

Documento integrativo dello Speciale TG1, “P come Pentagono, M come mistero”, andato in onda domenica 19 Febbraio 2006

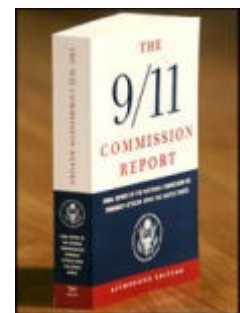
Prima di procedere nella lettura di questo documento “integrativo” del servizio, è il caso di riconoscere alla redazione di “Speciale TG1” il tributo di non essersi spinta nel viscido campo delle menzogne. Per quanto possibile infatti sono stati elencati i dubbi riguardo la versione ufficiale, senza imbarcarsi in un ridicolo debunking, né, purtroppo, “scoprire l'asso” che la demolisce completamente.

Nelle fasi iniziali, durante la presentazione, è stato interessante vedere, a supporto visivo delle parole in sottofondo, le pagine della “Nostra” sezione 9/11 di [LuogoComune](#), intervallate da alcune altre del “servizio antibufala” di Paolo Attivissimo.

Approfondiamo ora i punti toccati durante lo speciale:

Alcuni dati

Nell'introduzione all'argomento della serata, sono stati toccati due punti che vorrei fissare prima di procedere oltre. I dati sono stati “estrapolati” dal rapporto finale della 9/11 Commission [immagine della copertina?]. Secondo questi dati, il presunto Boeing 757, volo N644AA, ha compiuto una virata di 330° sui cieli di Washington, per porsi in direzione del pentagono, con velocità di **530mph**. (miglia orarie). Per inciso, 530mph corrispondono, approssimati per difetto, a **852 chilometri orari**. (852,95kph).



Lo speciale abbia inizio

Il presentatore, Roberto Olla, introduce gli ospiti, presentandoli al pubblico. Si tratta di (in ordine sparso):

Claudio Garavotti – Comandante, pilota Alitalia;

Marco Arpino – Generale, in veste di esperto militare;

Giancarlo Tedeschi – Comandante, pilota Blue Panorama;

Enrico Manieri – In veste di esperto di balistica;

Francesco Persi – Controllore di volo per il centro radar di Ciampino;

Viene evidenziata immediatamente la presenza di un modellino in scala del Pentagono e del volo N644AA, notevolmente accurati e utili alla causa, ma che, e questo sarà di importanza fondamentale affinché non venga tolto ogni spazio alla fantasia, omettono completamente dettagli quali la conformazione del terreno e gli ostacoli sul prato di fronte alla facciata colpita.

La questione delle difese: Veramente l'edificio più difeso al mondo era così indifeso?

Negli istanti iniziali è stato asserito di come il Pentagono sia totalmente privo di difese a terra. E' verosimile però che sistemi di missili terra-aria fossero dislocati nelle vicinanze dell'edificio, come accade per molte installazioni militari di rilievo. Non avendo elementi per provare questa affermazione, non va comunque ignorato il fatto che numerose basi aeree nelle vicinanze di Washington DC son dotate di squadroni da combattimento pronti ad intervenire in caso di



Scatto di Geoff Metcalf. Uno dei pali abbattuti vicino al pentagono.

Il problema con questi pali è che, se ad abatterli fosse stato un velivolo, l'urto con l'ala o con la fusoliera procurerebbe un danno visibile nel palo stesso. Come è possibile vedere nella foto sotto, vi sono alcuni di questi pali che non presentano un danno compatibile con l'impatto di un supposto velivolo. Infatti vediamo che il palo è sradicato da terra, con la lampada che presenta un taglio verticale, incompatibile con in moto dell'eventuale velivolo, che avrebbe tagliato, o perlomeno danneggiato, il palo in linea orizzontale. Analizzando il tipo di danno visibile nella foto, è più plausibile che il palo sia semplicemente caduto a terra, distruggendo così la lampada.

Giusto per aggiungere elementi che possono aiutare a valutare l'affermazione di Tedeschi, che asserisce come un velivolo in genere possa proseguire la sua corsa dopo aver impattato con un palo della luce, subendo solo minime perdite di carburante, vorrei segnalare due casi passati.

Il primo riguarda un incidente avvenuto il 22 Novembre 2004, incidente nella quale un Gulfstream G-1159-A precipitò dopo aver impattato, volando nella nebbia, un palo della luce. ([Fonte NBC](#)).

Il secondo riguarda invece la prima perdita di un bombardiere B-1B, il 28 Settembre 1987, che si schiantò a terra dopo che l'impatto con un pellicano (stimato dai 6,8 ai 9 kg) alla velocità di 645 mph (1038 kph), recise i condotti di carburante, i condotti idraulici ed elettrici, rendendo ingovernabile l'aereo e facendolo schiantare a terra. ([Fonte GlobalSecurity](#))

Come correttamente riportato durante la trasmissione, non vi è comunque una spiegazione intelligibile di come non vi sia stato alcun effetto della turbolenza creata dai 2 enormi Rolls Royce RB-211 lanciati alla massima potenza, né sulla segnaletica stradale, né sulle auto presenti.



Rockwell B-1B Lancer



Gulfstream G-1159-A

Ma è possibile manovrare un Boeing 757 di oltre 100 tonnellate in quel modo?

Bisogna ammettere che questa è probabilmente la parte più spassosa dell'intero speciale, ed allo stesso tempo la più significativa.

Vedere due piloti, con migliaia di ore di volo alle spalle, asserire imbarazzati che “*anche per un pilota esperto una manovra del genere sarebbe enormemente difficoltosa*”, e che “*nemmeno un pilota del nostro livello riuscirebbe a eseguirla correttamente al primo tentativo*”, nemmeno in un ambito di simulazione, è qualcosa di tanto unico quanto auspicabile da tutti noi.

Scindiamo però la questione in due tronconi. Il primo che andremo ad analizzare, ci porterà a creare una piccola premessa su chi fosse effettivamente ai comandi del volo 77, secondo la versione ufficiale. Il secondo troncone, invece, ci porterà ad analizzare questioni strettamente fisiche che, alla luce delle già basse probabilità di riuscita di una manovra del genere anche per un pilota esperto, assieme alla descrizione del “*supposto dirottatore*”, completano il quadro della questione.

Please, meet The Hijacker

Stando alla versione ufficiale, il pilota del volo 77, fu *Hani Hanjour*.

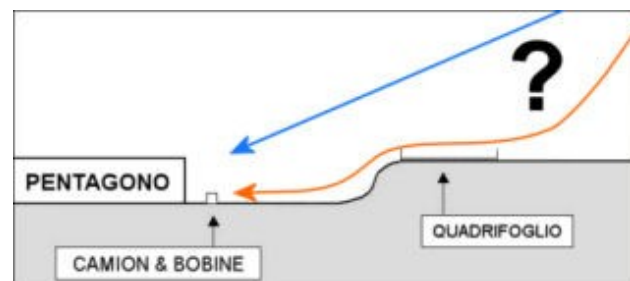
Cittadino Saudita dalla città di Taif, Hanjour, dei 19 presunti dirottatori era quello con le radici più profonde negli Stati Uniti, ed con il minor indottrinamento fondamentalista. Intraprese un corso d'inglese di otto settimane all'Università dell'Arizona a Tucson, nel 1990, poi altro corso ad Oakland, California, nel 2000. Prese lezioni di volo in Arizona, a Scottsdale, tra il '96 e il '97, ed ancora alla Sawyer School of Aviation di Phoenix, Arizona, nel 2000 e nel 2001. Hanjour non portò a termine nessuno dei corsi necessari per il brevetto nel '97, e, quando si ripresentò in Arizona nel 2000 facendo domanda per l'ammissione ai corsi avanzati, la sua richiesta fu rifiutata dal momento che **“era ritenuto uno studente non sufficientemente abile quando frequentava i corsi nel '96 e nel '97.”** (Gerald Chilton Jr., gestore della scuola di volo)



Il ricordo che gli istruttori di volo Sheri Baxter e Ben Cooner conservano di Hani è molto particolare. Hani infatti si era recato alla loro base, ad ovest di Washington, la seconda settimana di Agosto (2001), con l'intento di noleggiare un aereo. Quando uscirono per tre giri di prova, **scoprirono che Hani aveva seri problemi a controllare e atterrare un Cessna 172 a motore singolo.** Nonostante il fatto che Hanjour mostrasse un brevetto di volo federale ed un log book in cui erano registrate 600 ore di volo, **il capo istruttore Marcel Bernard si rifiutò categoricamente di noleggiargli un aereo senza ulteriori lezioni.**

L'aereo dove lo mettiamo?

Per stessa ammissione dei piloti interrogati a riguardo, l'unico modo di infilarsi nel minuscolo buco del pentagono era quello di volare rasoterra, in perfetta orizzontale, a 852 chilometri orari (ecco dove ci torna utile il dato iniziale). Sempre per loro stessa ammissione, “anche per un pilota esperto una manovra del genere sarebbe altamente difficile, e con buona probabilità non sarebbe attuabile al primo tentativo (nella simulazione)”. Ora, come un pilota incompetente come Hani Hanjour possa intraprendere manovre simili con precisione millimetrica, quando “aveva seri problemi a controllare e atterrare un Cessna 172”, rimane un mistero.



Tralasciando la questione su quanto sia “sano” pensare ad un'eventualità simile, usiamo le premesse fatte, che ci portano ad avere **una sola possibilità** a tenere in piedi la teoria del volo 77. L'eventualità in questione è che l'aereo si sia infilato al primo piano del pentagono, sotto le finestre, a 852 kph, volando rasoterra a 50 cm dal suolo.

Teniamo anche presente quanto detto dagli esperti piloti in studio, su come a queste velocità ogni minimo contatto con la cloche comporta una variazione di altitudine di centinaia di metri, ed andiamo ad aggiungere alcune informazioni importanti allo scenario già introdotto in sede televisiva.

La conformazione del terreno: contrariamente a quanto uno potrebbe immaginare, il Pentagono non è sullo stesso piano della Highway sorvolata dal presunto aereo. Vi è infatti un dislivello di 10-15

metri fra il quadrifoglio autostradale che Hani Hanjour avrebbe sorvolato, ed il terreno su cui sorge il Pentagono.

Pertanto, com'è facile immaginare, lo spazio a disposizione per una manovra simile è talmente limitato da renderne impossibile la riuscita anche per un pilota con migliaia di ore di volo alle spalle, ed una conoscenza approfondita del velivolo in questione. Nel nostro caso, non solo il Hani non aveva la necessaria conoscenza dei comandi del 757, ma non era nemmeno in grado di pilotare correttamente un Cessna 172, piccolo aereo da turismo.



In buona sostanza: *Piloti incompetenti che compiono acrobazie impossibili con aerei di cui non hanno la necessaria conoscenza.*

Ma ammettiamo solo per un secondo, sfidando ogni sanità mentale, che il nostro Hani sia riuscito a compiere questa manovra. Dove avrebbe dovuto infilare il nostro bestione da 100 tonnellate? Come già detto nel corso del documentario, l'unica possibilità per il nostro Hani, compatibilmente alle prove visive a disposizione, era quella di infilare il 757 al di sotto della linea delle finestre al primo piano.

Le possibilità “fisiche” di un eventuale manovra potranno rimanere vaghe fintanto che si ragiona su un modellino che, per quanto dettagliato, omette la totalità degli ostacoli presenti sul prato del Pentagono quella mattina.

A volte si dice che un'immagine vale più di mille parole. Nel nostro caso “l'immagine” è uno scatto di Jason Ingersoll, di cui sotto. Il prato è intonso, all'estrema destra della foto si intravedono i dettagli di un camion-generatore, e, al centro, bobine di cavo, alte quasi due metri, illese. Tralasciando il problema che la turbolenza di 2 Rolls Royce RB-211 generano a quella potenza, l'unica possibilità è che il nostro Hani abbia avuto la fortuna di infilare l'aereo tra le bobine e le finestre del primo piano.

Va da se che, a questo punto, *un Boeing 757 non ci passa più, con tanti saluti alla teoria dell'arabo incompetente.* Si noti anche la totale assenza di detriti. Non parziale, totale. Sono chiaramente visibili le finestre intatte, ma non vi è nessun segno dell'impatto di un Boeing 757, tantomeno della sezione di coda, che, contrariamente a quanto l'“esperto” di balistica suppone per le ali, non può essersi accartocciata.

E' stato comunque divertente assistere all'imbarazzo dei piloti che, pur ignorando il dislivello, hanno onestamente ammesso come questo tipo di manovra sia ai limiti del possibile anche per loro, persino in ambito di simulazione. Figuriamoci per Hani Hanjour.



Scatto di Jason Ingersoll. Pochi minuti dopo l'impatto.

La questione dei radar

Questo è uno dei punti chiave dell'intera questione. Come confermato dal controllore di volo presente in studio, un aereo non sparisce dai radar. Difatti, anche in caso di “spegnimento” del transponder, il velivolo smette di inviare a terra informazioni su altitudine e prua dell'aeromobile, ma esso viene ugualmente rilevato dai radar. Com'è possibile che un velivolo scompaia dai radar, in una zona ampiamente coperta e monitorata, quando la notizia di attacco terroristico è già confermata e l'allerta è massima? Com'è possibile che questo aereo viaggi indisturbato per 38 lunghi minuti da quando è stato “perso di vista”, quando esistono procedure standard per inviare aerei in ricognizione nel giro di pochi minuti?

Semplicemente non è possibile, a maggior ragione secondo la logica del “dirottatore incompetente ma fortunato”, che nel paese con la tecnologia aerea più avanzata ha la fortuna di sparire miracolosamente dagli schermi radar, e volare per 45 minuti senza problemi, quando in un giorno qualunque avrebbe avuto dei caccia in coda nel giro di 20 minuti.

Danielle O'Brien, Air Traffic Controller del aeroporto di Dulles: “La velocità, la manovrabilità di virata, quello che tutti noi della sala radar pensammo, tutti noi controllori del traffico aereo con esperienza, era che si trattasse di un aereo militare.”

Le testimonianze

Nello speciale abbiamo potuto assistere a due testimonianze, alle quali aggiungeremo in seguito altre testimonianze “omesse” nel corso della trasmissione, che sarebbe stato interessante ascoltare.

La testimonianza dell'ingegnere che ha curato la ristrutturazione, Ken Catlow:

Per sua stessa ammissione, Catlow, rivela di essere stato “tenuto lontano” dalla zona dell'impatto per 30 giorni, e di aver potuto operare solo successivamente. Interrogato sulla possibilità o meno che un velivolo abbia colpito il Pentagono, egli risponde con una grassa risata, asserendo che, sì,

qualcosa di volante ha colpito il Pentagono. In nessuna parte della testimonianza egli sostiene però che ad aver colpito il pentagono sia stato il Boeing 757 pilotato da Hani Hanjour.

La testimonianza del fratello di una delle vittime al pentagono, Jim Laychak:

Evidenziamo innanzitutto che egli è fratello di una vittima nell'edificio, non di un passeggero del volo 77. Egli stesso ammette di non aver visto nessun detrito che facesse pensare al Boeing, ma che è stato per lui possibile vedere i corpi delle vittime. Ma, un attimo. Abbiamo temperature così alte da fondere la maggior parte della massa dell'aeromobile, ma nel contempo le stesse temperature lasciano i cadaveri sufficientemente integri da poter essere riconoscibili? Si tenga presente che secondo quanto detto, tutte le vittime dell'incidente sono state identificate, tranne cinque.

Aggiungiamo a queste due testimonianze, inutili nel determinare se a colpire il Pentagono sia stato o meno il nostro Hani, altre testimonianze, questa volta civili:

Steve Patterson: 43 anni, disse che stava guardando il servizio sul WTC appena colpito quando vide volare un *jet privato* color argento, mentre guardava fuori dalla finestra del suo appartamento al 14° piano. L'aereo, che sembrava emanare un suono acuto simile ad un jet militare, volò sopra il cimitero di Arlington così basso, tanto che per un momento credette che stesse per atterrare sulla I-395. L'aereo, che in apparenza sembrava poter ospitare dalle 8 alle 12 persone, si diresse a capofitto sul Pentagono, ma stava volando come per atterrare su una pista inesistente, disse Patterson. (Washington Post)

Don Wright: “Lo guardai.. assomigliava ad un aereo privato, a due motori.. Veniva da Sud volando veramente basso”

John O'Keefe: “Fece come un “pfff”. Non era proprio quello che mi sarei aspettato considerato un aereo distante non più di un campo di football da me”

Steve DeChiaro: “Razionalmente non potevo risolvere il fatto che si trattasse di un aereo, perché si vedeva soltanto un piccolo foro nell'edificio. Nessuna coda. Né ali. Niente di niente.”

Lon Rains: “Ho sentito un suono molto forte, un suono sibilante e rapido... Ero convinto che fosse un missile. E' venuto giù così velocemente che sembrava tutt'altro che un aeroplano.”

Kirk Milburn: “Era come un WHOOSH whoosh, poi c'erano fuoco e fumo, poi ho sentito una seconda esplosione.”

Tom Seibert: “Abbiamo sentito qualcosa che assomigliava ad un missile.”

Michael DiPaula: “Il rumore sembrava quello di un missile.”

Don Perkal: “Una bomba esplode. Si sente odore di cordite. Capii che degli esplosivi erano stati fatti esplodere da qualche parte.”

Christine Peterson: “La mia mente non poteva comprendere cos'era accaduto. Dov'è andato quell'aereo? ... Ma non c'era nessun aereo visibile.”

Reporter, notiziario del Pentagono, D.o.D.: “C'è una cosa che non torna. Se è arrivato nel modo da te descritto, per obliquo, allora perché non c'è traccia delle ali? Intendo dire, le ali dovrebbero essere state tranciate. La coda troncata. E apparentemente ancora non c'è traccia del velivolo.”

Annotazioni

Uno dei caratteri ricorrenti, per tutta la durata del documentario, è che nessuno degli esperti interpellati abbia apertamente parlato di un Boeing 757. Nell'analisi delle immagini registrate all'interno del pentagono, si parla in effetti di pochi pezzi in materiali utilizzati nella tecnologia aeronautica. In sostanza, si fa sempre riferimento al fatto che “qualcosa” di volante abbia colpito il pentagono, ma mai questo qualcosa vede citato il volo 77. Al di là di questo, è apprezzabile come non siano state dette delle menzogne, senza mai assumere il fatto che il volo 77 abbia effettivamente colpito il pentagono.

La ricostruzione dell'aereo, comparata allo studio effettuato nel caso di Ustica. In effetti i due casi non sono troppo comparabili, dal momento che qui l'aereo è svanito nel nulla, mentre ad Ustica è stato “ripescato”, come logica vuole. E' stata affermato come, senza ombra di dubbio, i due enormi motori Rolls Royce, ed altre parti quali il carrello, non possano essere andate distrutte. La domanda è: “Perché non fotografare, se non dentro al pentagono stesso, queste parti nei momenti in cui venivano rimosse?”. A quanto pare, però, nessuno ha mai visto tali componenti uscire dal Pentagono. SE a schiantarsi sul Pentagono è stato IL Boeing 757, allora siamo costretti ad asserire che da qualche parte i motori son finiti. E dove sono? Ed il motore che, secondo l'esperto di balistica, sarebbe riuscito a perforare 3 anelli del pentagono per lasciare intatto il 4°, dov'è finito? Se più in là non è andato, allora siamo costretti a pensare che si trovasse tra il terzo e quarto anello. Allora perché esso non compare in nessuna foto della zona, nemmeno quelle dall'elicottero immediatamente successive agli eventi? E' credibile pensare che siano state fatte foto del Punch Out, il foro d'uscita, trascurando un motore da 9 tonnellate che avrebbe dovuto trovarsi alle spalle del fotografo? E' sano credere che un Boeing 757 da 100 tonnellate sparisca in questo modo?

Conclusioni

Come detto dal conduttore, e confermato dai piloti presenti, volare così è “ai limiti della realtà”. Non vi è nessuna prova visiva a supporto della teoria del 757, e nemmeno le prove “induttive” accennate dall'esperto militare e l'esperto di balistica, dimostrano niente. Piuttosto, dimostrano il contrario, come la totale mancanza di segni d'impatto dovuti alla sezione di coda. Prove fotografiche evidenziano come, assumendo compiuta la manovra surreale, l'aereo non avesse spazio materiale per infilarsi sotto il primo piano, a causa degli ostacoli presenti sul prato.

Le conclusioni che tali dati di fatto implicano sono evidenti. Qualsiasi cosa abbia colpito il pentagono, non poteva certo trattarsi del volo 77, un Boeing 757 pilotato da un incompetente quale era Hani Hanjour.

Chiudo questo “documento integrativo” rispondendo all'affermazione finale dell'esperto di balistica:

“Il problema è di ritornare comunque a delle leggi fisiche, che, al di là delle testimonianze, ci danno delle certezze”

L'acciaio utilizzato nel complesso del World Trade Center è stato certificato dagli [“Underwriters Laboratories”](#) come conforme allo standard ASTM E119 . Per ottenere tipo di certificazione è necessario che l'acciaio resista all'esposizione a temperature sui 1093°C per svariate ore. Questo tipo di acciaio, anche senza alcun tipo di protezione da fiamma, non si “scioglie” fino a temperature prossime ai 1648°C.

“Delle oltre 170 aree esaminate sui pannelli di 16 colonne perimetrali, solo tre colonne presentano segni indicativi di temperature superiori ai 250°C... Solo su due campioni colonne centrali rimane

sufficiente vernice per poter eseguire questo tipo di analisi, e queste indicano che loro temperatura non ha raggiunto i 250°C. ... Utilizzando analisi metallografiche, **il NIST ha determinato l'assenza totale di prove in ogni campione raccolto che indichino temperature superiori ai 600°C.** ([NIST, 2005, pp. 176-177; enfasi aggiunta.](#))

La presenza di pozze di acciaio fuso, testimoniate dai lavoratori di Ground Zero, settimane dopo l'11 Settembre, assieme alle prove sismografiche che evidenziano delle esplosioni prima e durante i crolli, così come la violazione del principio di conservazione del momento d'inerzia di entrambi i collassi, **sono le prove fisiche, tanto agognate dallo stesso "esperto", che invalidano la versione ufficiale.**

Riguardo alla questione specifica del pentagono, un'ulteriore prova è costituita dal fatto che **nessun** sismografo in tutto il Nord America sia stato in grado di registrare l'impatto dell'aereo contro l'edificio, cosa che invece è stata possibile per entrambe le Twin Towers.

Manthras - M.P.

Per approfondimenti, www.luogocomune.net

