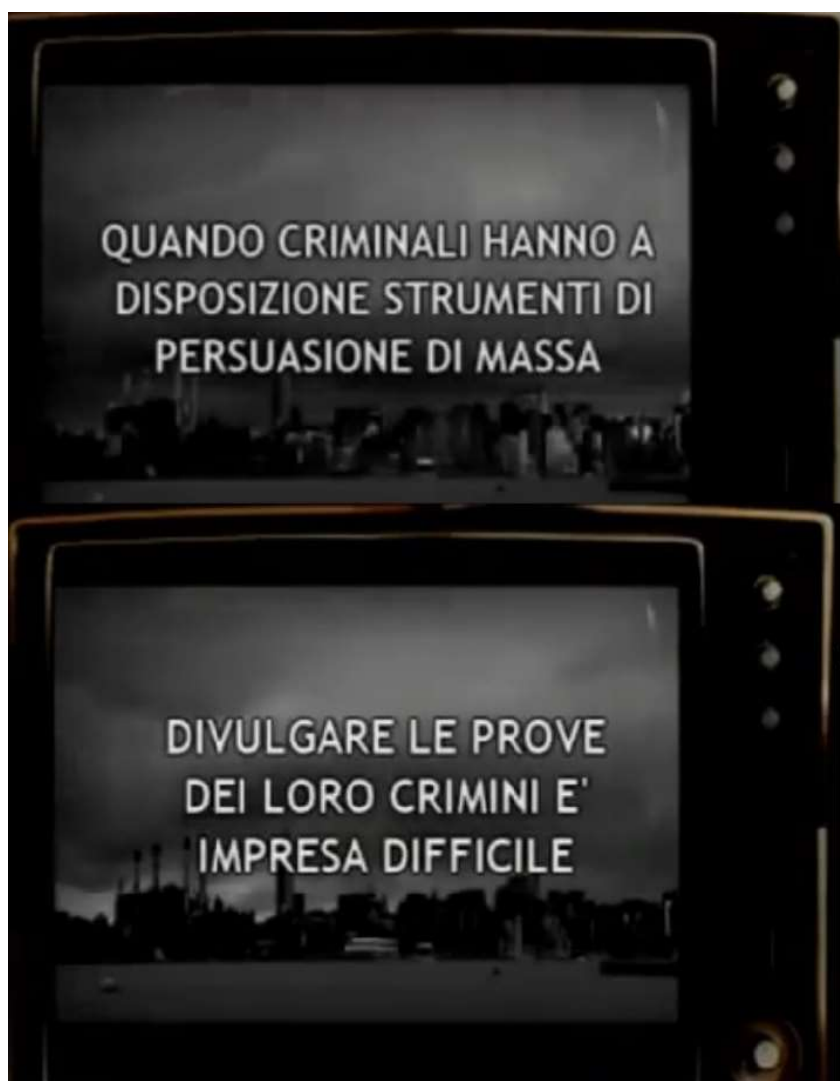
Maurizio Barozzi

“11 SETTEMBRE “ IL GRANDE INGANNO



«L'11 SETTEMBRE 2001 FU IL PIÙ PERFIDO E CRIMINALE INSIDE JOB DELLA STORIA; APPARECCHIATO DALLE AUTORITA' AMERICANE CON LA COMPLICITA' DEI MASS MEDIA TANTO CHE CI SONO ANCORA CREDULONI NELLE "VERSIONI UFFICIALI" PER I QUALI GLI ASINI VOLANO».





NOTA:

Formalmente una **VERSIONE UFFICIALE** sui fatti dell'11 settembre, non esiste, né il presidente Bush, né la Amministrazione americana l'hanno mai emanata.

Si considera quindi, impropriamente, come **VERSIONE UFFICIALE** il 9/11 Commission Report, ovvero il copioso rapporto della Commissione d'inchiesta incaricata dal governo USA, i rapporti della FBI e le risultanze tecniche della FEMA e del NIST, gli enti incaricati dal governo di dare spiegazioni a quei disastri.

INTRODUZIONE

“Complottisti” & Debunkers: scemi e più scemi, ma...



“Cospirazionisti” e scettici anzi negatori di ogni possibile crimine o malaffare del potere costituito, sono due caratteristiche della umana natura per cui, quando esasperate, oltre a poca intelligenza, spesso la psicanalisi vi trova la compensazione a certe frustrazioni personali.

Si da il caso che costoro hanno complicato non poco la comprensione di un caso alquanto complesso e travisato all’origine dai mass media, come quello dell’11 Settembre.

Sappiamo quanti danni hanno fatto i “**Complottisti**” (categoria così definita con termine errato, perché definirebbe chi complotta, mentre qui si intende coloro che paventano complotti), per aver sposato e rilanciato teorie fantasiose, dietrologiche e facilmente confutabili, hanno finito per fare il gioco di chi ha interesse a nascondere quanto invece è veramente accaduto.

Tutto sommato però i “complottisti”, hanno almeno introdotto dubbi e sospetti e si può dire che a volte, pur sbagliando, pensano e agiscono nei limiti della umana natura che comprende il complotto, e poi il sottacere.

Laddove, infatti, esistono interessi si complotta in ogni ambito della esistenza umana:

- non c’è guerra che non venga spacciata per sacrosanta, spesso mettendo in atto false aggressioni per giustificarla: gli interessi geopolitici sono uber alles;
- si complotta tra gli Stati, tempio del potere, con i loro Servizi, appunto “segreti”;
- si complotta nel mercato industriale e finanziario e con ogni colpo basso tra imprese in concorrenza; si complotta nei luoghi di lavoro: in direzione per emergere e tra i dipendenti per far carriera;
- si complotta ovviamente nella malavita e nella politica.

E complottare non esclude l’assassinare e ogni altro genere di malvagità!

- Ma addirittura si complotta anche a livello personale, per interessi vari o, magari, per conquistare una donna amata e contesa.

E’ la natura umana, dell’*homo homini lupus*: inutile ignorarlo o scandalizzarsi.

In molti casi è giusto sospettare e appare evidente che certe “versioni ufficiali” non sono veritiere, ma non basta mettere insieme indizi e sospetti per trarne delle ipotesi che resterebbero solo congetture.

Ma i **Debunkers**, i cosiddetti cacciatori di bufale, spesso autori di altrettante bufale, non sono da meno anzi come premesso sono ancor più scemi (e furfanti). Il loro compito, maniacale, se non interessato (al potere costituito fa sempre *piacere* - e ripaga - dimostrare che non ci sono scheletri negli armadi) è quello di spazzar via ogni

sospetto, dimostrare che, soprattutto le autorità, hanno agito con correttezza, che non ci sono stati sotterfugi o crimini nascosti e che le inchieste a dimostrare il contrario sono solo “dietrologia”, quindi a minimizzare il tutto, riducendolo a banalità. Proprio in un sistema liberal capitalista dove il potere e il business sono tutto!

La loro parola magica con la quale marchiano chi dissente è: “fake”, “bufala” e la loro abilità, oltre che nelle fallacie, è proprio quella di dimostrare che i complotti sono fantasie. Qui spesso hanno ragione, vista la mancanza di vere verifiche circa documenti, testimonianze e altro, ma il più delle volte il loro è solo un espediente – e losco - per nascondere le magagne.



Nel far questo, i debunkers sono abilissimi nell’ usare gli stessi metodi di certi avvocati difensori, i quali anche in presenza di un loro assistito, schiacciato da prove incontrovertibili, sanno che si può sempre trovare una falla, un difetto tecnico nelle perizie, un dubbio, che smonti quelle prove. E’ la tecnica del saper trovare risposte ad ogni problema. Solo che in tribunale queste speculazioni della difesa passano poi al vaglio del dibattimento, di ulteriori perizie e quindi spesso cadono penosamente.

Il Debunker invece se ne frega, le sue tesi sono il nutrimento dei suoi allegri lettori, le divulga in internet che come disse Umberto Eco, da voce ad ogni imbecille.

Ma attenzione, il potere costituito utilizza anche altre armi molto subdole, vere e proprie operazioni di propaganda e disinformazione necessarie al “sistema” per proteggere certi suoi scheletri negli armadi, certe verità scomode.

Una di queste operazioni consiste nel denigrare ad personam coloro che contestano le “versioni Ufficiali” su certi eventi scabrosi o violenti e mettono in dubbio il buon nome delle “autorità” governative. Ma questo è solo un primo passo.

Vi è un documento, reperibile anche in Internet, scritto dal docente di Harvard Cass Sunstein (con Obama futuro Direttore dell’ufficio “Informazioni e Affari Regolatori” della Casa Bianca), evidentemente per le autorità governative, ed intitolato “**Conspiracy Theories**” (*Teorie di complotto*), dove si sostiene che non deve essere il governo a rispondere alle tesi e alle accuse dei “complottisti”, perché risulta più efficace e conveniente screditarli a farle confutare da persone indipendenti:

*«Molti milioni di persone sostengono le **teorie del complotto**. Esse credono che certi personaggi potenti si siano accordati per nascondere la verità su qualche importante attività o su qualche evento tragico.*

Un esempio recente è la credenza molto diffusa in alcune parti del mondo, che gli attentati dell’11 settembre non siano stati perpetrati da Al-Quaida, ma da Israele o dagli Stati Uniti.

Coloro che supportano queste teorie del complotto possono creare dei seri rischi, incluso il rischio di violenza, e l’esistenza di queste teorie crea un problema significativo per la politica e per la legge».

*«Le teorie del complotto risultano particolarmente difficili da essere smontate o rimosse. [...] Lo scopo ultimo è quello di capire come dei pubblici ufficiali possano smontare queste teorie [...] La miglior risposta consiste nella **Infiltrazione Cognitiva** dei gruppi estremisti.*

*[...] **Gli agenti del governo (ed i loro alleati) potrebbero entrare nelle chat room, sui social network, o anche in gruppi del mondo reale e tentare di disinnescare la diffusione di teorie di complotto mettendo in dubbio le loro premesse fattuali, la loro logica, o le loro implicazioni politiche»***

Il documento Sunstein sostiene anche che il governo debba:

«arruolare esperti non-governativi capaci di smentire queste teorie ... [ma] non deve apparire che tali esperti indipendenti siano controllati dal governo».

Traducendo questo studio si evince come le tesi dei “complottisti” dovrebbero essere attaccate su due fronti:

da una parte, attraverso siti e studiosi che non devono apparire “governativi”, che facendo uso della propaganda *antibufala*, della tecnica: “ogni risposta ad ogni dubbio”, confutino queste tesi (sono classici debunkers che si cimentano in blog, siti e Istituti in qualche modo finanziati);

dall'altra subdolamente, infiltrando i social, le chat e i blog dove si dibattono questi argomenti, fingendosi aderenti alle tesi del “complotto”, ma portandole avanti con tesi demenziali. Tra questi ovviamente anche i creatori di certe “teorie” eclatanti e di spessore, apparentemente interessanti e sconvolgenti, ma in realtà utili solo a fare confusione e disinformazione.

L'esperienza, infatti, ci insegna che si veicolano delle *bufale*, o delle false informazioni, che subito vengono accettate dai complottisti sempliciotti o idioti che poi le rilanciano con i *copia – incolla*, e dopo un poco scatta la loro decisa e precisa confutazione che finisce sempre per screditare tutto il fronte di chi dubita delle versioni ufficiali, travolgendo nella derisione anche le accuse serie.



Proprio il caso dell'**11 Settembre** è il loro preferito banco di prova: testimonianze e documentazioni, negli “allegri” Stati Uniti, non sono molto affidabili e il problema di verificarle è molto complicato se non proibitivo, non difficile quindi ribattere ai dubbi; ogni sospetto sulla “versione ufficiale” delle autorità può essere definito un fake e come detto sopra ad ogni dubbio e rilievo si possono sempre anteporre una valanga di risposte per allontanarlo.

Il fatto, inoltre, che negli States sono state, di fatto, negate serie indagini e perizie, la Fbi e le polizie la fanno da padrone e hanno sequestrato e secretato di tutto e di più, è un problema che li agevola. La corruzione in una grande nazione come gli Usa, a consumismo avanzato dove il successo e il “dollaro” hanno valori assoluti, non manca.

Il mainstream, infine crea fasulli imaginari collettivi, tanto che il “tossico” spettatore americano quasi non sa più distinguere la realtà dalle fiction hollywoodiane.

Cosicché, non è stato fino ad ora possibile dimostrare come sono stati veramente realizzati quegli atti terroristici, complicando ogni ricostruzione.

E la mancata dimostrazione viene usata dal debunker come arma a discolpa: se è evidente che quelle tre torri (dicasi tre, visto che non pochi credono siano solo due) non sono cadute in quel modo poi! per crolli causati da incendi e urto di aerei (anzi nessun grattacielo sebbene devastato da incendi molto più intensi è mai crollato), i debunkers chiedono come avrebbero potuto predisporre una demolizione controllata del genere che esigeva tempo e non pochi agenti e tecnici specializzati.

Se il Boeing del Pentagono presenta molti aspetti alquanto dubbi, sia come aereo Boeing che come guida, i debunkers chiedono di provarlo.

Se c'è il sospetto che qualche aereo fu “sostituito” con dei droni o simili, ti chiedono allora di dimostrare dove sarebbero finiti i passeggeri e le testimonianze dei familiari.

Anche per il legittimo sospetto che prove e relitti, mostrati dalle autorità solo a distanza di tempo, possono essere “patacche”, ti chiedono di provarlo e non puoi.

E poi i debunkers, maestri nella fallacia, sono abili in ogni genere di speculazioni, di sotterfugi, sul piano tecnico, sulle tabelle delle resistenze dell'acciaio al calore (tra l'altro quello delle Torri gemelle aveva la certificazione che ne garantiva l'alta resistenza alle fiamme) e su certe dinamiche e fenomenologie che teoricamente possono sempre essere messe tecnicamente in dubbio.

Ma tante evidenze e la considerazione d'insieme di quella maledetta giornata, restano lì a dimostrare che fu un **inside job**, anzi si ha anche l'impressione di una messa in scena incredibile, forse persino per il sospetto dell'uso di aerei a sostituire i veri Boeing e i dubbi sulle liste passeggeri.

Del resto, ciascuno potrebbe verificare la impossibilità e quindi il mendacio su certi episodi. Basterebbe che prendete lezioni di volo su piccoli aerei da turismo, su dei Cessna, leggete qualche manuale per la guida dei Boeing e poi salite nella **cabina di pilotaggio di un Boeing 767** da oltre cento tonnellate, quindi raccapazzatevi con la sua, per voi complicata ed enorme strumentazione, mettetevi alla guida, usate tutti i piloti automatici che volete e vedete se riuscite a compiere certe peripezie a circa 900 Km orari, come salite e discese repentine, virate, volo a pochi metri dal terreno, tratti di volo in cui superata la velocità massima di manovra dell'aereo per un volo a bassissima quota rischiate che l'aereo si sfasci in volo. Proprio tutto quello che si è verificato quel giorno con quei Boeing dirottati.



Se siete fortunati se l'aereo non vi si sfalda in volo per la resistenza dell'aria o non schizzi verso il terreno come un sasso, state certi che vi sfracellerete in qualche modo.

Non contenti di questo poi salite sulla cima di qualche grattacielo alto 400 metri come le torri gemelle e lasciate cadere un blocco di cemento; immaginate di conteggiare il tempo per arrivare al suolo.

A causa della minima resistenza dell'aria impiegherà circa 10 secondi (in pratica una caduta libera che se fosse con resistenza zero da parte dell'aria, la meccanica newtoniana ne prevedrebbe 9 secondi). La caduta libera **non è possibile e non è compatibile con nessun scenario naturale** che coinvolga indebolimento, destabilizzazione o collasso, perché in ognuna di queste situazioni ci sarebbero grandi forze di interazione con la struttura sottostante che avrebbero **rallentato** la caduta.

Orbene l'ultimo piano, di 110 che erano delle Torri gemelle, quell'11 settembre, ha raggiunto il suolo in un tempo di non molto superiore a quei 10 secondi. In pratica l'ultimo piano, collassando, ha raggiunto il suolo come se ad ostacolarne e rallentarne la caduta non ci fossero stati frapposti sotto 80/90 piani uno e 65/75 piani l'altro. Praticamente una caduta quasi analoga a quella di una caduta nel vuoto! Il primo tratto dell'Edificio 7, invece, è venuto giù proprio con velocità di caduta libera.

Sono stati crolli, inoltre, con andamento simmetrico e nei punti di maggior resistenza con la produzione di una gigantesca nube piroclastica di polvere in espansione come se si polverizzasse mentre cade. Questo può accadere se la parte sottostante dell'edificio è stata rimossa, altrimenti con una spinta uguale e contraria, piano per piano, ne sarebbe rallentata tutta la caduta altro che 10 / 15 secondi! Se si verifica la caduta libera, significa che nulla lungo il percorso esercita una forza che lo rallenta, e, per la terza legge di Newton, l'oggetto che cade non si sta scontrando con niente lungo il suo percorso. Solo così si ottiene una accelerazione vicina a quella della caduta libera. In una demolizione controllata, infatti, il collasso è totale, avviene in pochi secondi e la caduta è libera con una discesa simmetrica sul proprio asse.

Credere ad un qualcosa di diverso, che tra l'altro si sarebbe verificato **per tre volte di seguito**, quante sono le Torri collassate, di cui una neppure incidentata per urto di aerei, credere ad una caduta strutturale per danneggiamenti di qualche genere, che ha tutta una dinamica profondamente diversa, è come credere agli asini che volano.

Ci rendiamo perfettamente conto che il solo sospettare che una amministrazione di governo o come avviene in America delle Power élites dominanti da dietro le quinte, possano aver pensato, progettato, pianificato e poi fatto mettere in pratica un crimine del genere, sia una cosa inconcepibile.

Tanto più che la sua fattibilità prevede l'utilizzo di svariate persone, il coinvolgimento di Enti e settori militarizzati o meno, di complicità di ogni genere.

Ma se andiamo a ben vedere negli States, dove con il "dollaro" tutto si compra, dove chi detiene il potere ha anche strumenti di straordinaria efficacia, dove tutta l'Informazione e quindi la "disinformazione" è praticamente sotto controllo, dove ci

sono “agenzie”, in genere ex militari, veri club del crimine, magari con la accortezza di parcellizzare a compartimenti stagno ogni intervento, in modo che ciascuno sappia solo una parte di quanto si sta compiendo, al contempo facendo passare per esercitazioni o casualità certe manovre, magari coinvolgendo qualche *Servizio* estero più che “amico”, l’inside job è possibile.

E del resto, come accenneremo in questo stesso Saggio, proprio gli yankee sono sempre stati dei criminali maestri nell’arte delle false flag, necessarie in un paese, almeno apparentemente democratico, per convincere della bontà e necessità di certe guerre e coinvolgere tutti a mobilitarsi e dare il loro contributo.

E non sono forse avvenuti proprio negli Stati Uniti, quasi 40 anni prima, due eccellenti assassini: quelli degli “scomodi”, fratelli Kennedy?

Possiamo quindi dirci CERTI che quell’11 Settembre venne messo in atto un “inganno globale” che risalta dalla deduzione e presa d’atto di tanti elementi e di prove evidenti, che qui esamineremo, pur non potendo pienamente spiegare come tutto questo sia stato messo in atto e come lo hanno eseguito, esattamente con quali mezzi, perché questo aspetto “esecutivo” non è ad oggi comprovabile.

Per il Boeing del Pentagono, i tanti dubbi, le impossibilità di fatto del suo pilotaggio, lo schianto su quell’edificio che non collima con i danni e i relitti che si sarebbero dovuti avere, sono realtà palpabili, ma le prove in merito restano nebulose perché vengono più che altro da deduzioni, sia pur logiche e concrete.

MA LE TRE TORRI DEL WORLD TRADE CENTER SONO LA PISTOLA FUMANTE CHE SVELA L’INSIDE JOB DI QUEGLI ATTENTATI.

TUTTO IL MISTERO DELL’11 SETTEMBRE, INFATTI, È RACCHIUSO NELLE CARATTERISTICHE DI QUEI CROLLI, NELLE PROVE E NELLE EVIDENZE CHE INDICANO UNA DEMOLIZIONE CONTROLLATA DELLE TORRI AL WTC.

FU UN OPERA CRIMINALE PREDISPOSTA E PIANIFICATA IN PRECEDENZA E QUINDI ATTESTA L’INSIDE JOB.

FATE ATTENZIONE: qui non si tratta di “*teorie del complotto*”, ma di evidenze, di constatazioni logiche, di una somma di elementi e indizi che già presi singolarmente mostrano la falsità di quanto raccontato, presi tutti insieme sono la dimostrazione “fisica” che le cose non possono essere andate secondo quella “versione ufficiale”.

Più che altro, ci atterremo a fatti comprovati, ad elementi certi e almeno in qualche caso, se non abbiamo noi le risposte, potremmo avanzare qualche doveroso dubbio, ipotesi su quali mezzi e quali modalità hanno impiegato, ovvero su *COME* avrebbero fatto quegli attentati, ma con disincanto, prudentemente premetteremo il “forse”, il “probabilmente”.

Tutto qui. Forse deluderemo i maniaci delle “certezze”, ma così è!

L'11 SETTEMBRE RACCONTATO DAL MAINSTREAM



Così lo descrive, ad esempio, il “bugiardino” di Wikipedia:

«« *Gli attentati dell'11 settembre 2001 furono una serie di quattro attacchi suicidi coordinati compiuti contro obiettivi civili e militari degli Stati Uniti d'America da un gruppo di terroristi appartenenti all'organizzazione terroristica al-Qaida. Gli attacchi causarono la morte di 2977 persone (più 19 dirottatori) e il ferimento di oltre 6 000. Negli anni successivi si verificarono ulteriori decessi a causa di tumori e malattie respiratorie legate alle conseguenze degli attacchi.*

La mattina di Martedì 11 settembre 2001 quattro aerei di linea, appartenenti a due delle maggiori compagnie aeree statunitensi (United Airlines e American Airlines) furono dirottati da 19 terroristi appartenenti ad al-Qaida.

Due aerei (il volo American Airlines 11 e il volo United Airlines 175), a partire dalle ore 8,46 e alle 9,02 furono fatti schiantare rispettivamente contro le Torri Nord e Sud del World Trade Center, nel quartiere della Lower Manhattan di New York. Nel giro di 1 ora e 42 minuti entrambe le torri crollarono. I detriti e gli incendi causarono poi il crollo parziale o totale di tutti gli altri edifici del complesso del World Trade Center.

Un terzo aereo, il volo American Airlines 77, fu fatto schiantare alle ore 9,37 contro il Pentagono, sede del Dipartimento della Difesa, nella contea di Arlington in Virginia. L'attacco causò il crollo della facciata ovest dell'edificio.

Un quarto aereo, il volo United Airlines 93, venne fatto inizialmente dirigere verso Washington ma precipitò alle 10,06 in un campo nei pressi di Shanksville, in Pennsylvania, a seguito di una eroica rivolta dei passeggeri»».

Già da quanto sopra riportato si riscontrano tutta una serie di omissioni e imprecisioni atte a confezionare una “versione ufficiale” dicibile la quale, non ipotizzando almeno l’impiego di cariche esplosive e di taglio per il crollo delle Torri, è del tutto farlocca.

Per la precisione gli attacchi suicidi su obiettivi da colpire furono tre, un quarto attacco non si concretizzò e l’aereo finì al suolo in Pennsylvania.

Le morti successive causate per aver respirato le polveri sottili dei crolli al World Trade Center (WTC), furono soprattutto, ma non solo, in virtù di enormi quantità di amianto che quelle torri contenevano, ma non lo si era sostituito per gli alti costi necessari alla sua rimozione. Solo per fare qualche esempio poi:

I 19 terroristi appartenenti ad *al-Qaeda*, sigla utilizzata a suo tempo in Afghanistan dalla Cia per altre funzioni, e il loro capo Osama bin Laden, sono di fatto degli ectoplasmi, tornati utili per confezionare dei terroristi e una sigla terroristica a far da cappello e capro espiatorio. E’ bene ricordare che sino a quell’11 Settembre, questa “sigla” era stata ben misera cosa: svolazzava nei rapporti, ma in meno di 30 episodi precedenti di terrorismo nel mondo, solo in uno si nominava al-Qaeda e presumibilmente, in Yemen.

Che «*i detriti e gli incendi causarono poi il crollo dell’Edificio 7 e quello parziale o totale di tutti gli altri edifici del WTC*», è un rilievo falso perché l’Edificio 7 è venuto giù, come vedremo, per una evidente demolizione controllata.

La eroica rivolta dei passeggeri con il precipitare dell’aereo UA93, dirottato su Shanksville, è una favoletta di propaganda con tanto di omonimo film.

Ma tutto questo nei telegiornali, resoconti e talk show non ve lo diranno mai.

Partenze – Dirottamenti orari presunti - Schianto

Volo AA11: decollo: 7.59; dirottamento forse: 8.20; schianto: 8,46 Torre Nord

Volo UA175: decollo: 8.14; dirottamento forse: 8.41; schianto: 9.03 Torre Sud

Volo AA77: decollo: 8.15/8,20; dirottamento forse: 8.56; schianto: 9.38 Pentagono.

Volo UA93: decollo: 8,42; presunto dirottamento: 9.15; schianto: 10.06 Shanksville.

UN PARERE COMPETENTE

Circa tredici anni fa, nei giorni dopo il natale del 2008, avendo condotto varie ricerche su quei tragici fatti e sembrandomi evidente che il crollo delle tre Torri al World Trade Center (WTC), ovvero le due Torri gemelle (TWIN TOWERS) e l'Edificio 7 (WTC7), fu una demolizione controllata, ergo un auto attentato, volli chiedere un parere ad un Ingegnere e ad un Architetto, esperti di grandi costruzioni, con i quali avevo lavorato per dieci anni in una grossa impresa edile, pur sapendo che non poteva essere un parere esaustivo.



Erano miei ex colleghi anziani, esperti di edilizia, che avevano lavorato in tanti paesi dell'Africa, costruendo dighe, aeroporti, grattaceli, ecc.: insomma grandi costruzioni, una competenza che io non avevo, ma in cambio avevo esperienza e attitudini da seppur modesto "ricercatore storico" che mi permettevano di capire e leggere tanti avvenimenti dietro le quinte.

Entrambi i miei ex colleghi, ovviamente, sapevano degli attentati dell'11 Settembre, ma superficialmente, tramite stampa e telegiornali, ma non vi avevano mai fatto mente locale, quindi non dubitavano, o meglio non mettevano attenzione alla "**versione ufficiale**" diffusa dai mass media.

Orbene, gli fornii ogni informazione su quei crolli: foto, video e la sintesi del *Report 9/11* delle autorità americane (*versione ufficiale*), anche dubbi e critiche espressi in varie sedi e le risultanze degli Enti preposti dalla Amministrazione americana: la **FEMA** l'Ente federale per la gestione delle emergenze, funge anche da protezione civile, e quello che fino a quel momento (dicembre 2008) si conosceva del **NIST** un Agenzia del governo degli Stati Uniti che si occupa della gestione delle tecnologie, che stilarono un rapporto sui crolli di quelle torri. Infine ci confrontammo con una conferenza telefonica a tre: io e loro due.

In pratica informati da me degli aspetti anche tecnici di quegli attentati, in particolare il crollo delle tre torri nel **World Trade Center** (dinamica più di loro competenza) entrambi rimasero sbigottiti:

mi dissero che anche se il loro non poteva che essere un parere superficiale e retrospettivo, senza entrare in aspetti tecnici, ma in ogni caso quei tre crolli simili, di tre torri in acciaio, collassate con tratti a caduta libera, andamento verticale e simmetrico (difficile a realizzarsi) e polverizzatesi (come mai erano accaduti prima per grandi edifici in acciaio!) a causa dell'urto degli aerei e gli incendi da kerosene e mobili di ufficio, che non potevano aver raggiunto temperature così alte, e per un tempo sufficientemente lungo, da indebolire seriamente l'acciaio dove il crollo è iniziato, apparivano proprio delle demolizioni controllate.

I miei ex colleghi conoscevano bene le mega strutture in acciaio: le dinamiche dei crolli, visibili in video e nei resoconti, mi dissero, non erano quelle di un cedimento strutturale, ma di una demolizione controllata. Come noto, infatti:



Un cedimento strutturale ha una sua fenomenologia e dinamica, dei tempi di ritardo dettati dalle leggi della fisica, e osservando e analizzando il video di quei crolli, non si può assolutamente parlare di cedimenti strutturali, e crolli gravitazionali di cui mancano le caratteristiche, mentre ogni osservazione sta ad indicare che si è in presenza di una demolizione controllata con tutti i suoi fenomeni.

La mancanza di decelerazione nel crollo dei piani uno sull'altro indica con assoluta certezza che la struttura inferiore è stata distrutta da un'altra forza, prima che la parte superiore la raggiungesse.

Assurdo e fisicamente impossibile poi, che quel fenomeno, che violava alcune leggi della fisica, si sia potuto ripetere per tre volte su tre torri!

Cercheremo ora di raccontare e analizzare questa complessa e tragica situazione fuori da dietrologie insensate, bufale e quant'altro, pur rendendoci conto che ipotizzare che autorità, preposte a difendere i cittadini, siano artefici di un ampio e cruento inganno del genere, è quasi inconcepibile, ma alla luce di ogni analisi e considerazione il ritenere che le cose sono andate come la "versione ufficiale" e i mass media accondiscendenti hanno voluto attestare, è ancor più meno credibile.

Tutto era stato predisposto e organizzato in precedenza, e dimostrava l'inside job (un lavoro dall'interno), finalizzato a creare una false flag per scopi politici e militari. Elementare Watson!

FALSE FLAG YENKEE: I PRECEDENTI



Prima di andare avanti, ricordiamo brevemente le **false flag** che avevano fino a quel momento consentito agli Stati Uniti di muovere guerre, aggressioni e rapine, un vizio già utilizzato in passato per depredare e sterminare i pellirosse, gli amerindi: **le si tengano presente quando si è scettici che gli le autorità Usa possano aver compiuto un delitto del genere:**

- l'attentato a bordo della corazzata americana **MINE**, nel 1898 nel porto dell'Havana (Cuba), che permise agli yankee, vantando la morte di 160 loro marines, di incolpare, spudoratamente e senza alcuna prova la Spagna, di muovergli guerra e di sottrargli i possedimenti nel pacifico, fino alle Filippine. Una speciale commissione d'inchiesta americana avrebbe poi stabilito, nel 1987, che gli spagnoli non ebbero alcuna responsabilità nell'attentato, perchè l'esplosione sarebbe avvenuta "*a causa di esplosivi stivati troppo vicino alle caldaie*". Una spiegazione ridicola, ma tant'è.
- Il subdolo silenzio sugli avvertimenti dei tedeschi al transatlantico **LUSITANIA**, nave privata da crociera, di non passare nelle acque attorno all'Inghilterra considerate zone di guerra. Cosicché il Lusitania, ignaro e che tra l'altro (per un accordo segreto con la Gran Bretagna) trasportava segretamente armi, nel maggio 1915 venne deliberatamente lasciato andare in zona di guerra, dove i tedeschi lo silurarono provocando la morte, tra gli altri, di 123 cittadini americani (molti di agiato ceto sociale). Questo episodio, ben pompato e sfruttato dalla stampa americana, servì per preparare il terreno all'intervento yankee nella grande guerra europea nell'aprile 1917, vincendo resistenze ed isolazionismo degli americani.
- Arriviamo al dicembre 1941, quando gli Usa che avevano con ogni modo provocato e spinto il Giappone alla guerra, tolte prudentemente alcune modernissime navi da guerra dalla base di **PEARL HARBOUR** nelle Hawaii,

lasciarono il resto in balia degli eventi. E' oramai dimostrato che le autorità erano al corrente dell'attacco giapponese, Quando il messaggio di allarme finalmente partì per le Hawaii, risultò che i ponti radio erano stati improvvisamente interrotti. Il messaggio finì per essere consegnato a mano. Deliberatamente si tardò di avvisare la base che così venne sorpresa dai giapponesi e si ebbero 2.400 morti. Questa aggressione servì al presidente Roosevelt, che mesi prima aveva rivinto le elezioni promettendo che i ragazzi americani non sarebbero stati mandati in guerra, di superare l'isolazionismo e mobilitare, sulle ali della indignazione, tutto il popolo, facendo entrare gli Usa nella guerra mondiale.



- **IL GOLFO DEL TONCHINO**, il 2 agosto del 1964, nel Vietnam, area in cui gli Stati Uniti erano in parte coinvolti, si denunciò che alcune motosiluranti nordvietnamite avevano attaccato un cacciatorpediniere degli Stati Uniti, il *Maddox* e due giorni dopo, il 4 agosto vi era stato un altro scontro sempre contro cacciatorpediniere americane, attaccate dai vietnamiti. Anche se le navi americane non avevano avuto vittime, l'episodio venne



considerato una specie di dichiarazione di guerra. Fu tutta una sceneggiata e anzi il secondo attacco comunista nel golfo del Tonchino non si era mai verificato, fu inventato dalla Amministrazione americana (lo stesso McNamara, allora Segretario della Difesa, ha poi riconosciuto in una intervista che si trattò di una plateale messinscena): una false flag per aver il modo di allargare l'impegno militare americano in Vietnam fino alla guerra, che sarà lunga e sanguinosa.

- **SADDAM E LE ARMI DI DISTRUZIONE DI MASSA.**

Si entrava negli anni '90 e gli americani avevano già in agenda la totale distruzione dell'Irak, la sua occupazione e la razzia di tutte le sue risorse petrolifere a cui poi aggiunsero anche quelle dei ricchi reperti archeologici.

L'Irak, uno Stato che puntava alla modernizzazione, pregno di petrolio, era potenzialmente considerato un pericolo anche per i progetti di dominio Israeliani nella regione, soprattutto dopo che era terminata quella assurda, provocata e alimenta guerra fratricida con l'Iran che lo aveva dissanguato. Questa sporca operazione fu completata in due fasi temporali, aiutandosi con plateali messe in scena.

Nella prima guerra del Golfo, 1990 – '91, dopo la "trappola" che fecero credere agli Irakeni di poter occupare il Kuwait su cui vantavano diritti storici, ricorderete la vicenda che fece piangere il mondo: quella della giovane infermiera che raccontò commossa e in lacrime in televisione che i soldati di Saddam, entrarono nell'ospedale pediatrico in Kuwait e rovesciarono le incubatrici con i neonati facendoli morire in terra. Quasi tutta la stampa mondiale spese inchiostro a far versare lacrime.

Ebbene si è poi saputo che questa commediante era la figlia quindicenne dell'ambasciatore del Kuwait a Washington, istruita e arruolata da una grossa società di pubbliche relazioni in America, per la grande messa in scena a supporto propagandistico dell'intervento americano.

Dobbiamo poi fare un salto in avanti, ed arrivare alla seconda definitiva aggressione del 2003, dove seppellirono l'Irak sotto un tappeto di bombe. riportandolo all'età della pietra e lo occuparono.

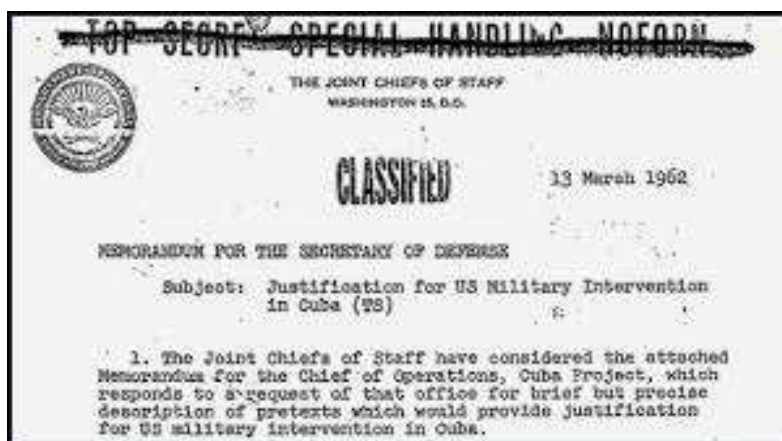


Per giustificare l'invasione si sbandierarono fantomatiche *armi di distruzione di massa*, ovviamente mai esistite, che avrebbe avuto Saddam Hussein e si inventarono gesti terroristici che agenti di Saddam, si sosteneva, stavano compiendo in America, spargendo e spedendo lettere all'**antrace**, una sostanza pericolosa per le vie respiratorie. Bastarono 4 o 5 *lettere all'antrace* per spargere il terrore negli Usa e giustificare la guerra. Ricorderete il segretario di Stato americano Colin Powell presentarsi al

Congresso americano con una famigerata fialetta di Antrace. Il gioco riuscì e la guerra pure. La fine dell'Urss e gli Usa rimasti soli come super grande potenza, gli consentì di occupare interamente il paese e farne scempio. Anni dopo in America si seppe che quella *polverina* era uscita dai laboratori controllati dalla Cia!

- **“Northwoods”**. Ci sono anche altre false flag yankee, ideate, ma NON messe in atto, che però è interessante conoscere.

L'operazione **“Northwoods”** (*Operation Northwoods*) era la proposta di un piano, poi non attuato, ideato dal Dipartimento della difesa degli Stati Uniti d'America (firmato dal generale Lyman Lemnitzer, capo degli stati maggiori riuniti) presentato al segretario della difesa Robert McNamara il **13 marzo 1962**, allo scopo di indurre l'opinione



pubblica statunitense a sostenere un eventuale attacco militare di ritorsione contro Cuba (Fu pubblicato il 30 aprile 2001 sul web dal National Security Archive).

Il piano, svelato nel 1997, concerneva tutta una serie di azioni e provocazioni, sotto copertura, anche cruente, organizzate dietro le mentite spoglie di nazionalisti cubani; quindi attacchi terroristici e sabotaggi contro obiettivi all'interno del territorio nazionale degli Stati Uniti ed addirittura, udite, udite **il finto abbattimento di un aereo charter con passeggeri, che invece era inscenato da un altro aereo simile riverniciato**, una specie di drone radiocomandato del tempo.

Tra i vari progetti vi era anche questo: un aereo della base aerea di Eglin AFB verrebbe riverniciato e rinumerato come un duplicato esatto di un aereo civile, di proprietà di un'organizzazione facente capo alla CIA nell'area di Miami. **Al momento previsto, il duplicato sostituirebbe l'aereo originale** (durante il volo?) e vi sarebbero imbarcati i passeggeri prescelti, tutti con identità opportunamente preparate. **L'aereo originale verrebbe sostituito da un velivolo radiocomandato.**

Di questa finta strage di civili americani, con lo strombazzare di tutti i mass media, sarebbero stati incolpati i cubani.

Anche se in questi casi le ipotesi lasciano il tempo che trovano, è però interessante sapere che gli yankee, volendo e senza scrupoli, avrebbero potuto mettere in atto espedienti del genere, che sono il pane delle loro rinomate false flag.

ARRIVIAMO ALL'11 SETTEMBRE 2001



Come vedremo, da tanti elementi ed evidenze, quel giorno, un martedì, venne messa in atto una false flag: non un mancato avvertimento per far accadere un evento cruento e poi sfruttarlo propagandisticamente, ma peggio ancora un **inside job** creato appositamente e si è supposto sia forse stato reso possibile, anche con l'ausilio di servizi segreti stranieri come quelli sauditi e/o israeliani (per non far compiere tutto il lavoro più sporco ad agenti locali, che poi causando molti morti poteva creare crisi di coscienza), una esecuzione a più mani, a comparti separati, ognuno senza sapere del lavoro degli altri e senza alcuna inchiesta da parte dei mass media.

Si creò così un immaginario dell'America sotto attacco di scalcinati terroristi, colpita al cuore, le cui reazioni emotive, proprio come era avvenuto per Pearl Harbour sarebbero poi state utili per poter aggredire l'Afghanistan (i cui piani di invasione, guarda caso, erano pronti da tempo!) e poi l'Irak, incolpandoli di terrorismo. Si vaticinava di un "*Nuovo Secolo Americano*".

Come vedremo non è ad oggi possibile ricostruire nei particolari, dettagliare tutte le operazioni dietro le quinte che resero possibile l'11 Settembre, le tecniche e le modalità messe in pratica per operare a tali fini, perché tutto questo è stato sistematicamente impedito, anche se oggi c'è chi sostiene, per esempio, di aver trovato le prove di ingenti finanziamenti dall'Arabia Saudita, arrivati da molto tempo prima in Usa proprio per preparare e finanziare quella mega impresa. Ma sorvoliamo su tutto ciò che non è ancora possibile provare pienamente, ma qui non si tratta di **teorie del complotto** e possiamo affermare che è stato messo in atto un "**inganno globale**", fatto credere alla pubblica opinione indignata dai proditori e cruenti attentati, attraverso il quale, si poteva incolpare di terrorismo qualsiasi Stato, definito "canaglia" e muovergli guerra.

La fine di una superpotenza come l'Urss, anche se era stata per anni in collusione con gli Usa ("*coesistenza pacifica*" e divisione dell'Europa, Jalta), consentiva di operare senza particolari reazioni internazionali.

Si utilizzò anche una sigla terrorista di dubbia invenzione: "**Al-Qaida**" riesumando vecchie storie della Cia in Afghanistan, e un "ectoplasma" a capo della stessa, il fantomatico Osama bin Laden, un ricco saudita che era stato complice e sotto controllo della Cia, di cui poi si diffusero video con messaggi minacciosi, alcuni impersonati da controfigure.

En passant quando questo bin Laden si fece sentire, disse che lui con quegli attentati non c'entrava niente.

ATTENTATORI & ATTENTATI

Ad un gruppetto di **19 arabi** (un 20° era stato arrestato tempo prima), dediti ad alcool, forse cocaina e night club (alla faccia del Corano!), da tempo negli Stati Uniti e sotto controllo della Intelligence (alcuni si addestravano su piccoli aerei, ma al massimo erano piloti principianti), accollarono subito 4 dirottamenti di aerei di linea e relativi eventi terroristici, uno più incredibile dell'altro, minacciando con dei taglierini e piccole armi bianche il personale di bordo.

SOSPETTI DIROTTATORI DEL VOLO AA-11 (WTC)



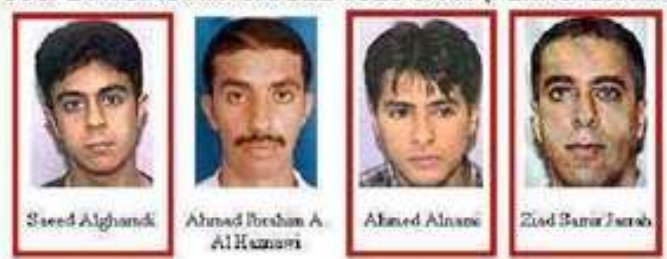
SOSPETTI DIROTTATORI DEL VOLO UA-175 (WTC)



SOSPETTI DIROTTATORI DEL VOLO AA-77 (PENTAGONO)



SOSPETTI DIROTTATORI DEL VOLO UA-93 (PENNSYLVANIA)



Si intuisce che furono discretamente manipolati, seguiti, “protetti” (insabbiando ogni segnalazione) per farli arrivare a compiere attentati. Non sappiamo di preciso cosa fecero, ma appare evidente che vennero usati come capro espiatorio. Non è oltretutto molto credibile che questi dirottatori, senza armi da fuoco, riducano all'impotenza il personale di bordo e due piloti per ogni aereo, uomini in buone facoltà fisiche spesso ex militari. Più incredibile, poi, fu il fatto che i 4 aerei che dicesi costoro avrebbero dirottato, scorrazzarono sui cieli degli Stati Uniti senza essere intercettati e nessun codice di dirottamento venne subito trasmesso dagli aerei sequestrati.

Cosicché, anche dopo aver avuto la **certezza** del dirottamento già avvenuto, gironzolarono nei cieli degli Stati Uniti, senza che nessun caccia li avesse intercettati: due aerei per circa **26 e 22 minuti** (lo AA11 e lo UA175) prima di finire sulle Torri, e due (lo AA77 e lo UA93) rispettivamente per circa **41 minuti e circa 51 minuti**, prima di schiantarsi sul Pentagono e in Pennsylvania,

Considerando però che **alle 8,20** il trasponder dello AA11 non trasmette più; **alle 8,46** fu colpita la Torre Nord, **alle 9,38** ci fu lo schianto dello AA77 contro

il Pentagono e **alle 10,06** ci fu la distruzione dello UA93, ne consegue che per **circa 1 ora e 46 minuti**, i terroristi scorrazzarono indisturbati, quando da quelle parti non era possibile volare per più di qualche minuto fuori rotta, senza essere intercettati dai caccia della difesa statunitensi.

Eppure c'erano le procedure della **FAA** (Federal Aviation Authority) che prevedono, non appena un volo civile finisce di poco fuori rotta, scatti un allarme che si estende automaticamente anche a tutti i quadranti contigui.

Al contempo è allertato il rispettivo settore di controllo aereo militare, il **NORAD**, che dispone a sua volta di un sistema completo ed indipendente di monitoraggio e autorizza la intercettazione dei caccia. **E invece niente, di fatto non accadde nulla.**

E appare particolarmente sospetto che proprio per quel giorno si erano indette **esercitazioni aeree** svuotando le basi dei loro caccia, ma in ogni caso il tempestivo rendersi conto che si era in presenza di dirottamenti, avrebbe dovuto consentire un qualche genere di immediata reazione, che non ci fu. Stranamente, infatti, anche dopo essersi resi conto alle 8,46 (Torre Nord colpita) che l'America era sotto attacco, non furono immediatamente sospese tutte le esercitazioni militari, e richiamati alle basi tutti i caccia disponibili!



E più incredibile ancora mai nessuna autorità, né militare (del Norad), né civile (della FAA), fu chiamata a rispondere o pagare per certe responsabilità o inadempienze anzi, alcuni vennero addirittura promossi (come il generale Richard Myers, qui a lato) Autorità a vari livelli che si erano rese responsabili di gravi indecisioni, errori, mancanze e ambigui comportamenti (basti pensare agli aerei dirottati che girano per circa un ora e tre quarti indisturbati per i cieli degli Stati Uniti), invece di essere punite, furono incredibilmente promosse: un “compenso” per “collaborazioni”, silenzio e omertà?

Ma torniamo agli attentatori



Cominciamo con il dire che non è assolutamente credibile, né possibile che i cosiddetti “piloti” arabi, in realtà piloti da baraccone addestratisi, per modo di dire, su piccoli aerei da turismo, avessero la minima capacità di mettersi a pilotare dei **Boeing 757 e 767** (di circa cento tonnellate e dotati di due enormi e potentissimi motori),

neppure usando il “pilota automatico”, visto che fecero delle manovre come virate e discese in quota, voli a pochi metri dal terreno (al Pentagono), e tratti di alta velocità a bassissima quota che per la resistenza dell’aria potevano procurare la distruzione in volo dell’aereo, che sono complicate e forse impossibili anche per piloti professionisti.

Ma lascia anche esterrefatti che questi arabi abbiano gironzolato per gli States per circa un paio di anni, mentre svariati servizi segreti un po' dappertutto avvisavano di possibili attentati, anche con dirottamento di aerei, da parte di mediorientali, della fantomatica Al-Qaeda, soggiornavano indisturbati addestrandosi, malamente, in scuole di volo (non certo per dei grandi e complicati Boeing), per poi lasciare in bella evidenza, un po' dappertutto, valige con copie del corano, bandane e testamenti. E un loro documento persino rimasto intatto, ritrovato tra le macerie di **Ground Zero**.

(Ground zero indica l'area terrestre-marina perpendicolare all'epicentro di una esplosione atomica, ma identifica la zona a New York, dove sorgevano le Torri Gemelle del World Trade Center).

Il tutto appare chiaramente come l'apparecchiare evidenti capri espiatori, da utilizzare al momento opportuno, con una regia per “bocche semplici”, modello fiction di Hollywood, infiocchiate dai mass media

Ad oggi si è presuntamente ricostruito quanto segue, ma poco o nulla è veramente dimostrato:

- **Mohamed Atta e Abdulaziz al-Omarī** (volo AA11 Torre Nord), si presume che entrarono nella cabina di pilotaggio dello AA11 per andare verso la Torre Nord al WTC a New York, Dicesi che alla guida si mise Atta, presunto capo dei terroristi, ma nulla è certo.



- **Marwan Al-Sheikki** (volo UA175 - Torre Sud) non aveva mai guidato prima un jet o grossi aerei passeggeri nella sua vita, Come ha potuto eseguire salite di 3000 piedi al minuto e discese vertiginose da 10.000 piedi al minuto, mantenendo sempre l'aereo sotto controllo, e perché mai avrebbe voluto correre rischi del genere (collisioni con aerei comprese), invece

di navigare in sicurezza con il pilota automatico fino al bersaglio prescelto, la Torre Sud in New York?



- Come può un dilettante **Hani Hanjour** (volo AA77 - Pentagono) che era ritenuto incapace di volare da solo con un monomotore, che da testimonianze "*faticava a capire i principi fondamentali del volo*" e che non si era mai seduto prima ai comandi di un 757, diventare improvvisamente capace di pilotare un aereo di quelle dimensioni alle massime velocità e con

peripezie incredibili? E si noti l'assurdità del suo percorso: il volo AA77 è partito da Washington, obiettivo il Pentagono o la casa Bianca (che stanno lì vicino), ma è andato fino all'Ohio prima di fare dietro-front e puntare sulla capitale. Certo, c'è il tragitto fatto dall'aereo prima del suo dirottamento: era decollato tra le 8,15 / 8,20 e non rispose più alla radio alle 8,56, ma quando venne dirottato e perché così in ritardo?

E se Hanjour, dopo uno strano avanti e indietro, fosse anche riuscito a tornare a Washington con il pilota automatico, perchè mai avrebbe scelto di staccarlo e di pilotare a mano per altri otto lunghi minuti, compiendo una discesa circolare di 330 gradi non necessaria e non puntare a schiantarsi sul tetto dell'edificio, tanto che:

- a) avrebbe aumentato le probabilità di schiantarsi a terra prima del previsto,
- b) avrebbe aumentato le sue probabilità di venire intercettato,
- c) lo avrebbe portato a perdere nuovamente di vista il bersaglio perché, rispetto al tetto, la parete laterale dell'edificio è come una strisciolina.
- d) lo avrebbe obbligato ad un approccio molto più difficile, vicino al terreno,
- e) avrebbe poi limitato i danni agli anelli più esterni dell'edificio (parete laterale), quando avrebbe potuto ottenere, più facilmente, il massimo danno e spettacolare, se avesse semplicemente abbattuto l'aereo dall'alto sui tetti del Pentagono?



- **Ziad Jarrah** (UA93 - Shanksville) non aveva mai guidato prima un jet o grossi aerei passeggeri nella sua vita, ed aveva anche una scarsa esperienza con i piccoli aerei da turismo. Come ha potuto eseguire una discesa "così veloce che il computer non riesce a stargli dietro", pur mantenendo sempre l'aereo sotto controllo, e perché mai avrebbe voluto correre rischi del genere, invece di navigare in sicurezza con il pilota automatico fino al bersaglio

prestabilito? E come mai è stato permesso ad un aereo di viaggiare per circa 1500 km. fuori rotta, nonostante che da un'ora si era capito che l'America era sotto attacco? Si schianterà al suolo, o verrà abbattuto in aria a Shanksville o chissà cos'altro.

La difficoltà maggiore nel consultare le informazioni su quei voli consiste nelle genuinità delle fonti, molte delle quali vengono dai mass media statunitensi e quindi nella loro attendibilità (poca).

La **FAA**, *Federal Aviation Administration*, in italiano *Amministrazione Federale dell'Aviazione*, è l'agenzia del Dipartimento dei Trasporti statunitense incaricata di regolare e sovrintendere a ogni aspetto riguardante l'aviazione civile. E' la FAA che segnala al Norad, comparto militare, di eventuali dirottamenti, affinché il Norad, provveda alla loro intercettazione.



II NORAD (North American Aerospace Defense Command; in italiano: *Comando di Difesa Aerospaziale del Nord-America*) è una organizzazione congiunta del Canada e degli Stati Uniti, che fornisce un quadro di insieme sulla situazione (natura, posizione, direzione e velocità) di ogni oggetto volante nell'ambito aerospaziale del Nord America, coordinando la sorveglianza sul

comportamento di ogni aeromobile che esca dai canoni (rotte, altezze, "corridoi di discesa" verso l'aeroporto, ecc.) stabiliti per l'aviazione commerciale, civile e militare. Possiede anche un suo sistema di controllo e monitoraggio, e organizza l'allerta e la reazione di intercettazione, identificazione ed eventuale abbattimento di ogni aereo o missile sconosciuto e/o potenzialmente ostile.

Per dubbi e inchieste, sembra che ci sia chi ha chiesto informazioni alla FAA, circa i quattro Boeing che dovrebbero essere partiti quella mattina e relative liste di imbarco, ma gli sarebbe stato detto che alla FAA non esistono liste di partenza di quei Boeing quel giorno!

In particolare non ci sarebbero precisi riscontri per il decollo dello AA11 (torre nord) e dello AA77 (Pentagono).

Se questo rispondesse al vero, ma sulle notizie e informazioni provenienti dagli States c'è sempre da dubitare, significa che tutto quello che conosciamo, compresi i nominativi di passeggeri e membri dell'equipaggio, non verrebbe da liste propriamente ufficiali, ma da fonti giornalistiche tipo la CNN, Newsweek, *Usatoday.com*, da *Aviation-safety.net.*, ecc. e dalla *Commissione di inchiesta 9/11* (costoro, da chi presero le informazioni?).

Conoscendo l'attitudine dei mass media ad essere ossequiosi e ligi nel pubblicare "veline" che certe autorità gli passano. Doveroso sospettare.

I 4 VOLI DIROTTATI: Racconti interessanti

RIPORTIAMO appresso alcuni stralci da una interessante ricostruzione sui quattro voli di quella mattina, tratta da notizie e informazioni emesse nei giorni successivi, vedesi:

<https://docs.google.com/document/d/1PxRhTJhyWkSEEIYrGi3vTFfZwSq3bpxoiQWi8nrWeiA/edit?usp=sharing>

American Airlines Volo AA11 (Torre Nord)



Con la sigla AA11 s'intende un volo Boston Logan- LosAngeles (BOS-LAX), effettuato con un aeromobile Boeing 767-223ER marcato N334AA, matricola 22332/162 del 1987, certificato per 181 passeggeri, che decolla **alle 7.59**, con 14 minuti di ritardo, 92 persone a bordo (compresi i dirottatori) e 91.000 litri di carburante.

Il volo procede normalmente fino **alle 8.20** quando viene spento il transponder, a quel punto dovrebbero scattare le contromisure: i controllori civili di Nashua N.H. si dovrebbero attivare con determinate reazioni civili ed i controllori militari di Rome N.Y. si dovrebbero mettere in azione con delle altre regole di ingaggio. Il primo passo della reazione consiste nel cercare di stabilire un contatto radio con l'aeromobile e nel caso che questo contatto fallisca l'azione di contrasto prosegue con l'invio di due aerei veloci a dare un'occhiata alla situazione per pianificare le prossime mosse con cognizione di causa. A giudizio dei controllori del traffico aereo di Nashua New Hampshire, i terroristi hanno preso il controllo quando l'aereo si trovava nei pressi dell'aeroporto Stewart in New Windsor N.Y. a 45 miglia nord-ovest da Boston.

Nonostante le procedure di allarme per i civili (FAA Order 7110.65M 10-2-5) scattino quando un aereo non risponde alle sollecitazioni radio del controllore del traffico, oppure devia dalla sua rotta per più di 15 gradi, nel caso del volo AA11 alle 8.20 si può perdere il contatto radio (trasponder chiuso) e deviare di 100 gradi alle 8.28 senza alcun intervento **prima delle 8.38** (comunicato al Norad), un ritardo non giustificabile.

Il Norad, ente preposto alla gestione della difesa aerea, sbagliando clamorosamente, sceglie come base di decollo degli intercettori la base di OTIS nel Massachusetts invece di fare decollare gli intercettori da una base più vicina come ad es. quella di McGuire, New Jersey.

La scelta dell'aeroporto viene di norma effettuata da un computer appositamente dotato di un programma di gestione emergenze, che normalmente non compie degli errori così pacchiani. Nella gestione a terra dell'aeromobile c'è un fatto notevolmente strano ovvero il mancato caricamento (by accident) di due borse di un terrorista, Mr. Atta, che così restano a disposizione della storia, con il loro contenuto: un Corano, del materiale di volo ed una lettera con le ultime volontà del dirottatore.... (*ma guarda tu!* N-d.A.)...

Strana è pure la storia della hostess Madeline Amy Sweeney che riesce a telefonare ad un suo superiore, Michael Woodward, affermando che quattro terroristi avevano messo fuori combattimento due membri dell'equipaggio e avevano ucciso un passeggero di business class tagliandogli la gola...

Anche l'altra hostess Betty Ong chiama una collega dell'American Airlines, Nydia Gonzales e parla con lei per 25 minuti, senza che la linea caschi mai....

Perché nessuno ha spinto almeno uno dei quattro bottoni di segnalazione dirottamento presenti a bordo?

C'è inoltre da notare che non c'era alcun motivo logico di ricorrere all'uccisione di un passeggero con un coltellino, in quanto pochi minuti dopo ci sarebbe stato l'«en plein»... Se è vero il racconto fatto durante la telefonata, cioè che l'omicidio è avvenuto prima che i terroristi entrassero in cabina di pilotaggio, perché i piloti non hanno segnalato a terra quanto stava succedendo dentro l'aereo!

I piloti dovrebbero aver sentito almeno un rumore in cabina!!

Per quanto riguarda la contabilità dei posti c'è una diversità da quanto riportato nella lista di imbarco e quanto affermato dalla Sig.ra Sweeney riguardo al posto assegnato al terrorista-omicida-dirottatore.

La New Zealand Press Report ci ha raccontato questa differenza relativa ai posti.

Subito dopo, i dirottatori Mohammed Atta e Marwan Al Shehhi entrano nella cabina di pilotaggio ma non si siedono ai comandi, infatti, il vero pilota riesce ad azionare il microfono di cabina e fa conoscere ai controllori a terra quanto sta avvenendo.

Ma quando Atta si mette ai comandi dell'aereo? Non lo saprà mai nessuno se Atta fosse o no ai comandi del B767 AA11.

In nessun dirottamento aereo il pilota ha ceduto i comandi ad un estraneo...

infine ma non ultimo nessun pilota di aereo di linea, anche se minacciato di morte, punterebbe il proprio aeromobile contro un centro abitato.

Atta oltretutto era piccolo e mingherlino (1,62 cm di altezza) e quindi è improbabile che abbia conquistato il sedile del comandante, facendo ricorso alle sue doti fisiche.

Si noti che quasi tutti i piloti erano ragazzoni americani che avevano avuto esperienze di guerra durante il conflitto del Vietnam... Comunque tutti i media hanno raccontato la versione governativa dei fatti, anche se questa presenti più dubbi che certezze.

Anche gli ultimi attimi sono incerti, nonostante le migliaia di telecamere in azione a New York, alla storia non resta che una videoregistrazione «occasionale» dell'incidente.

Il filmato è gestito da un cameraman particolare quel Jules Naudet che tra pochi minuti avrà la possibilità di registrare le operazioni di soccorsi all'interno del WTC e che è fratello di quel cameraman che registrerà le azioni nella caserma dei vigili del fuoco con la competenza sul WTC. I fratelli Naudet filmeranno alle 17.21 l'implosione dell'Edificio 7. Coincidenze...



Comunque il filmato in questione, se esaminato con cura, presenta alcune stranezze e fa sospettare una certa preveggenza dell'operatore e non evidenzia alcun Boeing 767...

E i fotogrammi del video non mostrano alcun Boeing, nonostante la bontà dei mezzi a disposizione del sig. Naudet; chiunque abbia a disposizione un

videoregistratore può controllare di persona l'assenza di sagome certe di B767 nei fotogrammi in questione, mentre sono perfettamente riconoscibili le silhouette di due uccelli.

Per oscuri motivi, girano due diverse versioni del filmato: una mostra un'evidente esplosione bianca fuoriuscire dalla Torre Nord prima dell'impatto dell'aereo; nella seconda versione questo particolare non è più visibile. (Ma guarda tu quante stranezze! N.d.A.)

Alle 8.45.45 un oggetto volante si schianta sul fronte nord tra il 93-esimo ed il 98-esimo piano della Torre Nord, ma le lamiere dell'edificio si piegano verso l'esterno.

Alle 8.45.47 sul fronte nord ed est, 107 piano della Torre Nord si vede un'esplosione.

Alle 8.52 c'è nei registri del NYFD la segnalazione di un terzo allarme e di un'esplosione.

United Airlines volo UA175 (Torre Sud)

Il volo conosciuto come UA175 è il gemello del volo AA11, ha poche differenze rispetto al fratello; eppure per fare lo stesso tragitto ci mette 16 minuti di più; il primo aveva impattato la Torre Nord alle ore 8,46 e questo invece **alle 9.02,54** colpisce la Torre Sud.

I grafici riportati sui media mostrano due tragitti diversi, ma non spiegano il motivo di tale differenza.

La cronaca cruda racconta che questo Boeing 767-222, marcato



N612UA, matricola 21873/41, immatricolato nel gennaio 1983, con 65 persone (56 passeggeri, compresi 5 dirottatori + 2 piloti + 7 membri dell'equipaggio) decollato **alle 8,14**, doveva compiere il tragitto Boston Los Angeles, ma non è riuscito a portare a termine la sua pacifica missione (è stato dirottato, forse, alle 8,41 *n.d.r.*).

Un destino tragico ha voluto che i controllori di volo, preoccupati per le stranezze di comportamento del pilota di AA11, abbiano chiesto aiuto al pilota di UA175 per cercare di fare chiarezza su cosa stesse accadendo nei cieli della east coast.

Ma c'era una differenza di 15 minuti tra i decolli dei due aeromobili e questa differenza di tempi a spanne può essere trasformata in uno spazio di 200 chilometri.

I commentatori di scuola complottistica fanno notare che una chiave di lettura di questa differenza di tempi potrebbe essere data dall'analisi della regia «scenografica» del palinsesto operativo; il primo colpo «a freddo» doveva attirare l'attenzione dei media ed il secondo colpo doveva avvenire in diretta mondiale con tutto il pubblico già «caldo» per ottenere il massimo della spettacolarità dell'azione.

L'ultima opinione è ragionevole: chi ha scelto gli obiettivi ha preferito la spettacolarità al risultato tecnico o militare. **Non è stata scalfita una virgola dell'apparato militare USA, né è stata piegata l'America; invece è stato creato uno spettacolo terribile che è stato base di partenza per azioni militari di ritorsione.**

Il vero obiettivo era la creazione di un'immagine di terrore! ...

Per quanto riguarda la navigazione aerea, non ci sono sostanziali differenze con quella del precedente, l'unica nota proviene dall'inclinazione assunta negli ultimi secondi dall'aeromobile...

All'ultimo *momento colui il quale aveva il governo dell'aeromobile mette le manette su 100%, vira a sinistra e con l'aereo piegato a 45 gradi colpisce il WTC Sud al 78 piano e piani superiori.

Per colpire il 78-esimo piano l'aeromobile doveva viaggiare a 312 metri da terra (cioè aeronauticamente parlando, 1.000 piedi); se avete un amico pilota chiedete quale abilità sia necessaria per pilotare «in diretta» un Boeing 767 a quella quota, senza usufruire di un programma automatico di volo e dalla risposta capirete quanto sia improbabile che un apprendista pilota potesse essere ai comandi di quell'aereo.

Sono le ore 9.02.54 e tutto il mondo vede in diretta il crash al 78-esimo piano della Torre Sud...

Nonostante la bassa quota il pilota del Boeing 767 UA175 non fa estrarre il carrello di atterraggio, forse per via della velocità ancora molto alta, ma dentro la cabina di pilotaggio il software di controllo avrà fatto strillare il richiamo acustico di attenzione.

Se non disponete di amici piloti, ma conoscete qualche pittore chiedete a lui qual è il colore sociale dell' United Airlines e qual'è il colore dell'aeromobile che colpisce la Torre Sud del WTC, quello che è passato alla storia come il video del «second crash».

In realtà esistono due video ufficiali girati amatorialmente : quello girato dalle colline di Brooklin e quello girato da Battersea Park.

Il primo è stato immediatamente distribuito ai media; in seguito si è venuti a conoscenza dell'autore: tale Park Foreman, 37 anni, addetto alla Internet security, che, sicuro del fatto suo, ha puntato e seguito con la sua telecamera un jet in posizione di attacco suicida.

Per definire i colori, anche un amico aeromodellista va bene allo scopo; comunque in difetto di migliori informazioni si può notare che l'attuale livrea dell'United Airlines è grigio-chiara con scritta bianca, la pancia dell'aeromobile è blu; anche i cofani dei reattori (nache) sono blu, la parte inferiore delle ali è grigia.

L'aeromobile in questione (N612UA) nel 1993 ha assunto questi colori sociali, negli anni 80 e primi anni 90 aveva avuto una livrea con la parte superiore della carlinga bianca.

Il meno daltonico degli imbianchini comunque vi farà osservare che il colore dell'aeromobile che colpisce WTC Sud l'11 Settembre 2001 è un uniforme grigio verde.

Ognuno giudichi con il proprio metro cromatico e decida se quello che si vede nei filmati è proprio un aeromobile dell'United Airlines; la mancanza di colori non può essere spiegata neanche con l'ombra generata dal fumo proveniente dalla Torre Nord, che spinta dal vento si allontanava in direzione SE, mentre l'aereo viaggiava con prua 360.

Il sole, posizionato ad ore 9.00, avrebbe dovuto illuminare il fianco e l'ala di destra dell'aeromobile.

Il giornalista del Sole 24 ore, Alessandro Plateroti, che l'ha visto, ci testimonia in diretta: **«...senza insegnare, completamente grigio, sembrava un aereo militare....»...**

Il sig Melvang propone il sospetto che tutti i video trasmessi nei giorni successivi siano stati ritoccati, nei suoni e/o nelle immagini.

Lo stesso suono di sirene e clacson è riproposto come sottofondo in cinque momenti critici; quale motivo spiega questo ritocco, se non una volontà di nascondere un altro suono più riconoscibile come quello tipico di un'esplosione?

Questa ipotesi di ritocco suoni si correlerebbe con quella di ritocco dei colori di alcuni fotogrammi del secondo video conosciuto, cioè quello girato a Battersea Park: pertanto alcuni mostrano l'aereo con i colori sociali della United Airlines, altri presentano l'aeromobile completamente grigio senza colori, nonostante la luminosa luce della mattina...



Degno di nota è anche un testimone giapponese che ha filmato l'attacco di UA175 dalla riva occidentale della terraferma; in questo filmato si vede un aereo che compie la stessa rotta di UA175 ma a velocità quadrupla;

ed il sorpasso avviene sulla verticale di WTC2, quando UA175 impatta!

La TV giapponese parla di UFO, parola abbastanza generica che comprende oggetti aerei di ogni tipo, sia di questo che di altro pianeta.

E proprio in quel momento uno streaking object, di colore scuro, colpisce dall'alto in basso un edificio del WTC di NY; quest'oggetto, pur visibile in molti filmati, è abbastanza difficile da identificare.

American Airlines volo AA77 (Pentagono)



Questo è un volo Washington Dulles-Los Angeles (IAD-LAX), Boeing 757-223 marcato N644AA, matricola 24602/365 del 1991, 200 posti passeggeri ma 64 persone (compresi 5 dirottatori a bordo) e 45mila litri di propellente, un coast-to-coast del mattino; dovrebbe essere pieno invece è quasi vuoto; parte dall'aeroporto Dulles di Washington con ritardo **alle 8.20** (l'orario viene anche dato alle 8,15, *n.d.r.*) e punta verso Ovest, alle 8.40 fa una strana puntata verso nord (venti miglia fuori rotta), poi

corregge verso ovest, ricorregge verso sud e poi riprende verso ovest.

Non tutti i media concordano su questa «diversione» di rotta.

Alle 8.50 dopo essere stato chiamato dal centro di controllo di Indianapolis per una autorizzazione per Falmouth, il pilota risponde: "*Uh direct Falmouth American 77 thankyou*".

E' l'ultima comunicazione del pilota.

Alle 8.56.32 Indianapolis Control chiama AA77 senza ottenere risposta.

Nonostante alle 8.45 sia avvenuta la tragedia di WTC1 (alle 9.02 avverrà quella di WTC2) il pilota del volo in questione può, alle 9.00, spegnere il transponder e fare inversione ad U verso Est, tornando a Washington senza problemi.

Alle 9.09.23 il coordinatore dall'American Airlines dice ad Indianapolis Control «*we were hijacked*» - «eravamo dirottati».

Tutte quelle misure automatiche che scattano non appena un pilota si allontana dal proprio sentiero predeterminato del piano di volo, perché non scattano?

Normalmente la procedura prevista dalla FAA è questa: si cerca un contatto radio con l'aereo, poi un contatto radio con altri aerei presenti in quella zona aerea, poi si avvisano i militari che vanno a dare un'occhiata e, secondo i casi, portano un aiuto o un'intimidazione.

Purtroppo il NORAD, sistema difensivo americano, aveva altri pensieri per la testa e non ha fatto nulla per fermare quest'aereo...

In realtà la documentazione ufficiale ci fa sapere che la FAA non ha notificato in tempo al Norad il caso in questione, ed il Norad ha avuto pochissimo tempo per decidere cosa fare, scegliere un aeroporto da dove far decollare gli F16, e guidare gli F16 verso l'obiettivo, sempre con il pensiero terribile di decidere se si dovesse abbattere o no l'aereo civile con il suo carico di vite umane.

Grazie a Dio (Allah, nel caso particolare), il volo 77 sarebbe riuscito ad arrivare a Washington, a 7000 piedi (2300 metri) di altezza, 700 chilometri l'ora; appena superata la città di Falls Church Va, il pilota avrebbe effettuato una virata in discesa talmente bella che avrebbe perso 7000 piedi in due minuti e mezzo e contemporaneamente ha virato di 330 gradi, senza essere disturbato da alcuno, neanche dalle leggi dei «G» della fisica, violando l'impenetrabilità dell'aera P56 (Prohibited 56).



Per effettuare una virata del genere, tutte le tazzine di caffè si sarebbero spacciate sui finestrini, i passeggeri si sarebbero ammucchiati gli uni sugli altri e anche la struttura dell'aereo ne avrebbe risentito.

Ecco la versione ufficiale:

nonostante la spinta verso l'esterno il pilota cerca l'allineamento sulla cartina perché non vede il ministero della Difesa nascosto dalla collina di Arlington, si allinea sul Columbia Pike, uno stradone che conduce a Washington, supera l'Hotel Sheraton, dà tutta manetta ai motori, supera sulla collina di Arlington gli edifici del Navy Annex, si abbassa e tocca i cavi elettrici, tocca i pali della luce abbattendo cinque lampade, si abbassa sopra i tetti della auto sulla autostrada 395, si abbassa ancora, scavalca i bandoni dei lavori in corso per la metropolitana e dopo aver richiamato l'aereo entra poco sopra il pianoterra del Pentagono senza rovinare né l'erbetta del prato né i grossi rulli dei cavi elettrici lì depositati!

Tra tutti i lati del Pentagono sceglie quello più duro, l'unico ad essere appena stato strutturalmente rinforzato in kevlar (quando si dice la casualità! N.d.A.)

WOW che pilota! Gajardo pure lui, avesse fatto un tonneau in quattro tempi avrebbe impressionato di meno!

Queste sono manovre tipiche di un esperto pilota da caccia-bombardiere (striker), con almeno mille ore di volo e almeno cento con quel tipo di aeromobile e che comunque abbia già sperimentato quel tipo di manovra in qualche allenamento nei mesi precedenti all'evento. E' fuori da ogni possibilità l'effettuazione di quel tipo di manovra con un aeromobile per passeggeri (liner) a tutta manetta, senza radioassistenza e con un pilota senza esperienza.

Un liner scende con una procedura «a biscotto» con il muso più alto della coda, non cammina con la pancia sdraiata a terra e a maggior ragione non riesce a seguire il profilo delle colline...

Per riuscire a seguire il terreno collinare di Arlington ci vuole un'esperienza sostanziosa e per volare con quella precisione occorre rinunciare alla velocità.

Nel caso dell'attacco dell'11 Settembre, al Pentagono, l'esperienza è poca, mentre velocità e precisione sono alte, a dispetto delle tradizioni aeronautiche.

Per seguire il profilo delle colline ci vuole un radar altimetro ed un software di gestione del volo, strumenti non certo presenti sul Boeing 757. C'è odor di bruciato....

Altre stranezze: la stampa ci racconta che la rotta seguita da questo aeroplano è stata: Washington -Ohio- inversione ad U, e rientro a Washington; ma se i dirottatori dovevano colpire Washington e l'aereo era decollato da Washington, che motivo avevano di



percorrere 700 chilometri fino all'Ohio più 700 km di ritorno?

Non era più semplice colpire qualche minuto dopo il decollo?

I terroristi avranno forse avuto difficoltà ad impadronirsi dell'aeromobile?

(in sostanza sappiamo che l'aereo era decollato tra le 8,15 e le 8,20, e intorno alle 8,50 devia dal piano di volo e alle 8,56 non risponde più alla radio, si poteva ben sospettare un dirottamento e sappiamo che poco dopo alle 9 spegne il trasponder, cosicché con un certo ritardo alle 9,24 la FAA informa il Nordad di un possibile dirottamento. Non sappiamo però quando esattamente venne dirottato e quanto tragitto aveva fatto prima del dirottamento, ma in caso perché avrebbero aspettato a dirottarlo visto che andava all'opposto di Washington? *n.d.r.*)

Ad ogni modo l'aeromobile va, torna e riesce a sfondare tre serie di costruzioni dell'edificio; infatti il Pentagono è costituito da 5 anelli pentagonali ed il nostro pilota riesce a bucarne i tre più esterni.

Dall'alto il Pentagono è un bellissimo bersaglio di 5 pentagoni concentrici, e la tradizione ci inviterebbe a colpirne il centro, non un lato.

Il tiratore di frecce nei pub inglesi mira al centro del bersaglio, non si sognerebbe mai di colpire il lato del bersaglio appeso al muro, invece il pilota dell'AA77 punta al lato basso in una zona appena ricostruita del Pentagono, non ancora densamente popolata e lontana dall'ufficio di Rumsfeld, Segretario alla Difesa.

Il pilota terrorista cerca il punto più rinforzato di tutta la struttura, quella parte che è stata appena terminata e non ancora restituita al normale uso.

Entra rasoterra e non forma il classico cratere tipico di molti crash aeronautici, ma scivola dentro l'edificio, senza lasciare, all'esterno, tracce evidenti.

Le misure difensive di qualunque sito «importante» prevedono batterie di terra-aria (Surface to Air Missile, SAM), ma probabilmente l'Amministrazione governativa americana aveva dei punti più importanti del Pentagono nei quali dislocare tali sistemi d'arma, perché in questo caso non se ne vede in funzione neanche uno.

Il tempo di reazioni di missili terra aria deve essere di pochi secondi, per reagire con efficacia ad aggressori supersonici; per tali motivi il sistema di reazione deve rispondere ad un centro di comando e controllo automatico, dove le decisioni sono prese da un sistema elettronico.

Sfortuna ha voluto che nei pressi di Washington non fossero attivi quei sistemi, che sono invece patrimonio di tutte le forze armate del mondo, già da molti decenni, terzo mondo compreso.

Anche il metodo d'attacco usato in quest'occasione merita la seguente considerazione.

Un errore da principianti nelle azioni di tuffo da parte di un aereo è quello di oltrepassare il punto che si è scelto di colpire; infatti appena l'aereo inizia il tuffo, aumenta la velocità, aumenta la portanza e si allontana dal sentiero di discesa verso l'obiettivo.

Sarebbe bastato un errore di soli pochi metri di quota per fare un buco per terra o per oltrepassare il muro del Pentagono (alto 5 piani, 15 metri).

Ma, grazie ad Allah, il pilota non ha commesso questo errore; probabilmente è stato istruito con particolare cura oltre a guidare i Cessna anche a portare a termine azioni di «strike».

Così il pilota ha puntato il bersaglio dritto davanti a lui con un volo radente e non a tuffo come facevano, con scarsi risultati, i bombardieri della seconda guerra mondiale...

Da parte sua, il Boeing entra talmente radente nell'edificio del Pentagono che buca le finestre al piano terra e al primo piano dell'edificio «E» esterno, si abbassa un po' per non lasciare tracce sul muro interno dell'edificio «E», si mantiene livellato a 5 cm da terra per sfondare senza tracce gli edifici «D» ed «C» al pianoterra e, senza bucare l'edificio «B», svanisce nel nulla lasciando tetti, pavimenti e marciapiedi più nuovi che prima!

I tetti interni nei due corridoi interni tra gli edifici C - D e D -E sono alti un piano (3 metri) e non crollano né mostrano segni particolari.

Bravo il pilota attaccante ma bravi anche i difensori Pentagoniani che per tempo si erano preparati per un'occasione simile; infatti sul fronte della gestione dell'emergenza occorre invece notare che anche i militari del Pentagono avevano avuto la brillante idea di organizzare un'esercitazione «MASCAL», nella quale si prevedeva di testare un metodo di sopravvivenza dopo un incidente «con un numero di morti di massa» (massive casualty →MAS CAL).

In questa esercitazione-test si descriveva uno scenario con un Boeing 747 precipitato nel giardino centrale del Pentagono; la data dell'esercitazione è stata il 3 Novembre 2000.

Un risultato pratico di quella esercitazione fu la misurazione del tempo necessario a far giungere l'FBI presso la stazione di servizio carburanti per auto NEXCOM, vicinissima al Pentagono, e quindi recuperare il filmato della telecamera di sicurezza del distributore; infatti quando se ne presentò l'occasione vera gli agenti federali arrivarono sul posto in volata. La preveggenza a volte aiuta.

I Pentagoniani chiamano questo tipo di operazioni con il termine «Contingency planning».

La CIA racconta che anche il sig John Fulton, suo dipendente, aveva organizzato proprio la mattina dell'11 Settembre 2001 un'esercitazione di coordinamento tra squadre di emergenza che intervenivano in un palazzo, a Chantilly in Virginia, colpito da un aereo in una simulazione di incidente.

Il palazzo è una delle quattro torri del National Reconnaissance Office a 6 chilometri dall'aeroporto Dulles di Washington....

Naturalmente l'esercitazione in Virginia è stata interrotta dalla realtà dei fatti.

I Palazzi di Chantilly sono stati al centro di uno scandalo politico, poiché pur appartenendo alla CIA sono stati costruiti senza alcuna autorizzazione governativa e con una strana copertura informativa da parte della Rockwell Industries.

La Rockwell, grande contrattista del Pentagono, ha offerto il proprio nome per nascondere il nome del vero proprietario degli immobili, ovvero la CIA.

La Rockwell inoltre aveva spontaneamente ammesso di aver sopra fatturato alcuni costi relativi ai progetti missilistici MX e Minuteman con la copertura del Pentagono.

Insomma Pentagono Cia ed industrie belliche si coprono a vicenda ed hanno una strana simultaneità di avvenimenti.

Agli amanti delle coincidenze farà piacere prendere atto che la mattina dell'11 Settembre nei cieli dell'East Coast era in corso la nota esercitazione semestrale «Vigilant Guardian» con una sessantina d'aerei da caccia dell'Air Force USA...

Tra i vari testimoni dell'accaduto, c'è la D.ssa Goldsmith del Pentagono, che ci avvisa di aver riconosciuto odor di «cordite» all'interno del suo ufficio e nei corridoi del palazzo, subito dopo l'incidente.

La cordite è l'esplosivo classico formato da nitroglicerina e fulmicotone ed è usato dai militari USA d'ogni arma.

Un'altra teoria, sempre di provenienza francese, afferma che dentro il Pentagono è penetrato un missile Cruise, invece del volo AA77, e non mancano a questa ipotesi dei riscontri oggettivi, come ad esempio l'aumento di radioattività.

In questo scenario, però, non si riesce in questi giorni a trovare una risposta facile alla domanda su dove i passeggeri del volo 77 abbiano terminato la loro corsa...

Per cercare di spiegare la troppo esigua ampiezza del cosiddetto foro d'entrata del B757 esiste una nota di un tecnico inglese (Dave Bonsakoe) il quale rammenta, avendo fatto parte di una commissione d'indagine su un incidente ad un Lightning supersonico, che il foro prodotto dal caccia inglese conficcato nel terreno era decisamente piccolo; anche gli abitanti di Terracina ricorderanno un F104 precipitato sulla spiaggia nei primi anni '70 che aveva prodotto un buco grande quanto il volante di un camion.

Ma un caccia monomotore anni '60 ha un momento di penetrazione di gran lunga diverso da quello di un «liner» anni '90, con tre punte: due motore e la fusoliera.

Noi torniamo ad affidarsi ai vecchi metodi di esame delle testimonianze «dal vivo», tra le quali ce ne sono alcune da valutare con attenzione:

Kelly Knowles, un alunno della First Colonial High School, che vive in un appartamento a pochi chilometri dal Pentagono, ha visto un certo aereo che, dopo aver seguito il velivolo dell'American Airlines, aveva virato dopo l'esplosione.

Keith Wheelhouse, soldato USA, e sua sorella Pam Young dichiarano che c'era un altro aereo simile ad un C130 che volava vicino all'aereo dirottato.

Steve Riskus, l'uomo che ha fornito le prime immagini del Pentagono colpito appena da un minuto, fa presente che l'aereo da lui osservato aveva le insegne dell'American Airlines, ma un minuto prima del disastro non avrebbe potuto vedere nulla perché la collina di Arlington ne avrebbe oscurato la visione ed un minuto prima stava un chilometro più indietro e non avrebbe avuto neanche la visione del Pentagono, situato nella depressione del Potomac.

Danielle O'Brian, controllore del traffico aereo, racconta che la traccia esaminata dalla torre di controllo dell'aeroporto Dulles sembrava per velocità e stile di manovra quella di un aereo militare. La stessa signora aveva dato l'autorizzazione al decollo del volo AA77 con un augurio «Good Luck»; incredibile errore.

Pronunciare quella frase equivale ad augurare «Buona pesca» ad un pescatore.

Dopo quest'augurio la signora aveva abbandonato il lavoro per vedere in TV i fatti della giornata; incredibile passatempo.

Ma siamo obbligati a credere a queste cose?

Riassumendo, non c'è nulla che possa garantire la versione ufficiale, ed è difficile trovare elementi che garantiscano l'avvenuto Hijack (dirottamento); l'unica testimonianza del dirottamento viene dalle chiamate effettuate da bordo dagli aeromobili; ma anche queste hanno qualcosa di strano: non si sa mai chi esattamente le abbia ricevute (un dirigente della compagnia, un agente del 911, una segreteria telefonica) e sono prive della documentazione tecnica (Cellulare o telefono dell'aereo?, contabilizzazione, durata, celle coinvolte etc.). Se per caso non ci fossero state le telefonate, che cosa avremmo dovuto pensare? Ad un'Ustica americana, senza capo né coda?

E' impossibile con un telefono GSM telefonare da bordo di un aereo passeggeri, a meno di non essere in fase di decollo o di atterraggio; le telefonate che ci sono state riferite dovrebbero essere state quando l'aeromobile era in velocità e altezza di crociera, 900 KMH e 11.000 metri di altezza.



I miseri resti sul terreno antistante il Pentagono

United Airlines volo UA93 (Shanksville)

È il volo del mancato attentato; è un Boeing 757-200 della United Airlines, marcato N591UA, matricola 28142/718 del 1996, certificato per 200 passeggeri, che parte alle **8.42** da Newark *New Jersey*. diretto a San Francisco Ca, con 45 persone a bordo (altre fonti ne danno 44 compresi 4 terroristi) (38 passeggeri + 7 di equipaggio), 45mila litri di carburante. Si schianterà alle 10.06.



Sull'orario di partenza c'è un certo mistero ma la questione può essere così interpretata: partenza prevista 8.01, decollo effettivo alle 8.42 con 41 minuti di ritardo.

Manca anche la volontà a stabilire, con precisione ufficiale, l'orario del disastro terminale, ma questo può essere ipotizzato alle 10.06 anche se non coincide con le registrazioni «non ufficiali» desunte dalle scatole nere (ultima registrazione alle 10.03).

Una stranezza viene notata nella compilazione dell'elenco dei passeggeri: molti di loro erano destinati al volo UA91, ma un inconveniente tecnico (un parabrezza crinato) ha impedito la partenza di UA91 e così i passeggeri prenotati su UA91 sono stati invitati a prendere posto sull'UA93 che sarebbe partito a distanza di poco tempo.

Anche sul motivo del disastro c'è molto da discutere: i media parlano di eroi che si sono coalizzati per difendere le loro vite e quelle dei compatrioti, riuscendo a riprendere il controllo dell'aeroplano dopo aver ingaggiato una lotta con i dirottatori.

Ma coloro i quali seguono gli incidenti aerei sanno perfettamente che il trovare pezzi di un aereo a chilometri di distanza l'uno dall'altro è un indizio, senza possibilità di equivoco, di una separazione in volo tra i pezzi citati.

Questa separazione c'è stata nel caso di UA93 e ad otto chilometri di distanza dal relitto principale è stato trovato un reattore con altre parti residue.

Probabilmente l'aeromobile in questione è stato oggetto di un'azione militare con uso di armamenti tipici del contrasto aereo. Un'altra stranezza consiste nella testimonianza del sindaco di Shanksville, Ernie Stull, il quale racconta di non aver visto alcun rottame di aereo né alcun crash, ma solo un grosso buco; tra l'altro, sua sorella che è stata la prima testimone "non ufficiale" del ritrovamento concorda con il fratello.

Tennis Rodd del Pittsburgh Post Gazette conferma il racconto di Ernie.

L'incidente ricorda, per modalità e luoghi, un evento simile conosciuto come "UsAir 427"...

Questi sono i tempi di UA93.

Alle 9.16 il FAA informa il Norad del probabile dirottamento;

alle 9.22 in Pennsylvania viene registrato da una stazione di rilevamento terremoti un «boom» sonico tipico di un aereo militare da caccia;

alle 9.55 un militare chiede a Cheney il permesso di «ingaggiare» (engage) l'aereo dirottato, e Cheney dice «SI»; per due volte ancora viene rivolta la stessa domanda e la risposta di Cheney è sempre «SI».

alle 10.04 UA93 perde un motore ad altri pezzi durante il volo;

alle 10.06 si schianta in una miniera della Pennsylvania.

Non è dato conoscere i motivi che spingono l'amministrazione Bush a negare il fatto evidentissimo. Però sia Cheney che Bush si sono lasciati scappare l'informazione di aver dato l'ordine di abbattere quegli aerei di linea i cui piloti non rispondessero agli ordini dei controllori del traffico aereo e dei militari dei caccia intercettori.

La scatola «nera» con la registrazione delle voci in cabina dovrebbe aver registrato gran parte delle discussioni avvenute negli ultimi minuti e tramite le voci si potrebbe capire chi stesse ai comandi dell'aereo; con un po' di buona volontà si potrebbe anche capire che cosa è realmente successo nell'ultima mezz'ora di volo.

Purtroppo l'Amministrazione Bush non ha diffuso notizie riguardo queste registrazioni (Anni dopo si presentarono registrazioni, molto confuse dalle quali si poteva evincere che a bordo ci fu una specie di lotta. *N. d. A.*)



La versione ufficiale racconta di un comportamento da eroi dei passeggeri, ma i piemontesi, che di questioni militari ne sanno qualcosa, sono soliti dire: «Falso come una medaglia al valore» e ricordando l'episodio celeberrimo di Pietro Micca commentano con un certo spirito critico: «*Miccia corta, neh!*».

* * *

LE ROTTE BALLERINE

Le rotte di quegli aerei dirottati in quel giorno presentano alcuni lati oscuri che però non è possibile dirimere perché non conosciamo con precisione i momenti esatti in cui gli aerei vennero dirottati, come questo potette avvenire e cosa esattamente poi accadde.

Qui sotto: Le rotte seguite dagli aerei dirottati:

Sulla destra i due Boeing 767 lo AA11 (il n. 1) e UA175 (il n. 2) che partiti da Boston finirono contro le Torri a New York- Lo UA175 dopo una strana traiettoria arrivò a colpire la torre da sud.

Più sotto, al centro, la rotta del 757, UA93 (il n. 3), che partito da Newark (New York) deviò (nel caso perché venne dirottato così tardi?) e poi tornò quasi indietro per finire la sua corsa precipitando, al suolo. E ancora *sotto:*

l'altro 757, lo AA77 (il n. 4) che ha forse (a secondo di quando venne dirottato, ma nel caso perché venne dirottato così tardi?), compiuto un assurdo volo: invece di dirigersi verso Washington vicinissima, dopo un buon tratto di strada opposta, torna indietro e va al Pentagono.



A 20 ANNI DI DISTANZA

Trascorsi 20 anni da quei fatti le ricerche più serie e dettagliate, anche se non hanno potuto dimostrare come esattamente fu possibile minare tre torri in acciaio (impresa non da poco) e dimostrare un “qualcosa” d’altro ad immagine di un Boeing contro il Pentagono, hanno però svelato la false flag, del resto di per sè stessa ridicola, se si pensa che collassarono giù, con la stessa dinamica ben tre torri in acciaio di cui una, il WTC7, neppure colpita da aerei.

Un fenomeno, come lo hanno voluto descrivere per danni da incendio e urto di aerei, le cui dinamiche di caduta sarebbero assolutamente incompatibili con le più note e basilari leggi della fisica, tanto più se replicato per ben tre volte!

Si era sostenuto, forse per non essere ridicoli, ma senza alcuna prova, che nell’acciaio delle torri, a causa del disastro, si era verificato il distacco delle protezioni antincendio, condizione necessaria per il suo “indebolimento”.

Il Nist, l’ente incaricato dal governo a suon di milioni, di dare una spiegazione tecnica, ebbe lo spudorato coraggio di emettere una sua simulazione, sia per le due Torri che per l’Edificio 7, di come si erano potuti verificare quei crolli, con un modello al computer per cui il calore degli incendi avrebbe provocato una espansione termica e un “ammorbidimento” nell’acciaio, fenomeno mai verificatosi in precedenza.

Una spiegazione a cui pochi hanno dato credito, simulata al computer e stranamente (furbescamente) fermatasi all’inizio del crollo, senza considerare tutta la dinamica successiva (evidentemente non sapevano come spiegarla).

A mò di beffa, infine, non sono mai stati forniti i dati immessi al computer per la *simulazione*, quando è evidente che a seconda dei dati che si immettono, volendo si possono anche far volare le Torri!

Ridicolo che lo svelare quei dati poteva agevolare futuri attentati, e questo anche ad anni e decenni di distanza!

Abbiamo comunque alcuni “Punti di consenso” su quegli attentati, ovvero delle risultanze probanti, analizzati e discussi che hanno trovato d’accordo ricercatori e analisti, tecnici, ingegneri e architetti.

Si faccia però attenzione che il web, internet è stato inondato di “patacche” di fake, spesso volutamente veicolate in modo che “complottilisti” ingenui e dementi, ne facessero un *copia – incolla* e li diffondessero cosicché, dopo un po’ di tempo, venivano confutate e ridicolizzate, al contempo sputtanando tutta l’area di ricerca e inchieste serie.

Un vecchio trucco per proteggere “*versioni ufficiali*” patacca.

Qui indichiamo come siti di ricerche e inchieste attendibili, che sono praticamente dei work in progress, seri e credibili, il:



- **“9/11 CONSENSUS PANEL”** (<http://www.consensus911.org/>), dove analisti e studiosi di varia estrazione hanno considerato ogni elemento, ogni prova e ogni informazione disponibile, rivoltandola da capo a piedi fino a trovare concordanza, consenso, applicando procedimenti matematico analitici.



- **“ARCHITECTS & ENGINEERS FOR 9/11 TRUTH”** (<https://www.ae911truth.org/>), un ampio pool di ingegneri e architetti (oltre 400 architetti ed ingegneri strutturali professionisti, ognuno elencato con nome, cognome e qualifiche verificate, ed oltre 2.000 collaboratori, studenti di ingegneria e ricercatori privati) che hanno tecnicamente rivoltato da capo a fondo le “versioni ufficiali” su quei crolli e che nel settembre 2015 presentarono un dossier di 56 pagine: *“Oltre la Disinformazione”* sulla demolizione controllata del WTC di New York (Vedesi: <https://www.rinodistefano.com/it/articoli/11-settembre.php>), che qui in Appendice presentiamo integralmente.

Più avanti riporteremo alcuni dei “Punti di Consenso” che sono stati raggiunti sui crolli delle Torri gemelle e l’Edificio 7, sul Pentagono e l’aereo caduto in Pennsylvania, ma ce ne sono anche altri e inoltre ci sono poi:

- Punti di consenso sui voli dell’11 settembre
- Punti di consenso sulle esercitazioni militari prima e durante l’11 settembre che consentirono e coprono la messa in scena generale degli attentati.

Si aggiungono invece, sul sito www.ae911truth.org, anche i formulati seguenti **problemi e domande**:

- Perché i tre "crolli" avvenuti al WTC l'11 settembre 2001 presentano tutti **piu' di dieci caratteristiche** spiegabili SOLO con demolizioni controllate, e contemporaneamente **non mostrano nessun elemento** in comune con i crolli spontanei?
- Perché la versione ufficiale non è in grado di chiarire l'accaduto?
- In definitiva, non si possono spiegare con un semplice crollo spontaneo tutti gli elementi raccolti da testimoni oculari, filmati, rilevatori sismici ed esperti del settore che hanno lavorato a ground zero nelle settimane successive all'undici settembre.

Per la nostra inchiesta, nel presente Saggio, anche se non sempre specificato, ci avvarremo anche degli elementi e le deduzioni presentate da questi gruppi di lavoro: "9/11 CONSENSUS PANEL" e "ARCHITECTS & ENGINEERS FOR 9/11 TRUTH" .

Di grande interesse e buona credibilità, forse con qualche forzatura, ci tornano le ricerche e anche il lungo video documentario di Massimo Mazzucco:

- **"11 SETTEMBRE LA NUOVA PEARL HARBOR"**, una lunga inchiesta e confutazione delle verità ufficiali, della durata di oltre 5 ore e presente anche *on line* su youtube, è diviso in tre parti: vedere:
<https://www.youtube.com/watch?v=16Do1tgfxqU> ed anche:
- **9/11 - ANATOMIA DI UN GRANDE INGANNO**, Il film inchiesta di Hooper
<https://youtu.be/L3NVyPUxq88>



➤ GLI ATTENTATI ALLE TWIN TOWERS



- Due Boeing 767 della United Airlines e American Airlines dirottati:
 - il volo **American Airlines 11** (AA11) Boeing 767 223ER partito alle 07:59 dall'Aeroporto Internazionale Logan di Boston, diretto a Los Angeles (California) e dirottato forse alle 8,20, **con 87** passeggeri (esclusi i 5 presunti terroristi) di cui 9 di equipaggio, più pilota e copilota;
 - e il **volo United Airlines 175** (UA175) Boeing 767 200 anch'esso partito dall'Aeroporto Internazionale Logan di Boston, alle 8,14, diretto a Los Angeles (California) e dirottato forse alle 8,41, avendo a bordo (eccetto i 5 presunti terroristi) **60** passeggeri: 7 membri dell'equipaggio e 2 piloti.

La **torre Nord** viene colpita per prima dallo AA11 alle 8,46, ma crolla per seconda alle 10:28, un ora e 43 minuti dopo.

Il velivolo fu portato a schiantarsi tra l'**80°** e il **90°** piano su 110, presumibilmente, si dice, a velocità di circa 350 nodi cioè 650 km/h; (sembra che un solo video, fratelli Naudet, riprese parzialmente la scena);

La **torre Sud** è colpita dallo UA 175 per seconda alle 9,02 e crolla per prima alle 9,59, dopo 57' nonostante appaia meno incidentata e con un incendio più breve. L'arrivo dell'aereo fu ripreso in video. Venne colpita

tra il **65° e il 75°** piano, alla velocità di 510 nodi circa (lo attesta la NTSB, National Transportation Safety Board – agenzia investigativa indipendente del Governo degli Stati Uniti in un documento in cui si dice che l'aereo ha impattato la torre sud alla velocità di **510 nodi ossia 940 km/h**).

La visione di tutti i video disponibili su quell'aereo lascia alcune perplessità.

Comunque dovette esserci un minimo di abilità per colpire le due Torri (in cielo appaiono come due bersagli non troppo facili se non hai una sufficiente pratica di guida di grossi aerei) e furono anche fortunati a viaggiare a quelle velocità poco sopra il livello del mare senza sfasciarsi.

Inoltre, è possibile mai che i piloti pur minacciati non si siano rifiutati di far precipitare gli aerei sulle torri provocando morti e distruzione, e non abbiano invece preferito “suicidarsi” al suolo?

No, per degli ufficiali di bordo, non era proprio possibile!

L'attacco provocò, al solo **WTC 2.595 vittime oltre a molte altre in seguito per aver respirato le polveri inquinate del crollo**.

E qui viene il bello: 510 nodi equivalgono a 586 miglia orarie, circa 940 km/h, e quindi il Boeing 767 che avrebbe colpito la Torre 2 (Sud) del WTC, viaggiando per oltre un minuto a 700 / 1000 piedi, circa 215 o 312 metri, a 940 km/h, superava la velocità massima raggiungibile dall'aereo che può raggiungere quella velocità solo a 35.000 piedi di altezza, cioè, a circa 10.500 metri.

La *Velocità Massima di Manovra*, per un Boeing 767, infatti è di 414 miglia orarie (665 km/h),

altrimenti l'attrito dell'aria potrebbe far perdere il controllo del mezzo e le vibrazioni potrebbero provocare la rottura delle ali.

Anzi i tecnici hanno anche affermato che a 700 piedi (la quota alla quale si sono schiantati gli aerei), la velocità dei Boeing 767 dovrebbe essere di 250 miglia orarie (circa 400 km/h), e non 900 km/h!

Certo, nella pratica, su tratti non troppo lunghi può andare liscia, ma questa incongruenza ha generato due ipotesi, che lasciano allibiti:

- che quei due aerei non erano proprio dei Boeing 767, ma qualcosa di altro in tal modo mascherati, ma allora i veri aerei e passeggeri?

- o che addirittura quegli aerei contro le due torri non ci sono mai stati, essendo frutto di una **illusione ottica**, generata da trasmissioni televisive controllate e manipolate (vedesi Simon, autore di **September Clues**: <https://www.youtube.com/watch?v=iaSzYbSAhRc>).



Essendo però queste ipotesi, soprattutto la seconda (No Plane) alquanto complicate e in parte fantasiose, hanno anche avuto critiche alquanto serie e sono state incolpate di fare *Disinformazione*, per non fare dietrologia preferiamo accantunarle, magari con qualche dubbio: l'esperienza ci ha insegnato che in questa sporca vicenda c'è poco di veramente certo.

Vediamo ora cosa hanno provocato questi attentati:

Come si è dovuto poi ammettere: il blocco superiore della Torre Nord, una ventina di piani, è crollato più o meno in **caduta libera**" (stessa cosa per la torre Sud, una trentina di piani); ora, visto che la *caduta libera* può avvenire solo con la rimozione quasi simultanea della struttura sottostante, e visto che i blocchi in caduta non avevano energia in eccesso per distruggere la parte sottostante della Torre, si evidenzia una **demolizione controllata** per la



rimozione della struttura sottostante.

IL MOMENTO DEL CROLLO DELLA TORRE NORD: UN TRATTO DEI PIANI SUPERIORI SI INCLINA UN POCO, MA POI COLLASSA GIU' ASSIEME A TUTTO L'EDIFICIO, COME SE NON CI FOSSE NULLA AL DI SOTTO A CONTRASTARNE LA CADUTA.

Venne rilevato e sottolineato da ingegneri e architetti che confutarono la versione ufficiale dei crolli:

«Nel primo rapporto della Fema, del maggio 2002, appendice C, viene documentata una corrosione da solfuri caldi.

In realtà, lo stesso autore di quel rapporto (Johathan Barner) dice che alle estremità le travi d'acciaio erano parzialmente evaporate.

*Questo comporta temperature di oltre duemila gradi centigradi, e l'unica cosa che può provocare un fenomeno del genere è la **thermite**.*

La **thermite**, conosciuta dal 1893, è una miscela esplosiva altamente incendiaria, a base di polvere di alluminio e triossido di ferro, in grado di sciogliere istantaneamente l'acciaio, in quanto produce una reazione che arriva a 2500 °C. ben oltre il punto di fusione dell'acciaio (1.500 °C).

Nel 1935 le due Torri Sky Ride, a Chicago, alte 191 metri furono demolite con 680 kg. di thermite e 58 di dinamite.

Con la nanotecnologia questa polvere è ridotta in particelle minuscole, perfettamente mescolate che quando reagiscono, l'intenso calore si sviluppa molto più velocemente. E' la **nano-termite** e può essere mischiata con additivi per sprigionare un calore intenso, o fungere da efficacissimo esplosivo. Contiene più energia della dinamite.

Ben conosciuta da tecnici e scienziati militari. Fu probabilmente la nano termite ad essere impiegata per tagliare l'acciaio delle Torri.

La termite è un materiale incendiario usato dai militari, che permette di tagliare l'acciaio come un coltello caldo taglia il burro. Esistono moderne cariche di taglio brevettate che fanno esattamente questo con la termite».



LA FOTO SCATTATA ALLA TORRE NORD PRIMA DEL CROLLO MOSTRA UNA SORTA DI CASCATA DI LAVA E LAPILLI DA UNA DELLE FINESTRE. CIÒ CHE SI VEDE ALL'INTERNO DEL CERCHIO ROSSO È POSSIBILE SIA ESATTAMENTE L'IMMAGINE DELL'ACCIAIO CORROSO DALLA TERMITE.

E ancora: «Prendiamo la torre nord. Ci viene detto che questo blocco superiore di dieci, quindici piani sopra il punto d'impatto dell'aereo è stato in grado di distruggere tutto il resto dell'edificio fino a terra.

Noi abbiamo dei problemi con questa versione dei fatti. Prima di tutto, perché questo non è affatto quello che si vede nei video. Il blocco superiore si distrugge da solo, prima ancora che vi sia un qualunque movimento verso il basso che possa distruggere il resto dell'edificio fino a terra.

Nei primi quattro secondi è completamente distrutto, come liquefatto.

La struttura è completamente demolita, e non c'è nulla che rimanga che possa distruggere fino a terra il resto dell'edificio. Infatti, dopo quattro secondi vediamo esattamente quello che viene descritto da centinaia di soccorritori, nei racconti orali documentati dal commissario dei pompieri Thomas Van Essen».



Ma, clamoroso:

molti, pompieri compresi, descrivono dei botti, spesso in rapida sequenza ("Pa! Pa! Pa!") tutto intorno all'edificio, come un'umma cintura.

Descrivono esplosioni. Si sentono esplosioni.

Vi sono esplosioni in tutto

l'edificio.

Eppure nessuna delle centinaia di testimonianze, anche autorevoli, di queste esplosioni, viene inclusa nel rapporto ufficiale! Imbarazzanti eh?

Ovvio che molti osservatori abbiano rilevato:

«Ciò che si vede nei tanti video è esattamente ciò che viene descritto: una cintura di esplosioni tutta intorno, che scagliano sezioni perimetrali delle pareti da quattro tonnellate d'acciaio lateralmente a novanta chilometri all'ora in ogni direzione. Sezioni isolate di struttura che volano liberamente e vanno a finire a duecento metri di distanza.

Per fare questo ci vuole una forza laterale incredibile.

La stessa forza che serve per scagliare una palla di cannone da cento chili a cinque chilometri di distanza. E poi si vedono anche esplosioni più sotto».

Da notare che le Torri gemelle, lungi dall'essere una struttura "vuota" all'interno e fragile, avevano invece una struttura interna, quasi come un grattacielo nel grattacielo, ed erano state costruite con **un ridondanza superiore da 3 a 5 volte** al carico effettivo che dovevano sopportare.

INOLTRE preso atto che:

La **Torre Nord** (WTC1, sono circa 415,5 metri di struttura d'acciaio, più antenna televisiva in cima, con 110 piani di solette in acciaio e calcestruzzo), mentre

la **Torre Sud** (WTC2, altrettanti 415 metri, 110 piani di solette in acciaio e calcestruzzo,

la **analisi di quei crolli mostra evidente di avere TUTTE le caratteristiche della distruzione tramite esplosivi in grado di "tagliare" l'acciaio.**

Architects & Engineers for 9/11 Truth ha infatti considerato:



Si vede un aereo che si avvicina alla Torre Sud, e la Nord era già stata colpita.

1) Crolli troppo rapidi per essere gravitazionali.

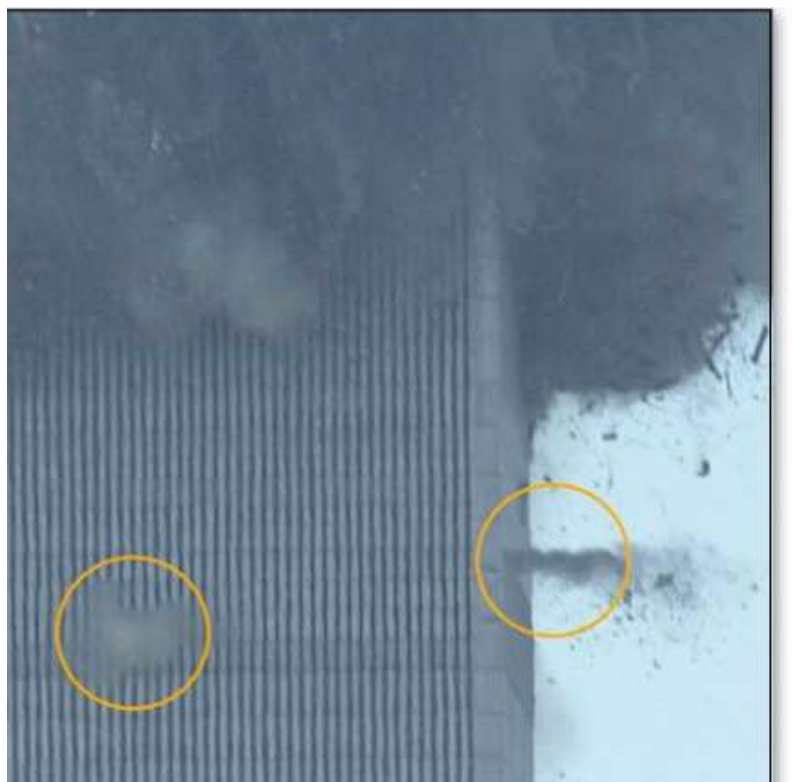
2) I rumori di esplosioni, ripetute, al piano terra appena prima del "crollo" (sentiti da centinaia di testimoni, tra cui molti pompieri che non potevano equivocare con rumori simili).

3) La presenza di flash luminosi (visti da numerosi testimoni).

4) Gli squibs (sbuffi dalle finestre), o esplosioni "non sincronizzate", 40 piani sotto il "crollo" del palazzo visti in tutti i video (la distanza dai punti superiori del crollo indica che non può trattarsi di "aria compressa").

5) La polverizzazione a mezz'aria di tutte le 90.000 tonnellate di cemento, sostegni in acciaio, armadi, 1000 persone, quasi tutte polverizzate. Abbiamo il crollo di un edificio che si polverizza **durante** la caduta.

6) Le gigantesche nubi piroclastiche di polvere in espansione.





7) La progressione in verticale di onde di demolizione su tutti i lati dei palazzi. La simmetria nei "crolli" (attraverso il percorso di maggior resistenza) a velocità quasi di caduta libera, circa 10 secondi (le colonne, incomprensibilmente, non hanno fatto alcuna resistenza), quando ce ne sarebbero voluti circa 30.

9) Un'area di più di 400 metri di diametro di detriti equamente distribuiti, al di fuori della pianta dei palazzi.

10) Onde d'urto hanno incrinato le finestre di edifici a più di 100 metri di distanza.



11) L'espulsione laterale di travi d'acciaio da 20-50 tonnellate fino a 150 metri di distanza (non spiegabile con un crollo strutturale). Si cercò di giustificare quella trave **qui a lato**, "infilzata" nel palazzo che forse poteva essersi staccata da un edificio adiacente, ma a parte che sembra proprio una trave di acciaio delle torri, come si sarebbe potuta staccare quella trave da un edificio adiacente?

12) La totale distruzione dei palazzi fino agli elementi individuali che ne compongono la struttura (compresa la struttura in acciaio del nucleo [core] del palazzo).

13) Le tonnellate di metallo ancora fuso diversi giorni dopo il crollo scoperto dalla CDI (Società di Demolitori) nelle fondamenta, (unica possibile causa:

cariche di sostanze incendiarie -cutting charges- come la nano-thermite le sole in grado di fondere l'acciaio).



Visto che la maggioranza del carburante degli aerei è bruciata nei primi minuti dopo gli impatti, visto che al momento dei crolli nelle Torri Gemelle c'erano solo dei normali incendi di tipo domestico, e visto che nessuna importante fonte di combustibile risulta essere stata disponibile nei sotterranei, come spiegare le temperature fino a 1500° registrate sotto le macerie, per gli incendi durati molte settimane, per le travi incandescenti che venivano regolarmente estratte dalle macerie, per le gigantesche colonne di supporto "piegate come un torcetto", per l'acciaio fuso e per il cemento fuso osservati e trovati a Ground Zero, che siano il risultato di semplici crolli gravitazionali?



14) La traccia chimica di nano-thermite (sostanza incendiaria che può superare i 2.500 °C) trovata nelle scorie, nel metallo fuso solidificato, e nei campioni di polvere dal professore di fisica Steven Jones, Phd e dal professor Niels Harrit e altri.

[Certo sono esami e analisi private, ma dovrebbe dimostrarsi la loro inesattezza].

Essi affermano:

“Sulla base delle precedenti osservazioni, concludiamo che lo strato rosso dei frammenti rosso-grigi rinvenuti tra le ceneri del WTC è materiale thermitico attivo, inesplosivo, assemblato secondo tecniche di nanotecnologia, e rappresenta materiale ad alto potenziale pirotecnico e/o esplosivo”;

15) L'ossidazione rapida ed una fusione intergranulare nei campioni di acciaio strutturale scoperta dal FEMA (la protezione civile americana).

16) Più di 1000 corpi umani polverizzati e mai ritrovati, e 700 minuscoli frammenti di ossa spediti fino sul tetto di edifici vicini.

E contemporaneamente, il crollo delle due Torri gemelle, non mostra NESSUNA delle caratteristiche dei crolli spontanei dovuti ad incendi, per esempio:

- 1) Un lento inizio del crollo con deformazioni grandi e visibili.
- 2) Un crollo asimmetrico che segue il percorso di minor resistenza (le leggi di conservazione della quantità di moto impongono che un crollo segua il lato più danneggiato).
- 3) Prove di incendi con temperature talmente alte da ammorbidire l'acciaio abbastanza da causare un cedimento.
- 4) Infine, c'è il fatto che altri grattacieli in acciaio con incendi più estesi, più caldi e durati più a lungo non sono mai crollati, né tanto meno sulla propria pianta come quelli al WTC.

In conclusione, risulta che dopo che gli aerei hanno colpito il World Trade Center, con adeguata sincronia, ci sono stati dei congegni esplosivi, con cariche di taglio per l'acciaio, dentro i palazzi che hanno causato il crollo delle Torri, che sono crollate con modalità fisicamente impossibili da ottenere con un crollo strutturale, gravitazionale.

Tutto pianificato e predisposto prima dell'11 Settembre: sono la prova evidente di un *Inside Job*.

PUNTI DI CONSENSO SULLE TORRI GEMELLE (Twin Towers):

Vediamo ora alcuni degli elementi che, dopo analisi e discussioni a 360 gradi, avendo trovato ampio e pieno consenso tra gli esperti possono dirsi oggi acquisiti e permettono di liquidare molti dubbi e false affermazioni.

Per ragioni di spazio, omettiamo i dettagli e le spiegazioni, che comunque potrete trovare, oltre ad altri Punti, nei due link del Consensus Panel e di Architects & Engineers for 9/11 Truth, precedentemente segnalati.



Sono la confutazione delle affermazioni della “versione ufficiale” in merito a:

- Punto TT-1: l'affermazione sulla distruzione delle Twin Towers dovuta unicamente all'impatto, al carburante e agli incendi
- Punto TT-2: l'affermazione sulla distruzione delle Twin Towers dovuta unicamente all'impatto, agli incendi e alla gravità .
- Punto TT-3: un'affermazione che esclude la presenza di esplosivi nelle Twin Towers
- Punto TT-4: un'altra affermazione che esclude la presenza di esplosivi nelle Twin Towers
- Punto TT-5: l'affermazione che la polvere del World Trade Center non contenesse tracce di materiale termitico.

DOMANDE SULLE TORRI GEMELLE



Le decisive domande che Massimo Mazzucco pose ad un famoso debunkers relativamente al crollo delle Torri gemelle, dell'Edificio 7, dell'aereo sul Pentagono e quello caduto in Pennsylvania. Le abbiamo adattate al nostro testo, aggiungendo qualcosa.

TORRI GEMELLE

Premesso che teoricamente sarebbe anche possibile un crollo per cause definite “logiche e naturali”, gravitazionali, per cui i piani alti collassano su quelli inferiori, anche senza la rimozione quasi contemporanea della struttura sottostante, producendo pressioni inimmaginabili e quindi un crollo delle torri in parte simile a quelli osservati, ma è l'insieme dei fenomeni di caduta delle tre torri, ripetuti per tre volte, i tratti di velocità a caduta libera o ad essa vicini, crolli simmetrici e tutto il resto osservato nei video e nei dati conosciuti, che **smentiscono** il crollo strutturale.

Domanda n. 1 : Perché non è stato incriminato nessuno fra i responsabili del progetto e della costruzione delle Torri Gemelle, se veramente fossero collassate per urto da aerei (non tutte) e incendi, nè è mai stata nemmeno suggerita una responsabilità penale da parte loro?ii

Domanda n. 2 : Che cosa ha causato le pozze di acciaio e metallo fuso, piegato le colonne senza incrinarle, continuando a bruciare per settimane sottoterra?

Domanda n. 3: Sapete spiegare come sia accaduto che le leggi della fisica, che prevedono che un corpo in caduta segua la linea di minore resistenza, siano state aggirate sia nel caso delle due torri che per l'Edificio 7 ?

Domanda aggiunta: Potete spiegare, con piena cognizione di causa, come sia potuto accadere che tre edifici in acciaio siano collassati, principalmente a causa di incendi di breve durata, ripetendo per tre volte le stesse modalità di implosione, con tratti di caduta libera e polverizzazione del cemento

➤ IL CROLLO DEL WTC 7

Per completare l'opera si ebbe anche il crollo, sempre nel WTC, dell'**Edificio 7** (chiamato anche Salomon Brother's building) un'altra torre in acciaio, più piccola, di 47 piani, alto circa 174 metri che **non era stata colpita da alcun aereo**, collassata più o meno con la stessa dinamica della altre due, ma ben sette ore dopo, alle **17,20 del pomeriggio**.

Il WTC7 si era iniziato a costruire nel 1984 quindi beneficiava di tutte le più moderne esperienze in quel genere di costruzioni.

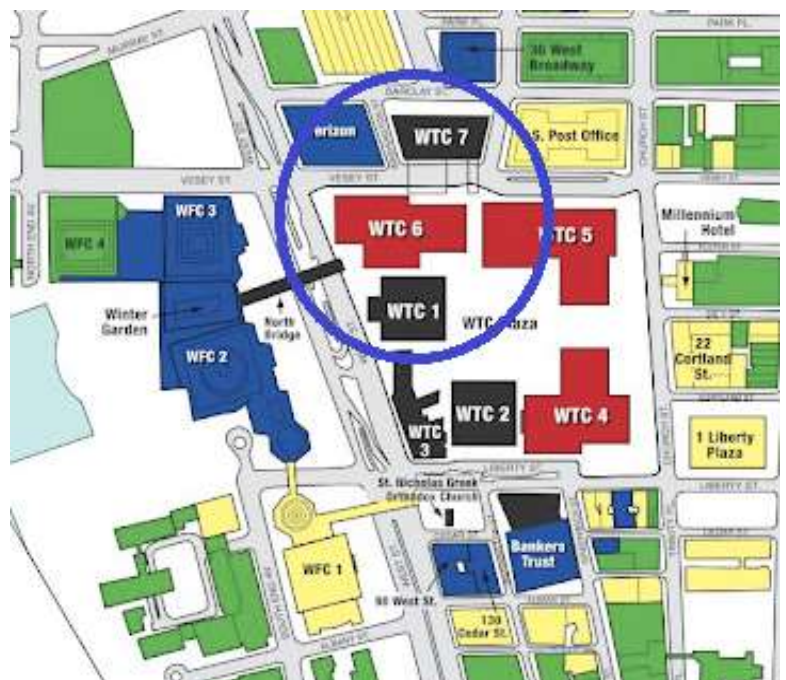
Ecco, **qui sotto**, la foto dell'inizio implosione: in pochi secondi il grattacielo scende giù come fosse **inghiottito**, indice che mano a mano che scendeva i piani non trovavano resistenza alcuna. Altro che cedimento strutturale!



Se fosse veritiera la “versione ufficiale” dei crolli, saremmo in presenza di una violazione delle elementari leggi della fisica e, per la ripetizione di tre volte, di una sfida ad ogni calcolo delle probabilità!

Si disse, in un primo tempo, che il crollo avvenne a causa dei detriti che l'avevano investito (in realtà potevano causare incendi e lesioni, ma non tali da far poi crollare un grattacielo in acciaio), e inoltre nello spazio in cui si trovava (**vedi foto a lato**), la presenza del vicino WTC6 lo proteggeva, almeno nella parte inferiore, dai detriti della vicina Torre nord, WTC1).

L'ipotesi dei detriti, era una vera e propria barzelletta, visto che l'Edificio 7 tra l'altro era venuto giù



collassando su sé stesso, proprio come una demolizione controllata con un primo tratto a velocità di caduta libera (**il Nist ha dovuto correggere una sua prima tesi e ammettere che i primi otto piani del palazzo sono venuti giù in piena caduta libera**).

Poi ha stabilito che il crollo era avvenuto a causa di un incendio (tra l'altro non di grandi dimensioni e durata), ad un paio di piani, che avrebbe indebolito una trave in acciaio provocando il collasso.

Facevano meglio a dire che il WTC7 era crollato per “solidarietà”!

Nessuno ha saputo dare una spiegazione a quanto affermato dal “Rapporto Nist” secondo cui il cedimento di una sola colonna avrebbe causato il crollo simmetrico dell'intero edificio, quando è ovvio, invece, che per un crollo con quella dinamica è necessario il cedimento di tutte le colonne, nell'arco di poche frazioni di secondo una dall'altra.

La fenomenologia di caduta di quel grattacielo, venuto giù dritto verso il basso con tratti di accelerazione da caduta libera, in modo uniforme, simmetrico, è proprio la dimostrazione di una demolizione controllata.



IL CROLLO DELL'EDIFICIO 7 SECONDO PER SECONDO. DALLA SEQUENZA FOTOGRAFICA SI VEDE LA STRANISSIMA CARATTERISTICA DEL CROLLO DEL GRATTACIELO. SEMBRA UN PILASTRO CHE SI INABISSA VERTICALMENTE, SPARENDO TRA LE MACERIE DEL WORLD TRADE CENTER.

Un edificio con 40mila tonnellate di strutture in acciaio non può venir giù in quel modo, a causa di incendi da ufficio, che sarà la motivazione ufficiale data dal Nist, senza che tutte le ottanta colonne di ciascun piano vengano rimosse simultaneamente e in modo sincronizzato, piano dopo piano. Nessuno che abbia mai spiegato, inoltre, cosa causò le molteplici esplosioni registrate anche dalle telecamere, comprese la BBC e la CNN, dopo che le torri gemelle erano crollate, e prima che crollasse l'edificio 7.

In un primo momento si sostenne che il WTC7 fosse crollato a seguito di esser stato investito dal crollo della torre a lui più vicina (la Nord), che causò anche incendi verificatisi all'11° e 12° piano, poi estesisi a qualche altro piano, ma poi il Nist, incaricato di studiare le cause del crollo, sostenne che la causa non fu l'investimento dei detriti, ma il piegarsi di una colonna, la N. 79 del livello 12, sotto il forte calore, che poi coinvolse tutta la struttura.

Questa spiegazione non convinse nessuno: che il crollo di una singola colonna faccia crollare tutto l'edificio, simmetricamente su se stesso poi, non ha alcun senso, vi è invece la prova evidente che il WTC-7 mostri TUTTE le caratteristiche di una demolizione controllata effettuata tramite esplosivi particolari:

1) Il rapido ed improvviso inizio del "crollo", a cominciare dall'attico sul tetto, quindi con una discesa simmetrica del palazzo, chiare indicazioni che ci fu una improvvisa demolizione programmata.

2) I rumori di esplosioni al piano terra appena prima del "crollo" (sentiti da centinaia di testimoni, tra cui molti pompieri e cronisti).

3) La simmetria del "crollo" (attraverso il percorso di maggior resistenza) a velocità di caduta libera (le colonne, incomprensibilmente, non hanno fatto alcuna resistenza). Come ha dovuto riconoscere il Nist l'edificio è caduto in modo simmetrico e con **accelerazione in caduta libera per un periodo iniziale di 2,25 secondi durante il suo crollo.**

4) Gli squibs, fuori usciti dalle finestre o esplosioni "non sincronizzate", nei 7 piani più alti, come visto nei video dei network televisivi.

5) "Crollo" perfettamente sulla pianta dell'edificio, con la struttura d'acciaio spezzata e pronta per il trasporto.

6) Una gigantesca nube piroclastica di polvere in espansione.

7) Le tonnellate di metallo ancora fuso diversi giorni dopo il crollo scoperto dalla CDI (Società di Demolitori) nelle fondamenta, (come per le "pozze" sotto le due torri gemelle, unica possibile causa: cariche di sostanze incendiarie -cutting charges- come la nano-thermite).

8) La traccia chimica di nano-thermite (sostanza incendiaria che può superare i 2.500 °C) trovata nelle scorie, nel metallo fuso solidificato, e nei campioni di polvere dal professore di fisica Steven Jones, Phd e dal professor Niels Harrit.

9) L'ossidazione rapida e una fusione intergranulare nei campioni di acciaio strutturale scoperta dal FEMA (la protezione civile americana).



10) La conferma di esperti, dal principale professionista di demolizioni controllate europeo.

11) La conoscenza anticipata (registrata in diverse fonti) del “crollo” da parte dei media, della polizia e dei vigili del fuoco.

12) Il *conto alla rovescia* (sentito da numerosi testimoni) che ha preceduto il "crollo", una previsione che indica che c'era chi “sapeva”: veramente strano.

E contemporaneamente anche il WTC 7 non mostra NESSUNA delle caratteristiche della distruzione a causa di incendi, come:

1) Un lento inizio del crollo con deformazioni grandi e visibili.

2) Un crollo asimmetrico che segue il percorso di minor resistenza (le leggi di conservazione della quantità di moto impongono che un crollo segua il lato più danneggiato).

3) Prove di incendi con temperature talmente alte da ammorbidire l'acciaio abbastanza da causare un cedimento.

4) Infine, c'è il fatto che altri grattacieli con incendi più estesi, durati più a lungo, e che hanno sviluppato temperature molto maggiori, non sono mai crollati.

Sotto: Un momento degli incendi ai piani del WTC7



© 2015 Architect
for 9/11 Tru

PUNTI DI CONSENSO SUL CROLLO DEL WTC 7

Confutano inequivocabilmente:

- Punto WTC7-1: l'affermazione che il WTC 7 sia crollato unicamente a causa di un incendio.
- Punto WTC7-2: l'affermazione contenuta nel rapporto preliminare del NIST che il WTC 7 non è crollato a velocità di caduta libera
- Punto WTC7-3: l'affermazione contenuta nel rapporto finale del NIST che il WTC 7 crollò in caduta libera senza l'intervento di esplosivi.



Per la cronaca:

Il WTC7 o Salomon Brothers Building ospitava una grossa stazione della Cia, quindi un grande ufficio dei Servizi segreti, L'IRS il dipartimento della Difesa e la SEC per interi piani, oltre svariati uffici bancari e il bunker del sindaco di New York per la gestione delle emergenze. Vi si trovavano molti documenti delicati.

DOMANDE SULL' EDIFICIO 7

(by Massimo Mazzucco e integrate)



RAPPORTO NIST - WTC 7

Domanda 1: Puoi spiegare come il cedimento di una sola colonna (ipotizzato dal Nist) possa causare il crollo simmetrico dell'intero edificio, per il quale è necessario il cedimento di tutte le colonne nell'arco di poche frazioni di secondo una dall'altra?

[Si noti che mentre nel crollo delle Torri si è avuta la polverizzazione del cemento a mezzaria, mano a mano che collassava, probabile indice che venne minato fin dall'alto, l'Edificio 7 invece è collassato, come inghiottito, e si è polverizzato verso la fine del crollo, indice che la struttura era stata fortemente minata nelle fondamenta]

CONOSCENZA ANTICIPATA

Domanda n. 2: Se il crollo di una struttura in acciaio a causa del fuoco non si era mai verificato prima, come hanno fatto così tante persone a prevederlo, con ore di anticipo, come dimostrato da varie registrazioni?

Domanda n. 3: Perché pompieri e polizia dovrebbero usare termini come "saltare in aria", o "tirare giù", se stessero solo aspettando un crollo spontaneo?

Domanda n. 4: Perché tutte le domande precedenti non hanno mai trovato una risposta onesta negli ultimi otto anni?

WTC 7 UN'ALTRA PISTOLA FUMANTE

Vediamo alcuni interessanti particolari:

Si presti attenzione all'intervento in diretta del commentatore della CBS, Dan Rather. Disse il giornalista:

"Incredibile, stupefacente, scegliete voi la parola. Ma per la terza volta in un giorno, [abbiamo avuto] un'evocazione di quelle immagini che abbiamo visto troppe volte in TV, in cui un edificio viene deliberatamente distrutto con cariche di dinamite collocate appositamente per demolirlo".

E il "conteggio" che venne fatto in diretta come se si sapesse della demolizione?

In effetti la demolizione del WTC 7 con la sua evidente demolizione controllata, non essendo stato colpito da aerei, e con un crollo in simmetria, è una pistola fumante che dimostra tutto l'inside job.

Si da il caso che il crollo del WTC7, è avvenuto nel tardo pomeriggio dell'11 settembre ed è problematico, se non assurdo, dimostrare che la sua demolizione, tra l'altro con la stessa tecnica e materiali (thermite) necessaria per le strutture in acciaio, sia stata pianificata e predisposta in quelle poche frenetiche e pericolose ore precedenti il crollo.

Quindi era stata preparata precedentemente e ci vogliono molti giorni, da chi sapeva che ci sarebbe stata la demolizione delle torri nord e sud.

Tuttavia si innestano quesiti di non facile soluzione.

Se il crollo dell'Edificio 7 era stato predisposto assieme a quello delle Twin Towers, come sembra più probabile, perché attesero le 17,20 per dargli attuazione?

Forse per poterne giustificare la caduta?

E infatti non essendo stato colpito da aerei quale motivazione gli avrebbero dato? Quella dei detriti e degli incendi come poi hanno dovuto dire?

O forse era previsto un aereo anche per l'Edificio 7?

O forse, meglio ancora, non si posero questo problema della informazione da divulgare avendo tutto il sistema informativo sotto controllo: nel caos di distruzione totale, che segue al crollo delle torri, ci sarebbe stato anche il crollo dell'Edificio 7, hanno pensato.

CROLLI TORRI: FORSE CON QUALCHE ECCEZIONE MA LE COSE NON VANNO PROPRIO COSI'

Un edificio che cade per danno strutturale, gravitazionale, che si polverizza, in una nube piroclastica in espansione, durante la caduta stessa (1)

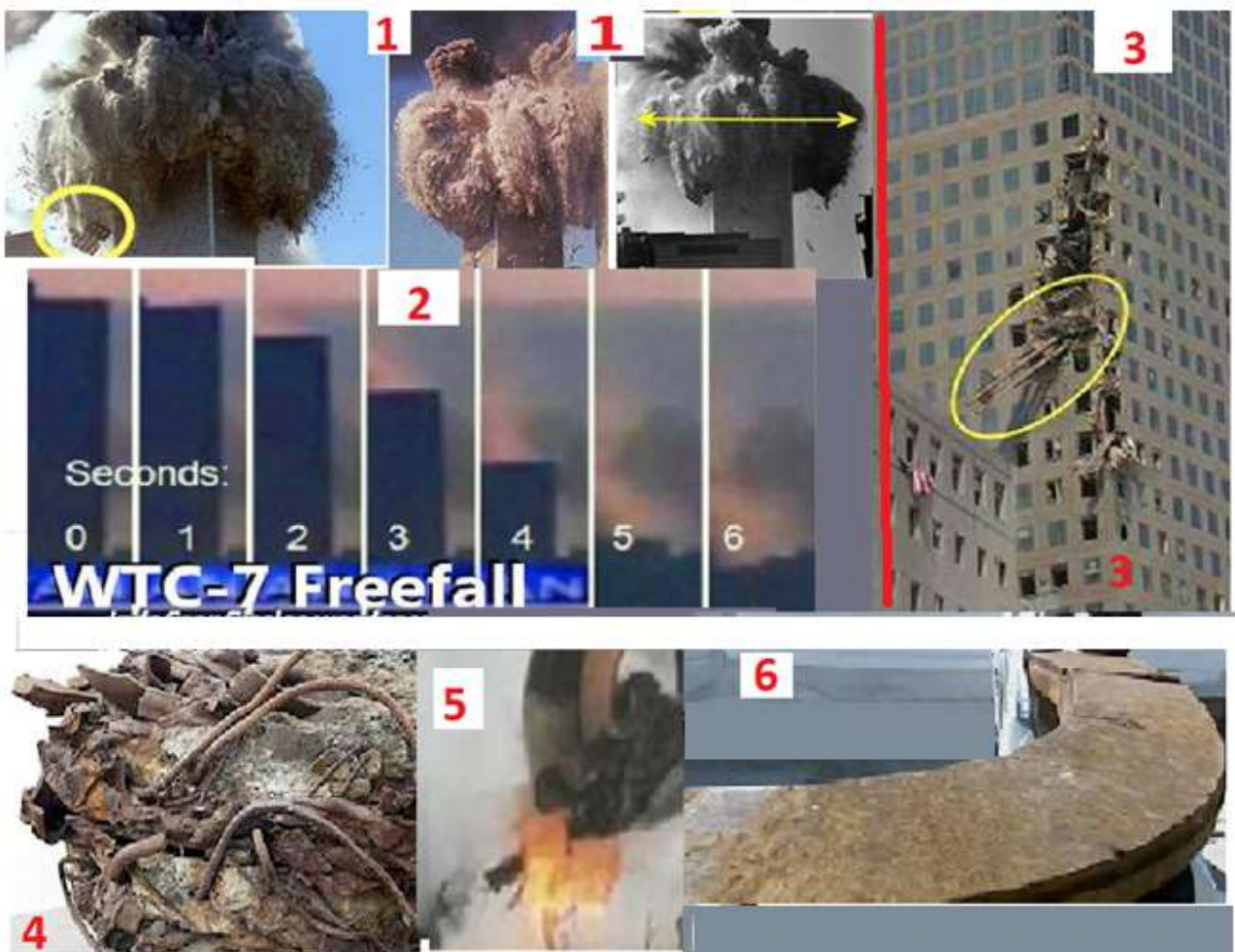
Un edificio che cade, per danno strutturale, non implode simmetricamente su se stesso come se i piani inferiori non esistessero più e quindi non ne rallentino la caduta. Non ha tratti di velocità a caduta libera e altri di poco superiore. (2)

Un edificio che cade per danno strutturale, non lancia travi di acciaio pesanti tonnellate a oltre cento metri di distanza come se sparate da un cannone (3)

Un edificio che collassa per danno strutturale non crea "meteoriti" di cemento, ferro e acciaio fuso che non possono essere solo frutto di energia di pressione. (4)

Un edificio che collassa per danno strutturale non lascia per settimane pozze di acciaio fuso come quelle trovate a ground zero (5)

e non piega spesse colonne di acciaio senza incrinarle. (6)



➤ **ATTENTATO AL PENTAGONO**

Il Boeing 757 - 223, volo American Airlines 77, (AA77) partito con ritardo tra le 8,15 / 8,20 circa, dal Dulles International Airport di Washington D.C. diretto a Los Angeles (California), viene dirottato forse tra le 08:51 e le 08:54, e si schianterà, con una angolazione di 42°, contro il Pentagono, senza essere intercettato, alle 09,38 circa dopo circa 1 ora e 18/23 minuti di volo, **con 64** persone a bordo (eccetto i 5 presunti terroristi) di cui 4 di equipaggio e 2 tra pilota e copilota, procurando altri 125 morti all'interno del Pentagono, che potevano essere sicuramente evitati.



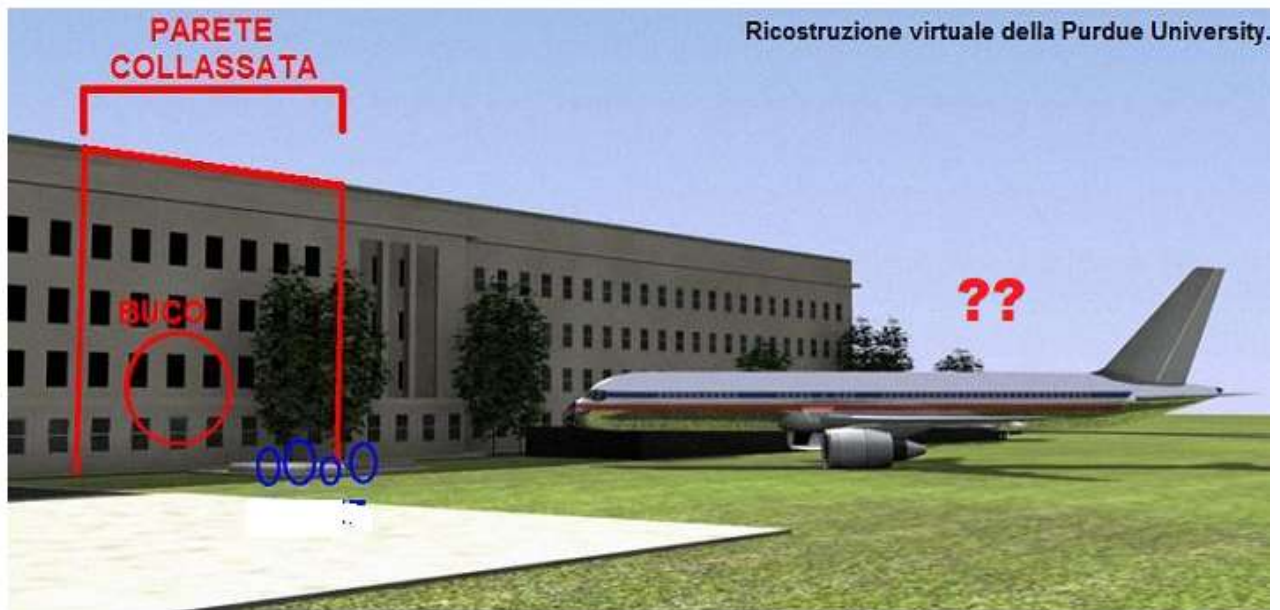
L'aereo precedentemente, allontanatosi da Washington DC, per quasi 700 Km verso l'Ohio, aveva invertito la rotta per tornare verso Washington (a seconda dell'orario di dirottamento un bizzarro andirivieni), e si diresse verso l'edificio del Dipartimento della Difesa: il Pentagono.

Prima dell'impatto, ha compiuto una virata ben controllata di 330 gradi scendendo di 2130 gradi in circa tre minuti per schiantarsi sulla parete ovest del Pentagono a circa 850 Km. Orari, con "precisione militare".

Ci furono alcune testimonianze non molto congruenti su che tipo di aereo fosse: si è detto che l'aereo sradicò alberi e 5 lampioni mentre scendeva ad alta velocità (altro particolare molto strano), prima di colpire la facciata sud-ovest del Pentagono. **Qui sotto** uno dei lampioni divelti. Sembra che tra un palo e l'atro vi fossero 26 metri, per cui o un Boeing con apertura alare di 38 metri o un aereo più piccolo con apertura alare di poco superiore ai 26 metri, avrebbero potuto fare dei "filotti", ma immaginare un Boeing che a quella velocità circa 850 Km all'ora viaggiasse raso il suolo è veramente problematico. **N.B.: La storia dei pali della luce ha molte ombre: ci sono testimoni che non confermano la direzione di arrivo del Boeing.**



In ogni caso, non è molto credibile che un aereo delle dimensioni di un Boeing 757 abbia impattato il Pentagono, tra l'altro viaggiando per un tratto ad un livello non molto più alto del terreno, per potersi schiantare sulla superficie di una facciata e quindi scomparire dentro l'edificio, **lasciando sul terreno davanti alla parete di entrata, poi crollata, pochi resti e non di una certa dimensione per la sua mole e neppure un foro adeguato alle sue dimensioni e altrettanto allo interno.**



Washington: Il Pentagono è l'edificio sede del quartier generale del Dipartimento della difesa degli Stati Uniti. La Casa Bianca è la residenza ufficiale del presidente degli Stati Uniti e si trova a circa 4 miglia dal Pentagono

Dove sono, infatti, le ali (apertura alare quasi 38 metri) e la coda alta quasi 4 metri oltre la fusoliera, che nel terreno antistante lo schianto non ci sono?

E come ha potuto la fusoliera, che è la parte più fragile di tutto l'aereo, penetrare il muro della facciata dell'edificio quasi per intero. mentre le ali, gli stabilizzatori e la coda, che sono relativamente più robusti, si sarebbero frantumati in 1000 pezzi irriconoscibili?

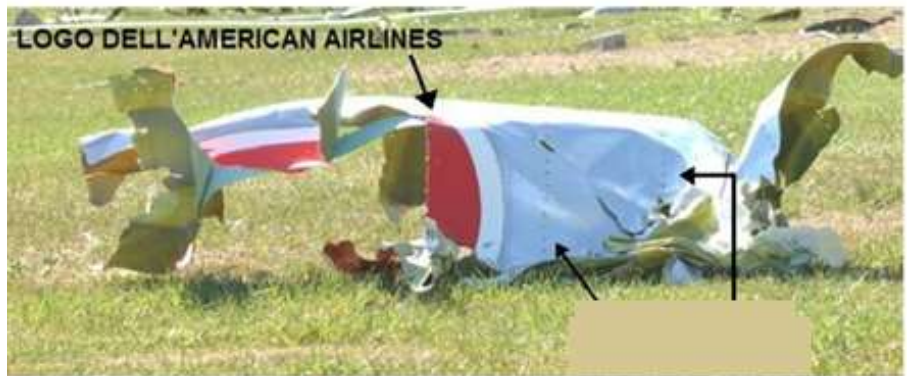
E come spiegare dove sia finito il cuore dei due enormi motori Rolls Royce, che sono fatti con leghe robuste da essere ritenuti praticamente indistruttibili? Il Boeing da circa 100 tonnellate, inoltre, "disintegratosi" all'interno dell'edificio, mostrerebbe che "qualcosa" di suo ha superato tutte le colonnine in cemento armato interne, ben due di queste, per andare a fare un buco circolare di uscita, di dimensioni contenute, circa 3 metri, nella parete opposta.

E se questo Boeing, volava quasi raso-erba (manovra a dir poco incredibile), come avrebbe fatto a raggiungere la zona di impatto senza colpire i rulli di cavo elettrico, davanti quella parete e visibili nelle foto, che non sono stati

fatti cadere dalla turbolenza generata sotto l'aereo che viaggiava a 530 miglia orarie, circa 850 km/h (dati sulle velocità, confermati dalla Commissione Nazionale sugli Attacchi terroristici contro gli Stati Uniti)? Velocità che supera quella massima di manovra consentita viaggiando quasi a livello del mare e vi è il rischio che l'aereo si sfasci per l'attrito che, a quella bassa quota, l'atmosfera interpone.

Infine, se come è stato detto l'aereo è diventato "quasi come un liquido", una specie di "palla di fuoco", o letteralmente "grattugiato" dagli urti, tanto che sembra scomparso, come è stato possibile ritrovare i resti di tutti i passeggeri, e identificarli uno per uno con l'analisi del DNA che ha miracolosamente sopravvissuto **alle alte temperature** di un aereo dicesi semi liquefatto.? Tempo dopo l'FBI tirò anche fuori e mostrò qualche foto dei resti recuperati dell'aereo, quindi non proprio "liquefatto".

E ricordate quel rottame sul prato antistante l'edificio, spacciato come un pezzo di fusoliera, ma essendo troppo sottile si disse allora che forse era un rivestimento? Eccolo **a lato**



Non aveva bruciature, ma aveva verniciatura e parte del logo della American

Airlains, ma sottoposto ad attenta analisi rivelava profonde discordanze con il Boeing e allora come si trovava lì sul prato?

E che stavano facendo quei due agenti in borghese o funzionari, che raccattavano rottami per portarli chissà dove e perché? Una messa in scena?

Non lo sapremo mai.

A quanto sembra il pilota dilettante e digiuno di pilotaggio di Boeing, **Hani Hanjour**, dicesi che arrivato nei pressi del Pentagono, invece di dirigersi come un missile sul tetto, compie una virata, non certo facile, di 330 gradi per scendere di 2130 metri e andare verso la parete ovest percorrendo un tratto quasi a livello del terreno per centrare la parete lateralmente.



Qualsiasi esperto aeronautico rileva subito che siamo in presenza di tutta una serie di manovre assurde e abilità di pilotaggio incredibili se non impossibili per un Boeing e tanto più per un dilettante alla guida.



Qui sotto: la parete dove è entrato, dicesi il Boeing, e poi crollata.

Il **foro di entrata**, sulla parete, a parte la mancanza di grossi relitti nel terreno circostante, non sembra adeguato a che possa esserci entrato un grosso Boeing con una apertura alare di 38 metri.

Uno schianto di Boeing a 850 Km/h non causa sulla parete solo quel tipo di danni considerando anche che alcune finestre in alto, che pur dovevano essere interessate dall'urto, per

l'inclinazione dell'aereo e l'altezza della coda, rimasero intatte.

Ma anche il **foro di uscita di circa tre metri di larghezza, nella parete opposta**, dopo aver attraversato le colonne dell'aerea interna sembra inusuale per le modalità dell' incidente.

Qui a lato:

il foro di uscita di parte del presunto aereo, dopo aver passato tre anelli e due muri, provocando questo buco di circa tre metri di diametro.

Sotto: la strana traiettoria che il Boeing 757 avrebbe compiuto dentro l'edifio, secondo la "versione ufficiale" Qualcuno ha timidamente avanzato l'ipotesi che quello strano buco nella parete fu provocato da un carrello.

Viene il dubbio, visto che le testimonianze di chi dice di aver visto l'aereo in arrivo, sono contraddittorie e sommarie, che non sia stato un Boeing 757, ma un **"qualcosa"** ad esso mascherato e con carica esplosiva in punta.

Si è anche pensato ad un missile e alla contemporanea presenza di un aereo mascherato da Boeing oltre al missile: uno fa parte della messa in scena e l'altro colpisce.

Ma in questi casi il vero Boeing che fine avrebbe fatto?

E i passeggeri di cui dicesi vennero poi recuperati tutti i DNA, che fine avrebbero invece fatto?

E ancor più i membri dell'equipaggio che dovevano essere conosciuti nel loro ambito, che fine hanno fatto?

Sono domande inquietanti e incredibili, ma a cui non possiamo dare alcuna risposta senza sollevare contraddizioni e mancanza di altrettante risposte insanabili.

Ma ci si chiede: se l'aereo si è "polverizzato" all'impatto, i danni dovrebbero essere pochi, se invece è "penetrato" allora i danni dovrebbero essere molti e consistenti.



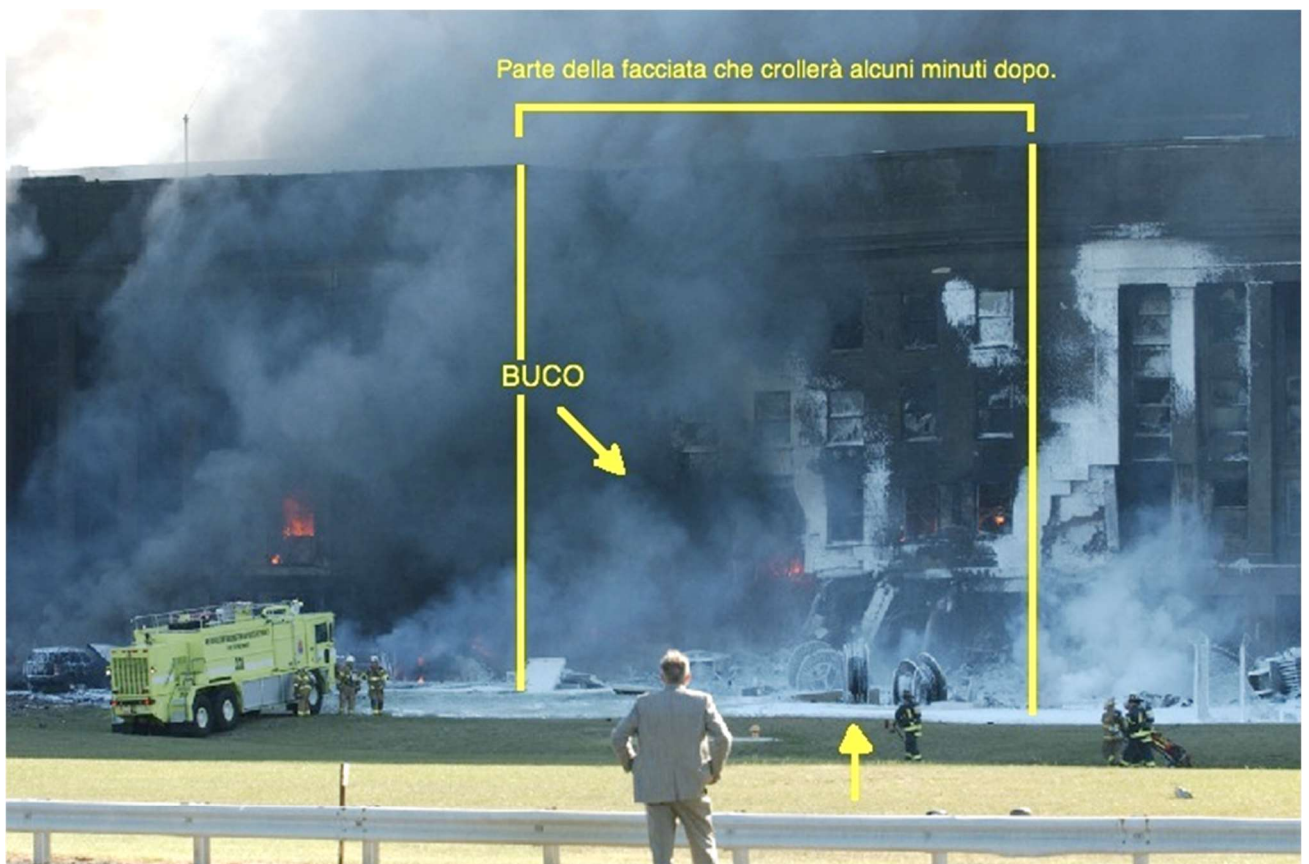
Come potrebbero aversi danni contenuti d'avanti (colonne rimaste in piedi) e molti danni dietro (colonne trapassate all'interno) ?

Su questo aspetto, incredibile, del *missile* o del *caccia*, che non è possibile provare, non ci soffermiamo, sebbene in questa ipotesi ci sono indizi ed elementi molto attendibili, anche perché la versione del Boeing non convince proprio.

PUNTI DI CONSENSO SUL PENTAGONO

Sono la confutazione:

- Punto Pent-1: perché l'attacco al Pentagono non è stato impedito quando era facile farlo: la prima versione ufficiale
- Punto Pent-2: perché l'attacco al Pentagono non è stato impedito: la seconda versione ufficiale
- Punto Pent-3: l'affermazione riguardante Hani Hanjour come pilota del volo 77 schiantatasi sul pentagono.



Si può notare l'ottimo stato del prato, che non mostra danni di alcun tipo, e la presenza di bobine di cavi e di colonne ancora in piedi (indicate dalla freccia gialla in basso).

Ci sono poi varie finestre con i vetri ancora intatti (sono stati imbiancati dalla schiuma antincendio).

Ma la cosa che salta maggiormente all'occhio è l'assenza di resti del velivolo da 100 tonnellate, lungo 47 metri e largo 38, che avrebbe colpito la facciata dell'edificio.

DOMANDE SUL PENTAGONO

(By Massimo Mazzucco)



ACROBAZIE AD ALTA VELOCITÀ

Domanda n. 1 : Come può una persona (più di tutti il saudita Hani Hanjour) ritenuto scarso nella guida di piccoli aerei da turismo e che non ha mai guidato un jet nella sua vita, sedersi ai comandi di un aereo, un Boeing da 100 tonnellate, e fare manovre ad alta velocità considerate praticamente impossibili da piloti con 30 anni di esperienza?

PENTAGONO Il volo raso-erba

Domanda n. 2 : Poichè volava raso-erba, potete spiegare come ha fatto l'imponente 757 a raggiungere la zona di impatto senza colpire gli ostacoli lungo il percorso? E perchè questi rulli di cavo elettrico non sono stati nemmeno fatti cadere dalla turbolenza generata sotto l'aereo a 900 Km./h. e nelle foto appaiono più o meno al loro posto?

Ali, Coda, Motori E Fusoliera

Domanda n. 3-A : Perché le ali dovrebbero essersi staccate in parte prima dell'impatto, e dove sono finite visto che sul terreno intorno non ci sono?

Domanda n. 3-B : Dove è finita la coda, che si alza di 4 metri oltre la fusoliera, e perché non ha lasciato segni sulla parete, nè ha rotto le finestre sopra il foro d'entrata?

Sulla facciata del Pentagono impattata, risulta solo un foro di entrata di non più di 6 -7 metri x 12-13 e molte finestre alte circa 1,8 metri, sono rimaste con i vetri intatti, dopo l'impatto. Molto strano se non assurdo.

Domanda n. 3-C : Dove sono finiti i due motori da 3 tonnellate l'uno, di fatto indistruttibili, che sembrano semplicemente scomparire nell'animazione della Purdue University? Se sono entrati nell'edificio, pregasi indicare i fori di entrata?

[A giustificazione di questa omissione si è sostenuto che Lo scopo dello studio della Purdue era la valutazione del danno inflitto dalla massa liquida e quindi incompressibile dei 20.000 litri di carburante avio contro le colonne. Per questo sono mostrati il flusso del carburante e le fiamme che ne scaturiscono e sono omesse le parti più massive del velivolo].

Domanda n. 3-D : Spiegare come fa un aereo senza ali e senza motori a volare in una foresta di colonne di cemento armato (l'interno del Pentagono dove è penetrato) , quando un aereo con le ali e con i motori non riesce a farlo nemmeno in una foresta di alberi?

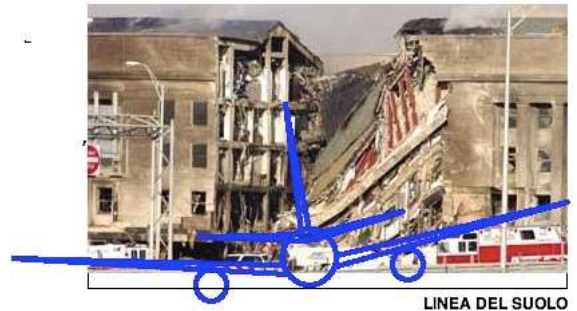
Domanda n. 3-E : Se l'aereo è diventato "quasi come un liquido", "una palla di fuoco", al punto da scomparire nel nulla, puoi spiegare come sia stato possibile ritrovare i resti di tutti i passeggeri, e identificarli uno per uno con l'analisi del DNA?

Domanda n. 4 : Se questo è quello che è successo all'aereo, perché David Dunbar, allora direttore di Popular Mechanics, ha affermato che il foro al terzo anello fu causato da un carrello di atterraggio? Esiste forse una risposta diversa di Popular Mechanics ogni volta che cambiano direttore?

“PENTAGONO” DOMANDE SENZA RISPOSTE

Il sito *Luogocomune.net* (http://xoomer.virgilio.it/911_subito/faq_pentagono.html) ha fornito molti particolari sull'aereo del Pentagono sintetizzando alla fine una serie di domande che in tutti questi anni, nessuno ha mai saputo spiegarci:

1. Dove sono finite le ali, coda e motori del Boeing 757.
2. Perché non hanno lasciato danni riconoscibili sulla parete.
3. Come mai c'erano così pochi resti di un velivolo da 100 tonnellate sul luogo dello schianto.



4. Come ha fatto questo rottame (parte del motore?), che il solo rapporto con l'uomo accanto, dimostra come sia notevolmente più piccolo di un motore di Boeing a trovarsi all'interno del Pentagono, visto che sulla facciata mancano i fori d'entrata dei motori ed è presente solo quello della fusoliera.



5. Perché il prato non presentava danni di alcun tipo, anche se i dati ufficiali affermano che il motore sinistro del 757 avrebbe dovuto "ararlo" perché, per via dell'inclinazione dell'aereo, si trovava parzialmente sotto terra.



6. Cosa ha causato questo foro netto e preciso all'interno del terzo anello del Pentagono (qualunque cosa l'abbia causato, ha trapassato ben 2 muri del Pentagono - gli stessi che ufficialmente sono tanto resistenti da non venire scalfiti dai motori di un Boeing 757 che ci si schianta a circa 850 Km/h - e ha inoltre seguito un assurdo percorso a zig-zag tra le colonne).



7. Come mai le bobine di cavi che si trovavano proprio davanti alla parete del Pentagono colpita non sono state investite e distrutte dall'aereo, e anzi sono rimaste perfino in piedi.



8. Le stranezze dei pali della luce abbattuti dal 757 (vari testimoni hanno visto un aereo avvicinarsi al Pentagono e poi sorvolarlo senza colpirlo seguendo una traiettoria molto diversa da quella ufficiale (la cosiddetta rotta nord) il che, nel caso, renderebbe impossibile che tale aereo abbia abbattuto i pali della luce (sceneggiata quando allestita)?

9. L'illogicità e l'impossibilità della traiettoria ufficiale (che non ha mai avuto una risposta accettabile).

10. Come mai svariati piloti hanno affermato che non sarebbero mai riusciti ad effettuare le manovre aeree (tecnicamente impossibili) che secondo la versione ufficiale i dirottatori avrebbero eseguito dopo appena qualche settimana di esercitazioni su un simulatore di volo o su un Cessna 172.

11. Com'è possibile che alcune delle finestre in prossimità del punto d'impatto avessero ancora i vetri intatti.



A SINISTRA IL PERCORSO CHE, SEMPRE SECONDO LA VERSIONE UFFICIALE, HA COMPIUTO DAL DECOLLO ALLO SCHIANTO (IN BIANCO). IL PERCORSO PIU' BREVE CHE AVREBBE POTUTO FARE INVECE E' IN BLU.



12. Perché tanti testimoni affermino, indipendentemente l'uno dall'altro, di aver visto un aereo avvicinarsi al Pentagono e poi sorvolarlo senza colpirlo seguendo una traiettoria molto diversa da quella ufficiale (la cosiddetta rotta nord) che rende impossibile che tale aereo abbia abbattuto i pali della luce e poi causato i danni al Pentagono. E perché tali testimoni dicono di non aver visto un aereo che abbia seguito la traiettoria ufficiale.

13. Perché più di 80 filmati dello schianto continuano a venire tenuti nascosti dal governo USA, che ha ammesso di possederli ma continua a rifiutarsi di renderli pubblici.

14. Perché il Rapporto ufficiale della Commissione 9/11 ha sostenuto che la sicurezza del Pentagono non avesse abbattuto il velivolo che ci si è schiantato (qualunque cosa fosse) perché l'aveva perso di vista fino a un attimo prima dell'impatto, quando la testimonianza dell'ex Ministro dei Trasporti Norman Mineta smentiva chiaramente questa affermazione?

15. Perché Lloyd England, il guidatore del taxi che dicesi venne colpito dal primo palo della luce tranciato dall'aereo del Pentagono, ha ammesso in un'intervista (mentre non sapeva di venire registrato) che la scena del taxi colpito era stata *pianificata in anticipo* ("it was planned") e che si è trovato coinvolto in una cosa molto più grande e pericolosa di lui. E perché subito dopo, quando sapeva di venire ripreso, si è rimangiato tutto ed è arrivato perfino a negare l'evidenza delle fotografie pur di non ammettere che si trattava di una scena pre-pianificata (l'eloquente video-intervista è visibile + http://xoomer.virgilio.it/911_subito/faq_pentagono.html#13).



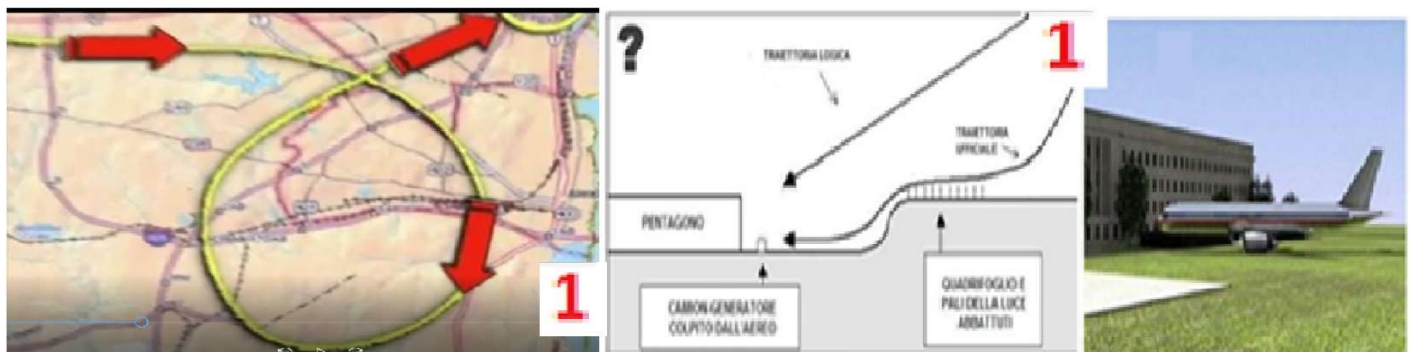
IL B757 DEL PENTAGONO: E' POSSIBILE MAI?

Possibile che un Boeing 757 con la sua struttura e predisposizione di volo, compie certe virate in quota e poi un percorso collinetta, raso terreno a circa 850 km.h ? **(1)**

Possibile che un Boeing da circa 100 tonnellate si schianta contro la parete del Pentagono, mostra una esplosione con fiamme che non sembrano da idrocarburi e non lascia in terra relitti di una certa consistenza, oltre ad un prato intonso cioè privo di profonde strusciate ? **(2)**

Possibile che un Boeing con apertura alare di quasi 38 metri e altezza di coda e timone di 13,6 metri apre una breccia (qui in figura in giallo) mentre il timone e la coda, che inclinate dovevano arrivare (a destra) alle finestre alte, le lasciano quasi indenni? **(3)**

Possibile che il Boeing, per la ipotesi della Purdue University, penetra nell'edificio, quasi si disintegra, ma attraversa ben 3 anelli e due colonne o muri e va ad aprire un foro nella parete di uscita? **(4)**



➤ LO SCHIANTO DELLO UA93



Il Boeing 757-200 N591UA della United coinvolto nel dirottamento, fotografato tre giorni prima dell'attentato

Un altro Boeing 757 - 200, infine, il volo **United Airlines 93**, (UA93), era partito alle 8,42 dall'aeroporto di Newark, vicino a New York, diretto a San Francisco (California) e viene dirottato forse alle 9,15. Si schianta alle 10,06 (10,03? le fonti sono discordanti), dopo 1 ora e 24 minuti di volo, nei pressi di Shanksville (Pennsylvania), che dista circa 20 minuti di volo da Washington.

A bordo **40** passeggeri (eccetto i 4 terroristi), di cui 5 membri dell'equipaggio e 2 tra pilota e copilota.

Questo UA93 dopo aver scorrazzato per i cieli americani, si schiantò nei pressi di Somerset a Shanksville in Pennsylvania, si disse **a causa di una rivolta dei passeggeri che aveva indotto i dirottatori a far precipitare l'aereo** (una bufala propagandistica su la quale ci fecero anche un film) quando invece forse era stato colpito in cielo, come sembravano dimostrare alcune prime testimonianze e alcuni rottami trovati a vari chilometri di distanza (alcuni rottami avevano dimensioni di una valigetta e non potevano di certo svolazzare). Il bello è che anche una esplosione in cielo avrebbe dovuto lasciare grossi relitti visibili che invece sul terreno non c'erano.

Esplosione in cielo, caduta dell'aereo integro nel terreno o altro?

Qui sotto: l'apparente inadeguatezza della buca richiusasi sull'aereo dove si sarebbe schiantato un boeing da 100 tonnellate, apertura alare 38 metri, lunghezza 47 metri



Ecco **qui sotto**, la cartina con i resti trovati in due punti distanti, uno vicino al laghetto e uno a quasi 8 miglia, ovvero a oltre 12 Km.



Orbene, visto che l'aereo dicesi caduto tutto d'un pezzo, poi si disse che si era disintegrato nell'urto, come spiegare che sia stato possibile ritrovare dei rottami solidi a oltre 12 km di distanza dal punto di impatto, in una giornata in cui c'era soltanto una brezza leggera?

E poiché al momento dell'impatto l'aereo portava a bordo almeno 20.000 litri



La buca che "inghiottì" l'aereo

di carburante, come spiegare perché non si notano rottami di rilievo e nessuna colonna di fumo nero che di solito si innalza da terra dopo l'esplosione iniziale e oltretutto (vedi **foto a lato**) l'erba che è attorno alla buca è secca non certo bruciata? Quel poco fumo attesta che la foto è di poco dopo lo schianto.



L'unica foto dell'incidente, presa da lontano, sembra più la classica nube del fumo dello scoppio di una bomba. Come si spiega?

Comunque la si metta: abbattimento in cielo o schianto sul terreno, la vicenda di questo aereo è poco chiara. Cosa nasconde?

Dunque questo aereo portava a bordo almeno 20.000 litri di carburante:

come spiegare perché non ci fosse nessuna colonna di fumo nero che si innalzava da terra dopo uno schianto di aerei, ma fu ripresa da lontano solo lo strano fumo della foto **a lato?**

Non sono state date risposte esaurienti per spiegare come la maggior parte di un aeroplano da 100 tonnellate fosse sprofondata, inghiottita sottoterra, in una buca che si è chiusa su se stessa prima ancora che arrivassero i soccorritori ai quali non mostrava alcun

significativo relitto dell'aereo.

Eppure secondo i tracciati l'aereo non è caduto proprio in verticale!

Poi 5 anni dopo, quasi come da un vaso di pandora, si mostrarono i relitti recuperati tra cui, guarda caso, documenti e oggetti riferiti ad attentatori arabi, tutti relitti e reperti che nessuno ha visto l'11 settembre nella famosa buca e alcuni hanno il forte sospetto di un falso.



Il motore Pratt & Whitney PW2000 del Boeing 757-200

Come spiegare – **qui sotto** - questa foto tessera riesumata dai relitti? O la bandana di un attentatore? Tutti reperti in perfette condizioni.



Vedendo le tante cose riesumate dalla buca, si ha la sensazione della “**patacca**”, come ad esempio la patente della famosa hostess CeeCee Lyles che dicesi rilasciata nel febbraio del 1997, quando a quell'epoca la donna era ancora sposata con un altro uomo e aveva un diverso cognome (Castrillo), visto che solo nel maggio 2000 si era sposata con il marito Lorne Lyles e ne ha preso il cognome.



Anche le famose telefonate, quelle pur poche, dicesi fatte con i cellulari dei passeggeri da bordo dell'aereo, con la tecnologia telefonica del tempo, non sono tecnicamente credibili, alcune sono chiaramente inventate (una poi, come vedremo più avanti, della hostess CeeCee Lyles, accennata sopra. è inquietante, perché al termine vi si sussurra che è in atto un inganno).

Cinque anni dopo si disse ANCHE che era stata recuperata la scatola nera le cui registrazioni confermavano che c'erano stati diverbi con i dirottatori forse chiusi in cabina, ma è tutto indistinto e non dimostra che l'aereo sia caduto dopo un “assalto” dei passeggeri alla cabina di pilotaggio.

In definitiva, comunque, la caduta di questo aereo che non aveva portato a termine il suo “attentato” (si pensa sulla Casa Bianca a Washington) non cambia le considerazioni sul complesso di questo evento, e prospetta una tendenza, una predisposizione in quel giorno, a mistificare le cose.

DOMANDE SULLO UA93

(by Massimo Mazzucco)



UNITED 93

Domanda n. 1 : Visto che quel giorno non c'era vento forte, e siccome nessuno ha sparato all'aereo in volo, come è stato possibile ritrovare dei resti dell'aereo ad oltre 12 Km. dal luogo di impatto?

Domanda n. 2 : Visto che l'aereo sembra essere scomparso in questa buca, come è stato possibile ritrovare e identificare tramite il DNA i resti di ogni singolo passeggero? E anche il 95% dell'aereo, fra le altre cose?

Domanda n. 3 : Se l'aereo bianco (avvistato in quei momenti) era davvero un aereo privato, perchè Popular Mechanics ha usato prove falsificate per sostenere la propria affermazione?

Domanda n. 4: Sul luogo di impatto sono stati trovati i seguenti oggetti: un intero e riconoscibile documento di identità di un dirottatore. Il testamento, non strappato nè bruciato, di un dirottatore. Una ricevuta con il nome di un dirottatore. Il foto-ritratto di un dirottatore. Un coltellino appartenuto ad un dirottatore. Una ricevuta della lavanderia, con il nome di un dirottatore. La bandana, non bruciata nè strappata, di un dirottatore. Il passaporto di un dirottatore, con foto e nome chiaramente visibili. Dobbiamo ridere?

UNA TELEFONATA RIVELATRICE?

Tutta la complessità dei problemi indagativi sull'11 Settembre si evince, per esempio, in una telefonata della hostess, **CeeCee Lyles**, fatta dal telefono a bordo dell'aereo (GTE Airfone), quel martedì mattina, alle 9,47, durata 56 secondi e lasciata sulla segreteria del marito in cui al termine gli sussurra **"It's a frame"**, **"E' un inganno"** (dicesi che poi alle 9,58 riuscì anche a parlare con il marito con il cellulare).



Si noti che il Boeing 757 (**UA93**) della hostess era partito alle 8,42 dall'aeroporto di Newark, vicino a New York, diretto a San Francisco (California), ma venne dirottato forse alle 9,28 e poi si schianta alle 10.06, dopo 1 ora e 24 minuti di volo, nei pressi di Shanksville (Pennsylvania), nel frattempo erano avvenuti gli attentati contro le Torri di cui in parte la hostess sembra essere al corrente.

Ecco la trascrizione della breve conversazione avvenuta dopo 19 minuti dal dirottamento e 19 minuti prima del suo schianto. Le poche parole della hostess sono state sintetizzate nei documentari di Massimo Mazzucco e riportate con sotto la traduzione:

«Ciao amore, sono... amore devi ascoltarmi con attenzione, sono su un aereo che è stato dirottato, sono sull'aereo, ti sto chiamando dall'aereo. Spero di riuscire a rivederti in faccia amore, addio! - E dopo una pausa, sussurrando - : It's a frame».

In realtà la hostess, come si ascolta dalla registrazione completa, dice anche:

“... di ai miei bambini che li amo molto” “Um, io non so cosa dire, ci sono tre individui che hanno dirottato l'aereo, stiamo girando attorno e ho sentito che ci sono aerei che stanno volando verso il Word Trade Center”

Non sono molte le contestazioni dei debunkers alla interpretazione di questa telefonata, più che altro sono sottigliezze sulla traduzione delle parole, attaccandosi al fumo della pipa per confonderne le interpretazioni.

Per esempio, si fa notare che la hostess apre la telefonata con **"Hy baby"** che letteralmente vuol dire **"bambino"**, ma è risaputo che viene usato anche come



un **"Ciao amore"**, poi che il finale **"Good by"**, vuol dire arrivederci più che addio, ma tutto questo lascia il tempo che trova.

Inoltre che la sua famiglia, dicesi era composta dai suoi figli e quelli del marito, per cui, notano i debunkers, appare strano che dica "dì ai **miei** figli che li amo", dimenticandosi completamente di quelli del marito. Anche qui è una sottigliezza ininfluyente, che inoltre varrebbe in ogni caso, qualsiasi sia il senso o l'origine di questa telefonata.

Infine, si dice, cavillando, che la espressione un pò idiomatica: **"it's a frame"**, ovvero **"è un inganno"**, potrebbe anche significare: **"Si tratta di una cornice."**

Ma in questo caso di cosa, di una foto? Sussurrata a fine telefonato non avrebbe molto senso se non appunto vuol intendere **"è una montatura"**.

Vale invece la pena di fare alcune considerazioni:

- Il fatto che lei dica **"I don't know what to say"**, **"non so cosa dire"**, appare strano visto che è stata lei a telefonare, ma ci può stare considerando la situazione. Forse però sarebbe più logico se qualcuno gli stesse imponendo, "consigliando", di fare la telefonata dicendo qualcosa (nel caso non sarebbero certo i terroristi)
- Tutta la telefonata mostra che non ha problemi di farsi sentire da altri, tranne lo: **"It's a frame"** finale che è staccato e sussurrato.
- Un po' strano che ripeta: **"I'm on a plane"**, **"I'm calling from the plane"**, per attestare che è sull'aereo e non da un'altra parte, ma ci può stare.
- Dice che i dirottatori sono tre, ma la versione ufficiale parla di quattro, gliene è sfuggito uno o gli hanno detto di dire così, o che altro?
- Devesi infine considerare che **"It's a frame"**, lo dice dopo aver terminato e quasi chiuso la telefonata e questo depone fortemente per il fatto che non vuol far sentire, a chi gli ha "consigliato" o imposto questa telefonata, che sta svelando che si tratta di una montatura, ed infatti lo dice al termine delle telefonata, dopo un certo distacco, viceversa lo avrebbe detto prima.

In conclusione, la telefonata è agli atti, lo "It's e frame", sussurrato e staccato, è inequivocabile, ergo possibile che a questa hostess avevano detto di recitare questa sceneggiata. Ma si trovava veramente sull'aereo poco dopo precipitato al suolo, oppure è a terra da qualche altra parte?

Forse per non preoccupare il marito, gli rivela con sussurro segreto, che quello che gli ha detto è un inganno, ma resta il fatto che questa poveretta dovrebbe poi essere morta, e allora cosa è successo?

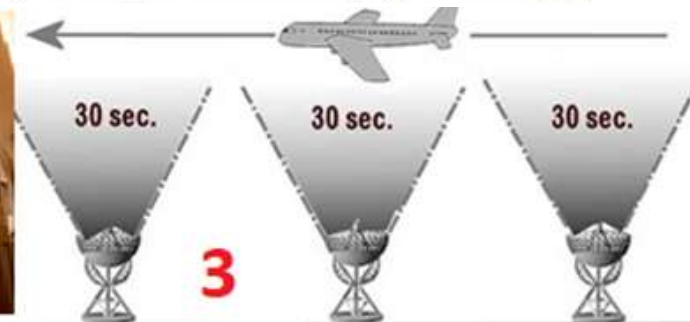
LO STRANO SCHIANTO DELLO UA93?

Possibile che un Boeing 757 di circa 100 tonnellate (47x38 metri) precipiti al suolo, tra l'altro con una certa inclinazione e produca una buca come quella che i primi testimoni arrivati sul posto hanno visto, priva di rottami e relitti di una certa dimensione, che dicesi inghiottiti nel terreno e senza neppure mostrare gli esiti di un incendio che normalmente si verifica in questi casi? **(1)**

Possibile che si trovano alcuni relitti, non troppo piccoli, quali ad esempio quelli delle dimensioni di una mini valigetta, a distanza di circa 12 KM? **(2)**

Possibile che con la tecnologia del 2001 da un aereo che viaggia circa 850 Km/h. sale e scende da 8 mila mt, si riesca a telefonare con il cellulare? Forse alla quota più bassa e la velocità più ridotta e per breve tempo, altrimenti non si riesce a star dietro al segnale che si trasmette da un ripetitore ad un altro in particolare nelle zone rurali **(3)**

MA SE LA MANCANZA DI RELITTI IN TERRA NON ATTESTA LO SCHIANTO AL SUOLO, MA NEPPURE UNA ESPLOSIONE IN VOLO, COSA E' SUCCESSO O CHE AEREO ERA?



I ponti radio del segnale sono condizionati dalla velocità di spostamento

E LE PROVE DEGLI ATTENTATORI?

Le prove che gli attentatori dell'11 Settembre furono – **essenzialmente e solo** - gli arabi di Al-Qaeda imbarcatisi sugli aerei dirottati, dove sono? Rivendicazioni, Valige, Corani, Bandane e passaporti di questi arabi lasciati dappertutto o miracolosamente rimasti integri nelle macerie e dagli incendi al WTC o tra i rottami nella buca dello schianto del Boeing in Pennsylvania, ma guarda caso **neppure una immagine delle tante telecamere negli aeroporti che riprendesse questi piloti da baraccone imbarcarsi su quegli aerei da dirottare**: né quelli verso le Torri, né gli altri due.

L'unica immagine prodotta, che immortalava il presunto "capo" dei terroristi Mohamed Atta, era di **un volo precedente** (*vedi qui sotto*).



Mohamed Atta (a destra in camicia blu) e Abdulaziz al-Omari, all'aeroporto Internazionale di Portland si imbarcano, ma non sugli aerei da dirottare, ma alcune ore prima, per dirigersi verso Boston. Fotogramma ore 05.45

Evidentemente quella mattina le telecamere negli aeroporti, dormivano!

Questa mancanza ha fatto supporre che forse buona parte di questi terroristi che si erano imbarcati negli aerei, armati di taglierini per dirottarli, erano una mistificazione e chissà cosa era veramente accaduto, se e "chi" aveva veramente preso quegli aerei, e che fine avevano poi fatto questi allegri arabi.

E neppure fu prodotta alcuna immagine del Boeing che svolazzò verso il Pentagono sorvolando in quell'area, dove molte telecamere erano in funzione su edifici e alberghi. Circa **83 telecamere** vennero sequestrate, ma non vennero mostrate e in una sola, si disse, vi erano immagini di questo aereo in arrivo (come vedremo appresso niente di nitido e di preciso vi si vedeva).

Tutte queste apparivano evidenti e poco credibili mancanze e le secretazioni delle telecamere, fatti da polizia ed FBI, resteranno molto sospette.

Cosicché anni dopo – viva Dio! - si tirò fuori una immagine video dello schianto sulla parete del Pentagono e un suo momento precedente.

Finalmente, pensarono tutti, ora potremmo vedere questo fantastico aereo. Neppure per sogno: quelle poche frazioni di secondo non rivelavano alcun

Boeing, ma solo una indistinta traccia di "qualcosa", nel suo tratto finale mentre volava verso il Pentagono, non certo un Boeing 757 lungo 47 metri!

Ecco, **qui sotto**, le immagini dall'unico video mostrato dalle autorità dove non si vede alcun Boeing (le prime due sono state da noi sovrascritte).



In conclusione: si fece credere che una complessa ed enorme organizzazione ed esecuzione come gli attentati alle Torri Gemelle e al Pentagono, erano stati diretti da tal Osama bin Laden il quale, chissà, magari li avrebbe seguiti da una grotta in Afghanistan.

Per la cronaca il computo degli attentati negli anni successivi eseguiti nell'area mediorientale, poi vennero assegnati a questo saudita (come avvenne per l'ISIS anni dopo: le Intelligence occidentali avevano chiaramente creato questi "mostri"), poi ucciso, o meglio liquidato, dagli americani in Pakistan e in circostanze strane e il corpo fatto letteralmente sparire, erano tornati tutti utili ad Israele tanto che venne soprannominato **Osama bin Mossad** (!). Ma guarda un po'!



Roba da ridere se non ci fosse da piangere, eppure i benpensanti, i borghesucci tossico tele utenti dei mass media si sono bevuti queste fandonie, che avevano tanto il sapere e lo standard delle fiction di Hollywood.

Tutto questo è stato possibile tramite la gestione di indagini affidate a polizie, Fbi, Servizi, che negli Usa hanno un potere assoluto e intimidatorio, nonché repressivo (altro che Gestapo o KGB!), oltre al varo immediato di leggi liberticide tipo la Patriot Act che consente di mettere sotto sospetto di terrorismo anche chi fa ricerche approfondite. Per non parlare dello stanziamento di ingenti somme a risarcimento dei familiari delle vittime, a patto che rinuncino a sollevare future rivendicazioni (e molti si sono adeguati).

Sorprendente che non ci furono accantonamenti a campione delle carpenterie per essere poi adeguatamente analizzati e sospetta la immediata vendita in oriente di tutti i residui di acciaio del crollo delle torri.



Ma soprattutto, il grande inganno, è anche stato possibile grazie al controllo di quasi tutti i mass media, non solo negli Stati Uniti, ma nel mondo intero, da parte di lobby finanziarie.

Ma il grande inganno, di per sé, non è una prova sicura che quei disastri e quegli attentati siano andati come ce li hanno raccontati: i filmati e le riprese televisive, oltre le foto a volte presentano molti lati oscuri e tracce di “ritocchi”; le

informazioni e le testimonianze contano stranezze e incongruenze; tutte le coincidenze sono “strane”, tanto da far dubitare seriamente che siano stati proprio gli aerei dirottati i responsabili di tutti quei disastri.

Per dirne una, sembrerebbe clamoroso, ma è tutto da dimostrare che fu proprio il Boeing 767 dell’American Airlines AA11 a impattare per primo contro la Torre Nord del WTC, visto che tra i due fenomeni (dirottamento dell’aereo e lo schianto sulla Torre) ci si basa solo da dubbie telefonate tra l’aereo e terra, da strane dichiarazioni di controllori di volo e da strane e non ben verificate riprese cinematografiche.

Altrettanto dubbio è il vero ruolo del volo AA77 sul Pentagono.

E’ stato il controllo assoluto di **stampa e televisioni**, lontano ricordo del famoso “giornalismo da inchiesta”, che ha consentito di diffondere e far credere ad ogni fandonia, utile alla grande menzogna. L’egemonia statunitense su molte nazioni, inoltre, ha fatto sì che non ci fossero reazioni estere di rilievo.

LA STRANA VICENDA DELLE SCATOLE NERE

I quattro aerei dirottati quell'11 settembre, contenevano 4 scatole nere (**Black Boxes**), 2 per aereo, ognuna con **due** apparati di registrazione dati, teoricamente indistruttibili negli incidenti.

Avrebbero potuto fornire, molte testimonianze di quei voli, ma la loro storia non è limpida, a cominciare dal fatto che alcune vennero recuperate a distanza di tempo, furono per un certo periodo secretate, mai fatte analizzare; un paio non riportano il numero di serie, **il che pone dubbi sulla loro autenticità e non cancella il sospetto che complici o responsabili degli attentati, delle "autorità", possono aver spacciato dei cloni.**



Che pensare: alle patacche di strani relitti di aereo, di testamenti, bandane, passaporti e documenti, dobbiamo anche aggiungere le scatole nere?

La Black Box in genere è sdoppiata: c'è l'unità **CVR**, e l'unità **FDR**, contengono apparecchiature fatte in modo da sopportare sollecitazioni fortissime di tipo fisico, chimico, elettrico, magnetico, termico.

Essenziali tra queste sono il **FDR** (*Flight Data Recorder*), ovvero il registratore dei dati del volo (velocità dell'aereo, l'altezza a cui si trova, la direzione del volo, la posizione ecc.) e il **CVR** (*Cockpit Voice Recorder*), che raccoglie tutti i rumori e le voci nella cabina di pilotaggio.

Dunque, ci dice la versione ufficiale, che le 2 scatole nere, dei 2 aerei al WTC "non sono mai state trovate". Un buco da record mondiale di tutti i tempi.

Sono le quattro parti (di 2 scatole nere sdoppiate) dei voli che – si dice – colpirono le Twin Towers: **l'American Airlines 11 (AA11) e l'United Airlines 175 (UA175)**, dove pur si ritrovarono passaporti degli attentatori!

Eppure i detriti del WTC furono ripetutamente setacciati e due testimoni, un vigile del fuoco e un volontario, riferirono invece che ne erano state trovate tre: erano tra le macerie e furono consegnate a qualcuno. Sappiamo che il 18 settembre 2001 il direttore della FEMA, inviò un memorandum al Governatore dello Stato di New York in cui comunicava che **"gl'investigatori hanno identificato i segnali da una delle scatole nere tra le macerie del WTC"**.

Le due parti della scatola nera del volo **American Airlines 77 (AA77)**, quello del Pentagono, sembra siano state trovate. Ma guarda caso la **CVR** risultò **gravemente danneggiata e non recuperabile (ma vah?)**. Inservibili.

Il **FDR** sempre dell'AA77, risulta invece presente, ma (come quella del volo UA93 di cui parleremo appresso), sembra che non si possano leggere le targhette con il loro numero di serie, il che fa nascere molti dubbi di autenticità.

Le versioni circa il loro ritrovamento **discordano** l'una dall'altra: due vigili del fuoco (Burkhammer e Morawitz) dissero di averle trovate “*vicine al luogo dell’impatto*” ed erano di “colore scuro”.

Il portavoce della contea, Dick Bridges, dice invece che erano “proprio dove l’aereo colpì l’edificio” del Pentagono. Ma altre fonti dissero che l’FDR fu trovato a circa 300 piedi (91,44 metri) all’interno.

La storia del FDR del volo **AA77**, come ricostruì Giulietto Chiesa sul “*Il Fatto Quotidiano*” dell’11.9.2014, presenta anche un altro buco.

Nel 2008, infatti, un testardo signore americano, Aidan Monaghan, fa ricorso al FOIA (Freedom of Information Act) e costringe il NTSB a rilasciare il *file* compilato in base ai dati del FDR.

Risulta che esso fu compilato alle ore 11:45 pm (cioè alle 23:45) del giovedì 13 settembre 2001. Singolare circostanza, visto che **il FDR in questione, risulta essere stato ritrovato il giorno dopo, venerdì.**

Per il **FDR** del volo **United Airlines 93 (UA93)**, si disse, si ebbero, dopo ricorsi al FOIA (“Legge sulla libertà di informazione”), i dati nel 2007 da parte del NTSB (*National Transportation Safety Board*).

Risultò che la **CVR** e la **FDR** di questo volo United Airlines 93, quello che precipitò in un campo in Pennsylvania, sembrano rivelare che a bordo ci fu una specie di lotta, ma presenta una “trascrizione” del **CVR** vecchia di 5 anni che fu resa pubblica dall’FBI, nel 2006; per il **FDR** invece c’era il resoconto del NTSB, ma l’informazione dei dati concernente quel **FDR**, riassunse Giulietto Chiesa, **contrasta** con altri dati:

‘*Percorso del volo e altezza*’ indicati non sono quelli registrati.

La provenienza del volo da nord non corrisponde alle testimonianze pubblicate dal *New York Times*. L’aereo proveniva da sud-est, come provato, tra l’altro, dal ritrovamento di rottami a New Baltimore, **circa 8 miglia** dal cratere dove l’aereo si sarebbe schiantato.

Ma, soprattutto **l’angolo di caduta del veicolo**, secondo la registrazione esibita dal documento NTSB **non corrisponde all’impatto verticale** che la versione governativa sostiene e che lo stesso cratere sembra indicare. Precisamente il **FDR** indica un angolo di caduta di 35 gradi, mentre la versione ufficiale dice che l’aereo è precipitato verticalmente.

Infine le analisi della protezione civile sul luogo dell’impatto non hanno trovato tracce di inquinamento da residui di carburante. Cosa senza senso visto che i serbatoi dell’aereo dovevano essere pieni di carburante.

I casi sono due: o quella registrazione è falsa, oppure **è falsa la versione del governo americano**. Tutte queste obiezioni furono fatte presenti sia al NTSB che al governo. **Risposte pervenute: zero.**

CERTEZZE & DOMANDE SENZA RISPOSTE

Occorre stare attenti ai fake e alle documentazioni e informazioni spurie provenienti dagli USA e non verificate, che sparano dati e “complotti” insensati. Spesso sono messe in giro a bella posta.



Non si dia modo di far dire ai mass media e ai furfanti di ogni risma che quando ricostruiscono quegli avvenimenti, per bocche buone di tele utenti lobotomizzati, dopo aver sciorinato una serie di particolari di secondaria importanza, aggiungano pure: “**poi ci sono anche le teorie complottiste**”.

Ma come già detto, qui non si tratta affatto di “**teorie**” e men che mai “**complotte**”. Qui si tratta di evidenze oggettive che dimostrano che siamo in presenza di una pluri messa in scena.

Si tenga presente che la vicenda dell’11 settembre presenta aspetti incredibili e incomprensibili, altri impossibili a dirimersi, che si prestano a molte interpretazioni.

A tutt’oggi, però, soprattutto a causa delle censure, restrizioni, secretazione di elementi probanti, impedimenti e minacce del potere, che negli Stati Uniti non hanno mai reso possibili indagini e ricerche serie su come “avrebbero realizzato” in pratica quegli attentati, con quali modalità furono organizzati e predisposti, abbiamo molte mancanze di risposte in merito.

Tanto per dire, notizie, sui voli degli aerei, imbarchi e liste passeggeri le abbiamo dalla Cnn, da usatoday.com, da aviation-safety.net., Newsweek e simili (dove le avevano prese?) e da 9/11 Commissione report, e non ufficialmente dalla FAA che non sappiamo se e quali informazioni avrebbe fornito alla Commissione d’inchiesta. Molti hanno avanzato dubbi, in particolare, sulla esistenza effettiva dei voli AA11 e AA77.

Sembra che a richieste, in via legale, di informazioni sulle liste passeggeri, la FAA avrebbe risposto di non averle. Se rispondesse al vero sarebbe inaudito.

E’ ovvio che tutto questo, unito alla osservazione che quei Boeing presentano problematiche e pericolose evoluzioni di volo ha fatto sorgere il dubbio che forse non sono stati quegli aerei di linea a compierle. Ma per non azzardare ipotesi non dimostrabili, accantoniamo per ora questo sospetto.

Resta però il fatto che abbiamo un “buco” incolmabile, nel senso che non possiamo avanzare ipotesi concrete e provabili su **come** hanno eseguito quegli attentati, con quali **mezzi** e sui particolari anche **tecnici**, che sono stati

messi in atto per queste operazioni oltre ad alcuni episodi che paiono inesplicabili.

Una confusione incredibile, una valanga di false informazioni, foto e video ritoccati e occultamento di altre, coperte da fiction hollywoodiane a go go e reportage di una stampa mainstream infingarda, hanno steso una coltre, per fortuna non del tutto impenetrabile, a copertura di quegli avvenimenti.

Comunque sia la comprensione di tutta la vicenda di questi attentati si può racchiudere in un paio di domande e risposte semplici, ma definitive:



PENTAGONO: è possibile che un terrorista arabo, pilota dilettante e che non ha mai guidato un Boeing, abbia pilotato un Boeing 757 compiendo rapide salite e discese in quota, virate a 330 gradi, tratti di volo radente al terreno e superato la collina di Arlington come se fosse una motocross e superando pur

per un breve tratto la velocità massima di manovra a bassa quota?

NO, NON È ASSOLUTAMENTE POSSIBILE !



LE TORRI del WTC: è possibile che quei crolli furono determinati dall'urto di due aerei e dagli incendi di breve durata susseguitisi?

E se pure, ammesso e non concesso, questo fosse avvenuto per una Torre, è possibile che si sia ripetuto con le stesse modalità per altre due torri?

E possibile che se furono dei crolli strutturali, gravitazionali, mostrino così tanti ed evidenti segni di una demolizione controllata?

NO, NON È ASSOLUTAMENTE POSSIBILE !

Ma di domande ce ne sarebbero molte, eccone alcune (per scrupolo mettiamo il dubitativo, quel *non sembra* che lascia qualche dubbio):



E' possibile che con la tecnologia dell'epoca si potevano fare telefonate con i cellulari dagli aerei in volo a quelle velocità e quelle quote di altitudine e per giunta alcune anche di prolungata durata?

NON SEMBRA POSSIBILE.

E possibile che un Boeing 757 di cento tonnellate colpisce la parete ovest del Pentagono, non lascia relitti di sensibile consistenza nel prato antistante e sparisce in un buco di certo non adeguato alle sue dimensioni?

NON SEMBRA POSSIBILE.



Orbene, stante queste impossibilità di fatto, non potendo supporre che a pilotare quegli aerei fossero piloti professionisti consci di doversi sfracellare sugli obiettivi, né che i piloti di linea degli aerei, anche sotto minaccia, abbiano compiuto quelle manovre per schiantarsi contro centri popolati determinando una carneficina, **resterebbe forse una spiegazione:**

Gli aerei che hanno colpito i bersagli non erano i Boeing di linea, ma altri sostituiti alla partenza o in volo (come prevedeva l'“operazione Northwoods” ideata e poi non eseguita nel 1962 contro Cuba) con altri “predisposti” all’impresa.

In questo caso dei droni che è ovvio fossero teleguidati.

L’esistenza di un meccanismo che rende possibile un controllo da remoto anche degli aerei, prese corpo negli anni Settanta del ‘900, proprio in USA, era il progetto DARPA, per rendere possibile un controllo da remoto degli aerei civili (motivato con la possibilità di bloccare eventuali dirottamenti). Si sviluppò quindi «la tecnologia “Global Hawk/Home-un”, capace di conseguire un assoluto controllo remoto del sistema computerizzato di bordo, e di guidare da remoto inibendo i comandi della cabina di pilotaggio. Il trasponder, che con la sua frequenza serve per l’identificazione dell’aereo, la sua posizione (altitudine, longitudine e latitudine) e per la comunicazione con la torre di controllo, è “catturato” da remoto e inibito a bordo».

La possibilità quindi di pilotare da remoto degli aerei (ma in questo caso, come mai il personale a terra non ha notato strani strumenti?), o simulando dei Boeing c’era, che sia stata utilizzata, possiamo intuirlo, ma non provarlo.

La stessa cosa si può dire per le modalità con cui furono “minate” le Torri al WTC, visto che supponiamo sia stata impiegata la nanotermite, ma non conosciamo con esattezza tipo, quantità e modalità di impiego.

Oppure per le telefonate che vennero fatte, dicesi a bordo degli aerei, con i cellulari, e ricevute soprattutto dai parenti delle vittime che poi servirono per imbastire tutta una serie di leggende. Puzzano di fake.

A proposito di telefonate taroccate sappiamo anche che nel 2001, già da alcuni anni era disponibile un sofisticato sistema computerizzato con il quale, avendo a disposizione pochi secondi di una voce umana, era possibile mettere in piedi un pezzo di conversazione falsa con quella voce che ricevuta così al telefono non ci si accorgeva del taroccamento.

Anche qui sappiamo che questo era possibile, ma non se fu proprio questo il sistema o almeno uno degli inganni utilizzati, e di certo non possiamo provarlo. Oltretutto queste carenze “indagative” innescano tutta una serie di domande che non trovano risposta se non per ipotesi.

QUANTI SOSPETTI, DUBBI, ANOMALIE E INCOGRUENZE

- **I passeggeri veri e gli equipaggi reali, che fine avrebbero fatto?**

Se le liste d'imbarco sono vere si tratterebbe di circa **251 persone esclusi i terroristi**, che, nel caso, dovrebbero essere stati “parcheggiati” da qualche parte, ma poi eliminati. Non è una cosa semplice ed è difficile e raccapricciante pensare che si siano messe in atto - e poi dove e da chi ? – esecuzioni a freddo, non in tempo di guerra, di civili. **Questo dubbio resta insoluto.**

Una spiegazione potrebbe essere che fu tutta una messa in scena: quegli aerei non sono mai partiti e quelle liste passeggeri, molto dubbie, alcune fornite dai mass media come la CNN (vedi *cnn.com*, e altri), furono inventate.

Possibile: ci sono anche indizi, ma anche qui non è dimostrabile, e dobbiamo anche considerare che i nomi dei piloti e assistenti di volo, dovevano essere conosciuti: come giustificare la loro inesistenza o sparizione? Che fine avrebbero fatto, per esempio, i sotto elencati piloti?

<p>AA11</p> <ul style="list-style-type: none"> • Victor J. Saracini (pilota) • Michael Robert Horrocks (primo ufficiale) <p>AA77</p> <ul style="list-style-type: none"> • pilota Charles Burlingame, • primo ufficiale David Charlebois 	<p>UA175</p> <ul style="list-style-type: none"> • Victor J. Saracini (pilota) • Michael Robert Horrocks (primo ufficiale) <p>UA93</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jason Dahl (comandante pilota) • LeRoy Homer Jr. (primo ufficiale)
---	---

- Anche il finale della telefonata di una hostess (precedentemente riportata), che sussurra al termine della telefonata che quanto ha appena detto del dirottamento si tratta di un “**inganno**”, pone gravi interrogativi. Solo per dirne uno: questa hostess, dicesi che è morta nello schianto dello UA93, ma siamo certi che fine avrebbe fatto? Di certo però nessuno l’ha più vista. Che sia esistita è vero, abbiamo anche visto la intervista al marito. Se abbiamo interpretato bene quel “è un *inganno*”, da dove l’avrebbe esattamente fatta: dall’aereo, da terra, ma da dove? Gliela hanno imposta e nel caso chi gliela avrebbe imposta o ha creduto opportuno farla lei ?

- Fu abbattuto in volo lo UA93 in Pennsylvania? Quella strana buca nel terreno solido e asciutto, di dimensioni non adeguate ad un Boeing, dicesi prodotta dallo schianto, che si sarebbe subito richiusa nascondendo i relitti dell'aereo, mentre alcuni piccoli rottami sono finiti a 12 Km. di distanza e la storia poi dei passeggeri in rivolta e le telefonate anche con i cellulari dall'aereo, sono difficili da credere.

Ma anche se fosse stato abbattuto in cielo, esplodendo, avremmo dovuto trovare rottami sul terreno che invece non ci sono.

O forse in cielo fu solo colpito e poi cadde distruggersi del tutto?

Cosa è accaduto quindi a quell'aereo i cui pezzi uscirono fuori tempo dopo averli scavati nel terreno, e si ricostruirono i DNA dei passeggeri, proprio come per l'aereo del Pentagono? Siamo certi della verità e genuinità di quei ritrovamenti vista la mole di menzogne profferite dalle autorità?

E perché non è mai stata fatta, in un hangar, la *ricostruzione* dello UA93?
- E' possibile che il Boeing 757 del volo AA77 sul Pentagono fosse un aereo da caccia più piccolo, e/o magari ci fu anche una sovrapposizione con un missile? Ci sono testimonianze che attestano di aver visto un aereo più piccolo di un Boeing, ma altre dissentono, altre sono confuse, persino sulla direzione di provenienza, quindi non ci si può basare sulle testimonianze.

Comunque sia, per l'evento del Pentagono, resta il fatto che abbiamo:

Il mancato tentativo di abbattere l'aereo in avvicinamento; manovre del pilota non possibili per un dilettante e problematiche per un boeing;

danni all'edificio e relitti incompatibili per le dimensioni di Boeing 757; un video di una telecamera ad un parcheggio che non mostra alcun Boeing e al contempo il non voler rilasciare e far vedere i video di 83 telecamere, nell'area del Pentagono, secretate.
- Quale fu il ruolo, oltre al fare da capri espiatori, che "*chi di dovere*" aveva lasciato recitare ai 19 terroristi arabi e se veramente furono tutti fatti salire sugli aerei per dirottarli? Sono tutti veritieri quei nominativi, visto che molti dubbi sono sorti in merito? Parteciparono agli attentati? Che fecero?
- Quando, come e da chi vennero predisposte le "cariche" nelle torri per la demolizione controllata, avendo accesso ai punti sensibili e conoscendo le planimetrie interne (un lavoro di certo non sbrigativo e forse da passare inosservato solo se eseguito nelle trombe degli ascensori); come vennero posizionate, attivate e innescate, probabilmente con segnali radio?

E' ovvio che questo è stato possibile avendo il controllo assoluto della gestione di ogni accesso al WTC. Anche qui possibilità e indizi non mancano, ma restano solo indizi.

E si posero il problema che se per qualche motivo gli aerei non avrebbero centrato le torri cosa avrebbero inscenato per farle crollare?

- Quando e come venne “minato l’**Edificio 7** per causarne la demolizione controllata delle 17,20? Una demolizione per un palazzo in acciaio da causare con cariche simili a quelle usate per le Torri Gemelle.

Se hanno predisposto le cariche prima degli attentati, come per quelle delle Torri Gemelle, come avrebbero poi giustificato il crollo visto che l’Edificio 7 non venne colpito da aerei? Per questo attesero il tardo pomeriggio per giustificarlo poi con i detriti che lo avevano investito e gli incendi?

O viceversa come avrebbero potuto minarlo, sul posto, esecuzione lunga che richiede molti giorni, dopo il crollo delle Torri gemelle, in quelle 7 ore frenetiche, caotiche e pericolose?

Probabilmente non si posero troppo questi problemi, contando sul fatto che i disastri causati dal crollo delle Twin Towers avrebbero coperto tutto.

- Ci fu veramente chi sapeva in anticipo del crollo delle torri e quindi fece in modo di avvisare altri in pericolo? Sembrerebbe che ci furono alcune telefonate a casa dei parenti sulla West Coast avvisandoli di non andare in aeroporto a prendere i loro congiunti, ma qui si naviga in tutta una serie di notizie e informazioni non veramente compravate, per cui resta difficile orizzontarsi, e dovremmo anche credere alla versione di quel Larry Silverstein il “proprietario - affittuario”, del WTC di cui parliamo appresso, che racconta che aveva un appuntamento alla Torre, ma la moglie, fortunatamente per lui, gli impose invece di andare dal dermatologo, salvandogli la vita.

C’è anche un altro dubbio che è costituito dalle TV di servizio pubblico, ubicate al 110 piano della Torre Nord che dovevano comunque funzionare: ebbene non si ebbe neppure un morto tra loro eppure ci dovevano essere 150 - 200 persone tra tecnici e personale vario... manco un morto!! erano studios svuotati per l'occasione. **Come mai?**



Larry Silverstein: un affarista prevegvente e doppiamente fortunato: fa un affare rivelatosi una miniera d'oro e la moglie che quel giorno non lo manda nelle Twin Towers gli salva la vita!

- Come considerare la vicenda, accennata, di quel magnate immobiliare Larry Silverstein che acquistò, prendendo in gestione (affitto), per 99 anni, il complesso del WTC, proprio 6 mesi prima degli attentati stipulando una redditizia nuova polizza di

assicurazione, anche contro atti di terrorismo, per edifici poco remunerativi, obsoleti e pieni di amianto che era troppo costoso per smaltirlo?

- Come si spiega che sia la **FAA** che il **NORAD**, quel giorno, il più nero e nefasto per la storia americana, pregno di (opportune?) “esercitazioni”, ebbero un comportamento assurdo e negligente, si rimpallarono responsabilità e mancanze, ma nessun direttore, generale o ufficiale, venne poi chiamato a rispondere anzi molti furono promossi?

Orbene queste e altre domande, hanno dato modo ai ricercatori, poi accusati di “complotto”, di elaborare ipotesi e supposizioni che fatalmente, non potendole dimostrare, scadono nella dietrologia.

Il fatto è che sospetti, coincidenze, supposizioni, ipotesi e financo prove circostanziali, non possono fornire un quadro sicuramente veritiero e condivisibile e danno spesso adito ai debunkers, i furfanti definitisi scopritori di bufale, di trovare molte risposte a confutarle.

In questa sporca vicenda degli attentati già è complicato e non molto affidabile dare credito a testimonianze e financo a documenti esibiti di fonte statunitense, per non parlare di certe ricerche e analisi a dir poco dubbie.

Quindi non serve a nulla elaborare ipotesi se poi non si possono comprovare. Per questo, come accennammo nella *Introduzione*, noi ci asteniamo dal formulare ipotesi senza prove e ci siamo più che altro basati su fatti ed elementi noti e affidabili. Quando abbiamo avanzato qualche **dubbio**, non provabile, lo abbiamo sostanziato con il “**forse**” o con il “**probabilmente**”.

Consci che qualsiasi ipotesi formulata avrebbe i suoi lati contro, dobbiamo orientarci su la meno improbabile. Mettiamo da parte tutti i sospetti e i raggiri riscontrati, e ipotizziamo, seppur con il forse, che quegli attentati, in buona parte, ci furono così come raccontato, ma furono “agevolati”, e lasciati compiere, arricchendoli poi di vari episodi.

Si da ora il caso che noi abbiamo, per logica e per analisi, un paio di ragionevoli certezze:

1. Le Torri gemelle furono “minate” per ottenere una demolizione controllata dopo gli incidenti con gli aerei.
2. Il Boeing 757 AA77, soprattutto con un pilota dilettante, non poteva compiere quelle evoluzioni e quel genere di danni.

Premesso questo è possibile che, eccetto per l’attacco al Pentagono, anche gli altri attentati furono lasciati compiere, avendo a monte predisposto il “seguito”?

Quindi “chi di dovere” intervenne solo per “aggiustarli” e arricchirli di qualche episodio, ma furono proprio i tre aerei di linea sequestrati (con qualche dubbio per lo AA11) e in qualche modo pilotati verso le Torri e in Pennsylvania. Ne venne forse presa la guida da “remoto”?

Ma nel caso dovevano essere installate apparecchiature che il personale di volo non ha notato o gli sono state in qualche modo giustificate.

Se così fosse, resterebbe solo da stabilire per lo AA77 sul Pentagono (e forse lo AA11), la loro inesistenza e l’invenzione di tutti i passeggeri.

Questa ipotesi consentirebbe di non fantasticare troppo su la inesistenza e le sparizioni - eliminazioni cruente dei Boeing e passeggeri, di volo per tutti gli aerei.

The 9/11 COMMISSION REPORT



In realtà, anche se inaffidabile, occorre seguire la traccia del voluminoso dossier della Commissione governativa “**The 9/11 Commission Report**”, una specie di “versione ufficiale”, e criticarla partendo da qui .

Anche se al momento non è dimostrabile, è evidente che tutti gli attentati dell’11 Settembre vennero meticolosamente predisposti da molto tempo prima, per poi realizzarli e/o agevolarli nel farli compiere; anche gli accorgimenti messi in atto in tempo reale poco dopo i disastri, dovevano essere ben previsti e preparati. Sembra che c’è chi ha trovato tracce di ingentissimi finanziamenti dall’Arabia Saudita; di certo furono corrotte molte persone, altre furono tacitate con promozioni varie. Ma tutti queste particolari e sospetti, per ora purtroppo restano non provati pienamente.

Uno studio, anche se oggi datato, delle migliaia di pagine del Rapporto della Commissione per l’11/9 è stato realizzato dal libro “*The 9/11 Commission Report – Omission e Distorsion*” di David Ray Griffin, ED. Olive Branch Pr; New edizione, 2004.



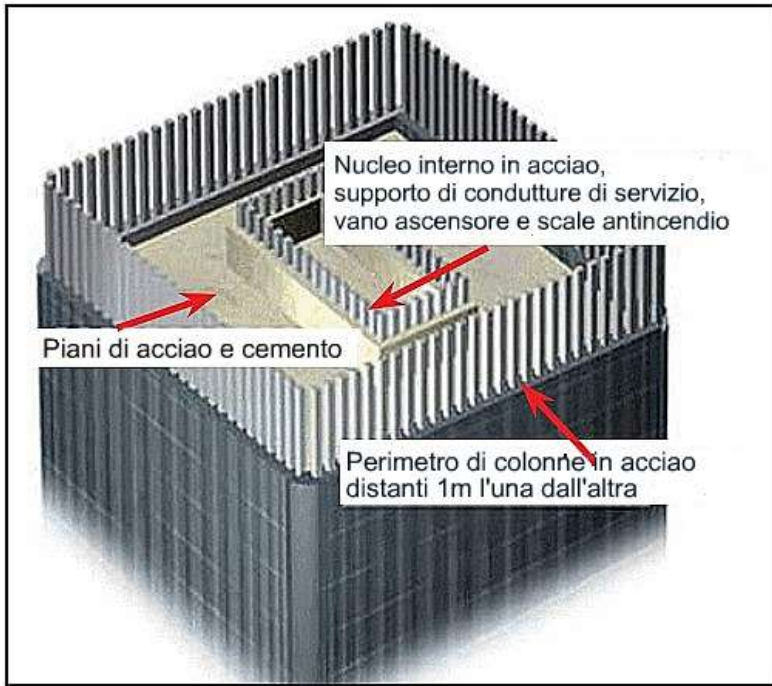
Oltre a evidenziare le numerose menzogne e mancanze di questa Commissione, Griffin sottolinea che:

- Il Rapporto dichiara che la Commissione era "incaricata di stilare un resoconto completo e dettagliato delle circostanze inerenti agli attacchi terroristici dell’11 settembre 2001, comprese la prontezza e l’immediata risposta agli attacchi", ma tralascia di menzionare che non fa alcun tentativo di adempiere al suo dovere.
- Il Rapporto non riconosce il fatto che nessun grattacielo dalla struttura in acciaio, anche se divorato da un incendio, è mai crollato prima.
- Il Rapporto non menziona il completo crollo dell’edificio 7 del WTC, grattacielo di 47 piani, d’acciaio, alle ore 5:20 del giorno dell’attacco.
- Il Rapporto non contiene alcun riferimento di resoconti e testimonianze di esplosioni precedenti il crollo della Torre Sud. E sono innumerevoli testimonianze anche di poliziotti e pompieri, non solo di gente qualunque.
- Il Rapporto omette il fatto che il fratello di George W. Bush, Marvin Bush, e suo cugino, Wirt Walker III, foss*ero entrambi direttori della compagnia incaricata

della sicurezza del World Trade Center, la *Stratesec*, né tantomeno menziona tale compagnia. E questo nonostante ci fosse la teorica possibilità di consentire accessi nelle Torri a persone non identificate.



- Il Rapporto non menziona la rapida rimozione e riciclaggio dell'intelaiatura d'acciaio degli edifici crollati del World Trade Center.
- Il Rapporto omette qualsiasi resoconto delle mosse dei presunti dirottatori prima dell'attacco che smentisca la versione ufficiale che li vuole musulmani devoti impegnati in una missione suicida in nome di Allah.
- Il Rapporto non menziona il fatto che le liste dei passeggeri rilasciate al pubblico in un primo momento non contengono nomi arabi - un fatto denunciato da coloro che dubitano della versione ufficiale, nomi che poi apparvero dopo il 2006
- Il Rapporto non si domanda perché l'aereo che si è schiantato contro il Pentagono e si sapeva era in arrivo, non sia stato fermato o almeno tentato di fermarlo dalle batterie di missili anti-aerei che presumibilmente circondavano l'edificio.
- Il Rapporto omette il fatto che non è stato reso pubblico nessun filmato credibile dell'attacco al Pentagono, nonostante sia risaputo che l'FBI ha confiscato filmati dell'attacco ripresi da edifici vicini.
- Il Rapporto evita di menzionare diversi verbali che testimoniano che ufficiali governativi e leader d'affari erano stati avvisati ed evitarono i bersagli degli attacchi. Il Rapporto evita di menzionare un avviso di allerta ricevuto da impiegati della *Odigo* alcune ore prima dell'attacco.
- Il Rapporto omette il fatto che poi lettere contenenti antrace sono state spedite ai due senatori più potenti, i quali cercavano di rallentare l'approvazione della legge anti-terrorismo denominata USA PATRIOT ACT dopo gli attacchi dell'11 settembre.
- Il Rapporto riferisce che la "Torre Sud crollò in dieci secondi" quando invece ciò avvenne in 15 secondi. Mentre ci si potrebbe aspettare che la Commissione amplifichi anziché minimizzare il tempo di crollo, il fatto che non abbia nemmeno considerato un secondo del tempo di caduta libera nel vuoto di 9.2 secondi, un problema per la spiegazione ufficiale, è la prova che la Commissione approverebbe tale spiegazione, qualsiasi siano i fatti.



- Le Note del Rapporto affermano quanto segue: *"La struttura centrale interna [delle Torri gemelle] era un albero cavo di acciaio, nel quale erano raggruppati gli ascensori e i pozzi delle scale"*.

In realtà, le strutture centrali erano costituite da 47 pilastri d'acciaio aventi dimensioni esterne di 16 x 36 pollici (41 x 91 cm circa). Ma oltretutto erano costruite con una ridondanza da 3 a 5 volte superiore al necessario per far fronte ad ogni imprevisto.

- Il Rapporto riferisce che la "Torre Sud crollò in dieci secondi" quando invece ciò avvenne in 15 secondi. Mentre ci si potrebbe aspettare che la Commissione amplifichi anziché minimizzare il tempo di crollo, il fatto che non abbia nemmeno considerato un secondo del tempo di caduta libera nel vuoto di 9.2 secondi, un problema per la spiegazione ufficiale, è la prova che la Commissione approverebbe tale spiegazione, qualsiasi siano i fatti.

- Il NIST** – il National Institute of Standard and Technology – finge di ignorare che i crolli di edifici in acciaio causati dal fuoco non sono mai accaduti, esclusi proprio quelli presunti dell'11 settembre. .

I pochi esempi portati a sconfessare questo assunto, non sono pertinenti, per varie ragioni e soprattutto per le inadeguate dimensioni e qualità degli edifici considerati.

- L'acciaio e le temperature di fusione.**

I debunkers, hanno giocato molto su le temperature di fusione e di indebolimento dell'acciaio, utilizzando dati validi solo in generale non nel particolare per i tipi di acciaio impiegati nei grattacieli, quindi resistenti agli incendi e rafforzati da protezioni anti incendio. Ma lo stesso Nist ha dichiarato di non aver , trovato prove di travi di acciaio che hanno subito alte temperature e per un tempo prolungato.

- Comunque è acquisito che, in genere, l'acciaio non fonde finché non raggiunge la temperatura di fusione compresa tra i 1370° e i 1536° gradi Celsius ovvero in gradi fahrenheit: 2498 °F ÷ 2796,8 °F.

Viceversa, un incendio alimentato da idrocarburi, come il kerosene e mobili di ufficio può, in condizioni particolari e proprio al massimo, arrivare a 926,6 ° Celsius ovvero 1700°F, molto al di sotto del punto di fusione dell'acciaio, e occorre oltretutto non

generalizzare, ma considerare il tempo per cui tale calore perdura, la qualità dell'acciaio impiegato, la sua massa ed eventuali protezioni antincendio.

Anche il presupposto che l'acciaio inizia a indebolirsi a 600 gradi Celsius e a 704° gradi (ovvero 1300° F), perde l'80% della sua resistenza necessita, perché ciò sia plausibile, che le fiamme sarebbero dovute essere molto violente e di lunga durata e che le travi di acciaio non avessero, come invece avevano, un'ampia distesa dispersiva.

Ma per l'acciaio delle Torri e dell'Edificio 7 (*qui in foto*, incendi all'11° e 12° piano) non c'erano queste condizioni.

Fotografie delle torri 15 minuti dopo gli impatti mostrano incendi isolati e fumo nero, segno della scarsità di ossigeno e quindi attenuazione del calore.

Le foto dei piani interessati da incendi all'Edificio 7 non mostrano un esteso e violento incendio.

Per di più, anche se gli incendi da kerosene avessero raggiunto i 1300°F, ovvero 704° gradi Celsius, ciò non implica che l'acciaio avesse raggiunto quella stessa temperatura. L'acciaio infatti è un eccellente conduttore di calore.

Perché le fiamme avessero potuto portare alcune delle colonne d'acciaio ad una temperatura vicina a quella da esse stesse sprigionata, sarebbero dovute essere molto estese, in relazione alla dimensione degli edifici e alla quantità di acciaio in essi contenuto.

Senza considerare poi le protezioni anti incendio e la qualità e quantità dell'acciaio stesso.

Non basta dire che l'acciaio fonde o si indebolisce ad una certa temperatura, perché tutto è in relazione al tipo di acciaio impiegato (quello delle Torri per esempio aveva la certificazione ASTM E119 che ne garantiva l'alta resistenza al calore), agli accorgimenti anti incendio che sono stati predisposti, alla superficie e alla quantità di questo acciaio interessato che disperde calore, ai tempi di permanenza delle fiamme che lo riscaldano, e altro ancora. Nella costruzione di un edificio in acciaio tutti queste accortezze e parametri sono tenuti nella massima considerazione e si "abbonda" nella progettazione.

Per questi motivi le affermazioni apodittiche dei debunkers, per cui una trave di acciaio può indebolirsi già a 600 / 700 gradi Celsius, non hanno alcun valore.





Qui *in foto a lato*, il fumo nero degli incendi (carenza di ossigeno e quindi minor calore) e quello appena esploso, sotto, alla torre Sud, consumatisi in poco tempo.

Oltretutto sappiamo che gruppetti di persone riuscirono a scendere le scale in zone e in momenti dove il calore degli incendi doveva essere alto, ma evidentemente non troppo.

Le Torri erano gigantesche e contenevano una enorme quantità di acciaio. Anche un piccolo e localizzato incendio di 1300° F. (meno di 800 gradi C.) non avrebbe mai potuto portare nessuna delle colonne di acciaio nemmeno vicina a quella temperatura, poiché il calore si sarebbe propagato velocemente per il resto dell'edificio, attenuandosi. Inoltre i grattacieli in acciaio sono progettati come **sistemi strutturali altamente ridondanti** per cui un cedimento localizzato non può causare il cedimento sproporzionato di tutta la struttura.

Infine è stato accertato che **i metalli delle Torri gemelle si sono fusi**: fra questi c'è il ferro, l'acciaio e il mobildeno i quali normalmente **non fondono se non raggiungono rispettivamente i 2700° F (1482° C); 2800° F (1538 C); e 4573F (2623 C).**

In sostanza sappiamo con certezza, data dalla logica, dalla considerazione di fatti ed elementi inequivocabili, da indizi di rilievo, ecc. che quegli attentati **NON** potevano essere opera di un gruppetto di scalcinati terroristi arabi, ma furono un sofisticato inside job, attestato dal fatto che furono predisposti "prima" e occultati dopo con ogni mezzo. Non sappiamo però come e con quali mezzi e personale, li misero in atto, né l'esatto ruolo recitato da quei terroristi.

Misteri non da poco a cui a tutt'oggi non è possibile dare risposte, senza sconfinare nella dietrologia che fa solo il gioco dei mistificatori.

ATTENZIONE

Questa carenza ha dato la possibilità di elaborare diverse teorie alternative "clamorose", come quella di una distruzione atomica a Ground Zero, quella della No Fly, ovvero la non presenza di aerei contro le Torri, simulati mediaticamente nei video proiettati in tempo reale, quella di una energia che avrebbe distrutto, polverizzato, le Torri, ecc. Sono tutte teorie "clamorose", ma non dimostrate e in alcuni casi supportate da fake. Purtroppo contribuiscono alla **DISINFORMAZIONE** e fanno il gioco di una difesa della "versione ufficiale, convolvendo nel ridicolo tutto coloro che la contestano con argomenti seri.

Qui una critica e una confutazione di Riccardo Pizzirani a queste teorie:

<https://onedrive.live.com/view.aspx?resid=69DF7D8794F42543!250&ithint=file%2cpptx&authkey=!AMMxditl6pYE2VQ>

Architects & Engineering

Oltre la Disinformazione: Ciò che la Scienza dice circa la distruzione dei palazzi 1, 2 e 7 del World Trade Center - Settembre 2015

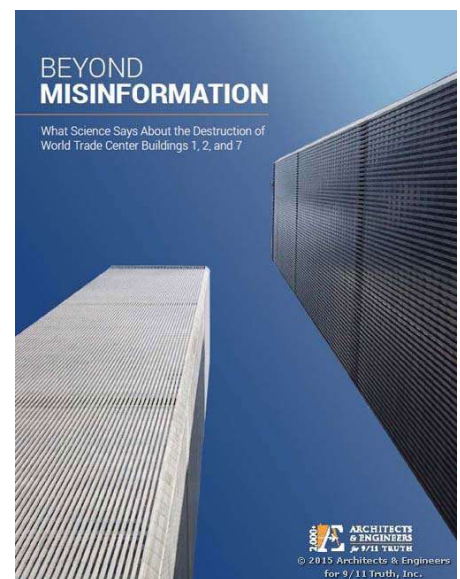
Vedesi: <https://www.rinodistefano.com/it/articoli/11-settembre.php>

Sono 2363 i professionisti americani che chiedono al Congresso una nuova indagine indipendente dal Governo e dalla politica.

Le Torri del World Trade Center di New York non sarebbero state distrutte dall'impatto di due aerei di linea, bensì da un'operazione di demolizione controllata condotta con esplosivi militari a base di nano-termite. A muovere questa pesantissima accusa, che mette in una nuova e drammatica luce l'attentato dell'11 Settembre 2001, è l'associazione americana non profit Architects & Engineers for 9/11 Truth (*Architetti & Ingegneri per la verità sull'11 Settembre*), costituita dai 2.363 architetti e ingegneri statunitensi che hanno firmato una petizione indirizzata al Congresso degli Stati Uniti per riaprire una vera investigazione indipendente sulla distruzione del World Trade Center. A tale scopo, questi professionisti hanno appena realizzato una pubblicazione di 56 pagine intitolata (*Oltre la Disinformazione: Ciò che la Scienza Dice Circa la Distruzione dei Palazzi 1,2 e 7 del World Trade Center*), inviata a oltre 20 mila professionisti, professori, legislatori e giornalisti. L'autore del dossier è Ted Walter, direttore del settore Strategia e Sviluppo dell'associazione *Architetti & Ingegneri per la Verità sull'11 Settembre*, che ha preparato l'opera insieme ad un Comitato composto da Sarah Chaplin, architetto e consulente di Sviluppo Urbano, ex rettore della Scuola di Architettura e Paesaggio dell'Università di Kingston, a Londra; Dr. Mohibullah Durrani, professore di Ingegneria e Fisica presso il Montgomery College del Maryland, USA; Richard Gage, fondatore e direttore generale dell'Associazione *Architetti e Ingegneri per la Verità sull'11 Settembre*; Dr. Robert Korol, professore emerito di Ingegneria Civile presso l'Università McMaster dell'Ontario; Dr. Graeme MacQueen, professore emerito di Studi Religiosi e di Studi di Pace presso l'Università McMaster dell'Ontario; Roberto McCoy, architetto; Dr. Oswald Rendon-Herrero, professore emerito di Ingegneria Civile e Ambientale presso l'Università Statale del Mississippi.

Le cause della distruzione

Secondo la versione ufficiale rilasciata dal governo Bush, le Torri Gemelle del World Trade Center di New York (entrambe di 110 piani per un'altezza di 415 metri) sono crollate a causa dell'impatto, e del conseguente incendio, provocato da due aerei di linea nel corso di un



attentato portato a termine da un gruppo di terroristi mediorientali. Inoltre, anche la terza Torre, chiamata WTC 7, un edificio di 47 piani alto 174 metri, sarebbe crollata simmetricamente su se stessa nel pomeriggio di quel giorno, in seguito all'incendio provocato dai detriti della Torre uno.

Ebbene, questa soluzione non viene accettata, in quanto definita “non scientifica”, da buona parte degli architetti e degli ingegneri americani. Questi esperti dell'edilizia dichiarano, infatti, che le tre Torri siano state fatte crollare in seguito ad un'accurata operazione di demolizione controllata provocata dalla disposizione di esplosivi e altri dispositivi, fatti detonare al momento opportuno per far crollare le strutture nel modo desiderato. Non solo. L'associazione degli *Architetti & Ingegneri* dice chiaramente che l'operazione sarebbe stata preparata prima dell'11 Settembre da specialisti della demolizione che hanno avuto libero accesso alle Torri nei giorni precedenti l'attentato. Allo scopo di dimostrare la loro “ipotesi”, così viene definita nel testo per porre un termine di confronto con la tesi ufficiale voluta dal governo Bush, i professionisti americani passano ad una precisa analisi dell'evento, da un punto di vista esclusivamente scientifico.

Formulazione di un'ipotesi

La storia del crollo di edifici a completa struttura metallica (come le Torri Gemelle) comprende circa cento anni. Durante questo periodo, non si è mai verificato che un edificio di quel genere fosse crollato a causa di un incendio. Tutti, infatti, sono stati abbattuti nel corso di operazioni di demolizione controllata. Nonostante questo dato di fatto, il NIST (National Institute of Standards and Technology), incaricato dal governo Bush di indagare sul disastroso attentato, nei risultati della sua indagine ufficiale ha scritto che ha trovato 22 casi di incendio che tra il 1970 e il 2002 hanno portato al crollo di altrettanti palazzi. Di questi 22 casi, 15 furono crolli parziali, dei quali cinque superavano i 20 piani di altezza. Analizzando invece ogni singolo caso, lo studio accertò che soltanto in quattro casi si verificò un totale crollo dell'edificio interessato all'incendio, ma nessuno di questi aveva una struttura metallica e il più alto era di nove piani. Vennero fatti anche diversi test presso il Building Research Establishment (BRE) Laboratories di Cardington, in Inghilterra, ma in nessun caso risultò che edifici con una struttura metallica potessero crollare completamente a causa di un incendio, per quanto devastante. La probabilità che un'evenienza di questo tipo potesse accadere, venne scritto, era “extremely low” (estremamente bassa). Se poi si confrontano gli effetti di un crollo dovuto ad incendio rispetto ad un crollo da demolizione controllata, le differenze saltano

agli occhi.

Nel primo caso, infatti, il collasso dell'edificio è sempre parziale e si ferma ai piani inferiori. In una demolizione controllata, invece, il collasso è totale, avviene in pochi secondi e la caduta è libera, con una discesa simmetrica sul proprio asse. C'è poi il discorso delle esplosioni. Mentre nel crollo da incendio, se mai si dovesse verificare un'esplosione, avverrebbe là dove le fiamme si sono sviluppate, nel crollo da demolizione controllata le esplosioni si vedono chiaramente piano per piano, all'esterno dell'edificio.



Ed è quello che è accaduto nelle Torri Gemelle. In sostanza, quale delle due ipotesi sembra la più probabile per spiegare il crollo delle Torri Gemelle? *“Prima di tutto – risponde lo studio degli Architetti & Ingegneri – la probabilità di un incendio che possa aver causato il crollo totale di un edificio molto alto con una struttura metallica, è estremamente basso. Un evento di questo genere non è mai accaduto prima dell’11 Settembre 2001. D’altra parte, nella storia ogni crollo totale di un edificio molto alto a struttura metallica, è stato causato da demolizione controllata. Secondo punto, un incendio che induce un cedimento delle strutture, di fatto non mostra alcuna delle caratteristiche di una demolizione controllata. Inoltre, come può essere visto in ciò che è accaduto l’11 Settembre 2001, la distruzione del WTC 1, WTC 2, e WTC 7 mostra quasi tutte le caratteristiche della demolizione controllata e nessuna caratteristica del collasso provocato da un incendio”*. Edward Munyak, un ingegnere specializzato in misure anti-incendio, afferma: *“Un collasso globale progressivo potrebbe anche essere straordinario. Ma averne tre in un giorno va oltre ogni comprensione”*.

Le investigazioni ufficiali



Premesso che per oltre un anno dal disastro il governo Bush ha impedito qualunque investigazione su quanto accadde quel giorno, prima del NIST le indagini ufficiali erano state condotte dalla FEMA (Federal Emergency Management Agency).

Il primo a parlare di bombe situate all’interno delle Torri Gemelle, fu l’ingegner Ronald Hamburger della ASCE (American Society of Civil Engineers), che collaborava con la

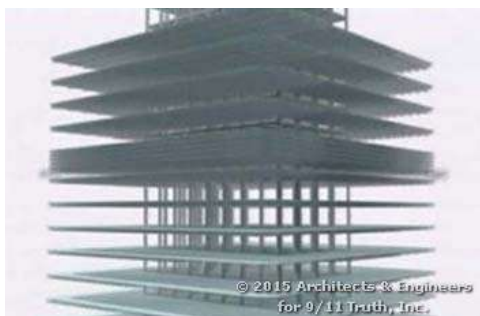
FEMA. Tuttavia, Hamburger si rimangiò i propri dubbi quando gli venne detto che nessuno aveva sentito esplosioni nei pressi delle Torri Gemelle. Non fu il solo a smentire la propria prima impressione. Van Romero, un esperto di esplosivi della New Mexico Tech, rilasciò un’intervista al quotidiano *Albuquerque Journal* sostenendo: *“Il crollo dei palazzi è stato troppo ordinato per essere il risultato fortuito dell’impatto di aeroplani contro le strutture.*

La mia opinione, basata su quanto ho visto nei filmati, è che dopo che gli aerei hanno colpito il World Trade Center, ci siano stati dei congegni esplosivi dentro i palazzi che hanno causato il crollo delle Torri”. Il 21 Settembre, dopo aver parlato con non meglio identificati “ingegneri strutturali”, Romero ritrattò tutto.

Il fatto è che il fuoco dell’incendio doveva essere ufficialmente la causa del disastro. I dubbi, però, non mancavano. Il 29 Novembre del 2001 William Baker, uno degli ingegneri della FEMA, rilasciò al *New York Times* la seguente affermazione: *“Noi sappiamo che cosa è accaduto alle Torri 1 e 2, ma perché la 7 è venuta giù?”*. Certo è che, come scrissero i cronisti James Ganz e Eric Lipton del *New York Times*, per mesi dopo l’11 Settembre gli investigatori non riuscirono ad ottenere i progetti dettagliati degli edifici crollati, ad ascoltare i testimoni del disastro, a fare ispezioni a Ground Zero e ad ascoltare le voci registrate della gente che era rimasta intrappolata all’interno delle Torri.



Inoltre la FEMA impedì che gli investigatori si rivolgessero al pubblico per ottenere fotografie e video che avrebbero potuto aiutarli nelle indagini. Sempre in questo ambito di incomprensibile comportamento da parte delle autorità di governo, gli investigatori non riuscirono neppure a prelevare campioni dei detriti delle Torri in quanto, con una fretta sospetta, le migliaia di tonnellate di macerie vennero prelevate, caricate su alcune navi e inviate in Cina e in India per essere smaltite. Così, in data primo Maggio 2002, la FEMA presentò un dossier intitolato *World Trade Center Building Performance Study: Data Collection, Preliminary, Observations, and Recommendations (Studio sulle prestazioni edilizie del World Trade Center: raccolta dati, indagine preventiva, osservazioni e raccomandazioni)* nel quale non forniva una spiegazione definitiva per la distruzione di ogni singolo edificio. Invece, dopo aver posto la questione in termini generali, raccomandava ulteriori indagini per



determinare la ragione delle cause. In linea generale, comunque, la FEMA sposava quella che allora sembrava l'ipotesi più verosimile, cioè la "teoria pancake". Spiegata in termini molto prosaici, vorrebbe dire che le singole solette di cemento dei vari piani superiori, colpiti dall'aereo, sarebbero crollate sul piano inferiore determinando un effetto domino. Il punto, però, è che il piano sottostante in condizioni normali avrebbe resistito all'impatto. Se non lo ha fatto, chiariscono gli architetti e gli ingegneri americani, è perché è venuta meno la

forza della sua resistenza. In altre parole, quando un piano crollava su quello inferiore, alcune cariche esplosive distruggevano le colonne portanti di quella seconda soletta, innescando un effetto a catena. Intanto, il 21 Agosto 2002 il NIST subentrava alla FEMA, annunciando nuove investigazioni per 24 mesi. Il NIST ha presentato i suoi rapporti in data Dicembre 2002, Maggio 2003, Giugno 2004, Aprile 2005 e Settembre 2005. Per quanto riguarda le Torri Gemelle, il NIST si è fermato alla "teoria del pancake", mentre per il terzo edificio, il WTC 7, se l'è cavata sostenendo di non aver notato alcuna "prova che il crollo del WTC 7 fosse causato da bombe, missili o demolizione controllata".

A quel punto, nell'Agosto del 2006 il NIST ha affidato un nuovo contratto alla Applied Research Associates per studiare il crollo della terza Torre. Il risultato si è avuto nell'Agosto del 2008 quando è stato dichiarato ufficialmente che l'edificio era crollato a causa del fuoco.

La distruzione delle Torri Gemelle



Il titolo del libro scritto dai ricercatori Frank Legge e Anthony Szamboti è molto esplicito: *9/11 and the Twin Towers: Sudden Collapse Initiation was Impossible (L'11 Settembre e le Torri Gemelle: l'inizio del crollo repentino era impossibile)*.

Infatti, sostengono gli autori, "Un lento, prolungato e cedevole collasso non è stato osservato... Come si nota dai video... la sezione più alta improvvisamente ha iniziato a cadere e a disintegrarsi".

Questo punto di vista tecnico è largamente condiviso nel dossier degli architetti e ingegneri, i quali contestano altre conclusioni cui è giunto il NIST. Per esempio, gli esperti del governo sostengono che

le colonne portanti dei piani delle Torri si siano deformate diversi minuti prima del crollo. Di contro, gli architetti e ingegneri fanno osservare che non si sono visti affatto gli “inconfondibili segni d’avvertimento” e le “grandi deformazioni” che ci si aspetterebbe prima di un crollo. Se questo processo è avvenuto, scrivono i professionisti, allora è stato invisibile ed è avvenuto nel singolo istante in cui le strutture sono crollate. Secondo Kevin Ryan, un ex direttore della Underwriters Laboratories, “*la diffusione dell’instabilità avrebbe richiesto molto più tempo e non risulterebbe nella caduta libera delle sezioni superiori sulle strutture inferiori*”.

Il NIST afferma che la Torre WTC 1 è crollata in 11 secondi, mentre la WTC 2 in 9 secondi. In un report di 10mila pagine intitolato *Events Following Collapse Initiation (Gli eventi che sono seguiti dopo l’inizio del crollo)*, il NIST afferma che la caduta libera delle Torri è dimostrata dai video, in quanto “*i piani inferiori al livello del crollo hanno offerto una minima resistenza alla tremenda energia rilasciata dalla massa dell’edificio che stava cadendo*”.

Il NIST, dunque, non ha provato con alcun calcolo o spiegazione il perché quel crollo sia avvenuto.

Ed è per questo che, in seguito alla legge *Information Quality Act* del 2007, un gruppo di scienziati, un architetto e due familiari delle vittime hanno presentato una richiesta di correzione affermando che le motivazioni del NIST “*non erano scientificamente valide*”.

Secondo questo esposto, il NIST non avrebbe spiegato le cause tecniche, che cosa è realmente accaduto e perché è successo.

In altre parole, come poi il NIST fu costretto ad ammettere, gli esperti del governo “*non erano in grado di fornire una spiegazione completa del crollo totale*”.

Un'altra osservazione che mette in forte dubbio i risultati del NIST, riguarda l’assoluta mancanza di decelerazione durante il crollo delle Torri. “*Una mancanza di decelerazione – riporta il dossier – indicherebbe con assoluta certezza che la struttura inferiore è stata distrutta da un’altra forza, prima che la parte superiore la raggiungesse*”.

L’argomento ha provocato molte polemiche. Il primo studio a mettere in dubbio i risultati del NIST è stato *The*

Missing Jolt: A Simple Refutation of the NIST-Bazant Collapse Hypothesis (Il colpo mancante: una semplice confutazione dell’ipotesi del crollo di NIST-Bazant) di Anthony Szamboti, ingegnere meccanico, e Richard Johns, professore di Filosofia della Scienza.



Questo studio metteva in discussione le teorie del Dr. Zdenek Bazant e di Jia-Liang Le del NIST, sostenendo che avevano calcolato male la resistenza delle colonne all'interno delle Torri Gemelle. *“Semplicemente correggendo quei valori – dicono Szamboti e Johns – l'analisi di Bazant e Le attualmente prova che la decelerazione della sezione superiore sarebbe significativa (se la demolizione non fosse coinvolta) e che il crollo si sarebbe arrestato in circa tre secondi”*.

Gli esperti del NIST risposero dalle colonne della rivista *Journal of Engineering Mechanics* della ASCE con un articolo intitolato *Why the Observed Motion History of the World Trade Center Tower is Smooth* (*Perché la storia del moto osservato delle Torri del World Trade Center è regolare*).



Secondo la risposta fornita dal dottor Bazant nel 2011, la decelerazione della parte superiore del WTC 1 era *“troppo piccola per essere percettibile”*. La polemica è ancora in corso, anche se successivi studi hanno accertato che *“la costante accelerazione e la mancanza di una osservabile decelerazione, per se stesse, costituiscono una irrefutabile evidenza che siano stati usati esplosivi per*

distruocere le Torri Gemelle”.

Polverizzazione, dismembramento e espulsione esplosiva dei materiali



Una delle caratteristiche più evidenti della distruzione delle due Torri è stata la quasi totale polverizzazione del cemento. L'allora governatore di New York, George Pataki, scrisse nella sua relazione sul disastro: *“Non c'è cemento. C'è veramente poco cemento. Tutto quello che si vede è alluminio e acciaio. Il cemento è stato polverizzato. Ero lì martedì ed era come essere su un pianeta alieno. Su tutta la parte bassa di Manhattan – non soltanto sul posto – da fiume a fiume, c'era polvere, una finissima polvere spessa cinque, sette centimetri e mezzo.*

Il cemento era del tutto polverizzato”. Oltre a questo, le strutture d'acciaio delle Torri erano quasi interamente smembrate. A parte alcuni muri esterni ancora in piedi alla base di ogni edificio, virtualmente tutti gli scheletri d'acciaio erano rotti in diversi pezzi, con la parte centrale separata dalle colonne esterne. Che cosa potrebbe mai spiegare

la quasi totale polverizzazione di circa 3 milioni di metri quadrati di solette di cemento e il quasi totale smembramento di 220 piani di struttura d'acciaio? Il NIST non fornisce alcuna spiegazione e la sola forza di gravità non appare plausibile. Anche perché, viene spiegato nel dossier, l'energia necessaria per polverizzare il cemento e smembrare le strutture d'acciaio è calcolabile in 1.255

gigajoule. Una misura decisamente lontana dagli stimati 508 gigajoule di potenziale energia gravitazionale contenuta negli edifici. La quasi totale polverizzazione del cemento e lo smembramento delle strutture d'acciaio diventa ancora più incomprensibile se si pensa che il crollo è avvenuto *“essenzialmente in caduta libera”*. Secondo il dottor Steven Jones, ex professore di fisica presso la Brigham Young University,

“Il paradosso è facilmente risolvibile con l'ipotesi della demolizione esplosiva, là dove gli esplosivi facilmente rimuovono i materiali dei piani inferiori, incluse le colonne portanti, permettendo di fatto un crollo in caduta libera”.

Un altro fattore inspiegabile è il lancio di materiali verso l'alto e lateralmente, piuttosto distanti dal perimetro degli edifici. Secondo l'analisi *Building Performance Study (Studio delle caratteristiche strutturali del palazzo)* della FEMA, i materiali dei due edifici sono stati lanciati fino a oltre 150 metri dalla base di ogni Torre. Nel video intitolato *North Tower Exploding (L'esplosione della Torre Nord)*, prodotto dal docente di fisica David Chandler, il professore fa osservare l'espulsione esplosiva di materiali dalla WTC 1: *“Sotto la cappa di detriti cadenti, vedete la rapida sequenza di espulsioni esplosive di materiali? Alcuni di questi getti sono stati misurati in oltre 170 km/h...*

Essi sono continui e molto estesi. Si muovono progressivamente verso il basso dell'edificio, andando allo stesso ritmo dei detriti cadenti... Il palazzo è stato progressivamente distrutto, a partire dalla cima, da ondate di esplosioni che hanno creato una spessa coltre di detriti”.

Essi sono continui e molto estesi. Si muovono progressivamente verso il basso dell'edificio, andando allo stesso ritmo dei detriti cadenti... Il palazzo è stato progressivamente distrutto, a partire dalla cima, da ondate di esplosioni che hanno creato una spessa coltre di detriti”.



E continua: *“Notate che insieme alla nuvola di polvere vi sono pesanti travi e intere sezioni di frammenti d'acciaio che sono stati lanciati fuori dal palazzo... Alcuni sono finiti così lontano, come due campi di football dalla base della Torre”*.

Rispondendo a coloro che hanno spiegato l'espulsione esplosiva di questi frammenti degli edifici come il prodotto del crollo, il professor Chandler risponde: *“Alcuni suggeriscono che il peso della Torre che crollava sulle travi, le abbia fatte flettere e quindi espellere a causa del conseguente moto. Ma noi non abbiamo visto isolate travi lanciate all'esterno.*

Noi abbiamo visto la maggior parte della massa dell'edificio... ridotta in piccoli pezzi di pietrisco e polvere fina, espulsa esplosivamente in tutte le direzioni”.



Le cariche esplosive della demolizione



Secondo lo scienziato Kevin Ryan, l'espulsione esplosiva dei materiali dalle Torri è spiegabile soltanto come "scoppi ad alta velocità di detriti espulsi da precisi punti degli edifici".

"L'ipotesi della demolizione – afferma Ryan – suggerisce che questi scoppi di detriti siano il risultato della detonazione di cariche esplosive piazzate in punti chiave della struttura, per facilitare la rimozione della resistenza".

Inoltre: *"Nei video possiamo vedere questi getti essere espulsi dai lati delle Torri a circa 30 piani sotto il fronte del crollo... Ognuno di questi scoppi era costituito da un'improvvisa e secca emissione che appariva provenire da un preciso punto, espellendo approssimativamente tra i 15 e i 30 metri dal lato del palazzo, in una frazione di secondo. Dai fotogrammi estratti da un video della KTLA, possiamo stimare che uno di questi scoppi è durato complessivamente 0,45 secondi. Questo ci fornisce una velocità media di circa 52 metri al secondo".*

E' significativo che il NIST non abbia nemmeno parlato di questi scoppi nella sua relazione finale, mentre nelle sue FAQs (*Frequently Asked Questions*, cioè le domande più gettonate della relazione stessa) citi gli scoppi come "sbuffi di fumo", sostenendo che *"la massa crollante del palazzo aveva compresso l'aria sottostante – quasi come l'azione di un pistone – forzando il fumo e i detriti fuori dalle finestre mentre i piani inferiori crollavano sequenzialmente"*.

Secondo Ryan, la spiegazione del NIST non è valida. *"I piani delle Torri – sostiene lo scienziato – non erano containers chiusi e altamente pressurizzati in grado di generare alte pressioni abbastanza forti da far scoppiare le finestre. La massa crollante avrebbe dovuto agire come un disco piatto che esercita una pressione uniforme su tutti i punti. Ma le sezioni superiori, esse stesse disintegrate come si vede nei video, non possono esercitare una pressione uniforme. Anche prendendo in considerazione un ipotetico perfetto container e una pressione uniforme, usando la Legge del Gas Ideale per calcolare il cambiamento della pressione, noi possiamo determinare che la pressione dell'aria non potrebbe aumentare abbastanza per far scoppiare le finestre. Gli scoppi contenevano detriti polverizzati, non fumo e polvere. Inoltre i detriti del palazzo da 20 a 30 piani sotto la zona del crollo, non potevano essere polverizzati ed espulsi lateralmente dalla pressione dell'aria"*.

I racconti dei testimoni delle esplosioni



Oltre al ricco materiale fotografico e televisivo riguardante la distruzione delle Torri Gemelle, bisogna considerare anche il numero delle testimonianze raccolte dal New York Fire Department (FDNY) nella sua relazione *World Trade Center Task Force Interviews* che comprende da 10.000 a 12.000 pagine di dichiarazioni giurate di oltre 500 dipendenti dello stesso FDNY. Non solo. Il dottor Graeme MacQueen, professore emerito di Studi Religiosi alla McMaster University, ha documentato al capitolo 8 del suo *The 9/11 Toronto*

Report, 156 testimoni oculari che hanno parlato esplicitamente delle esplosioni che hanno visto e sentito durante il crollo delle Torri. Di questi 156, 121 appartengono al FDNY e 14 alla Port Authority Police Department. Altri 13 sono giornalisti presenti sul posto.

Il professor MacQueen riporta che, in caso di incendio di edifici, si registrano quattro tipi di esplosioni: da vapore, da impianti elettrici, da fumo e da combustione. I vigili del fuoco del FDNY sanno riconoscere questi fenomeni, anche perché sono irregolari e certamente non sincronizzati. Invece, nel caso delle Torri Gemelle, i testimoni hanno parlato di esplosioni precise e distanziate di pochi secondi l'una dall'altra, tanto che alcuni si sono spinti ad affermare che *“le Torri Gemelle sono state distrutte dalle esplosioni”*. *“Si è arrivati al punto – spiega Christopher Fenyo nell'intervista che ha rilasciato al WTC Task Force – che è infuriata una discussione sulla percezione che abbiamo avuto circa il fatto che il palazzo sembrava fosse stato fatto saltare in aria con delle cariche”*.

“In effetti, ho pensato che stava esplodendo – ricorda John Coyle, un altro testimone – Questo è ciò che ho pensato in seguito per diverse ore... Penso che chiunque a quel punto pensasse che quei palazzi fossero esplosi”.

Nonostante il NIST si ostini ad ignorare le testimonianze, sostenendo invece che non ci siano prove di esplosioni nelle Torri Gemelle, il professor MacQueen, riferendosi alla relazione dei vigili del fuoco di New York, afferma: *“Abbiamo avuto 118 testimoni su 503 intervistati. Circa il 23 per cento del gruppo sono testimoni delle esplosioni. A mio avviso, questa è un'alta percentuale di testimoni, specialmente considerando che a queste persone non sono state rivolte domande circa le esplosioni e, nella maggior parte dei casi, neanche sono state poste domande circa il crollo delle Torri. I testimoni che abbiamo sentito sono stati volontari e, di conseguenza la loro quantità rappresenta non il massimo numero delle testimonianze, ma il minimo”*.

In conclusione, il dossier sostiene che il NIST, decidendo di non indagare a fondo su quelle che sono state le vere cause del crollo delle Torri Gemelle, ha condotto una “piccola analisi” sul comportamento tenuto dalle strutture edilizie, ignorando volutamente qualunque prova ne potesse derivare.

Di conseguenza, il NIST è giunto a conclusioni di carattere speculativo e non scientifico. D'altra parte, l'ipotesi della demolizione controllata spiega largamente tutto ciò che è effettivamente accaduto.



La distruzione della terza Torre (WTC 7)



La terza Torre è crollata su se stessa intorno alle 17 dell'11 settembre, senza essere stata colpita da nessun jet o comunque coinvolta nel crollo delle altre due Torri.

Per il NIST, l'evento è normale e rientra nella logica delle cose. L'incendio si sarebbe esteso anche al terzo edificio del complesso, indebolendone le strutture e facendolo crollare. Oltre alla spiegazione verbale, il NIST non ha fornito alcuna motivazione strutturale o scientifica. Secondo David Chandler, docente di fisica che ha studiato a fondo il comportamento del WTC 7, tale spiegazione è del tutto inconsistente.

“La terza legge di Newton – afferma il professor Chandler nel suo articolo Free Fall and Building 7 on 9/11 (Caduta libera e il palazzo 7 il 9/11) – spiega che quando gli oggetti interagiscono, essi esercitano sempre una forza uguale ed opposta l'uno verso l'altro. Di conseguenza, mentre un oggetto è in caduta libera, se esso esercita una qualunque forza durante il suo percorso, incontrerà degli oggetti che lo spingeranno indietro, rallentandone la caduta. Se dunque un oggetto è osservato essere in caduta libera, possiamo concludere che nulla su quel sentiero esercita una forza per farlo rallentare...”

E continua: *“La caduta libera non è compatibile con qualunque scenario naturale che abbia a che fare con la debolezza, la deformazione o la frantumazione delle strutture, in quanto in ognuno di questi scenari ci sarebbero grandi forze di interazione con le sottostanti strutture, che avrebbero fatto rallentare la caduta... Il crollo naturale risultante da caduta libera, semplicemente non è plausibile...”*

Il professor Chandler giunge dunque alla conclusione che la caduta libera del WTC 7 è la prova lampante della demolizione controllata. Per confutare questo risultato, il NIST interviene sostenendo che, nel caso del WTC 7, non vi fu caduta libera poiché 18 piani dell'edificio sono crollati in 5,4 secondi, cioè con un margine del 40% più lungo (circa 1,5 secondi) rispetto al tempo stimato della caduta libera. Nonostante questa divergenza di vedute (anche perché pare che l'edificio per circa un secondo sia rimasto fermo, prima di crollare su se stesso), il professor Chandler ha fatto notare che *“il crollo non è avvenuto per il cedimento di una colonna, o di alcune colonne o di una sequenza di colonne.*

Tutte le 24 colonne interne e le 58 perimetrali sono state rimosse simultaneamente nell'arco di otto piani e in una frazione di secondo. In questo modo la metà superiore dell'edificio è rimasta intatta”.

Dismembramento strutturale in un cumulo di rifiuti

Così come le Torri Gemelle, anche la struttura metallica del WTC 7 è stata completamente smembrata e i detriti hanno formato un compatto cumulo di rifiuti nell'ambito del perimetro dell'edificio. E anche in questo caso lo smembramento dell'edificio si può spiegare soltanto con la demolizione controllata.

Del resto, come spiegava nel corso di un'intervista del 1996 Stacey Loizeaux della Controlled Demolition Inc., i demolitori agiscono da due a sei piani, a seconda dell'altezza del palazzo, per



colpire le colonne portanti e far crollare l'edificio su se stesso, riducendo anche la grandezza degli eventuali detriti. Inoltre, più che di "esplosione" si dovrebbe parlare di "implosione", in quanto il palazzo deve crollare senza uscire dal proprio perimetro. Come, appunto, è accaduto nel caso del WTC 7.

C'è poi il discorso delle esplosioni. Il NIST, sempre per confutare l'ipotesi della demolizione controllata, afferma che i testimoni presenti sul posto non hanno udito alcuna esplosione. Invece, come dimostrano i video e le testimonianze, i botti ci furono e in molti li sentirono prima e durante la distruzione. *"Improvvisamente ho guardato verso l'alto e ho visto che il palazzo crollava su se stesso – afferma Craig Bartmer, ex agente di polizia di New York – Ho cominciato a correre e per tutto il tempo ho sentito thum, thum, thum, thum, thum. Credo di riconoscere un'esplosione, quando la sento"*.

"Abbiamo sentito delle esplosioni – dice il volontario Kevin McPadden – Come BA-BOOOOOM! ... ed era come un suono distinto BA-BOOOOOM."



Si poteva sentire un rombo nel terreno, come se ci si volesse aggrappare a qualcosa".

Tra le altre testimonianze, c'è anche quella della cronista televisiva Ashleigh Banfield della MSNBC, che si trovava proprio nei pressi del WTC 7 quando è crollato. Nel servizio televisivo che lei stava realizzando, ad un certo punto si sente una forte esplosione e lei dice: *"O mio Dio... Ci siamo"*.

sentito la forte esplosione, il WTC 7 è crollato.

Circa sette secondi dopo che lei aveva

Preconoscenza della distruzione del WTC 7



Circa un'ora dopo la distruzione delle Torri Gemelle, le autorità hanno cominciato a parlare del crollo del WTC 7 con un alto grado di sicurezza e di precisione. Le loro anticipazioni erano talmente certe che alcuni giornali hanno scritto del crollo del WTC 7 ancora prima che avvenisse. Di primo acchito verrebbe da dire che la previsione fosse basata sulla deduzione di quanto era accaduto alle Torri Gemelle. Tuttavia, quando i filmati video furono esaminati con calma, ci si accorse che la notizia era basata

su una precisa conoscenza dei fatti. Dal momento che gli ingegneri si definivano sbalorditi per quanto era accaduto al WTC 7, come facevano le autorità a predire un evento che neanche gli ingegneri sapevano spiegarsi quattro anni e mezzo dopo?

Del resto, ci sono prove inconfutabili di esplosioni avvenute nell'edificio: durante una ripresa televisiva, la CNN ha registrato l'inconfondibile suono di un'esplosione proveniente dal WTC 7 e l'urlo di un operaio che avvertiva come il WTC 7 "stava esplodendo", pochi secondi prima del crollo. Nonostante tutto questo, il NIST si è rifiutato di prendere in considerazione qualunque prova.

Le reazioni ad alta temperatura della termite



Secondo la NFPA 921, cioè la guida ufficiale americana le cui norme devono essere seguite in caso di indagini inerenti eventuali incendi o esplosioni, è necessario valutare tutte le possibili fonti per accertare le cause dei disastri sui quali si indaga. Una di queste fonti, da prendere in considerazione nell'eventualità di fusione dell'acciaio, è la termite. Si tratta di una miscela esplosiva altamente incendiaria, a base di polvere di alluminio e triossido di ferro, in grado di sciogliere istantaneamente l'acciaio. Normalmente, la termite viene usata per saldare i binari e per usi militari (all'interno delle granate). Ebbene, per evitare di parlare della termite nel caso dell'11 Settembre, il

NIST si è rifiutato di adottare la consueta procedura della NFPA 921 "negando, ignorando o accampando spiegazioni di carattere speculativo, non basate su analisi di tipo scientifico".

E questo, afferma il dossier, "in quanto non esiste alcuna plausibile e logica spiegazione della presenza di reazioni chimiche ad alta temperatura, se non quella di una demolizione controllata, usando meccanismi a base di termite".

Secondo il NIST, i rivoli di metallo fuso che fuoriuscivano già dalla Torre 2 prima del crollo totale, erano di alluminio fuso. C'è un problema, però. Come si vede distintamente dai video sul disastro di New York, i rivoli di metallo fuso che fuoriuscivano dalle Torri Gemelle erano di un giallo-fuoco brillante, mentre l'alluminio fuso è di colore argenteo. Come spiega il dottor Steven Jones nel suo *Why Indeed Did the WTC Buildings Completely Collapse (Perché davvero gli edifici del WTC sono completamente crollati)*, *“Il color giallo implica un metallo fuso con una temperatura approssimativa di 1000 °C, evidentemente al di sopra di quella che l'incendio da idrocarburi avvenuto all'interno delle Torri avrebbe potuto produrre. Inoltre, il fatto che il metallo liquido tendesse ad una sfumatura color arancio in prossimità del terreno... esclude ulteriormente la presenza di alluminio”*.

Il NIST, non appena si è reso conto che la sua posizione era indifendibile, ha cercato di correre ai ripari sostenendo che *“il color arancio era dovuto al fatto che l'alluminio liquido si era mescolato con solidi materiali organici, cambiando colore”*.

Tuttavia il NIST non si è premurato di verificare se questa affermazione corrispondesse alla realtà. Lo ha fatto, invece, il dottor Jones accertando che, anche in quel caso, *“l'alluminio fuso non altera affatto il suo colore”*.



Metallo fuso tra i detriti

A complicare la situazione del NIST, che palesemente cercava di “vendere” soluzioni diverse dalla realtà oggettiva, c'erano le testimonianze in loco. Leslie Robertson, uno dei progettisti delle Torri Gemelle, ha raccontato: *“Eravamo al livello B-1 e uno dei vigili del fuoco ha detto: ‘Credo che questo dovrebbe interessarvi’. E ci ha mostrato un grosso blocco di cemento sul quale scorreva un piccolo rivo di acciaio fuso”*. Ma non fu l'unico testimone. Il capitano Philip Ruvolo ricorda la scena a cui assistette insieme ad altri vigili del fuoco: *“Se guardavi sotto, vedevi acciaio fuso, acciaio fuso che scorreva giù, lungo i canali delle inferriate, come se fossimo stati in una fonderia, come lava”*.



Secondo il NIST, il più alto grado di temperatura raggiunto dagli incendi nelle Torri, è stato di 1.100 °C. Tuttavia, l'acciaio delle strutture non comincia a fondere con meno di 1.482 °C. Come si spiega, dunque, la presenza del metallo fuso? Il NIST semplicemente non risponde, ignorando il problema.

Acciaio solforato nel WTC 7



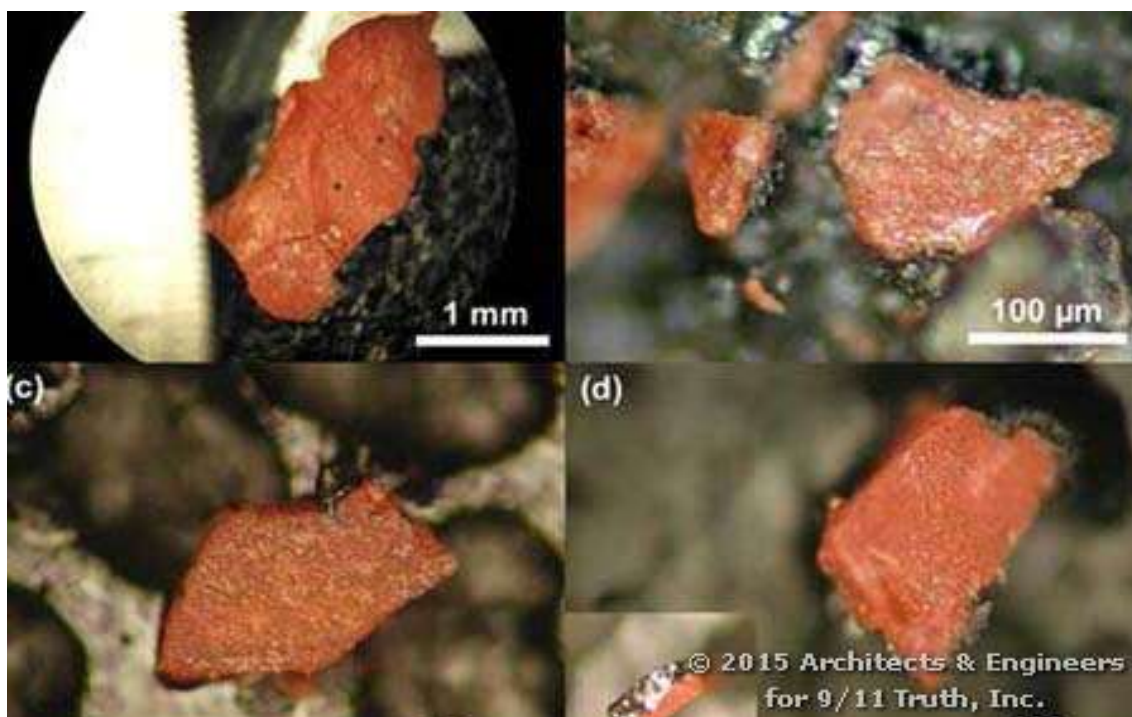
Ben presto un altro importante dettaglio metteva in grosse difficoltà il NIST e i suoi investigatori. Come hanno scritto James Glanz e Eric Lipton sul *New York Times* nel febbraio del 2002, parlando di alcuni pezzi di acciaio provenienti dal WTC 7, “Un’analisi preliminare del Worcester Polytechnic Institute... suggerisce che zolfo rilasciato durante gli incendi - nessuno sa da dove - possono essersi combinati con atomi dell’acciaio formando un composto che si scioglie a temperature più basse”.

Pare che i docenti del WPI fossero scioccati dall’apparenza di “formaggio svizzero” assunta dai frammenti di acciaio. Come era potuto accadere?

La risposta è venuta dal dottor Steven Jones che nel suo “*Revisiting 9/11 – Applying the Scientific Method*” (*Rivisitare l’11 Settembre – Applicando il Metodo Scientifico*) afferma: “Una semplice spiegazione per l’origine dello zolfo, così come per la corrosione e l’erosione da alta temperatura, è la termite, che viene prodotta quando lo zolfo è aggiunto alla termite. Quando si aggiunge lo zolfo alla termite, si fa in modo che l’acciaio fonda ad una temperatura molto più bassa e più velocemente. Per cui, invece di avere un grado di fusione a 1.538 °C, fonde a circa 988 °C e si ottengono la solforazione e l’ossidazione dell’acciaio attaccato...”.

Ancora una volta il NIST ha ignorato l’evidenza, rispondendo che di fatto non era possibile analizzare un pezzo di acciaio proveniente dal WTC 7, in quanto tutti i detriti erano stati portati via da un pezzo, quando le indagini sono iniziate. In seguito, ricevendo ulteriori pressioni, il NIST ha ammesso di aver fatto analizzare un pezzo di acciaio proveniente dal WTC 7 (prima ne aveva negato l’esistenza), ma dagli esami non era risultato nulla.

Sfere di ferro e altre particelle nella polvere del WTC



Tre diversi studi scientifici hanno accertato la presenza di altissime temperature durante la distruzione delle Torri Gemelle.

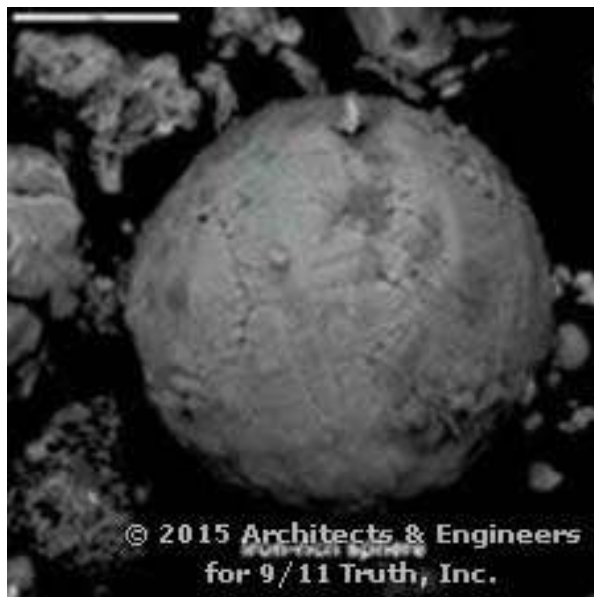
Il primo, The RJ Lee Report, presentato nel maggio 2004, era intitolato *WTC Dust Signature (WTC La firma della polvere)* e aveva identificato nella polvere del WTC “*sfere di ferro e sfere o vescicole di particelle di silicio, che risultano essere prodotte dall’esposizione ad alte temperature*”.

Nel dettaglio, era spiegato che mentre nella normale polvere di un edificio le particelle di ferro costituiscono fino allo 0,4 per cento, in quella del WTC la percentuale era del 5,87 per cento. Inoltre, molto alta era anche la percentuale di ossido di piombo, prodotto quando il piombo raggiunge il suo punto di ebollizione a 1.749 °C.

Il secondo documento era The USGS Report, presentato nel 2005 come studio dell’US Geological Survey con il titolo *Particle Atlas of World Trade Center Dust (Atlante delle particelle nella polvere del World Trade Center)*.

Questo studio rivelava nella polvere particelle ricche di sfere di ferro.

Il terzo studio è stato pubblicato dal dottor Steven Jones e altri sette scienziati nel 2008 con il titolo *Extremely High Temperatures during the World Trade Center Destruction (Temperature estremamente alte durante la distruzione del World Trade Center)*. In questo caso sono state rintracciate nella polvere del WTC sfere di ferro e silicati, oltre ad altre di molibdeno. Tutto questo materiale è stato vaporizzato nell’aria a causa di altissime temperature. Nel caso del molibdeno, il suo punto di fusione è a 2.623 °C.

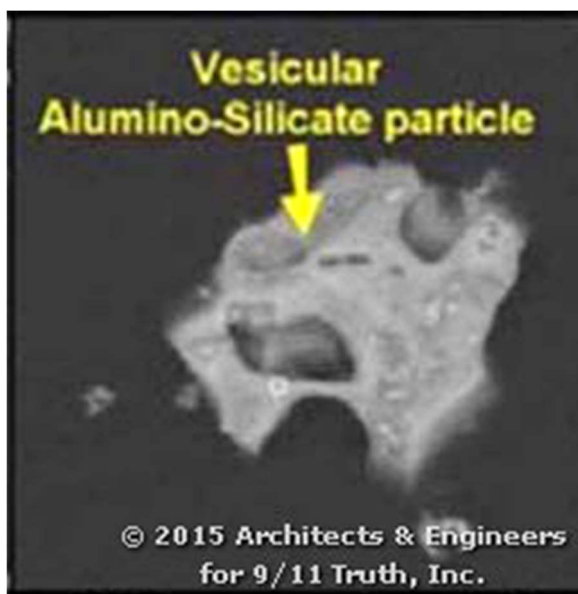


Nano-termite nella polvere del WTC

Ma le sorprese non sono finite qui. Nell’aprile del 2009 un gruppo di scienziati guidati dal dottor Niels Harrit, un esperto di nano-chimica che ha insegnato per oltre 40 anni all’Università di Copenaghen, ha pubblicato sulla rivista internazionale *Open Chemical Physics Journal*, un articolo intitolato *Active Thermite Materials Discovered in Dust from 9/11 World Trade Center Catastrophe (Materiali termitici attivi scoperti nella polvere della catastrofe dell’11 Settembre al World Trade Center)*.

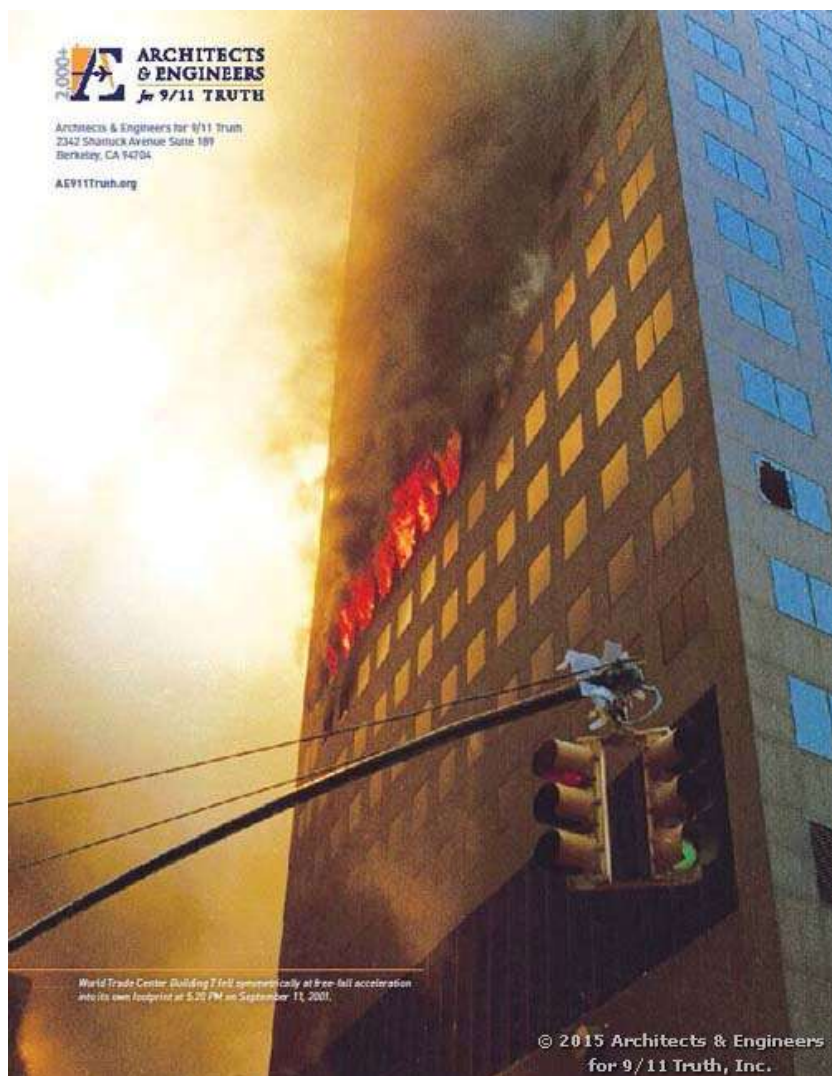
Questo studio ha rivelato la presenza di nano-termite (e cioè una specie di termite esplosiva progettata a livello di nano-particelle) nella polvere seguita al disastro.

I campioni da analizzare furono prelevati in due riprese: il primo venti minuti dopo il crollo del WTC 1, gli altri due nel giorno successivo. Lo studio giunse alla conclusione che WTC 1, WTC 2 e WTC 7 furono tutti distrutti da demolizione controllata e altri materiali incendiari. Inutile dire che, anche



questa volta, il NIST ha ignorato la richiesta dei ricercatori indipendenti sulle cause che hanno portato alla distruzione del WTC.

Le prove del NIST per il fallimento dell'incendio indotto



Premesso che il NIST riuscì ad ottenere 236 pezzi dell'acciaio del WTC, il risultato delle sue analisi è sempre stato in aperta polemica con i sostenitori della demolizione controllata. In tutti i modi il NIST ha provato a ribattere alla pioggia di critiche di chi portava prove e fatti a dimostrazione che le tre Torri siano state intenzionalmente distrutte con esplosivi. Il problema è che, in realtà, non ci sono prove a supporto della teoria che gli incendi abbiano fatto crollare edifici a struttura metallica come quelli. Il NIST ha provato anche a costruire modelli digitali per dimostrare le proprie tesi, ma sono sempre mancate le prove scientifiche per poter affermare senza possibilità di dubbio che, in effetti, siano proprio stati gli incendi ad abbattere quei giganti della moderna edilizia e ad uccidere quasi tremila persone. L'unica possibilità per accertare la verità resta dunque quella di una nuova indagine parlamentare, libera dal controllo governativo e dalla supervisione politica. Intanto, gli *Architetti & Ingegneri per la verità sull'11 Settembre*

hanno presentato un esposto internazionale affinché l'AIA Convention 2016 appoggi una nuova indagine su quanto accadde quel giorno a New York. Di certo anche l'attuale governo degli USA non ha alcun interesse a mettere in piazza eventuali responsabilità governative sull'11 Settembre.

L'americano medio non può e non vuole accettare l'idea che il proprio governo sia implicato in un atto criminale di quelle proporzioni. Che fine farebbe la fiducia degli americani verso le proprie istituzioni? Dunque, al momento, tutto resta vago e indefinito. L'unica cosa certa è che le 2974 vittime degli attentati al WTC di New York (2999 se si calcolano anche quelle morte in seguito) restano sempre in attesa di giustizia. Se il tempo sarà galantuomo, prima o poi i colpevoli di questa immane strage avranno un nome e un cognome, additati al pubblico disprezzo dall'umanità intera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA – I siti web, blog, social media, giornali, riviste, trasmissioni televisive o radio, che desiderano servirsi dei contenuti di questo articolo per la diffusione pubblica, DEVONO CITARE IL SITO WEB RINODISTEFANO.COM COME FONTE.

CHIUDIAMO CON UNA FAVOLETTA

Non è necessario gettarsi nella ricerca di particolari tecnici, ingegneristici e situazioni impossibili per capire che gli attentati dell'11 Settembre furono una grande mistificazione, **sia che furono in buona parte agevolati e aggiustati nel farli compiere o sia che furono tutti manipolati e mistificati comprendendo la invenzione o sparizione di aerei, piloti e passeggeri.**

Già rievocando la vicenda del Boeing schiantatosi sul Pentagono, solo fino al suo schianto, si ha la sensazione di una favoletta.

E questo anche senza entrare nel merito dei danni poi provocati da quell'aereo dentro e sulla parete del Pentagono, assolutamente inadeguati, come i resti, i suoi relitti spariti e quant'altro di cui abbiamo parlato e che qui sorvoliamo .

Ed appunto prendiamo proprio questo esempio del volo AA77 del Boeing 757 finito sul Pentagono per dare un'idea della favoletta che ci è stata propinata.

Dunque: la mattina dell'11 settembre 2001, al Dulles International Airport di Washington D.C., cinque terroristi arabi, armati di taglierini (cutter) e forse qualche piccola arma bianca (coltello), con i quali evidentemente avevano superato il controllo di sicurezza dell'aeroporto, salgono sul Boeing 757, del volo American Airlines 77, (AA77) che parte con un poco di ritardo verso le **8,15** o le **8,20** (le favole lasciano sempre un po' di dubbio) diretto a Los Angeles (California).



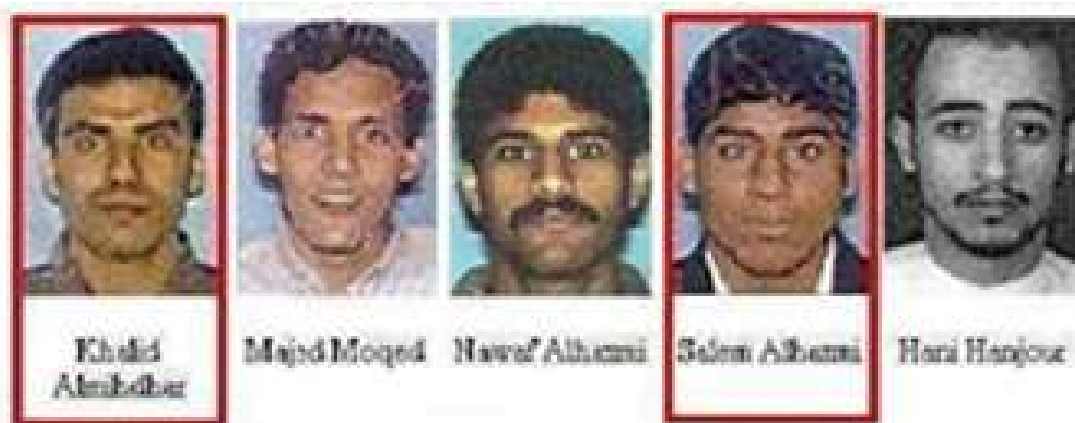
A bordo vi sono 64 persone di cui 4 di equipaggio e due piloti.

L'equipaggio di bordo, era costituito: dal pilota Charles Burlingame, dal primo ufficiale David Charlebois e dalle assistenti di volo: Michele Heidenberger, Jennifer Lewis, Kenneth Lewis, e Renee May (come riportava 'EN' American Airlines Flight 77, su *cnn.com*, CNN, 2001).



Si è ricostruito - la favoletta impone di crederci - che i presunti terroristi sull'aereo, erano Hani Hanjour seduto al posto 1B, mentre Salem al-Hazmi e Nawaf al-Hazmi erano più indietro al 5E e 5F. Majed Moqed e Khalid al-Mihdhar erano ancora più indietro al 12A e 12B.

Diciamo “presunti”, per la loro vicenda su quegli aerei, perché a veder bene c’è ben poco da credere ai mass media e alle “versioni ufficiali”.



In qualche modo, non si conoscono i minuti esatti, quando questi terroristi prenderanno possesso della cabina di pilotaggio e dirotteranno il Boeing, dicesi tra le **08:51 e le 08:54**. Se la erano presa comoda, oltre 30 minuti prima di mettersi in azione, tanto per godersi un poco di viaggio.



Si dice, ma non si sa quando, che alla guida del grosso Boeing da 100 tonnellate si metterà il pilota dilettante e notoriamente poco capace di guidare piccoli aerei da turismo, il saudita ventinovenne Hani Saleh Hasan Hanjour,

E qui la favola trasforma l'impossibile, nel possibile- Già con questo inizio troviamo un paio di aspetti molto poco credibili:

- 1. sembra veramente strano che sia pur cinque uomini, ma approssimativamente armati, riescano a impossessarsi dell'aereo senza che il personale di volo, soprattutto i due piloti che non dovrebbero essere delle “pappe molli”, anzi possono anche essere ex militari, oppongano resistenza e neppure premono il bottone o il codice di avviso dirottamento (come in tutti gli altri aerei del resto).**
- 2. Ancora più strano, che un improvvisato pilota dilettante, per quante scuole da dilettanti e simulazioni di volo possa aver fatto, si metta alla guida di un Boeing con una complessa strumentazione e particolari specifiche di pilotaggio e riesca a pilotarlo, sia pure con l'ausilio del pilota automatico, compiendo poi, manovre quasi impossibili.**

Orbene il nostro dirottatore ha ovviamente in testa di andare a compiere un attentato schiantandosi sopra con l'aereo. Non sappiamo quale sia l'obiettivo, ma da come sono andate le cose si presume facilmente che doveva trattarsi o della Casa Bianca o del Pentagono, nei dintorni di Washington che si trova vicinissima all'aeroporto di partenza.

Ma l'aereo si dirige verso l'Ohio a circa 700 Km. di distanza, poi con una conversione quasi a **U**, torna indietro, quasi altri 700 Km. e punta su Washington.

La favola, ovviamente, non può spiegare il comportamento di un dirottatore, sapere perché ha atteso così tanto prima di prendere possesso dell'aereo, nè se era subentrata qualche esigenza, ma questo tragitto appare a

dir poco assurdo, anche se bisognerebbe considerare la mezz'ora precedente il dirottamento per considerare quanto era accaduto e dove andava l'aereo di linea.

Comunque alle **8.50.51** si registra l'ultima comunicazione del pilota del volo AA 77, poi alle **8.56** non risponde più alla radio e sembra invertire la rotta.

Pochi minuti dopo alle **9.00**, lo AA77 spegne il transponder .

Sui radar di controllo non arrivano più i dati, ma il segnale non scompare, se non forse per qualche momento e possono sempre seguirne le tracce.

Dicesi, infatti, che si perse il segnale dell'aereo sugli schermi mentre questi stava volando in un'area con una limitata copertura radar. Ma poi l'aereo fu nuovamente individuato sugli schermi radar mentre si stava avvicinando rapidamente a Washington. Anzi i controllori di volo pensarono inizialmente che si trattasse di un aereo militare per la velocità e il modo in cui era manovrato. Questo particolare fece ingenerare sospetti che, nel frattempo, il vero Boeing era stato sostituito in volo da un altro aereo.

Fanno parte della favoletta, ma resteranno solo sospetti.

Ovvio che tra i controllori di volo, almeno alle 8,56, si deve essere ingenerato il forte dubbio di un dirottamento, tanto più essendo a conoscenza dell'aereo del **volo AA11 che era già finito contro la Torre Nord alle 8,46.**

Alle **9.06** infatti, i controllori ATC informano del sospetto dirottamento di AA77, meglio tardi che mai, tanto più che alle 9,02 un altro Boeing dirottato aveva colpito la Torre Sud, altro che "sospetto"!

E' con un certo ritardo, che alle **9.24** la FAA informa il Norad che deve autorizzare i caccia intercettori, del **possibile** dirottamento di questo AA 77.



A questo punto dovrebbero scattare immediatamente le intercettazioni aeree con i caccia per bloccare questo Boeing.



Si dice infatti, che alle **9.30** decollano gli F16 da Langley per AA77 che va verso Washington e alle **9.33** i controllori di volo vedono AA77 nella zona abitata di Washington.

Ma di caccia ad intercettare questo Boeing non ce ne sarà neppure l'ombra.

Proprio come nei *"c'era una volta"*, tra **le 8,51 / 8,54** quando il Boeing è stato dirottato (se non prima), fino alle **9,38** quando ha colpito il Pentagono sono passati quasi **47 minuti durante i quali il Boeing ha volato indisturbato nei cieli della Nazione più organizzata e agguerrita del pianeta.**

Incredibilmente si sa, inoltre, che all'interno del Pentagono arrivavano, mano a mano, notizie di questo aereo e del suo avvicinamento a Washington e stiamo parlando di obiettivi di enorme portata politica e militare, ma non solo il Boeing non è stato intercettato, ma neppure è stato abbattuto dalle batterie di missili a pronta e immediata reazione, che dovrebbero difendere quel settore.

Come mai: possibile che non c'erano contraeree, o erano in quel momento inattive, o che altro?

Vogliamo essere comprensivi e possibilisti, tanto è una favola.

Nel frattempo il Boeing, non certo un piccolo aeroplanino, era passato attorno al centro abitato, ma a quanto pare nessuna telecamera lo avrebbe ripreso.



Polizia ed FBI sequestrarono circa 83 telecamere, quel giorno in funzione in diversi punti ed edifici, ma neppure in una si disse che si vedeva l'aereo, ma ci si guardò bene dal consegnare queste telecamere che furono secrete.

Certo la maggior parte di quelle telecamere erano puntate in direzioni che non potevano inquadrare l'aereo, ma almeno una è possibile che ne era in grado. Bastava

comunque che le autorità, magari dopo qualche anno, facessero vedere queste riprese per diramare ogni dubbio.

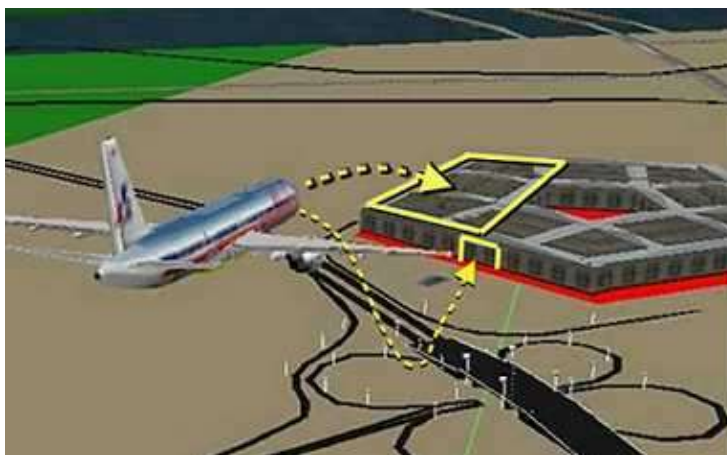
E invece niente, dobbiamo crederlo, come nelle favolette, e basta.

Poi anni dopo vennero rilasciate alcune inquadrature, riprese da un paio di videocamere a un parcheggio che **si disse** avrebbero mostrato questo Boeing in arrivo e poi esplodere sulla parete del Pentagono.



Ebbene queste poche scene video mostravano che qualcosa era esplosa sulla parete del Pentagono e che qualcosa di **volante** ci si era indirizzata, **ma assolutamente non si vedeva alcun Boeing**. Una presa in giro.

Nel frattempo il pilota “ballerino” Hani Hanjour, invece di dirigersi verso l’edificio del Pentagono per schiantarglisi sopra, procurando danni incalcolabili, aveva compiuto una eccellente prodezza: una virata in quota ben controllata di 330 gradi scendendo di 2.130 gradi in circa tre minuti, con il rischio di perdere di vista il bersaglio, e questo per schiantarsi sulla parete ovest del Pentagono a 850 Km. orari.



Non molti sono capaci di farlo: virata in quota e poi il volo quasi raso terra a 850 Km. orari, con un Boeing.

Ma di prodezze il nostro deve anche averne fatta anche un'altra a cui molti non hanno fatto caso. Per arrivare davanti la parete laterale del Pentagono, quasi a livello del terreno, il Boeing deve anche aver superato la collina di Arlington che gli nascondeva il ministero della Difesa, per allinearsi quindi sul Columbia Pike, uno stradone che conduce a Washington, e superare l’Hotel Sheraton.

Svariati testimoni non confermano questa traiettoria, ma tanto è una favola.

Hanjour probabilmente dovrebbe quindi aver spinto a tutta manetta i motori, superata la collina di Arlington e gli edifici del Navy Annex, poi si abbassa e tocca i cavi elettrici, tocca i pali della luce abbattendo cinque lampioni, si abbassa sopra i tetti della auto sulla autostrada 395, si abbassa ancora, scavalca i bandoni dei lavori in corso per la metropolitana e dopo aver richiamato l'aereo entra poco sopra il pianoterra del Pentagono senza rovinare né l'erbetta del prato né i grossi rulli dei cavi elettrici lì depositati!

Una conduzione eccezionale, senza una pecca, e oltretutto come per una motocross e non di un Boeing: una abilità di pilotaggio inaudita.

Dobbiamo credere a tutto questo?

Certo, è una favoletta, e poi non recita forse la “versione ufficiale” che **alle 9.38 il volo AA 77 colpirà il lato ovest del Pentagono e scomparirà quasi letteralmente dentro l'edificio, quasi *disintegrandosi*, diranno.**

Poi con gli anni tirarono fuori qualcosa, come il vaso di pandora della buca di Shanksville in Pennsylvania, e così come in tutte le favolette ci sarà il lieto finale: miracolosamente spunteranno tanti resti umani da consentire di recuperare tutti i DNA dei passeggeri e persino la scatola nera, ma la sua Cvr con rumori e voci in cabina era danneggiata, mentre la sua Fdr che registra i dati di volo, non era leggibile nella targhetta e quindi garantita, con il numero di serie: ma vah?!

E così anche questa favoletta termina senza spiegare tutto.

Ci restano tutte queste manovre, aggiunte ai danni e relitti inadeguati sulla parete del Pentagono dopo il disastro, situazioni che lasciano a dir poco interdetti, oltre alle testimonianze, sia pure contraddette da altre, che attestano di aver visto un aereo molto più piccolo di un Boeing che innescano ipotesi dietrologiche che purtroppo non possono essere dimostrate, ma non per questo sono insensate:

è assurdo supporre che quelle manovre aeree non furono di un Boeing, ma di un aereo molto più piccolo, per esempio un caccia mimetizzato?

Ma in questo caso quando era entrato in scena questo “caccia” mimetizzato?

E il Boeing e passeggeri e membri dell'equipaggio, che fine avrebbero fatto?

Non è molto credibile che siano stati “deviati”, poi parcheggiati da qualche parte e infine eliminati, manco fossimo in tempo di guerra.

Possibile che fossero tutte presenze inventate, comprese le liste di imbarco?

Ma anche qui è difficile pensare che si sono inventati 64 personaggi sull'aereo e di conseguenza anche un certo numero di loro famigliari, citando anche piloti e assistenti, che pur dovevano essere conosciuti nei loro settori di lavoro aereoportuali: che fine avrebbero fatto? E allora?

Purtroppo, la nostra favoletta ci dice solo in parte cosa è successo, fa capire anche cosa non è possibile che sia successo, ma **NON *come* è successo!**

Cronologia

Ordine temporale dei fatti, molti orari provengono dalla CNN, Newsweek e altre fonti; a volte la mancanza di accordo sugli orari lascia comunque molti dubbi. Da:

<https://docs.google.com/document/d/1PxRhTJhyWkSEeiYrGi3vTffZwSq3bpxoiQWi8nrWeiA/edit?usp=sharing>

Non intendiamo sostenere “tesi incontrollate-“, ma a veder bene una ricostruzione ufficiale dei voli **AA11** e **AA77** è dubbia tanto che c'è chi sostiene:

secondo la “versione ufficiale”: *un Boeing 767 dell'American Airlines decollò dall'aeroporto Logan International di Boston come volo AA 11,*

Ma si afferma: il volo AA 11 non è esistito l'11 settembre 2001, tale asserzione non può essere vera.

Analogamente: *un Boeing 757 dell'American Airlines decollò dall'aeroporto Dulles International di Washington DC come volo AA 77, fu dirottato da “terroristi arabi”, e fu fatto volare contro il Pentagono.*

Ma poiché il volo AA 77 non è esistito l'11 settembre 2001, tale asserzione non può essere vera.

- 5.53 Atta ed Alomari, due attentatori, s'imbarcano a Portland Maine su un volo per Boston.
- 7.58 Si prepara al decollo il volo 175 da Boston, United Airlines Boeing 767, per Los Angeles conosciuto come UA175.
- 7.59 Decolla il volo AA11 da Boston, American Airlines Boeing 767, per Los Angeles.
- 8.01 Esce dal parcheggio il volo 93 da Newark NJ, United Airlines Boeing 757, per S.Francisco conosciuto come UA93.
- 8.10 Si prepara al decollo da Washington il volo 77, American Airlines Boeing 757, per Los Angeles conosciuto come AA77.
- 8.13.31 Mancata risposta di AA11 alla chiamata di un controllore del traffico.
- 8.14 Decolla in ritardo il Boeing 767-222 (N612UA) volo UA175 dall'aeroporto Logan di Boston
- 8.20.00 Decolla in ritardo il Boeing 757-223 volo AA77 dall'aeroporto Dulles (Virginia) di Washington diretto a Los Angeles (altre fonti indicano il decollo alle 8,15)
- 8.20 Il transponder di AA11 smette di funzionare
- 8.24.38 I controllori di Nashua si rendono conto del dirottamento di AA11
Si sentono voci nella cabina di AA11 «STAY QUIET» (affermazione ritrattata)
- 8.25.00 ATC di Boston dà l'allarme relativamente AA11 a molti (several) ATC
- 8.27 Betty Ong, hostess di AA11, telefona a AA reservations.
- 8.27 AA11 vira di 100 gradi verso SUD illegalmente
- 8.33.59 Voci dalla cabina di AA11 «Non fate mosse stupide».
- 8.37 I controllori chiedono al pilota di UA175 di dare un'occhiata ad AA11
- 8.38 La Faa (Boston ATC) informa il NORAD del dirottamento del volo AA11
- 8.40 Ordine di intercettazione contro AA11
- 8.41.32 Trasmissione strana da UA175, forse dirottato
- 8.42 Decolla in ritardo il volo UA93 Newark -SanFrancisco
- 8.43 la Faa informa il Norad del dirottamento del volo UA175

8.46 La National Guard prepara il decollo dalla base di OTIS di 2 F15 per AA11
 8.46.18 Viene spento il transponder di UA175
 8.46.26 il volo AA11 colpisce la torre WTC Nord al 94-esimo piano.
 8.50 UA175 devia dal piano di volo
 8.50.51 Ultima comunicazione del pilota del volo AA 77
 8.52 Decollano dalla base di OTIS Ma. due F15 Eagles
 8.56.32 AA77 non risponde più alla radio
 8.56 AA77 inverte la rotta
 9.00 United Airlines avverte i suoi equipaggi dei pericoli della giornata
 9.00 AA77 spegne il transponder
 9.00 I radar identificano UA175 a 18000 piedi a 480 nodi.
 9.02.54 Il volo UA175 colpisce la torre WTC Sud al 78-esimo piano.
 9.05 I controllori ATC di Washington vengono a conoscenza di un altro hijack
 9.06 Washington ATC informa del sospetto hijack di AA77
 9.15 I dirottatori invitano i passeggeri UA93 a telefonare
 9.16 L'FAA notifica al Norad il dirottamento di UA93
 9.17 Viene ordinata la chiusura degli aeroporti di NY.
 9.20 Hijack per UA93
 9.24 LA Faa informa il Norad del possibile dirottamento di AA 77
 9.27 Il NORAD ordina lo scramble di tre F16 da Langley per AA77
 9.28 Si sente "esci di qui!" nella cabina di UA93
 9.29 Una hostess di UA93 grida «non uccidetemi»
 9.30 Decollano gli F16 da Langley per AA77 verso Washington
 9.33 I controllori di volo vedono AA77 nella zona abitata di Washington
 9.34 UA93 "Bomba a bordo" dal microfono della cabina
 9.35.09 Il volo UA93 cambia livello di volo senza autorizzazione
 9.36.31 il volo UA93 cambia direzione senza autorizzazione 180 gradi
 9.36 All'equipaggio di Golfer 06 (C130 militare) viene chiesto di intercettare e identificare AA77
 9.38 Il volo AA 77 colpisce ufficialmente il lato ovest del Pentagono
 9.38 Golfer 06 inverte la rotta e si allontana
 9.40 il transponder di UA93 cessa di trasmettere
 9.45 Evacuato Pentagono Casa Bianca Campidoglio
 9.45 Telefonata di Todd Beamer da UA93
 9.49 Stop ai voli negli USA
 9.59.04 Crolla Torre sud WTC
 9.58 I passeggeri di UA93 reagiscono (?)
 10.06.05 UA93 precipitata a Shanksville Pa.
 10.10 Crolla la parte danneggiata del Pentagono
 10.10 la FAA ordina l'atterraggio immediato a tutti i voli
 10.28.31 Crolla Torre Nord WTC
 10.38 Una quarta esplosione demolisce i resti della Torre Nord.
 12.59 discorso di Bush da Barksdale Louisiana "Daremo la caccia ai terroristi"
 17.20.33 Crolla wtc edificio sette
 18.35 Bush rientra a Washington

IN CONCLUSIONE

Non sappiamo "come", con quali "mezzi", accorgimenti e uomini pianificarono ed eseguirono gli attentati dell'11 settembre, ma possiamo rispondere con ragionevole certezza a queste domande:



- ✚ **Gli statunitensi, nella loro storia, sono mai stati artefici di false flag anche a costo di molte vite umane di loro concittadini finalizzate ad interenti bellici, rapine e sopraffazioni?**

SI

- ✚ **E' possibile che quei 19 terroristi arabi, da tempo sorvegliati e addestratisi malamente in scuole di volo per piccoli aerei abbiano guidato dei Boeing, con quelle manovre, dirigendoli sugli obiettivi?**

NO

- ✚ **E' possibile che non ci siano video negli aeroporti, dei dirottatori che quella mattina si sono imbarcati sugli aerei dirottati?**

NO

- ✚ **E' possibile che le tre Torri al WTC siano cadute, tutte e tre simil implosione simmetrica, tratti a caduta libera, per urto di aerei e/o incendi?**

NO

- ✚ **E' normale che non si siano trovate le scatole nere dei due Boeing schiantatisi sulle Torri nel WTC?**


NO

- ✚ **E' credibile che un Boeing sia tutto penetrato in quel modo e con quegli effetti riscontrati nei punti di impatto, nel Pentagono?**

NO

- ✚ **E' accettabile che nessuna delle 83 telecamere nell'area del Pentagono abbia ripreso il Boeing 757 che vi sarebbe passato ?**

NO

 **E' possibile che il Boeing di Shanksville si sia schiantato al suolo, causando una buca che gli si sarebbe richiusa sopra e lasciando alcuni relitti a chilometri di distanza?**

NO

 **E' possibile che gli asini volino?**

A dar retta alla "versione ufficiale", forse SI

A chiusura ripetiamo:

Consci che qualsiasi ipotesi formulata avrebbe i suoi lati contro, dobbiamo orientarci e con disincanto, su le meno improbabili.

Non possiamo escluderlo del tutto, ma senza elementi concreti non è possibile ipotizzare che i 4 voli furono inventati assieme alle liste passeggeri, perché bisognerebbe dimostrare come ha potuto reggere una messa in scena del genere con parenti e colleghi del personale di volo, oppure viceversa che tutti i passeggeri (251) furono sequestrati e poi eliminanti in qualche modo, neppure fossimo alle "fosse Ardeatine".

Al massimo si può ipotizzare l' "inesistenza" dello AA77 del Pentagono.

Mettiamo quindi da parte tutti i sospetti e i raggiri riscontrati, e ipotizziamo, seppur con il *forse*, che quei voli, in parte, andarono così come raccontato, ma furono pianificati, "agevolati", arricchiti poi di vari episodi.

Si da però ora il caso che noi abbiamo, per logica e per analisi (se non addirittura per "scienza"), un paio di ragionevoli certezze:

- Le Torri gemelle furono "minate" per ottenere una demolizione controllata dopo gli incidenti con gli aerei.**
- Il Boeing 757 AA77, soprattutto con un pilota dilettante, non poteva compiere quelle evoluzioni e quel genere di danni.**

Premesso questo è possibile che, eccetto per l'attacco al Pentagono, quegli attentati andarono, ma ovviamente solo in parte, come raccontato, avendo a monte predisposto il "seguito".

Quindi "*chi di dovere*" intervenne solo per "seguirli", "aggiustarli" e arricchirli di qualche episodio, ma furono proprio gli aerei di linea sequestrati con i loro passeggeri a finire verso le Torri e in Pennsylvania.

Ogni altra ipotesi, però, quantunque non provabile resta possibile.

INDICE

Introduzione:	
Complottisti & Debunkers	3
L'11 Settembre nel mainstream	9
Un parere competente	11
False Flag yankee.....	13
L'11 Settembre 2001.....	17
Attentatori & Attentati	18
I 4 voli dirottati.....	23
Le rotte ballerine	37
A 20 anni di distanza.....	38
Attentati alle Twin Towers	41
Il crollo dell'Edificio 7	52
Wtc7 altra pistola fumante.....	58
Attentato al Pentagono.....	60
Domande senza risposte.....	68
Lo schianto dell'UA93	71
Una telefonata rivelatrice?.....	76
E le prove degli attentatori?	79
La vicenda delle scatole nere.....	82
Certezze e Domande senza risposte .	84
The 9/11 Commission Report.....	91
Architect & Engineers Il Dossier 2015	96
Chiudiamo con una favoletta.....	112
Cronologia.....	118
In conclusione	120