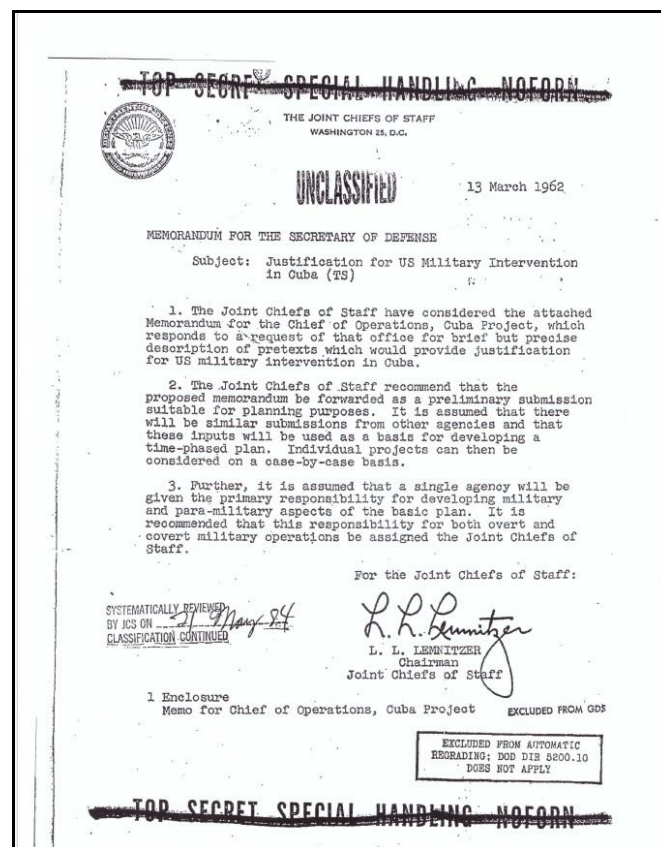


L' 11/9 E L' OPERAZIONE NORTHWOODS

Fra le non poche teorie circolanti all'indomani della tragica giornata dell'11/9 2001 quando quattro aerei di linea, appartenenti a due delle maggiori compagnie aeree statunitensi (United Airlines e American Airlines), furono dirottati da 19 terroristi in una serie di attacchi suicidi compiuti contro obiettivi civili e governativi degli Stati Uniti d'America, ve ne è anche una estremamente intrigante la quale si basa su un documento ufficiale di cui è provata l'esistenza; in questo documento veniva proposto un complesso intervento che è stato poi denominato *Operazione Northwoods*. (1)

Per capire la ragione del piano contenuto nel documento bisogna andare indietro nel tempo agli anni sessanta quando a Cuba Fidel Castro aveva preso il potere e aveva iniziato a consentire l'ingresso dei comunisti nel nuovo governo cubano, nazionalizzando le imprese statunitensi puntando decisamente a strette relazioni con l'Unione Sovietica, suscitando la ovvia preoccupazione dell'esercito statunitense a causa della allora vigente Guerra Fredda fra i due blocchi.

L'operazione Northwoods contemplava un piano studiato dal Dipartimento della Difesa del governo degli Stati Uniti, o meglio sarebbe dire dalla CIA, e portava la data del 13 marzo 1962. Quanto vi narreremo può sembrare impossibile ma vi assicuriamo che è esattamente ciò che si può leggere in quel rapporto di 15 pagine che la CIA sottopose all'allora Presidente degli Stati Uniti J.F. Kennedy.



(2)

La proposta prevedeva che agenti della CIA inscenassero e commettessero atti di terrorismo contro obiettivi militari e civili americani, attribuendone la responsabilità al governo cubano e utilizzandoli per giustificare una guerra contro Cuba. Le possibilità descritte nel documento includevano il controllo remoto di aerei civili che sarebbero stati segretamente ridipinti come aerei dell'aeronautica militare statunitense, un finto "abbattimento" di un aereo da combattimento dell'aeronautica militare statunitense al largo delle coste di

Cuba, il possibile assassinio di immigrati cubani, l'affondamento di imbarcazioni di rifugiati cubani in alto mare, l'esplosione di una nave statunitense e l'orchestrazione di atti terroristici nelle città degli Stati Uniti.

Con Northwoods insomma i vertici del dipartimento della Difesa USA raccomandavano dirottamenti e attentati dinamitardi seguiti dalla costruzione di prove false che avrebbero coinvolto il governo cubano. Il documento *top secret* è stato declassificato attraverso il *John F. Kennedy Assassination Records Collection Act del 1992*.

Come e perché il documento in questione si inserisce nelle vicende del 11/9 ?

Ebbene andiamo a leggere quanto appare alla pag. 10, punto a):

a. An aircraft at Eglin AFB would be painted and numbered as an exact duplicate for a civil registered aircraft belonging to a CIA proprietary organization in the Miami area. At a designated time the duplicate would be substituted for the actual civil aircraft and would be loaded with the selected passengers, all boarded under carefully prepared aliases. The actual registered aircraft would be converted to a drone.

“Un velivolo della base aerea di Eglin sarebbe stato verniciato e numerato in modo da essere identico a un velivolo civile registrato appartenente a un'organizzazione di proprietà della CIA nell'area di Miami. Al momento stabilito, il duplicato avrebbe sostituito il velivolo civile reale e sarebbe stato caricato con i passeggeri selezionati, tutti imbarcati con nomi falsi accuratamente preparati. Il velivolo realmente registrato sarebbe stato convertito in un drone telecomandato.”

Ancora più interessante quanto riportato nel successivo punto b):

b. Take off times of the drone aircraft and the actual aircraft will be scheduled to allow a rendezvous south of Florida. From the rendezvous point the passenger-carrying aircraft will descend to minimum altitude and go directly into an auxiliary field at Eglin AFB where arrangements will have been made to evacuate the passengers and return the aircraft to its original status. The drone aircraft meanwhile will continue to fly the filed flight plan. When over Cuba the drone will begin transmitting on the international distress frequency a "MAY DAY" message stating he is under attack by Cuban MIG aircraft. The transmission will be interrupted by destruction of the aircraft which will be triggered by radio signal. This will allow ICAO radio

10

Annex to Appendix
to Enclosure A

UNCLASSIFIED

~~TOP SECRET SPECIAL HANDLING NOFORN~~

UNCLASSIFIED

stations in the Western Hemisphere to tell the US what has happened to the aircraft instead of the US trying to "sell" the incident.

“Gli orari di decollo sia del drone come del vero aereo verrebbero coordinati in modo tale da permettere un rendezvous a sud della Florida. Dal punto di incontro in avanti l’aereo con i passeggeri selezionati si abbasserebbe a quota minima e atterrebbe su una pista di Eglin dove tutto sarebbe stato organizzato per evacuare i passeggeri e riportare l’aereo alle sue condizioni iniziali. Nel frattempo l’aereo-drone proseguirebbe lungo la rotta originale. Una volta su Cuba il drone trasmetterebbe un Mayday sulle frequenze ufficiali comunicando di essere stato attaccato da un MIG cubano. Questa trasmissione si interromperebbe all’improvviso a causa della distruzione in volo del velivolo da noi attivata a distanza. Questo permetterà a tutte le stazioni ufficiali dell’ICAO dell’emisfero occidentale a dire agli Stati Uniti cosa è accaduto al loro aereo e non gli Stati Uniti a dover “vendere” l’incidente.”

Scopo del piano era quello di provocare atti indicibili e vittime da imputare a un Paese straniero in modo tale da giustificare la reazione degli USA nei confronti di quel Paese. E’ possibile che un tale piano caduto nel dimenticatoio è stato rispolverato e messo in atto nel 2001? Esaminiamo alcuni fatti relativi al 9-11.

Iniziamo col dire che uno dei primi punti che colpì l’attenzione dei media era il particolare del **numero ridotto di passeggeri a bordo** degli aerei dirottati. Era infatti consuetudine nota che i voli del primo mattino in uscita dalla Costa Atlantica diretti verso il Pacifico erano quelli solitamente più affollati, particolare però che non trova riscontro nei quattro voli dirottati:

- American Airlines 11, Boeing 767, decolla da Boston alle 07.59 con destinazione LAX, 76 pax +11 equipaggio +5 dirottatori;
- United Airlines 175, Boeing 767, decolla da Boston alle 08.14 con destinazione LAX, a bordo 51+9+5;
- American Airlines 77, Boeing 757, decolla da Washington-Dulles alle 08.20 con destinazione LAX, a bordo 53+6+5;
- United Airlines 93, Boeing 757, decolla dal Newark alle 08.42 con destinazione SFO, a bordo 33+7+4.

Teniamo presente che sia il Boeing 757 come anche il 767 possono ospitare a bordo oltre 200 passeggeri.

Il particolare del numero ridotto di persone a bordo coinciderebbe con quanti sostengono che gli aerei in questione altro non erano che droni, telecomandati carichi di esplosivo mentre i nominativi dei passeggeri dichiarati a bordo potrebbero essere inventati rispettando il protocollo Northwoods: *l’aereo con i passeggeri selezionati si abbasserebbe a quota minima e atterrebbe su una pista di Eglin dove tutto sarebbe stato organizzato per evacuare i passeggeri e riportare l’aereo alle sue condizioni iniziali. Nel frattempo l’aereo-drone proseguirebbe lungo la rotta originale....*

Certo che questa ricostruzione degna del miglior filone di una fantasia sfrenata che rasenta l’incredibile, diventa improvvisamente plausibile comparandola con quanto studiato al tavolino quarant’anni prima. Non vogliamo addentrarci nelle disquisizioni meramente tecniche-ingegneristiche riguardanti la dinamica del crollo delle Torri Gemelle secondo alcuni distrutte da “demolizione controllata” aspetto questo che ha suscitato molte polemiche mai del tutto sopite. Piuttosto intendiamo limitarci ad alcuni aspetti, come ad esempio quello del già citato scarso numero di passeggeri a bordo, i quali possono in un certo qual modo compiacere il protocollo di Northwoods.

*Il ritardo nella reazione

Alle 08.46 American 11 si schianta alla Torre Nord del WTC ;

Alle 09.03 United 175 si schianta alla Torre Sud del WTC;

Alle 09.37 American 77 si schianta contro la facciata Ovest del Pentagono;

Alle 10.03 United 93 si schianta in un prato della Pennsylvania.

Alle 08:32 di quel giorno l'ente Federale per l'Aviazione (FAA) veniva informato che il volo 11 era stato dirottato. La FAA, a sua volta, notifica il Comando di difesa aerospaziale nordamericano (NORAD) il quale fa decollare due F-15 dalla base della guardia nazionale aerea di Otis in Massachusetts che presero il volo alle 8:53. A causa della comunicazione alquanto lenta e confusa dei funzionari della FAA, il NORAD ebbe nove minuti di preavviso che il volo 11 fosse stato dirottato e nessun avviso sugli altri voli prima dell'incidente. Solo dopo che entrambe le Torri Gemelle furono colpite, altri caccia decollarono dalla base aeronautica di Langley in Virginia alle 9:30. Alle 10:20 infine il vicepresidente Dick Cheney ordinò di abbattere qualsiasi aereo commerciale che potesse essere identificato come dirottato. Queste istruzioni non furono trasmesse in tempo perché gli aerei impegnati potessero agire. Fra l'altro alcuni caccia erano decollati senza armamento, sapendo che, per evitare che i dirottatori colpissero i loro bersagli, i piloti avrebbero dovuto intercettare e far schiantare i loro caccia contro gli aerei dirottati, eventualmente lanciandosi all'ultimo momento con il paracadute. Notare che alle 10.20 quando il vicepresidente Cheney dà l'ordine di abbattere gli aerei dirottati, i quattro Boeing erano tutti già precipitati a terra.

*La mancata presenza a terra dei motori dell'aereo che ha colpito il pentagono. I motori degli aerei sono fatti di titanio e acciaio, essi rimangono pressoché integri e ben riconoscibili anche nei casi in cui un aereo precipita a terra da alte quote.

*L'inascoltato avvertimento dato nell'agosto 2001 dall'agente dell'FBI Coleen Rowley che finirà nel 2003 sulla copertina di Time Magazine come personaggio dell'anno, insieme ad altre due donne. Nella copertina del magazine compare la dicitura "The whistleblowers" ("le informatrici"). (3)



*La tranquilla uscita dei sauditi dal territorio Usa. Diversi membri della famiglia Bin Laden hanno lasciato gli Stati Uniti con un volo charter privato il 13 settembre 2001, dopo essere stati trasportati sotto la supervisione dell'FBI in un punto di raccolta segreto in Texas. Il volo è avvenuto pochi giorni dopo gli attacchi dell'11 settembre, quando tutti i voli commerciali erano stati sospesi, ma essi avevano ricevuto un permesso speciale per lasciare il Paese.



E *last but not least*, vogliamo ricordare che tenendo presente lo stato della telefonia mobile vigente negli Usa nel 2001, non pochi osservatori nutrono dubbi sulla possibilità di fare telefonate a terra da un jet che sta volando nelle zone rurali degli Usa.

*Le telefonate impossibili da bordo dei voli. Larga parte di quanto avvenuto sul volo UA93 è stato ricostruito dalle telefonate partite dai cellulari dei passeggeri e dell'equipaggio. Ora, secondo alcuni, quando un jet vola su una zona rurale degli Stati Uniti tenendo conto della distribuzione al suolo delle antenne riceventi (le quali negli USA appartenevano a differenti compagnie telefoniche) e vista la procedura di codifica necessaria, il tempo che passa tra quando si attiva la chiamata a quando si inizia a parlare è di almeno 30 secondi. Un velivolo che sta volando a oltre 800 km/orari sicuramente in quei trenta secondi esce dall'ombrello della cellula agganciata in apertura e sarebbe pertanto necessario effettuare un'altra chiamata.... Insomma normali telefonate senza perdere il contatto non sarebbero state fattibili.

Infine riportandoci al piano Northwoods che avrebbe riguardato Cuba, ricordiamo come a seguito di quanto avvenuto quel fatidico giorno, circa un mese dopo gli attacchi, gli Stati Uniti d'America guidarono una vasta coalizione nell'invasione dell'Afghanistan allo scopo di rovesciare il governo dei Talebani, accusati di ospitare al-Qā'ida. E poi fu la volta dell'Iraq di Saddam Hussein.

Ognuno si senta libero di valutare quanto da noi trattato nel modo che ritiene più opportuno, di certo però il Documento Northwoods andava rispolverato in primo luogo perché non conosciuto abbastanza, in secondo luogo per apprendere che un piano varato negli anni Sessanta (quando nel mondo non si parlava di IA e i computer erano agli albori) metteva già in tutta evidenza ciò che i vertici militari statunitensi erano in grado di fare.

- (1) La proposta principale dell'Operazione Northwoods venne presentata in un documento intitolato "Giustificazione dell'intervento militare statunitense a Cuba", una raccolta top secret di bozze di memorandum redatte dal Dipartimento della Difesa (DoD) e dal Joint Chiefs of Staff (JCS). Il documento fu presentato dallo Stato Maggiore Congiunto al Segretario alla Difesa Robert McNamara il 13 marzo 1962 come proposta preliminare a fini di una eventuale pianificazione.
- (2) La lettera che introduce il piano al segretario alla Difesa. Seguono le pagine del documento in questione che potete trovare in rete, o che all'occorrenza potete richiedere a noi. Parte del contenuto (Punti 9 e 10) è riportata più avanti nel corso dell'articolo.
- (3) Quale motivazione per la scelta avvertiva Time Magazine: "Rispetto alle grandi personalità della politica e dell'economia, le persone comuni possono sembrare insignificanti. Ma nel 2002, tre donne hanno dimostrato chiaramente che quando ci si dedica a fare la cosa giusta, chiunque può fare la differenza. Cynthia Cooper ha segnalato al comitato di revisione contabile del gigante delle telecomunicazioni WorldCom una delle più grandi frodi contabili della storia; Sherron Watkins ha avvertito l'allora amministratore delegato di Enron Kenneth Lay di una frode contabile che nascondeva centinaia di milioni di dollari di debiti; Coleen Rowley ha descritto in dettaglio l'incapacità dell'FBI di rispondere agli avvertimenti del suo ufficio locale su un cospiratore negli attacchi dell'11 settembre."
- (4) <https://www.cbsnews.com/news/bin-laden-family-evacuated/>

Elenco Newsletter pubblicate nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti simili a velivoli Airbus	25/07/2025
✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025
✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025
✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025
✓	NL 55/25	Barbe & sicurezza volo	29/08/2025
✓	NL 56/25	Come mettere fuori uso il GPS	02/09/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' di prossima uscita:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.

info@ibneditore.it