

TROPPE TELEFONATE PER UN CRATERE VUOTO

Secondo la ricostruzione della Commissione, il volo United Airlines 93, in servizio di linea tra Newark e San Francisco, decolla alle 8,42, con circa 40 minuti di ritardo sull'orario previsto. Il Boeing 757-222, ha a bordo 44 persone: 33 passeggeri, 7 membri dell'equipaggio e quattro terroristi: il libanese Ziad Jarrah e i sauditi Ahmed al-Haznawi, Ahmed al-Nami e Saeed al-Ghamdi. Soltanto il primo, Jarrah, ha il brevetto di pilota privato, quello di più basso livello, anche se ha avuto occasione di addestrarsi su un simulatore di volo Boeing. Al suo attivo però ha solo un centinaio di ore di volo ed è in assoluto il meno addestrato dei "piloti dell'11 settembre".

La prima singolarità che incontriamo nel corso di questo volo è che tra le 9.19 e le 9.26, cioè quando l'attacco alle Torri gemelle si è già concluso, la cabina di pilotaggio viene informata da terra di quanto accaduto a New York e riceve anche il suggerimento di proibire ogni accesso alla cabina stessa. Ciononostante, due minuti dopo, alle 9.28, il controllo aereo di Cleveland riceve una prima comunicazione radio: si ascoltano delle urla incomprensibili e una voce che grida "Mayday". 33 secondi dopo ancora urla e una voce maschile che dice: "Ehi. Fuori da qui. Fuori da qui. Fuori da qui". Da questo momento il volo cessa i contatti radio. Ma poco dopo alcuni passeggeri cominciano a telefonare, descrivono quello che sta succedendo e ricevono la notizia dell'attacco aereo su Manhattan.

Alle 9,36 l'aereo vira verso sud fino a invertire la rotta. Il controllo aereo di Cleveland sa che l'UA93 è stato dirottato, tanto che fa deviare diversi voli per toglierli dalla sua rotta ma anche in questo caso nessuno allerta i militari. Alle 9,46 il Centro di Controllo di Herndon aggiorna il quartier generale della FAA: il volo 93 si sta dirigendo verso Washington, ed è a soli 29 minuti dalla città. Nove minuti dopo, alle 9,55 Jarrah inserisce nel pilota automatico il codice per l'aeroporto nazionale Ronald Reagan di Washington, ma due minuti dopo - questo ci dice il rapporto ufficiale - comincia la rivolta dei passeggeri che riescono ad assaltare la porta della cabina di pilotaggio. L'aereo rolla fortemente. Cinque minuti ancora e alle 10,02 e 23 secondi un dirottatore dice in arabo: "Tiralò giù! Tiralò giù!". Alle 10,03 e 11 secondi il volo UA93 si schianta in un prato nei pressi di Shanksville, Pennsylvania. I due aerei di New York hanno impattato le Twin Towers, rispettivamente, già da un'ora e 17 minuti e da un'ora. Quello finito sul Pentagono si è distrutto 26 minuti prima.

Solo alle 10,07 - quindi 39 minuti dopo l'inizio del dirottamento - il NEADS viene avvertito dal controllo aereo di Cleveland, ma l'aeronautica non riesce a localizzare l'UA93 che è già precipitato. Bisognerà attendere le 10,31 - l'UA93 è precipitato da quasi mezz'ora - perché il NEADS riceva le "regole d'ingaggio" che autorizzano i caccia della base aerea di Syracuse a decollare per abbattere eventuali aerei dirottati.

LE TELEFONATE

A lungo si è discusso delle numerose telefonate, ben 37, fatte dai passeggeri dell'UA93. Ma come avevano fatto i passeggeri a usare i loro telefoni cellulari da diecimila metri di quota? Per cinque anni a questo interrogativo nessuno ha risposto. Poi, nel 2006, nel corso del processo a Massoui (il cosiddetto "ventesimo attentatore") miracolosamente sono saltate fuori le trascrizioni (non le registrazioni audio) delle telefonate e con esse il fatto che i passeggeri si fossero serviti dei loro cellulari sono in due occasioni, mentre le altre 35 telefonate erano state fatte con i cosiddetti Airphone, telefoni installati sullo schienale dei sedili che hanno una potenza di circa dieci volte maggiore di quella di un normale telefono cellulare. Sempre dagli atti del processo Moussaoui emerge che l'FBI, usando i tabulati delle compagnie telefoniche, avrebbe ricostruito con estrema precisione gli orari, le poltrone da cui sono partite le chiamate e anche i nomi dei chiamanti, dato che per utilizzare Airphone deve essere usata una carta di credito. Questa ricostruzione così precisa ha dovuto attendere cinque anni prima di esser resa nota. Ma senza alcuna prova anche perché i tabulati telefonici sono rimasti segreti.

La telefonata più curiosa è quella fatta alle 9,37 - cioè nei primi minuti dopo il dirottamento - da Mark Bingham che telefona a sua madre, Alice Hoglan. Le sue prime parole sono: "Mamma? Sono Mark Bingham". Qualcuno può seriamente credere che un figlio si annunci alla madre con nome e cognome?

IL CRATERE VUOTO

Mentre abbiamo migliaia di foto e di filmati degli aerei abbattutisi su New York e numerose testimonianze e numerosi segni contraddittori dell'impatto sul Pentagono, le fotografie dei resti dell'UA93 sono pochissime e poche quelle che mostrano il cratere immediatamente dopo l'impatto. In realtà la foto più famosa, scattata da lontano, mostra una nuvola di fumo a forma di fungo che si leva sopra la linea di alcuni alberi. Come se l'esplosione dell'aereo sia stata provocata non dallo schianto, ma da una carica esplosiva. La forma a fungo della nuvola di fumo è infatti tipica dei bombardamenti ma non degli incidenti aerei. Infatti un aereo carico di carburante che si schianta al suolo genera un incendio che produce una lunga colonna di fumo nero. C'è poi la scarsità dei resti visibili nelle foto del Boeing 757 che sembra letteralmente scomparso con 44 persone a bordo. Così come il cratere davvero troppo piccolo per aver inghiottito un velivolo di quelle dimensioni.

Sulle prime si sparse la voce che il volo UA93 fosse stato abbattuto in volo. A confermare questa ipotesi il fatto che i militari avevano ottenuto dal vicepresidente Cheney l'autorizzazione ad abbattere voli civili e che i rottami sarebbero stati trovati molto lontano dal luogo dell'impatto: uno dei motori sarebbe stato trovato a più di un chilometro e mezzo, mentre alcuni resti dell'aereo sarebbero stati recuperati addirittura nel lago Indian, a quasi dieci chilometri. In altre parole nessun impatto perché l'aereo stava già disintegrandosi prima di precipitare. Ma, come abbiamo visto, la ricostruzione ufficiale esclude che il volo UA93 sia stato abbattuto.

Come spiegare allora le reazioni dei primi soccorritori ad arrivare sul luogo dell'impatto, secondo i quali "l'aereo non c'era... Non c'era nessun aereo"? (Ernest

Stull, sindaco di Shanksville). “Non c’era niente che indicasse che lì fosse appena caduto un aereo” (Chris Chaniki, fotografo) “Rottami di aereo? Niente di riconoscibile” (Dennis Rodney, direttore del Pittsburgh Gazette). Ancora Chris Chaniki, poco dopo, racconta che la buca gli è sembrata “di circa sei-sette metri di larghezza e lunga tre o quattro metri circa”. Come ha fatto un Boeing 757, 38 metri di apertura alare per 47 di lunghezza, pesante più di cento tonnellate, a scomparire nel nulla lasciando solo un cratere così piccolo? Dove è andato a finire l’UA)93?