

UN PILOTA ABILISSIMO PER UN IMPATTO SENZA IMMAGINI

A complicare le cose per gli adoratori della versione ufficiale c'è poi il libro "L'effroyable imposture", scritto dal giornalista francese Thierry Meyssan, che mette in rilievo le mille incongruenze di un aereo di enormi dimensioni che provoca un foro di dimensioni ridotte sulle mura del Pentagono, disintegrandosi quasi senza lasciare traccia di sé e delle persone che erano a bordo.

Delle sette domande che Meyssan pone nel suo libro le più efficaci sono certamente la prima e la seconda. Ecco:

“Riuscite a spiegare come un Boeing 757-200, del peso di circa 100 tonnellate, che si schianta ad almeno 400 km/h (in realtà la velocità sarebbe stata di oltre il doppio: 850 km/h. Ndr) possa aver danneggiato soltanto la facciata del Pentagono?”

“Riuscite a spiegare come un Boeing alto 13,6 metri, con un'apertura alare di 38,05 metri e una cabina larga 3,5 metri possa aver toccato soltanto il piano terra dell'edificio?”

In effetti dalle foto scattate a distanza dopo l'impatto dell'aereo è proprio solo il piano terra del Pentagono ad apparire distrutto. Ma c'è una foto ancora più rivelatrice: è quella, datata 12 settembre e pubblicata ad altissima risoluzione sul sito del dipartimento della Difesa americana. In essa non c'è traccia di frammenti di aereo, il buco aperto dallo schianto nel muro di cinta del Pentagono è largo 19 metri (la metà esatta dell'apertura alare del Boeing), il tetto dell'edificio è intatto prima del crollo, circostanza impossibile, considerata la velocità del velivolo pieno di carburante; incredibile, considerando l'incendio necessario per portare la temperatura (questa la tesi ufficiale) ai 600 C° necessari a fondere completamente la fusoliera di alluminio. Inoltre sulla facciata del Pentagono le fiamme più vive sono piuttosto lontane dal punto dello scontro.

UN PILOTA ABILISSIMO

A queste stranezze di tipo tecnico Meyssan ne aggiunge molte altre che qui sarebbe troppo lungo elencare. Ma ce n'è una - di cui si sono occupati soprattutto altri giornalisti - che ha del clamoroso e che davvero appare inspiegabile. Parliamo dell'abilità del dirottatore che, secondo la ricostruzione ufficiale, sarebbe stato ai comandi dell'aereo, è cioè il saudita Hanj Hanjour di cui parleremo più avanti. Quello che colpisce è che il Boeing 757 anziché gettarsi in picchiata dall'alto sul Pentagono decida da fare una manovra azzardatissima per colpire il Pentagono laddove si ritiene lo stesso sia stato colpito. Si tratta di una virata strettissima di 270 gradi, affrontata oltretutto ad una velocità molto vicina ai 1.000 chilometri orari con un contemporaneo abbassamento di quota fino ad arrivare a pochi metri dal suolo in

direzione della facciata nord del Pentagono. Secondo molti esperti e diversi piloti qualificati questa manovra sarebbe stata tecnicamente realizzabile soltanto da un pilota espertissimo e forse la struttura stessa di un Boeing 757 non sarebbe stata in grado di sostenerla.

Va però detto che soltanto nel 2006, cioè con un ritardo di cinque anni sui fatti, l'NTSB, ossia l'Ente americano preposto alla sicurezza dei voli, ha diffuso un documento che include una mappa basata sui dati delle scatole nere che sarebbero state recuperate dall'aereo sbriciolato, nonché sull'analisi dei tracciati radar. Bene secondo questa mappa la virata del Boeing sarebbe stata più ampia, ma comunque agevole solo per un pilota di primissimo livello. Chi è invece il pilota saudita Hanj Hanjour?

Nato nell'agosto del 1972 a Taif, in Arabia Saudita, Hanjour - sempre stando alla ricostruzione ufficiale - avrebbe ottenuto il suo primo brevetto di volo negli Emirati Arabi ma di questa affermazione non esiste uno straccio di documento. Nel 1991 lo troviamo in Arizona presso l'abitazione del fratello. Qui si iscrive ad un corso di lingua inglese presso l'università di Tucson. Un corso che Hanjour frequenta con scarso profitto se è vero che il suo inglese resta scarso, tanto scarso che quando, dopo diversi spostamenti, nel 1996 si iscrive alla scuola di volo della CRM Airline di Scottsdale, sempre in Arizona, i suoi istruttori lo giudicano un pessimo allievo, soprattutto perché masticando appena un po' di inglese è negato per le comunicazioni tra un velivolo e una torre di controllo. Comunque sia, tre anni dopo, nell'aprile del 1999 Hanj Hanjour prende la licenza di pilota commerciale. Poi parte per l'Afghanistan, ma nel dicembre del 2000 è di nuovo negli Stati Uniti. E qui sorprende questo suo continuo andirivieni e soprattutto il fatto nessuno noti un arabo che fa la spola tra l'Afghanistan (paese all'epoca nelle mani dei Talebani) e i corsi di volo. Si perché questa volta Hanjour va ad abitare a San Diego, in California, e si iscrive di nuovo ad un corso di pilotaggio questa volta con l'idea di pilotare un Boeing. Nei primi mesi del 2001 Hanjour si addestra presso la Jet Tech Flight School sul simulatore del Boeing 737, ma i suoi istruttori sono sconcertati dal fatto che Hanjour continui a non parlare inglese e arrivano addirittura a segnalarlo alla FAA, l'Ente per il controllo aereo, perché non si spiegano come abbia potuto ottenere la regolare licenza di pilota commerciale. Comunque alla fine di agosto del 2001, quando mancano due settimane all'11 settembre, Hanjour ha misteriosamente accumulato 600 ore di volo, anche se un mese prima dell'11 settembre si è presentato in una scuola del Maryland ed ha affittato un piccolo Cessa 172, tutt'altra cosa rispetto ad un Boeing 757. Hanjour è rimasto impresso nella mente degli istruttori perché il suo atterraggio è da brivido. Ma un mese dopo è diventato talmente bravo ed esperto ai comandi di un Boeing 757, da far fare all'aereo una virata più o meno spettacolare, portando il pesante velivolo a percorrere i suoi ultimi metri prima dell'impatto sul Pentagono con un volo radente il suolo.

E LE TELECAMERE DEL PENTAGONO?

Sulle prime, subito dopo l'attacco, qualcuno parla di basi missilistiche che esisterebbero attorno al Pentagono. Ci si chiede allora come mai nessuna di esse sia entrata in azione per colpire l'aereo. In realtà la sorpresa sta nel fatto che "il luogo più protetto del mondo" (così viene definito da sempre il cervello della Difesa e dell'Offesa americana) protetto non lo è affatto. Non solo non ci sono batterie antiaeree, ma le centinaia di telecamere che dovrebbero scrutare tutta l'area circostante il poderoso edificio (una delle più grandi costruzioni in termini di area calpestabile, capace di ospitare 25 mila persone) quel giorno, caso strano, sono cieche, cioè non hanno registrato nulla. Tutte cieche meno due.

Così le poche immagini, del tutto insignificanti, che abbiamo del Pentagono dalle 9.37 in poi di quell'11 settembre sono affidate a due telecamere di sicurezza poste ad enorme distanza dalla facciata nord del complesso. Sono due filmati praticamente identici: il primo dura 3 minuti e 22 secondi e viene reso noto nei giorni immediatamente successivi al disastro. Il secondo video, che lo stesso Pentagono con grande sprezzo del ridicolo osò definire "risolutivo", dura ancora meno: 3 minuti e 11 secondi ed è praticamente identico al primo. Per un minuto e 11 secondi entrambi non mostrano nulla, se non un'assoluta calma nell'area. Poi c'è il momento dell'impatto ma l'aereo è completamente invisibile, tranne in un unico fotogramma in cui si scorge qualcosa che - secondo la versione ufficiale - sarebbe la parte anteriore della fusoliera dell'aereo, mentre a seguire si nota una palla di fuoco e dei frammenti apparentemente grandi che vengono scagliati all'esterno del Pentagono e dieci secondi dopo dei frammenti più piccoli che cadono vicini alla telecamera. Tutto qui. In dieci anni questo è quanto abbiamo dell'impatto di un aereo sul "luogo più protetto del mondo".