

# LE INCREDIBILI STORIE DELLA COMMISSIONE SULL'11 SETTEMBRE

di DAVID RAY GRIFFIN



## ***I voli 11, 175, 77 e 93***

Alla fine del 2004, ho pubblicato *The 9/11 Commission Report: Omissions and Distortions*[1] [Il Rapporto della Commissione sull' 11-9: Omissioni e Distorsioni]. Poco dopo che apparve il libro, feci una conferenza per riassumerne i punti principali. (Quella conferenza è ora disponibile sia stampata che in DVD.)[2]

Sfortunatamente, lo stesso *The 9/11 Commission Report*[3] [da qui "Rapporto della Commissione sull' 11-9" n.d.t ] contiene così tante omissioni e distorsioni che fui capace di riassumere in quel seminario solo la prima parte del mio libro. La presente lezione riassume la seconda parte, che ha a che vedere con la spiegazione della Commissione del perché le forze armate USA non furono capaci di intercettare alcuno degli aerei dirottati.

Questa spiegazione è fornita nel primo capitolo del Rapporto della Commissione sull' 11-9. Sebbene questo capitolo sia lungo solo 45 pagine, gli argomenti coinvolti sono così complessi che la mia analisi di esso ha richiesto sei capitoli. Una delle complicazioni è il fatto che il resoconto della Commissione sull' 11-9 del perché le forze armate non poterono intercettare gli aerei dirottati è la terza versione che ci è stata data del resoconto ufficiale. Per capire perché queste tre versioni della storia si sono rese necessarie, abbiamo bisogno di rivedere la procedure operative standard che dovrebbero prevenire che aerei dirottati causino il tipo di danni occorsi l' 11-9.

## **Procedure operative standard**

Le procedure operative standard dettano che se un controllore di volo della FAA [Federal Aviation Administration n.d.t] nota qualcosa che suggerisca un possibile dirottamento –se viene perso il contatto radio, se si spegne il transponder dell' aereo o se l'aereo devia dal suo piano di volo—il controllore debba contattare un suo superiore. Se il problema non può essere risolto velocemente—circa entro un minuto—il superiore deve chiedere al NORAD – il

North American Aerospace Defense Command [Comando del Nord America per la difesa area n.d.t.]—di lanciare aerei da combattimento per scoprire cosa sta succedendo. Il NORAD poi emette un ordine di lancio alla più vicina base dell' Air Force con caccia in allerta. L' 11-9, tutti i dirottamenti avvennero nel Northeast Air Defense Sector [Settore di difesa aerea del Nordest] del NORAD, che è noto come NEADS. Perciò tutti gli ordini di lancio sarebbero dovuti venire dal NEADS.

Gli aerei da combattimento a disposizione del NEADS possono rispondere molto velocemente: secondo il sito web della US Air Force, gli F-15 possono arrivare ad una quota di 29,000 piedi [circa 8800 metri n.d.t.] in circa 2,5 minuti a partire dall' "ordine di lancio", dopodiché possono volare a circa 1800 miglia all' ora [circa 2900 Km/h n.d.t.] (140). Queste affermazioni furono, per la verità, fatte dopo l'11-9 perciò possiamo sospettare che riflettano un' accelerazione delle procedure successiva all' 11-9. Ma un documento dell' Air Traffic Control [ Controllo del Traffico Aereo n.d.t.] pubblicato nel 1998 avvertiva i piloti che tutti gli aeroplani che persistessero in un comportamento inusuale "si troverebbero probabilmente due [aerei da combattimento] dietro la coda entro circa 10 minuti" (141).

### **La Prima Versione della Storia Ufficiale**

L' 11-9, però, ciò non è accaduto. Perché? Dove erano le forze armate ? La prima risposta delle forze armate fu data immediatamente dopo l' 11-9 dal Generale Richard Myers, allora Presidente di turno del Consiglio di Stato Maggiore, e da Mike Snyder, un portavoce del NORAD. Entrambi dissero, indipendentemente, che nessun jet militare fu mandato in volo sino a dopo l'impatto al Pentagono. Tale impatto avvenne alle 9:38, eppure il Volo 11 dell' American Airlines aveva mostrato due dei segnali standard di dirottamento, perdendo sia il segnale radio che quello del transponder, alle 8:15. Questo vuol dire che le procedure che solitamente portano ad intercettare un aereo in "circa 10 minuti" non erano state compiute per circa 80 minuti.

Tale enorme ritardo suggerisce che un ordine di restare a terra, cancellando le procedure standard, doveva essere stato dato. Alcuni iniziarono a sollevare questa possibilità.

### **La Seconda Versione della Storia Ufficiale**

Molto velocemente apparve una nuova storia. Venerdì 14 Settembre la CBS News disse: "contrariamente ai primi rapporti, i caccia della US Air Force si alzarono in volo Martedì mentre gli attacchi erano in corso," sebbene essi arrivarono troppo tardi per prevenire gli attacchi (141-142)[4] Questa seconda storia fu poi resa ufficiale il 18 Settembre, quando il NORAD rilasciò una cronologia che affermava gli orari in cui gli era stato notificato a riguardo dei dirottamenti, seguiti dagli orari in cui i caccia furono lanciati all'inseguimento (143). Il messaggio implicito della cronologia era che il fallimento era dovuto interamente alla FAA, perché in ogni caso notificò alle forze armate così in ritardo che gli intercettamenti furono impossibili.

Non proprio tutti però accettarono questa conclusione. Alcuni primi membri del movimento per la verità sull' 11-9, facendo i conti, mostrarono che la nuova cronologia del NORAD non lo metteva fuori pericolo.[5] Per quel che riguarda il primo volo: pure se accettiamo l' affermazione del NORAD che il NEADS non fu informato sul Volo 11 sino alle 8:40 (che vorrebbe dire che la FAA aveva aspettato 20 minuti dopo aver visto segnali di pericolo prima di fare la chiamata), l' affermazione implicita del NORAD che non avrebbe potuto prevenire il primo attacco sul WTC è problematica. Se i caccia fossero stati fatti partire immediatamente dalla McGuire Air Force Base in New Jersey, avrebbero potuto facilmente intercettare il Volo 11 prima delle 8:47, quando la torre nord dello WTC fu colpita.

Il NORAD, in verità, aveva una risposta preconfezionata a questa domanda. Affermò che la McGuire non aveva caccia in allerta, così che il NEADS dovette dare l'ordine di lancio alla Otis Air Force Base a Cape Cod. I critici sostengono che questa affermazione è probabilmente falsa, per ragioni che discuteremo più in là. Fanno notare anche che gli F-15, anche se fossero venuti dalla Otis, sarebbero potuti arrivare a Manhattan in tempo per intercettare il Volo 11, se l'ordine di partenza fosse stato dato immediatamente, alle 8:40, e poi i caccia fossero decollati immediatamente. Il NORAD ha detto però che l'ordine di lancio non fu dato sino alle 8:46 e che gli F-15 non decollarono prima delle 8:52 (144-45). Ai critici sembrò perciò come se il fallimento non fosse interamente della FAA.

Ancora meno plausibile, dicono i critici, fu l'affermazione del NORAD che il NEADS non ebbe il tempo di prevenire il secondo attacco. Secondo la cronologia del NORAD, il NEADS fu informato del Volo 175 United Airlines alle 8:43, 20 minuti prima che la torre sud fosse colpita. Gli F-15 a cui era stato all'inizio ordinato di inseguire il Volo 11 dovevano ora inseguire il Volo 175. Secondo il NORAD, come abbiamo visto prima, l'ordine di lancio alla Otis fu dato alle 8:46. Alla luce della stessa affermazione delle forze armate che gli F-15 possono arrivare a 29000 piedi in 2.5 minuti dopo l'ordine di lancio, gli F-15 sarebbero dovuti essere in rotta verso Manhattan per le 8:49. Perciò sarebbero potuti facilmente essere lì prima delle 9:03, quando fu colpita la torre sud. Il NORAD ha detto però che ai caccia servirono sei minuti solo per decollare.[6] I critici dicono che sembra come se fosse stato dato almeno un ordine di rallentare.

I critici fanno notare anche che persino se gli F-15 non fossero decollati prima delle 8:52, come dice il NORAD, sarebbero comunque potuti arrivare a Manhattan in tempo per prevenire il secondo attacco, assumendo che viaggiassero alla massima velocità. E, secondo uno dei piloti, lo stavano facendo. Il Tenente Colonnello Timothy Duff dice che andarono "a pieno regime per tutto il percorso." Eppure, secondo la cronologia del NORAD, quando la torre sud fu colpita alle 9:03, gli F-15 erano lontani ancora 71 miglia [circa 114 Km n.d.t.]. I calcoli mostrarono che i caccia non sarebbero andati nemmeno a media potenza (146). Sembra ancora come se fosse stato emanato un ordine di non decollo, o almeno un ordine di rallentamento.

Lo stesso problema esiste a riguardo della spiegazione da parte del NORAD della sua incapacità di proteggere il Pentagono. Il NORAD ancora una volta accusò la FAA, dicendo che sebbene la FAA sapesse prima delle 9:00 del dirottamento del Volo 77 American Airlines, non lo notificò al NEADS sino alle 9:24, troppo tardi perché il NEADS potesse rispondere.

Ancora, i calcoli mostrarono che questa spiegazione non funzionava. Il NORAD affermò di avere emanato l'ordine di lancio immediatamente, alle 9:24. L'attacco al Pentagono non avvenne prima di 14 minuti, alle 9:38. Questo sarebbe stato un tempo più che sufficiente ai caccia per arrivare lì dalla base Andrews dell' Air Force, che è distante solo poche miglia. Perché, allora, il NORAD non prevenne gli attacchi?

Parte della risposta del NORAD fu che non vi erano caccia in allerta alla Andrews, così che il NEADS dovette dare l'ordine di lancio alla Langley Air Force Base, che è distante circa 130 miglia [circa 210 Km n.d.t.]. Ancora una volta però servirono 6 minuti ai caccia per decollare, così che non partirono prima delle 9:30.

Comunque, anche se queste spiegazioni vengono accettate, gli F-16 decollati, fecero notare i critici, sarebbero potuti andare a 1500 miglia orarie [circa 2400 Km/h n.d.t.] e avrebbero così potuto raggiungere Washington un paio di minuti prima che il Pentagono fosse colpito. Secondo il NORAD, però, erano ancora lontani 105 miglia [circa 168 Km n.d.t.]. Ciò vorrebbe dire che gli F-16 stavano andando a meno di 200 miglia all' ora [circa 320 Km/h n.d.t.], che non sarebbe stato nemmeno un quarto della potenza (147-48).

In tutti e tre i casi, perciò, il tentativo del NORAD di dare tutta la colpa alla FAA è fallito. I critici sono stati capaci di mostrare, specialmente a riguardo del secondo e terzo volo, che la nuova storia del NORAD implicava ancora che dovesse essere stato emanato un ordine di rimanere a terra. Perciò forse non è sorprendente che la Commissione sull' 11-9 è venuta fuori con una terza storia, che non è soggetta alle stesse obiezioni.

La domanda principale, comunque, è sempre la stessa: è vera? Una ragione per sospettare che non è vera è proprio il fatto che è la terza storia che ci viene detta. Quando i sospetti in un caso criminale continuano a cambiare il loro racconto, assumiamo che dovrebbero star cercando di nascondere la verità. Ma un problema persino più serio con la nuova storia delle Commissione è che molti dei suoi elementi sono contraddetti da una credibile evidenza o sono per altri versi non plausibili . Mostrerò ciò esaminando il trattamento di ogni volo da parte della Commissione, ad iniziare col Volo 11.

## **IL TRATTAMENTO DA PARTE DELLA COMMISSIONE DEL VOLO 11 AMERICAN AIRLINES**

### **Un' immagine dell' incompetenza della FAA**

Come abbiamo visto, si suppone che i controllori di volo reagiscano velocemente se vedono qualcuno tra i tre segni standard di un dirottamento. Ma il Volo 11 fece terno, mostrando tutti e tre i segni, eppure nessuno al Centro di Boston della FAA, ci è stato detto, prese alcuna iniziativa per un certo tempo. Alla fine, Boston, avendo sentito i dirottatori dare ordini, chiamò il Centro di Comando della FAA a Herndon. Herndon poi chiamò il quartier generale della FAA a Washington, ma, ci viene detto, nessuno lì chiamò le forze armate. Infine, il centro della FAA a Boston chiamò direttamente il NEADS alle 8:38 (158).

Per accettare questa storia dovremmo credere che, sebbene la FAA avesse dovuto riferire riguardo al Volo 11 ai militari entro un minuto dall' avere visto i segnali di pericolo alle 8:15, i membri del personale FAA a Boston, Herndon e Washington furono tutti così incompetenti che passarono 23 minuti prima che le forze armate furono informate. Dovremmo poi riconciliare questo quadro di trascuratezza del dovere dall' alto in basso, che contribuì a migliaia di morti, col fatto che nessuno del personale FAA fu licenziato.

### **Una telefonata di 8 minuti**

Il successivo elemento non plausibile nel racconto riguarda il Colonnello Robert Marr, il comandante al NEADS. Come abbiamo visto prima, se egli avesse fatto partire immediatamente gli aerei, pure da Otis, essi avrebbero potuto prevenire il primo attacco allo World Trade Center. Eppure, ci viene riferito, chiamò giù in Florida il Generale Larry Arnold, il capo della Regione Continentale USA del NORAD, per avere l'autorizzazione a lanciare gli aerei, e questa telefonata richiese 8 minuti (165).[7]

Oltre al fatto che questa sarebbe una telefonata straordinariamente lunga per una situazione di emergenza, la chiamata non era nemmeno necessaria. La Commissione, per la verità, vorrebbe che credessimo che Marr doveva ottenere l'approvazione dai superiori. Ma proprio il documento proveniente dal Dipartimento della Difesa citato dalla Commissione indica che chiunque nella catena militare di comando, nel ricevere "una richiesta verbale da autorità civili per supporto in una...emergenza può...rispondere immediatamente"(166).[8] Il Colonnello Marr, perciò, avrebbe potuto rispondere di sua iniziativa.

### **Prova di una segnalazione precedente**

Ma questo racconto di una telefonata di 8 minuti non è probabilmente la maggiore bugia nella storia della Commissione sul Volo 11. Tale primato sembra appartenere all' affermazione che sebbene la FAA vide segni di un dirottamento alle 8:15, le forze armate non furono avvertite sino alle 8:38. Viene riportato che Laura Brown, rappresentante della FAA per gli Affari Pubblici, ha detto che il National Military Command Center [Centro di Comando Militare Nazionale n.d.t.] aveva approntato una teleconferenza sulla minaccia aerea circa alle 8:20 (187).[9] Se ha ragione, sembrerebbe che le forze armate sapessero del comportamento imprevedibile del Volo 11 poco dopo le 8:15, cosa che suggerisce che la FAA avesse seguito le procedure standard. Mi occuperò ora del trattamento del Volo 175 da parte della Commissione.

## **IL TRATTAMENTO DA PARTE DELLA COMMISSIONE DEL VOLO UNITED AIRLINES 175**

### **Ulteriore incompetenza della FAA**

La Commissione afferma che il NORAD non intercettò questo volo perchè la FAA non ha mai riferito del dirottamento sino all'impatto. Secondo la Commissione, il controllore di volo della FAA nemmeno riferì ad un manager, sino alle 8:55. Questo manager poi chiamò Il Centro di Comando della FAA a Herndon, dicendo: "[La situazione sta ] avendo un' escalation..., brutto momento. Abbiamo bisogno di coinvolgere i militari." Ma nessuno a Herndon, ci viene detto, chiamò le forze armate e neppure il quartier generale della FAA. Come risultato, il NORAD non seppe del dirottamento del Volo 175 sino alle 9:03, mentre si stava schiantando contro la torre sud del WTC (175).

### **Contraddizioni con i rapporti precedenti**

Un problema con questa storia è che una tale incompetenza da parte degli ufficiali della FAA non è concepibile. E un problema ancora più serio è che questa storia è contraddetta da molti rapporti precedenti. Uno di questi è la precedente cronologia degli eventi fatta dal NORAD stesso. Come abbiamo visto prima, il NORAD affermò sino al 18 Settembre 2001 che aveva ricevuto informazioni sul Volo 175 alle 8:43. Se ciò non era vero, come la Commissione ora afferma, il NORAD doveva essere confuso o bugiardo quando pubblicò la sua cronologia una settimana dopo l'11-9. Ed è difficile credere che potesse confondersi così presto dopo i fatti. Perciò doveva stare mentendo. Ma ciò suggerirebbe che aveva una orribile verità da nascondere. La Commissione, essendo incapace di appoggiare alcuna delle due possibili spiegazioni, semplicemente ci ha detto che la precedente affermazione del NORAD non era corretta, ma senza dare alcuna spiegazione di come potesse essere così.

L'affermazione della Commissione che le forze armate non seppero del Volo 175 sino a che non si schiantò è contraddetta da un resoconto riguardante il Capitano Michael Jellinek, un Canadese che l'11-9 stava supervisionando il quartier generale del NORAD in Colorado. Secondo un articolo del Toronto Star, Jellinek era al telefono col NEADS mentre vedeva il Volo 175 schiantarsi contro la torre sud. Chiese poi al NEADS : "Era quello il volo dirottato con cui avevate a che fare?"-- al che il NEADS rispose si (176).

### **Due teleconferenze problematiche**

Ancora un altro problema con la nuova storia della Commissione è che sembra ci siano state due teleconferenze durante le quali gli ufficiali della FAA avrebbero parlato con i militari del Volo 175. Ho già menzionato la teleconferenza iniziata dal Centro di Comando Militare Nazionale al Pentagono. La Commissione sull' 11-9 afferma, per la verità, che questa teleconferenza non iniziò sino alle 9:29 (186-88), molto dopo che il Volo 175 aveva colpito la torre sud. Ma questo orario tardivo dell' inizio è contraddetto da Richard Clarke

(188). E' anche contraddetto da Laura Brown della FAA, che ha detto che iniziò circa alle 8:20. Sebbene Brown dopo, forse sotto pressioni dei superiori, cambiò l'orario di inizio alle 8:45 (187), era ancora abbastanza presto perché avesse luogo la discussione sul Volo 175.

Ci fu anche una teleconferenza iniziata dalla FAA. Secondo la Commissione sull' 11-9 questa teleconferenza fu messa a punto alle 9:20 (205). Il 22 Maggio 2003, però, Laura Brown mandò alla Commissione un promemoria intitolato: "Le comunicazioni della FAA col NORAD l' 11 Settembre 2001." [10] Il promemoria, che usava il termine "collegamenti telefonici" anziché "teleconferenze", iniziò: "Entro alcuni minuti, dopo che il primo aereo ebbe colpito lo World Trade Center, la FAA stabilì immediatamente diversi collegamenti telefonici." Dato che l'attacco alla torre nord fu alle 8:47, "entro alcuni minuti" vorrebbe dire che questa teleconferenza iniziò verso le 8:50, una buona mezz'ora prima di quanto affermato dalla Commissione. Il promemoria chiarì, inoltre, che la teleconferenza includeva sia il NORAD che il Centro di Comando Militare Nazionale al Pentagono. Durante questa teleconferenza, dice il promemoria della Brown:

La FAA condivise informazioni in tempo reale...riguardanti le...perdite di comunicazione con l'aereo, perdita dei segnali del transponder, cambi di percorso non autorizzati, e altre azioni compiute da tutti i voli di interesse. (253)

E per le 8:50, tutti sono d'accordo, il Volo 175 era un "volo di interesse"--tutti tranne, ovviamente, la Commissione sull' 11-9, che afferma che il quartier generale della FAA non aveva ancora saputo nulla a riguardo. Il promemoria di Laura Brown, in ogni caso, fu letto durante le registrazioni della Commissione il 23 Maggio 2003. [11] Ma quando la Commissione pubblicò il suo rapporto finale, fece semplicemente finta che questo promemoria non esistesse. Solo tramite questa finzione la Commissione poté affermare che le teleconferenze della FAA non iniziarono sino alle 9:20.

Per diverse ragioni, perciò, sembra che l'affermazione della Commissione, che le forze armate non furono informate sul Volo 175 sino a dopo che esso colpì la torre sud, sia una bugia dall' inizio alla fine. Mi volgo ora al trattamento da parte della Commissione del Volo 77 e dell' attacco al Pentagono.

### **IL TRATTAMENTO DA PARTE DELLA COMMISSIONE DEL VOLO AMERICAN AIRLINES 77 E L' ATTACCO AL PENTAGONO.**

Come abbiamo visto in precedenza, se la FAA avvertì il NORAD sul Volo 77 alle 9:24, come afferma la cronologia del NORAD del 18 Settembre, il NEADS dovrebbe aver avuto dei jet da caccia sopra Washington molto prima delle 9:38, quando il Pentagono fu colpito. La soluzione di questo problema da parte della Commissione sull' 11-9 fu di raccontare un' altra nuova storia, secondo cui la FAA non comunicò mai al NORAD del Volo 77.

Un inconveniente fu che il Generale Larry Arnold, comandante della regione

Continental USA del NORAD, aveva ripetuto, in una testimonianza pubblica alla Commissione nel 2003, l'affermazione del NORAD che esso era stato avvertito del dirottamento alle 9:24. Altri ufficiali del NORAD, in più, avevano testimoniato che i caccia a Langley erano stati lanciati in risposta a questo avvertimento. La Commissione gestì questo problema dicendo semplicemente che queste affermazioni di Arnold e degli altri ufficiali del NORAD erano "non corrette"(192). La Commissione inoltre non ha spiegato perché gli ufficiali del NORAD avevano fatto queste affermazioni non corrette. Ma ha detto che queste affermazioni erano "disgraziate" perché "facevano sembrare che le forze armate erano state avvertite in tempo per rispondere" (192). Il compito della Commissione era di convincerci che questo non era vero.

### **Ulteriore incompetenza della FAA**

Alla base della nuova versione della Commissione sul Volo 77 c'è un altro racconto dell'incredibile incompetenza degli ufficiali della FAA. Questo racconto si presenta così: alle 8:54 il controllore della FAA ad Indianapolis, dopo avere visto il Volo 77 uscire dalla rotta, perdere il segnale del transponder e pure la traccia radar, piuttosto che riferire del volo per un possibile dirottamento, assunse che era precipitato. Evidentemente non gli sovvenne che un possibile incidente dovesse essere riferito. In ogni caso, più tardi, dopo avere sentito degli altri dirottamenti, arrivò a sospettare che pure il Volo 77 potesse essere stato dirottato. Condivise i suoi sospetti con Herndon, che a sua volta ne mise al corrente il quartier generale della FAA. Ma nessuno, a quanto ci viene riferito, chiamò le forze armate. Il risultato, afferma la Commissione, è che "il NEADS non ricevette mai la notizia che l'American 77 era stato dirottato" (192)

### **Spiegare il lancio dalla base di Langley: il Volo fantasma 11**

Ma pure se potessimo credere a questa improbabile storia, c'è ancora il problema del perché gli F-16 della Langley Air Force Base erano in volo alle 9:30. L'incompetenza della FAA viene ancora una volta in soccorso. Alle 9:21 – 35 minuti dopo che il Volo 11 aveva colpito lo World Trade Center – alcuni tecnici al NEADS, ci viene detto, sentirono da un qualche controllore FAA a Boston che il Volo 11 era ancora in volo e si stava dirigendo a Washington. Questo tecnico NEADS poi riferì al NEADS Mission Crew Commander ["Comandante del personale di missione" n.d.t], che diede un ordine di lancio a Langley. Così, afferma la Commissione, i jet di Langley furono lanciati in risposta ad "un aereo fantasma", non "ad un vero aereo dirottato" (193). Però questa nuova storia è crivellata dai problemi.

Un problema è semplicemente che il Volo 11 fantasma non era mai stato menzionato prima. Come dice la stessa Commissione, questa storia sul Volo 11 fantasma "non era stata raccontata nemmeno in una cronologia o affermazione pubblica rilasciata dalla FAA o dal Dipartimento della Difesa" (196). Non era, ad esempio, nel rapporto ufficiale del NORAD, Air War Over America [Guerra aerea sull'America n.d.t.] la cui introduzione era scritta dal Generale Larry Arnold.

12

L'ignoranza del Generale Arnold sul Volo 11 fantasma fu, in effetti, un'



occasione di umiliazione pubblica. La Commissione sull' 11-9, in una udienza del Giugno 2004, lo rimproverò per non essersi ricordato che i jet di Langley erano stati in realtà lanciati in risposta al Volo fantasma 11, e non in risposta ad un avvertimento sul Volo 77. Il membro della Commissione Richard Ben-Veniste iniziò una cottura a fuoco lento chiedendo: "Generale Arnold. Perché, durante la sua prima apparizione davanti alla Commissione sull' 11-9 il Maggio dello scorso anno, nessuno cita il falso rapporto ricevuto dalla FAA che il Volo 11 si stava dirigendo verso sud?" Dopo uno scambio imbarazzante, Ben-Veniste conficcò il coltello ancora più a fondo, chiedendo: Generale, non è un fatto che l'incapacità di richiamare la nostra attenzione sulla...nozione che un Volo 11 fantasma che proseguiva verso sud da New York City...mise in cattiva luce il rapporto ufficiale dell' Air Force,...che non contiene alcuna informazione sul fatto che...non riceveste alcun avvertimento che il Volo 77 era stato dirottato?...Sicuramente per il Maggio dello scorso anno, quando lei testimoniò davanti a questa commissione, sapeva di questi fatti. (197) In Alice nel Paese delle Meraviglie, la Regina Bianca dice: "E' una memoria scarsa quella che ricorda solo all' indietro." Uno dovrebbe chiedersi se il Generale Arnold sentiva che veniva criticato per non ricordarsi il futuro – cioè, per non "ricordare" una storia che era stata inventata solo dopo che egli aveva reso la sua testimonianza. Arnold, in ogni caso, rispose semplicemente che egli "non ricordò quei fatti nel Maggio dello scorso anno".

Ma se questi ipotetici fatti fossero veri, tale risposta sarebbe incomprensibile. Secondo la nuova storia della Commissione, il NORAD, sotto il comando di Arnold, non riuscì a lanciare i caccia in risposta ai Volo 11, 175, 77 e 93. L'unica volta che ha lanciato dei caccia lo fece in risposta ad una segnalazione falsa. Sicuramente questa sarebbe stata la cosa più imbarazzante nella vita professionale di Arnold. Eppure 20 mesi dopo, egli "non ricordava quei fatti".

Un secondo problema è che non c'è modo di verificare questa storia riguardante il Volo fantasma 11. La Commissione dice che l'autenticità di questa storia "è chiara...dalle conversazioni registrate dei centri FAA; i contemporanei verbali compilati al NEADS, ai quartieri generali della Regione Continentale e al NORAD; e da altre registrazioni" (193-94). Ma quando guardiamo alle note in fondo al Rapporto della Commissione sull' 11-9, non troviamo referenze per alcuna di queste registrazioni; Dobbiamo semplicemente credere alle parole della Commissione. La sola referenza è ad un file audio del NEADS, in cui qualcuno alla FAA Boston Center direbbe a qualcun altro al NEADS: "Ho appena avuto un rapporto che American 11 è ancora in aria e si sta ... dirigendo verso Washington" (194). La Commissione afferma di avere scoperto questo file. Ancora, però, dobbiamo semplicemente prendere per buone le parole della Commissione. Non possiamo ottenere questo file audio. E non c'è menzione di alcun test, fatto da un'agenzia indipendente, per verificare che questo file audio, se esiste, risale veramente all' 11-9, piuttosto che essere stato creato più tardi, dopo che qualcuno ha deciso che c'era bisogno della storia sul Volo 11 fantasma.

Ma i giornalisti non potrebbero intervistare le persone che al NEADS e alla FAA ebbero questa conversazione? No, perché la Commissione afferma con

nonchalance : "Non siamo stati capaci di identificare la fonte di questa errata informazione della FAA" (194). Questa scusa è difficile da credere. E' ora davvero facile identificare le persone da registrazioni delle loro voci. Eppure la Commissione pare non sia stata capace di scoprire l'identità né dell'individuo a Boston che commise l'errore né del tecnico NEADS che ricevette e passò questa informazione sbagliata.

Un altro elemento non credibile è la stessa idea che qualcuno a Boston avrebbe concluso che il Volo 11 era ancora in volo. Secondo i resoconti immediatamente successivi all' 11-9, i controllori di volo a Boston dissero che non persero mai traccia del Volo 11. Il controllore di volo Mark Hodgkins disse successivamente: "Vidi il segnale di American 11 sino in fondo" (194) Se è così, chiunque al centro di Boston lo avrebbe saputo. Come, qualcosa su di uno schermo radar, avrebbe potuto convincere qualcuno al Boston Center, 35 minuti dopo, che il Volo 11 era ancora in aria?

Un ulteriore elemento non plausibile nella storia è l'idea che il Comandante di Missione al NEADS, avendo ricevuto questo incredibile rapporto da un tecnico, sarebbe stato così sicuro della sua autenticità da ordinare immediatamente a Langley il lancio degli F-16. [13]

L'intera storia sul Volo 11 fantasma è il tentativo da parte della Commissione di spiegare perché, se le forze armate USA non erano state avvertite a riguardo del Volo 77, fosse stato mandato un ordine di decollo a Langley alle 9:24, che risultò nel decollo degli F-16 alle 9:30. Come abbiamo visto, ogni elemento in questa storia è poco credibile.

### **Perché gli F-16 di Langley erano così lontani da Washington?**

Ugualmente incredibile è la spiegazione della Commissione del perché, se gli F-16 erano in volo alle 9:30, essi alle 9:38 non erano abbastanza vicini a Washington da proteggere il Pentagono. Per rispondere a questa domanda, la Commissione fa appello ancora una volta all'incompetenza della FAA.

Ci viene riferito che gli F-16 dovessero arrivare a Baltimore per intercettare il Volo 11 (fantasma) prima che raggiungesse Washington. Ma il controllore della FAA, insieme al capo pilota, pensavano che per gli F-16 gli ordini fossero di andare a "est verso l'oceano", così alle 9:38, quando il Pentagono fu colpito, "i caccia di Langley erano distanti circa 150 miglia" (201). C'è mai stata, dai tempi dei fratelli Marx e dei Three Stooges [gruppo comico-demenziale americano n.d.t] una tale commedia degli errori? Questa spiegazione non è, in ogni caso, credibile. Sino al momento dell'ordine di decollo era chiaro che la minaccia proveniva da aerei dirottati e non dall'estero. Mio nipote di sei anni avrebbe saputo che bisognava controllare due volte l'ordine prima di mandare i caccia verso il mare.

### **La supposta ignoranza dei militari sul Volo 77**

Ancora più problematica è l'affermazione della Commissione che gli ufficiali del

Pentagono erano all'oscuro del dirottamento del Volo 77. Questa affermazione è nettamente contraddetta dal promemoria di Laura Brown. Avendo detto che la FAA aveva stabilito le teleconferenze con gli ufficiali delle forze armate "entro alcuni minuti" dal primo impatto, affermò che la FAA condivise "informazioni in tempo reale" su "tutti i voli di interesse, incluso il Volo 77." Inoltre affrontando esplicitamente la questione della dichiarazione del NORAD che esso non seppe nulla del Volo 77 sino alle 9:24, dice:

I verbali del NORAD indicano che la FAA diede notifica formale del Volo American 77 alle 9:24 am., ma informazioni sul volo venivano trasmesse continuamente durante i collegamenti telefonici prima della notifica formale. (204)[14]

Questa affermazione sulla notifica informale era nota alla Commissione. Richard Ben-Veniste, dopo avere letto il promemoria di Laura Brown messo agli atti, disse: "Così ora dobbiamo chiederci se c'era una comunicazione informale in tempo reale della situazione, inclusa la situazione del Volo 77, al personale del NORAD." [15] Ma quando la Commissione scrisse il suo rapporto finale, con l'affermazione che la FAA non aveva informato le forze armate del Volo 77 (né formalmente né informalmente), scrisse ciò come se quella discussione non fosse mai avvenuta. [16]

### **La supposta ignoranza del Pentagono di un aereo diretto verso di esso.**

La Commissione afferma anche che le persone al Pentagono non avevano idea che un aereo era diretto nella loro direzione sino a poco prima che il Pentagono venisse colpito. Ma questa affermazione fu contraddetta dal Segretario ai Trasporti Norman Mineta, in una testimonianza pubblica data alla stessa Commissione. Mineta testimoniò che alle 9:20 quella mattina, scese alla sala conferenze sotterranea (tecnicamente il Presidential Emergency Operations Center [Centro Presidenziale per le Operazioni di Emergenza n.d.t. ] sotto la Casa Bianca, dove vi era al comando il Vice Presidente Cheney. Mineta poi affermò: Durante il periodo in cui l'aereo stava andando contro il Pentagono, ci fu un giovane che era solito entrare e dire al Vice Presidente, "L'aereo è distante 50 miglia." "L'aereo è distante 30 miglia." E quando arrivò a "l' aereo è distante 10 miglia," il giovane disse anche al Vice Presidente, "Gli ordini sono ancora validi?" e il Vice Presidente si girò, piegò il collo e disse, "Certo che gli ordini sono ancora validi. Hai sentito qualcosa che affermi il contrario?" (220) [17] Quando a Mineta fu chiesto dal membro della Commissione Timothy Roemer per quanto tempo queste conversazioni avvennero dopo il suo arrivo, Mineta disse: "Probabilmente per circa cinque o sei minuti," che, come fece notare Roemer, voleva dire "verso le 9:25 o le 9:26".

Secondo la Commissione sull' 11-9, nessuno nel nostro governo seppe sino alle 9:36 che un aereo si stava avvicinando al Pentagono, [18] perciò non c'era tempo per abbatterlo. Ma alla Commissione è stato detto da Mineta che il vicepresidente sapeva ciò almeno 10 minuti prima, alle 9:26. La Commissione gestì la testimonianza di Mineta allo stesso modo in cui gestì quasi tutto ciò

che minacciava la sua versione—semplicemente ignorandola nel rapporto finale.

Questa testimonianza di Mineta era una grande minaccia non solo perchè indicava che si sapeva dell' aereo in avvicinamento almeno 12 minuti prima che il Pentagono venisse colpito, ma anche perchè implicava che Cheney aveva emesso ordini di non decollo. Mineta stesso per la verità non fece quest' accusa. Egli, disse, che assumeva che "gli ordini" menzionati dal giovane erano gli ordini di abbattere l'aereo. L'interpretazione di Mineta però non torna con ciò che è veramente successo: l' aereo non fu abbattuto. Tale interpretazione inoltre renderebbe incomprensibile la storia: se gli ordini fossero stati di abbattere l'aereo se si avvicinava al Pentagono, il giovane non avrebbe avuto ragione di chiedere se erano ancora validi. La sua domanda ha senso solo se gli ordini fossero stati di fare qualcosa di inaspettato-- di non abbattere l'aereo. La conseguenza del racconto di Mineta è, perciò, che l'attacco al Pentagono era desiderato.

### **Perchè l'ordine di lancio arrivò a Langley?**

La stessa conclusione segue da un altro problema. Ogni parte della storia riguardante i caccia da Langley, abbiamo visto, è poco plausibile. Ma di una implausibilità persino più basilare è la stessa affermazione che l'ordine dovette andare a Langley perchè la base Andrews non aveva caccia in allerta (158-59). Una ragione di dubitare di questa affermazione è semplicemente che è, in una parola, ridicola. Andrews ha la responsabilità primaria di proteggere la capitale della nazione (160). Può qualcuno credere seriamente che Andrews non abbia caccia in allerta tutto il tempo, dato il compito di proteggere il Pentagono, l' Air Force One, la Casa Bianca, le sedi del Congresso, della Corte Suprema, il Palazzo del Tesoro USA e così via ? In aggiunta a questa considerazione a priori, c'è il fatto empirico che lo stesso sito web delle forze armate USA diceva a quel tempo – sebbene fu modificato dopo l' 11-9 (163-64)—che diversi jet da caccia erano tenuti in allerta in ogni momento. Si affermava che il 121esimo Fighter Squadron del 113esimo Fighter Wing forniva "capacità e forze di risposta immediata per il District of Columbia nel caso di disastro naturale o emergenza civile.". Si diceva che il Marine Fighter Attack Squadron 321 era supportato da uno squadrone di riserva che forniva "manutenzione e funzione di appoggio necessaria a mantenere una forza in stato di pronto intervento." E si diceva che il District of Columbia Air National Guard "fornisce unità di combattimento nello stato di prontezza più elevato possibile" (163).

L' assunzione che la base di Andrews avesse caccia in allerta su cui il NORAD avrebbe potuto contare è supportata, inoltre, da un rapporto fornito da Kyle Hence di 9/11 Citizens Watch su di una conversazione telefonica che egli ebbe con Donald Arias il comandante per gli Affari Pubblici della Regione Continentale del NORAD. Dopo che Arias ebbe detto ad Hence che "Andrews non era parte del NORAD", Hence gli chiese "se c'erano o no risorse ad Andrews che, pur non facendo tecnicamente parte del NORAD, potessero essere assegnate." Piuttosto che rispondere, Arias riagganciò (161). Ci sono molte ragioni per concludere, perciò, che l'affermazione che non vi erano caccia in allerta ad Andrews è una bugia.

## **Alcune implicazioni**

Il risultato che Andrews dovesse avere caccia in allerta ha molte implicazioni. Da un lato, se Andrews aveva caccia in allerta, sembra probabile che li avesse anche la base McGuire, così che i caccia per proteggere New York City non dovevano essere lanciati dalla base dell'Aviazione a Otis a Cape Cod. L'esperto di sicurezza nazionale (ed ex produttore della ABC) James Bamford afferma inoltre che il NEADS era in grado di richiedere "piloti da caccia in allerta presso le unità della Guardia Nazionale a Burlington, Vermont; Atlantic City, New Jersey; . . . e Duluth, Minnesota" (258). Se è così allora vi erano almeno 7 basi da cui il NEADS avrebbe potuto lanciare i caccia, non semplicemente due, come assume la versione ufficiale (158-59). E se quella parte della versione ufficiale è una bugia, sembra probabile che l'intera storia sia una bugia. Questa conclusione sarà rinforzata dal nostro esame del trattamento da parte della Commissione del Volo 93 United Airlines.

*I voli 11, 175, 77 e 93*

## **Il trattamento del volo United Airlines 93 da parte della commissione**

Il Volo 93 ha posto la Commissione 9/11 di fronte ad un compito differente. Per quanto riguarda gli altri voli, la Commissione doveva spiegare perché non fossero stati intercettati ed abbattuti. Per il volo 93, invece, la Commissione doveva convincerci che i militari non lo avessero abbattuto. Non ha cercato di farlo rigettando le prove a disposizione, che sono notevoli, che l'aereo fu abbattuto, ma semplicemente costruendo una nuova storia tesa a dimostrare che le forze armate statunitensi non avrebbero potuto abbatterlo.

## **L'ignoranza del dirottamento da parte dell'esercito**

La Commissione sostiene due argomentazioni principali a proposito del Volo 93. La prima è che: "Quando l'esercito seppe dell'aereo, esso si schiantò" (229). La centralità di questa affermazione è corroborata dal fatto che viene ripetuta, come un mantra, per tutto il capitolo del Rapporto.[20]

## **L'incredibile incompetenza della FAA**

Questa tesi si regge principalmente su di un'altra storia di incredibile incompetenza degli ufficiali della FAA. Alle 9.28, così ci viene raccontato, il controllore del traffico aereo di Cleveland sentì "quelle che sembravano urla" e notò che il Volo 93 scese di 700 piedi, ma non fece nulla. Quattro minuti più tardi, sentì una voce dire: "Abbiamo una bomba a bordo". Questo controllore, non essendo del tutto affetto da morte celebrata, notificò finalmente il suo superiore, che quindi informò il quartier generale della FAA. Più tardi, comunque, quando Cleveland chiese a Herndon se l'esercito fosse stato avvisato, la Commissione sostiene che Herndon: "Rispose a Cleveland che il personale della FAA molto più in alto di loro nella catena di comando doveva prendere la decisione se cercare o meno l'aiuto dell'esercito, e che ci stavano lavorando su" (227). Per accettare questa versione, dobbiamo credere che, in

una giornata dove si erano già verificati attacchi da aerei dirottati, gli ufficiali al quartier generale della FAA dovevano discutere se un aereo dirottato con una bomba a bordo fosse una questione abbastanza rilevante da disturbare l'esercito. E dobbiamo credere che stavano ancora discutendone 13 minuti più tardi, quando, ci viene detto, ebbe luogo la seguente conversazione tra Herndon ed il quartier generale della FAA: Centro di comando: Uhm, vogliamo pensare, uhm, di fare decollare dei caccia?

FAA Headquarters: Oh dio, non lo so.

Command Center: Uh, è una decisione che qualcuno dovrà prendere nei prossimi dieci minuti.. (228)

Ma naturalmente la decisione fu che l'esercito non dovesse essere disturbato, poiché 14 minuti dopo, alle 10:03, quando il Volo 93 si schiantò in Pennsylvania, ci viene detto che: "nessuno dal quartier generale della FAA [aveva ancora] richiesto l'aiuto dell'Esercito per il Volo 93" (229). Ci si aspetta che crediamo, in altre parole, che gli ufficiali della FAA si comportarono come idioti totali.

## **Teleconferenze inutili**

In ogni caso, oltre che cercare di convincerci, secondo questa storia di incredibile incompetenza, che la FAA non abbia mai formalmente notificato all'Esercito del Volo 93, la Commissione ha anche sostenuto che non ci fosse stata neanche nessuna notificazione informale durante alcuna teleconferenza. In questo caso, non essendo in grado di dimostrare che le teleconferenze non iniziarono in orario utile, la Commissione ha sostenuto che fossero inutili. Nella dichiarazione riassuntiva ci informano che: "La FAA, la Casa Bianca, ed il Dipartimento della Difesa iniziarono una teleconferenza tra più agenzie statali prima delle 9.30. [Ma] nessuna di queste teleconferenze.... includeva gli Ufficiali adatti, né della FAA né del Dipartimento della Difesa" (211).

Iniziamo con la teleconferenza iniziata dal Centro di Comando Nazionale dell'Esercito. Perché dovrebbe essere stato inutile trasmettere informazioni dalla FAA all'esercito? Perché, ci viene spiegato, gli operatori del Pentagono non riuscirono a prendere la linea con la FAA. Questa è un'affermazione altamente implausibile, specialmente perché, ci viene detto, gli operatori furono in grado di raggiungere chiunque (230-31). Inoltre, come abbiamo verificato prima, Laura Brown della FAA sembrava possedere una sua personale conoscenza dell'orario in cui venne iniziata la teleconferenza – cosa che suggerisce che la FAA fu raggiunta.

Perché anche la teleconferenza avviata dalla FAA fu inutile? Il problema in questo caso, ha sostenuto la Commissione, è che l'ufficiale che era in servizio al Centro di Comando Nazionale dell'Esercito disse che "le informazioni erano di scarso valore" quindi non prestò attenzione (234). Comunque, se anche si creda che nessuno al Pentagono stesse monitorando la chiamata, nel memo di Laura Brown si legge che oltre al collegamento telefonico avviato dalla FAA col Pentagono: "Le Forze Aeree della FAA... stabilirono il contatto col NORAD su una linea separata". Dunque anche se nessuno al Pentagono stava prestando

attenzione, l'Esercito avrebbe ugualmente ricevuto l'informazione. Il suo memo diceva, inoltre, che "La FAA condivise informazioni in tempo reale... a proposito di... tutti i voli importanti". (183), e la Commissione stessa è d'accordo che alle 9:34, il quartier generale della FAA seppe del dirottamento del Volo 93, dunque era un "volo da tenere sotto controllo". La dichiarazione della Commissione è, dunque, nettamente contraddetta da questo memo, che è stato acquisito agli atti della Commissione. E che dire a proposito della videoconferenza della Casa Bianca, che fu diretta da Richard Clarke? I membri della commissione sostengono: "Non sappiamo chi partecipò della Difesa" (210). Ma questa affermazione è assolutamente incredibile. Un problema è che contraddice la assicurazione della [stessa] Commissione che "le persone adatte" non erano state coinvolte nella conferenza. Come possono saperlo se sostengono di non conoscere chi vi avesse partecipato? Il problema principale, comunque, è semplicemente che la dichiarazione è assurda. Sicuramente qualcuno al Pentagono avrebbe potuto riferire alla Commissione chi vi avesse partecipato. Ancora più semplicemente, avrebbero potuto leggere il libro di Clarke, Contro tutti i nemici, che diventò un best seller in America durante le udienze della Commissione. In esso si legge chiaramente che i partecipanti del Pentagono furono il Segretario della Difesa Donald Rumsfeld ed il Generale Richard Myers, il Capo delle Forze Armate (210-12).[21] In esso si legge anche che la FAA era rappresentata dal suo più alto ufficiale, Jane Garvey. E se queste non erano le "persone adatte", chi altre potrebbero esserlo state?

Il tentativo della Commissione di provare che l'Esercito potrebbe non esser venuto a conoscenza del Volo 93 in questa videoconferenza è ancor più esplicitamente contraddetto da Clarke, che riporta che circa alle 9:35, Jane Garvey segnalò un certo numero di "potenziali dirottamenti", che includevano "United 93 in Pennsylvania" (232). Di conseguenza, oltre 25 minuti prima che il Volo 93 si fosse schiantato, sia Myers che Rumsfeld sentirono il capo della FAA affermare che il Volo 93 era considerato un potenziale dirottamento. Le bugie della Commissione a proposito dell'incompetenza della FAA e delle teleconferenze inutili sono, quindi, direttamente contraddette dal memo di Laura Brown e dal libro di Richard Clarke. Le loro testimonianze implicano che l'argomentazione principale della Commissione – che "quando l'Esercito seppe del volo, esso si era schiantato" è una bugia da bambini.

### **L'arrivo di Cheney alla Sala Conferenze Bunker**

Ricapitoliamo: l'affermazione principale della Commissione è che l'Esercito Statunitense non avrebbe potuto abbattere il Volo 93 perché non fu a conoscenza del dirottamento fino all'ora dello schianto, le 10:03. Il secondo punto principale, che andiamo ad analizzare adesso, è che l'autorizzazione per abbattere gli aerei non fu concessa che molti minuti dopo le 10.03 . In supporto di ciò, la Commissione sostiene che il Vice Presidente Cheney, che com'era noto aveva autorizzato l'abbattimento dal bunker sotto la Casa Bianca, non arrivò lì fino almeno alle 10.00, "forse alle 9.38" (241). Questa affermazione, comunque, è doppiamente problematica. Un problema è che ciò non trova conferma in alcuna documentazione. La Commissione dice che il

Servizio Segreto ordinò a Cheney di scendere di sotto "appena prima le 9.36"; che Cheney entrò nel corridoio sotterraneo alle 9.37; che lui dunque, invece di andare diretto nel bunker alla fine del corridoio, passò tipo 20 minuti a chiamare il Presidente e guardare la copertura televisiva del periodo immediatamente successivo all'attacco al Pentagono (241). Questa cronologia si dice sia basata sui dati di emergenza del Servizio Segreto che mostrano che il Vice Presidente entrò nel corridoio sotterraneo alle 9:37.

Tuttavia, il Rapporto della Commissione 9/11 ci fa sapere che "i dati d'emergenza... non sono più reperibili" (244). Dobbiamo, di conseguenza, semplicemente fidarci della parola della Commissione.

E questo è veramente difficile, dato che la tesi della Commissione è contraddetta da ogni rapporto precedente. Un fotografo della Casa Bianca, che fu un testimone oculare, e alcuni giornali, incluso il New York Times, sostennero che Cheney scese nel bunker appena dopo le 9.00 . La relazione di Richard Clarke suggerisce che Cheney scese prima delle 9:15 (242). Addirittura lo stesso Cheney, intervistato a "Meet the Press" cinque giorni dopo l'11 settembre, indicò che fu fatto scendere di sotto circa a quell'ora (243). La Commissione, sfoggiando il suo usuale disprezzo per tutto quello che contraddice la sua storia, non fa menzione di nessuno di questi rapporti.

La contraddizione più evidente alla cronologia della Commissione è stata fornita da Norman Mineta. Durante una deposizione aperta al pubblico alla Commissione stessa, ha dichiarato, come abbiamo constatato prima, che quando arrivò nel bunker alle 9:20, Cheney era già lì e completamente al comando. La Commissione, insistendo sul fatto che Cheney non arrivò lì prima delle 10.00, ha semplicemente omesso qualunque menzione della sua testimonianza nel suo Rapporto Finale.[22] Ma la deposizione di Mineta è ancora disponibile per chiunque la voglia leggere. Possiamo affermare con un ampio margine di sicurezza, di conseguenza, che la versione della Commissione è una bugia.

## **L'ora dell'autorizzazione all'abbattimento**

Si può esprimere lo stesso giudizio nei confronti della dichiarazione della Commissione che l'autorizzazione all'abbattimento non fu data prima delle 10.10. Sostenendo ciò, la Commissione riferisce di un altro incredibile errore della FAA. Il Volo 93, secondo la Commissione, si è schiantato alle 10.03 (249-50). E nonostante ciò nel lasso di tempo tra le 10.10 e le 10.15, sostiene la Commissione, la FAA ha informato l'esercito che il Volo 93 era ancora diretto verso Washington ed era, precisamente, a solo 80 miglia di distanza. Ancora una volta, il quartier generale della FAA ha pensato di avvertire l'esercito solo quando aveva un'informazione falsa. In ogni caso, ci viene detto, l'esercito ha richiesto il permesso per far decollare un caccia e Cheney diede l'autorizzazione immediatamente (237). L'implicazione sarebbe che l'esercito non avrebbe potuto abbattere il Volo 93, dato che si era schiantato circa 10 minuti prima. Comunque, la nuova cronologia della Commissione è ancora una volta contraddetta da molti rapporti precedenti. In primo luogo, anche se la Commissione sostiene che Richard Clarke non ricevette l'autorizzazione



all'abbattimento fino alle 10:25, Clarke stesso dice di averla avuta circa 35 minuti prima, tra le 9.45 e le 9.50 (240).

In secondo luogo, la storia di Cheney che autorizza l'intercettazione di un aereo che era ad 80 miglia di distanza comparve originariamente in articoli pubblicati poco dopo il 9/11. In ognuno di essi, era riportato che il permesso era stato concesso prima, quando il Volo 93 era certamente ancora in volo, e verso il quale era stato lanciato all'inseguimento un F-16 (239).

Quella prima versione è supportata, inoltre, da molti rapporti che testimoniano che prima dello schianto, il Volo 93 era tallonato da caccia militari statunitensi. Uno di essi venne dalla CBS; un altro da un controllore di volo che aveva disatteso l'ordine di non parlare coi media; ed un altro ancora venne addirittura dal Vice Ministro della Difesa Paul Wolfowitz (238-39). Evidentemente la Commissione ha pensato che se poteva ignorare le dichiarazioni del Ministro dei Trasporti ed anche del Vice Presidente, allora poteva anche ignorare una deposizione del Vice Ministro della Difesa. Ad ogni modo, la cronologia della Commissione, oltre che venire contraddetta da tutti quei rapporti, viene anche contraddetta dalla versione di James Bamford, che è basata su una trascrizione della ABC News. Secondo questo resoconto, l'autorizzazione di Cheney fu passata al NEADS e specificatamente al Colonnello Marr, che quindi "Inviò l'ordine ai controllori di volo di incaricare i piloti dei caccia dell'ordine di distruggere l'aereo United." Marr, da quanto viene riferito, avrebbe detto: "Al Volo 93 della United Airlines non sarà concesso raggiungere Washington, D.C." (238). Ma la Commissione, con naturalezza, racconta la sua nuova storia come se questo rapporto non fosse mai esistito.

La versione della Commissione viene contraddetta, infine, da rapporti sull'avvenuto abbattimento. Il Maggiore Daniel Nash, uno dei due piloti di F-15 mandati a New York City dalla base di Otis, riportò in seguito che dopo essere ritornato alla base, venne informato che un F-16 militare aveva abbattuto un aereo in Pennsylvania (239). Quella voce era così diffusa che durante l'intervista del Generale Myers al Senate Armed Services Committee il 13 Settembre, 2001, il Presidente Carl Levin disse che "ci sono state testimonianze che l'aereo caduto in Pennsylvania sia stato abbattuto." aggiungendo: "Quelle storie continuano a circolare" (151).

Oltre ad ignorare tutti questi rapporti, la Commissione ha anche ignorato le testimonianze delle persone che vivevano vicino al punto dove l'aereo si schiantò. Queste deposizioni parlano del rumore caratteristico di un missile, avvistamenti di un piccolo aeroplano militare, di macerie sparpagliate a diverse miglia dalla zona dello schianto, ed il rinvenimento di parte di un motore lontano dalla scena. Registriamo, riassumendo, un enorme ammontare di prove che ci suggeriscono che la FAA informò l'esercito del Volo 93; che Cheney scese nel bunker circa 45 minuti prima di quello che sostiene la Commissione; che diede l'autorizzazione all'abbattimento circa 25 minuti prima di quanto sostiene la Commissione; e che i caccia militari inseguirono ed abbattono il Volo 93. Sembrerebbe che se a qualche membro della Commissione fosse balenata in mente l'idea di costruire una favola sul Volo 93, di cui ogni parte potesse essere facilmente falsificata, non avrebbe potuto

migliorare la storia della Commissione. E ad oggi, i nostri media non hanno ancora riportato nessuna di queste ovvie falsità.

## **RIASSUNTO E CONCLUSIONE**

### **Il ritratto dell'incompetenza della FAA**

La Commissione, da quello che abbiamo visto, ha cercato di esonerare l'Esercito per il suo fallimento per non aver prevenuto gli attacchi dell'11 settembre. Secondo la Commissione, i resoconti che suggerivano che l'esercito fu notificato in tempo per rispondere "sopravvalutavano la capacità della FAA di fornire all'esercito informazioni utili e tempestive quella mattina" (255). Nel suo tentativo di rinforzare quella supposta sopravvalutazione, la Commissione ci ha dipinto un quadro di incredibile incompetenza, ad ogni livello, della FAA. Abbiamo letto di controllori di volo che, invece di seguire le procedure che obbligano a trattare ogni possibile emergenza come fosse una reale, non lo fecero dopo aver visto due, o anche tutti e tre i classici segnali di dirottamento.

Abbiamo letto di controllori che hanno informato l'esercito che aerei che si erano già schiantati erano ancora in volo e diretti verso Washington. Abbiamo letto di ufficiali al quartier generale della FAA che si sono regolarmente rifiutati di informare l'esercito – a meno che, ovviamente, l'aereo in questione fosse solamente un fantasma.

Questo ritratto di dilagante incompetenza degli ufficiali FAA viene contraddetto da numerosi fatti. Uno di essi, è la cronologia del NORAD del 18 Settembre 2001, che indica che la FAA rispose lentamente, ma niente affatto così lentamente quando sostiene ora la Commissione. Un secondo fatto è il memo di Laura Brown del 2003, che sostiene che la FAA fosse al telefono con l'esercito da circa le 8.50, parlando di tutti gli aerei da tenere sotto controllo. Un terzo fatto è che la FAA fu chiamata a mettere in atto un'operazione senza precedenti quel giorno: far atterrare tutti gli aerei del paese. Ed ancora, sostiene la stessa Commissione, la FAA "eseguì quell'ordine senza precedenti, in modo impeccabile" (272-73). E' plausibile che il personale della FAA, quello stesso giorno che mise in pratica una manovra mai attuata finora così perfettamente, avrebbe fallito così miseramente con un'operazione – allertare l'esercito per intercettare voli problematici – che avevano messo in atto al ritmo di circa 100 volte l'anno (140) ?[23] Sembrerebbe, di conseguenza, che il primo capitolo del Rapporto della Commissione 9/11 sia una lunga bugia. Come ho avuto modo di mostrare altrove, inoltre, ciò si può affermare dell'intero rapporto.[24]

### **Crisi e Sfida**

La conclusione ha, ovviamente, implicazioni spaventose, poiché è difficile immaginare perché la Commissione si sarebbe dovuta adoperare in un simile inganno, eccetto che per insabbiare il fatto che gli attacchi dell'11 settembre sono stati orchestrati da forze all'interno del nostro stesso Governo, incluse le nostre Forze Armate. E se quello è il caso, allora il nostro paese è in uno stato

ancora peggiore di quanto già lasciava immaginare, in maniera evidente, il Downing Street Memo, che ha rivelato che l'amministrazione aveva manipolato l'intelligence per giustificare l'attacco in Iraq. Come ha detto Burnst Weston, un Professore di Diritto, ora abbiamo "una disparità tra la versione "propagandata" dell'11 Settembre e quella ricercata in modo indipendente così abbagliante, che suggerisce la possibilità di una crisi costituzionale come non si è mai verificata nella storia del nostro paese."[25]

Superare questa crisi deve certamente essere il primo compito per noi cittadini Americani oggi, poiché è probabile che, se non la supereremo, tutte le crisi ad essa collegate – militarismo ed imperialismo in espansione, plutocrazia in aumento così come la povertà sia nel nostro paese che in giro per il mondo, la crescente distruzione dell'ecosistema del nostro pianeta, e così via – continueranno solamente a peggiorare. Il primo passo per superare la nostra crisi costituzionale è che essa venga compresa. Questo è il motivo per cui il movimento per la Verità sull'11 settembre è oggi, da questo punto di vista, il più importante movimento nel nostro paese ed anche nel mondo. Questo movimento ha realizzato il suo primo obiettivo – fornire un'evidenza forte abbastanza da convincere chiunque abbia una mente sufficientemente aperta che la versione ufficiale è una bugia.<sup>26</sup> Ora è necessario che questo fatto venga riconosciuto pubblicamente. La ragione principale perché questo fatto non viene ancora riconosciuto pubblicamente è che i media ufficiali hanno finora fallito nel trattare questo argomento. Anche se hanno riportato una manciata delle falsità della versione ufficiale, hanno sinora rinunciato non solo a discutere una qualunque delle prove che puntano alla complicità ufficiale, ma anche ad esporre uno qualunque degli evidenti problemi nel Rapporto della Commissione 9/11, come quelli menzionati in questo scritto.

Se la Commissione ha creato una nuova storia sulla risposta dell'esercito che contraddice quello che l'esercito è andato dicendo dal 18 Settembre 2001; se la Commissione ha censurato il memo di Laura Brown e la testimonianza di Norman Mineta; se la Commissione ha contraddetto dichiarazioni di Richard Clarke, Paul Wolfowitz, del Vice Presidente Cheney, e di tre ufficiali di alto rango del NORAD – il Capitano Michael Jellinek, il Colonnello Robert Marr, ed il Generale Larry Arnold – sembra elementare che i nostri mezzi di informazione dovrebbero riportare queste contraddizioni.

Non riesco ad immaginare, almeno, come un qualunque giornalista dei mezzi di informazione ufficiali potrebbe difendere la pretesa di non dover riportare delle simili contraddizioni. Metterle in luce potrebbe, naturalmente, portare a svelare che l'Amministrazione Bush-Cheney fosse anticipatamente a conoscenza degli attacchi dell'11 Settembre, e che forse li aveva anche architettati, il che significherebbe che l'intera "guerra al terrore" dopo l'11 Settembre sia stata basata sull'inganno. Non riesco ad immaginare come nessuno che lavori nei media potrebbe replicare alla conseguenza che, se ciò è vero, i media non siano obbligati a riportare le informazioni importanti.

Sfortunatamente, com'è noto, le questioni di principio vengono di frequente annullate da considerazioni di altro tipo. Ma possiamo sperare che anche i proprietari dei media ufficiali ora realizzino che l'11 Settembre è stato utilizzato

per giustificare delle politiche che hanno indebolito molto il nostro paese, e ne hanno indebolito la reputazione e credibilità nella maggior parte del mondo. E possiamo sperare che loro, realizzando ciò, anteporranno il benessere del nostro paese e del nostro pianeta ad ogni considerazione che impedisse loro di permettere alla stampa di conseguire il compito più importante del Quarto Potere: smascherare i grandi crimini nelle alte sfere.

## **NOTE**

1. David Ray Griffin, *Il Rapporto della Commissione 9/11: Errori ed Omissioni* (Northampton: Interlink Books, 2005)--d'ora in poi semplicemente citato come O&D.
2. Il DVD, messo a punto da Ken Jenkins, è intitolato "Verità e Politica: le domande senza risposta dell'11 settembre." E' disponibile presso [www.911visibility.org](http://www.911visibility.org) e fa [KenJenkins@aol.com](mailto:KenJenkins@aol.com). La conferenza è stata trascritta da Ian Woods e pubblicata sotto il titolo di "Verità e Politica del 9/11: Omissioni e Distorsioni del Rapporto della Commissione 9/11" in *Global Outlook*, Numero 10 (Primavera-Estate 2005), 45-46.
3. *The 9/11 Commission Report: Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks upon the United States, Authorized Edition* (New York: W. W. Norton, 2004).
4. Promemoria: Tutte le note parentetiche nel testo sono riferite a Griffin, *Il Rapporto della Commissione 9/11: Errori ed Omissioni*.
5. Ilarion Bykov e Jared Israel, "Guilty for 9-11: Bush, Rumsfeld, Myers, Section 1: Why Were None of the Hijacked Planes Intercepted?" ([www.emperors-clothes.com/indict/911page.htm](http://www.emperors-clothes.com/indict/911page.htm)). Questo scritto è elencato nella Tavola dei Contenuti sotto "Evidence of high-level government conspiracy in the events of 9-11."
6. "NORAD's Response Times," September 18, 2001 (disponibile presso [www.standdown.net/noradseptember182001pressrelease.htm](http://www.standdown.net/noradseptember182001pressrelease.htm)).
7. Che questa supposta telefonata durò 8 minuti è una deduzione dal fatto che il NEADS fu presumibilmente notificato del Volo 11 poco prima le 8.38, mentre l'ordine al decollo non fu impartito fino alle 8.46.
8. *The 9/11 Commission Report* (Ch. 1, note 103) cita "Aircraft Piracy (Hijacking) and Destruction of Derelict Airborne Objects," che è uscito il 1 Giugno, 2001. Questo documento, a sua volta, cita la Direttiva 3025.15, pubblicata nel 1997, che contiene le frasi citate nel testo. L'idea che nessuna procedura standard debba precedere la risposta immediata in situazioni di emergenza è affermata anche altrove nel documento del 1 Giugno, 2001. La parte 4.4, dopo la parte in cui dice che il Ministro della Difesa mantiene l'autorità all'approvazione per vari tipi di supporto, conclude dicendo: "Niente in questa Direttiva impedisce ad un comandante di esercitare il suo o la sua

autorità di immediata risposta di emergenza come delineato nella Direttiva del Dipartimento della Difesa 3025.1." E la parte 4.5 inizia con queste parole: "Fatta eccezione per le risposte immediate di fronte a condizioni di imminente pericolo, come descritto nel paragrafo 4.7.1., e seguenti..." Ho discusso tale questione diffusamente nella postfazione alla seconda edizione di David Ray Griffin, *The New Pearl Harbor: Disturbing Questions about the Bush Administration and 9/11* (Northampton: Interlink Books, 2004)---d'ora in poi citato come NPH.

9. Flocco aggiunge che Laura Brown gli scrisse in seguito per dire che quella teleconferenza non era iniziata fino alle 8.45, ma Flocco sospetta che la sua prima dichiarazione, che rilasciò quando erano entrambi alla prima audizione della Commissione 9/11, fosse più corrispondente al vero della sua successiva dichiarazione, che lei rese "di ritorno dal suo ufficio e dopo aver conferito con i superiori". L'opinione di Flocco che l'orario delle 8.20 fosse quello corretto era rinforzato, sostiene, da una fonte del Dipartimento dei Trasporti che lo informò che i collegamenti telefonici, che mettevano in contatto gli ufficiali del NORAD, del Servizio Segreto, del Dipartimento della Difesa e del Dipartimento dei Trasporti, furono avviati alle 8.20 (Tom Flocco, "9-11 Probe Continues to Bypass Executive Branch Testimony," [tomflocco.com](http://tomflocco.com), 13 Ottobre 2003.<http://tomflocco.com/modules.php?name=News&file=article&sid=10>). Si veda la mia analisi in O&D p. 187.

10. Questo memo è disponibile presso [www.911truth.org/article.php?story=2004081200421797](http://www.911truth.org/article.php?story=2004081200421797).

11. National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, 23 Maggio 2003 ([http://www.911commission.gov/archive/hearing2/9-11Commission\\_Hearing\\_2003-05-23.htm](http://www.911commission.gov/archive/hearing2/9-11Commission_Hearing_2003-05-23.htm)).

12. *Air War over America: Sept. 11 Alters Face of Air Defense Mission* (Public Affairs: Tyndall Air Force Base, 2003), di Leslie Filson (Prefazione di Larry K. Arnold).

13. Ancora un altro problema è che in precedenza, quando la Commissione stava spiegando perché non vennero fatti decollare caccia in tempo per intercettare il Volo 11, disse che il NEADS avrebbe dovuto chiamare il Generale Arnold per ricevere il permesso. Ma questa volta, ci viene raccontato, il NEADS ha tranquillamente impartito l'ordine, senza chiamare il Generale Arnold. Questo mina la dichiarazione della Commissione che la chiamata ad Arnold fosse necessaria in relazione al volo precedente.

14. Citando Laura Brown, "FAA Communications with NORAD On September 11, 2001" (leggibile presso <http://www.911truth.org/article.php?story=2004081200421797>).

15. National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, 23 Maggio 2003 ([http://www.911commission.gov/archive/hearing2/9-11Commission\\_Hearing\\_2003-05-23.htm](http://www.911commission.gov/archive/hearing2/9-11Commission_Hearing_2003-05-23.htm)).

911commission.gov/archive/hearing2/9-11Commission\_Hearing\_2003-05-23.htm).

16. L'idea che gli ufficiali militari sapessero qualcosa del Volo 77 molto prima che il Pentagono venne colpito è supportata anche da un articolo del New York Times pubblicato quattro giorni dopo l'11 settembre, che iniziava così: "Durante l'ora, o giù di lì, che il Volo 77 fu sotto il controllo dei dirottatori, fino al momento in cui colpì la facciata Ovest del Pentagono gli ufficiali militari in un centro di comando sulla parte est dell'edificio stavano interrogando in modo incalzante.. ufficiali del controllo del traffico aereo sul da farsi" (Matthew Wald, "After the Attacks: Sky Rules; Pentagon Tracked Deadly Jet but Found No Way to Stop It," New York Times, September 15, 2001).

17. Cito "Statement of Secretary of Transportation Norman Y. Mineta before the National Commission on Terrorist Attacks upon the United States, May 23, 2003" (disponibile presso [www.cooperativeresearch.org/timeline/2003/commissiontestimony052303.htm](http://www.cooperativeresearch.org/timeline/2003/commissiontestimony052303.htm)).

18. Il Rapporto della Commissione 9/11, a pagina 9, indica le 9.34. Ma le 9.36 è l'ora data nelle pagine 27 e 34, ed è l'orario che permette alla Commissione di affermare che l'esercito "aveva al massimo uno o due minuti per reagire all'aereo non identificato che si dirigeva verso Washington" (34).

19. Ancora un altro particolare ignorato dal rapporto è rappresentato dal prodigioso sistema radar dell'esercito Statunitense. Il sito web di uno di quei sistemi, chiamati PAVE PAWS, sostiene che è "capace di rilevare e monitorare un grande numero di obiettivi che costituirebbero un pesante attacco SLBM [Missili Balistici Lanciati da Sottomarini]" ("PAVE PAWS, Watching North America's Skies, 24 Hours a Day" ([www.pavepaws.org](http://www.pavepaws.org))). Il sistema PAVE PAWS non è sicuramente basato sul presupposto che quegli SLBM avrebbero dei transponders. L'affermazione che l'esercito non sapeva di un aereo diretto verso il Pentagono è, dunque, assurda. Dopo gli attacchi sul WTC, l'esercito Statunitense, se gli attacchi dell' 11 settembre fossero stati autenticamente degli attacchi sferrati da stranieri, sarebbero stati sul più alto grado di allerta e non avrebbero esitato ad abbattere ogni aereo non autorizzato ed identificato diretto verso Washington. E riguardo la capacità di fare questo, anche se per qualche ragione Andrews non avesse avuto caccia in allerta quella mattina, il sito web del Congressional Budget Office ci informa che, secondo l'introduzione di Fred Burks, "Gli ICBM [missili balistici internazionali] viaggiano a velocità da 6 a 7 chilometri al secondo (circa 14.000 miglia l'ora)" e è possibile dunque abbattere "un ICBM in pochi minuti" (Burks, "Billions on Star Wars Missile Defense Can't Stop Four Lost Airliners on 9/11" ([www.wanttoknow.info/911starwars](http://www.wanttoknow.info/911starwars))), che cita "Alternatives for Boost-Phase Missile Defense," July 2004 (<http://www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=5679&sequence=1&from=0>)).

20. The 9/11 Commission Report, 30, 31, 34, 38, 44.

21. La pretesa impossibilità della Commissione a scoprire l'identità dei partecipanti del Pentagono, insieme alla sua indifferenza verso la testimonianza di Clarke, potrebbero avere qualcosa a che fare col fatto che la Commissione ha appoggiato le varie testimonianze del Generale Myers su dove si trovasse, secondo i quali passò tutto il tempo a Capitol Hill. La Commissione ha anche appoggiato una versione dei movimenti di Rumsfeld che è piuttosto differente da quanto testimoniato da Clarke (O&D 217-19).

22. "Testimonianza del Ministro dei Trasporti Norman Y. Mineta alla Commissione Nazionale sugli Attacchi Terroristici agli Stati Uniti, 23 Maggio 2003."

23. The Calgary Herald (13 Ott, 2001) ha riportato che il NORAD ha fatto decollare i caccia 129 volte nel 2000; la FAA ha riportato 67 decolli tra il Settembre 2000 ed il Giugno 2001 (FAA News Release, August 9, 2002).

24. Si veda Il Rapporto della Commissione 9/11: Errori ed Omissioni e, per un breve riassunto, "Il Rapporto della Commissione 9/11: una bugia di 571 pagine," 9/11 Visibility Project, May 22, 2005 (<http://www.septembereleventh.org/newsarchive/2005-05-22-571pglie.php>).

25. Questa dichiarazione è inclusa nel soffietto editoriale di Weston per Il Rapporto della Commissione 9/11: Errori ed Omissioni .

26. Nei miei due libri [sull' 11-9, n.d.t] sono disponibili delle visioni d'insieme relative a tali prove. Inoltre, in "La distruzione del World Trade Center: perché la versione ufficiale non può essere vera," ho delineato gli argomenti contrari alla versione ufficiale del crollo degli edifici del WTC, più dettagliatamente che in passato.

David Ray Griffin

Fonte: [://www.globalresearch.ca](http://www.globalresearch.ca)

Link: <http://www.globalresearch.ca/index.php?context=viewArticle&code=%20GR20051213&articleId=1478>

13.12.05

TRADUZIONE DI ALCENERO (MARCOC) E GOLDSTEIN per  
[www.comedonchisciotte.org](http://www.comedonchisciotte.org)