Las 8 misteriosas cajas negras del 11 de septiembre

GIULIETTO CHIESA :: 14/09/2014

Las anomalías y contradicciones vinculadas con las “cajas negras” de los 4 aviones implicados en los atentados del 11 de septiembre de 2001 en EEUU

Esta semana se conmemora el 13 aniversario de los atentados del 11 de septiembre de 2001. Yo, por mi parte, me mantengo siguiendo el trabajo del equipo del *9/11 Consensus Panel* (al que remito a los lectores, refiriéndome hoy al tema presentado como *Point FLT-4: Mystérieuses anomalies concernant les boites noires des 4 avions du 11-Septembre*) [Misteriosas anomalías sobre las cajas negras de los 4 aviones del 11 de Septiembre].

Tengo que decir que, aunque todos estos años he seguido de cerca este trabajo colectivo, cada vez que analizo este asunto me quedo estupefacto ante lo evidente que resulta este hecho: toda la historia sobre el 11 de Septiembre que han contado al mundo los ministerios de propaganda y los grandes medios de la prensa occidental, no es más que un gigantesco insulto a la inteligencia más elemental. Lo que se le ha contado al mundo es el cuento de los reyes magos. Y 13 años después, siguen contándonos la misma historia.

Ejemplo de ello es la cuestión de las famosas “cajas negras” de los 4 aviones supuestamente secuestrados por un grupo de 19 terroristas en la mañana del 11 de septiembre de 2001. Como vamos a ver, no hay en todo esto ni una sola línea que pueda mantenerse en pie. En primer lugar, las “cajas negras” en realidad son de color naranja, un elemento que es importante recordar para el resto del análisis. Todos los aviones comerciales del mundo están equipados con 2 de esos dispositivos, concebidos para ser prácticamente indestructibles. Y de hecho lo son. Contienen un conjunto de instrumentos diseñados para soportar condiciones extremadamente adversas y violentas, tanto a nivel físico, eléctrico, químico, magnético o térmico. Los dos instrumentos fundamentales de las “cajas negras” son el FDR (*Flight Data Recorder*), que constantemente registra y conserva todos los datos del vuelo –velocidad, altura y posición del avión–, y el CVR (*Cockpit Voice Recorder*), que graba todos los sonidos y voces dentro de la cabina de pilotaje.

Los casos en los que las “cajas negras” no han sido halladas o en los que esos dispositivos no han podido proporcionar datos utilizables son extremadamente raros por tratarse de equipos concebidos para sobrevivir a cualquier cosa. A tal extremo que las primeras que recurren a las “cajas negras” son las compañías de seguros. Justo después de las compañías aseguradoras están… los gobiernos, los servicios secretos, etc.

Así que tenemos 4 aviones, con 2 “cajas negras” cada uno, lo cual hace un total de 8 ”cajas negras”. Y ¿qué nos dice la versión oficial? Cuatro de las 8 “cajas negras” «*nunca fueron encontradas*». O sea que la mitad de las “cajas negras” se perdieron, lo cual ya constituye un record mundial en toda la historia de la aviación. Y las 4 “cajas negras” que «*nunca fueron encontradas*» son las de los 2 aviones que –oficialmente– se estrellaron contra las Torres Gemelas: el vuelo American 11 (AA11) y el United Airlines 175 (UA175).

Así que quedan 4 “cajas negras”. Al parecer, fueron encontradas las del vuelo American 77 (AA77), el del Pentágono. Pero el CVR estaba tan dañado que fue imposible recuperar los datos. O sea, nada que esperar por ese lado. En cuanto al FDR del vuelo AA77, también parece que fue encontrado, pero las versiones sobre el lugar se contradicen entre sí. Sin embargo, como veremos más adelante, hay algo mucho más grave.

Quedan, finalmente, el CVR y el FDR del vuelo United Airlines 93 (UA93), el que supuestamente se estrelló en un campo de Pennsylvania. El FBI hizo pública la transcripción del CVR… pero sólo en 2006, durante el juicio contra Zacharias Mussaui. Más adelante retomaremos el tema, no sin subrayar primero que se trataba de una “transcripción” que ya tenía 5 años. También existe el FDR del vuelo UA93. Disponemos de un acta del NTSB (*National Transportation Safety Board*) fechada el 15 de febrero de 2002, número DCA01MA065, y sabemos que la tarjeta de memoria (*Memory Board*) fue llevada a los locales de la empresa Honeywell en Redmond, donde fue examinada. ¿Significa eso que todo está en regla? ¡Nada de eso!

Resumiendo: 13 años después de los hechos, existen numerosas interrogantes aún no aclaradas incluso sobre las 4 “cajas negras” recuperadas [de las 8 iniciales]. Y hay contradicciones flagrantes.

Al mencionar las 4 “cajas negras” de los vuelos que se estrellaron contra las Torres Gemelas, el *Informe de la Comisión sobre el 11 de Septiembre* se limita a afirmar que no fueron encontradas. Pero tenemos testigos que dicen haber hallado 3 de aquellas 4 “cajas negras” en octubre de 2001. Se trata de un bombero, Nicholas DeMasi, y de un voluntario, Mike Bellone. Las “cajas negras” se hallaban entre los escombros y fueron entregadas a alguien… que desapareció. La Comisión Investigadora no trató de hallar a esa persona. Toda la información al respecto también desapareció. Pero, al mismo tiempo, la Comisión Investigadora –sin ningún temor al ridículo y mientras los medios de prensa occidentales guardaban el mayor silencio– anuncia el descubrimiento [entre los escombros del WTC] del pasaporte (un documento de papel) de uno de los presuntos secuestradores aéreos del vuelo AA11, Salam al-Sugami. Así que no tenemos absolutamente ninguna información [proveniente de esas “cajas negras”]. Ningún investigador del mundo se sentiría satisfecho de tal resultado.

Más grave aún es el hecho que varios documentos judiciales muestran que el 18 de septiembre de 2001, el director de la FEMA (*Federal Emergency Management Agency*, o sea la Agencia Federal para la Gestión de situaciones de Emergencia), Edward E. Jacoby Jr., envió al gobernador del Estado de Nueva York, George Pataki, un memorándum informándole que «*los investigadores han identificado las señales de una de las cajas negras entre los escombros del World Trade Center*». Además, el general Paul Kern, comandante del *US Materiel Command*, informó en 2002 que los «*captores de frecuencias radiales del CECOM (Communications Electronics Command) habían sido utilizados [con éxito] para encontrar las cajas negras de los aviones que se estrellaron contra las Torres Gemelas*». Entonces, ¿quién está mintiendo?

Una “caja negra” reglamentaria. Como puede verse, es color naranja.

El asunto de las 2 “cajas negras” del vuelo AA77 es mucho más complicado. Dos bomberos

(Burkhammer y Morawitz) dicen haberlas hallado «*cerca del lugar del impacto*». El vocero del condado, Dick Bridges, también explica que las 2 “cajas negras” estaban «*en el preciso lugar donde el avión impactó el edificio*» del Pentágono. Pero otras fuentes dicen que el FDR fue hallado casi a 300 pies (100 metros) del punto de impacto. La diferencia es considerable. Además, [los bomberos] Burkhammer y Morawitz cuentan que las 2 “cajas negras” eran «*de color oscuro*», cuando les habían dicho que eran color naranja. Pero cuando ellos indicaron los objetos a los funcionarios del FBI y de la NTSB, estos últimos confirmaron: mejor oscuras que nada.

La historia del FDR del vuelo AA77 presenta sobre todo un punto extremadamente vulnerable. En 2008, un obstinado ciudadano estadounidense presentó una demanda basada en la ley FOIA (*Freedom of Information Act*) sobre la libertad de información para obligar a la NTSB a hacer público el fichero con los datos del FDR sin procesar. Pero resulta que ese fichero fue creado a las 23 horas y 45 minutos del jueves 13 de septiembre de 2001. Esto resulta extremadamente extraño dado que el FDR en cuestión fue encontrado… el viernes, o sea al día siguiente de la creación del fichero.

Para terminar, veamos lo sucedido con el FDR del vuelo UA93. Para quienes lo hayan olvidado, hay que recordar que existe un largometraje comercial sobre ese vuelo y la heroica rebelión de sus pasajeros por recuperar el control del avión secuestrado por los terroristas. Así que les pido que tengan en mente el marco global de esa historia. Veamos qué dice al respecto la asociación *Pilots for 9/11 Truth*.

En 2007, los miembros de esa asociación presentaron un recurso basado en la ley FOIA para tener acceso a la información sobre ese FDR. Pero los datos que les fueron entregados, y que supuestamente correspondían al contenido de aquella “caja negra”, son totalmente divergentes de otros datos disponibles. «*La trayectoria del vuelo y la altura*» indicadas no son las que aparecen registradas. La proveniencia del vuelo desde el norte no coincide con los testimonios publicados por el «*New York Times*». El avión venía del sudeste, como lo prueba, entre otras cosas, el hecho que se encontraron restos en New Baltimore, a más de 8 millas (13 kilómetros) del lugar donde se estrelló el avión. Pero lo más importante es que el ángulo de caída del avión, según la grabación que aparece en el documento de la NTSB, no corresponde con el impacto vertical que menciona la versión gubernamental, y que el propio impacto parece indicar. Más exactamente, el FDR indica un ángulo de caída de 35 grados mientras que la versión oficial dice que el avión cayó verticalmente. Por último, en los análisis realizados por la protección civil en el lugar del impacto no se encontraron huellas de contaminación por residuos de keroseno. Esto último no tiene sentido ya que los tanques del avión debían estar repletos de carburante.

Así que, veamos las opciones: o la grabación es falsa o lo falso es la versión oficial del gobierno de EEUU. Como también lo, por supuesto, toda la historia que se cuenta en el largometraje, que sólo ha servido para poner a llorar al público. No es inútil recordar que todas estas observaciones fueron puestas en conocimiento tanto de la NTSB como del gobierno de EEUU. ¿La respuesta? Ninguna. Cero. Tanto en aquella época como ahora, 13 años después de los hechos.

También existe la grabación del Centro de Control de Cleveland, que contiene los últimos

momentos del vuelo. Aquí está:

Dramático, pero también misterioso e inexplicable. Quienes se tomen el tiempo de escuchar toda la grabación oirán que el personal en tierra trata durante varios minutos de establecer contacto con el avión repitiendo la misma pregunta, sin recibir respuesta. La tripulación se mantiene en silencio. Después, inesperadamente, el personal de tierra oye una voz extraña, casi cubierta por un importante ruido de fondo. «*United 93, habla el comandante. Les agradeceremos que se mantengan sentados, manténganse en sus asientos. Hay una bomba a bordo.*» ¿Una bomba a bordo? ¿Mantenerse sentados? Pero, ¿dónde se encuentra exactamente el comandante que habla? ¿Qué es lo que se oye como ruido de fondo?

En tierra se insiste mucho en obtener aclaraciones. Los controladores se ponen en contacto con los demás aviones que se hallan en la zona. Reciben confirmaciones. Luego, de improviso, se oye nuevamente la misma voz: «*United 93, aquí el comandante. Es mejor que todo el mundo se mantenga sentado. Tenemos una bomba a bordo y estamos regresando al aeropuerto. Nuestras solicitudes han sido aceptadas así que, por favor, manténganse sentados.*» Y luego, nada más. Pero, ¿es este realmente el comportamiento de un piloto experimentado? ¿Podemos estar seguros de que esos dos mensajes venían realmente del vuelo UA93?

En resumen: no hay una sola pieza del rompecabezas oficial que encaje correctamente con las otras. Y ni hablar de las “cajas negras” aparentemente encontradas. La otra mitad de los datos, como ya hemos podido ver, fue totalmente borrada de la faz de la tierra. Y todo eso no es obra de los presuntos secuestradores aéreos, cuya presencia por demás nunca llegó a demostrarse. Pero entonces, ¿quién borró todos los indicios? ¿Quién mintió?

Hoy más que nunca se ha hecho imposible seguir creyendo que la verdad es la fábula oficial que nos contaron.

IlFattoQutidiano.fr - Traducido por la Red Voltaire. Revisado por La Haine

---

https://www.lahaine.org/mundo.php/las-8-misteriosas-cajas-negras