

I quattro voli, le cabine non blindate, le parole delle hostess: l'11 settembre sentito dalle torri di controllo. E il messaggio sfuggito al terrorista: «Abbiamo degli aerei» di Leonard Berberi

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 11 settembre 2026)



La mattina dell'**11 settembre 2001** al «Logan International Airport» di Boston la temperatura è di **18 gradi**, il vento soffia debole da nord-ovest e il cielo, sui tabelloni meteo che i dispettori consultano prima di ogni turno, riporta la sigla che ogni pilota ama trovare scritta accanto al proprio volo: «Cavok», nuvolosità e visibilità ottimali, nessun fenomeno significativo.

Alle 7.30 sul **Boeing 767** del volo **American Airlines 11** — diretto a **Los Angeles** — 9 assistenti finiscono i preparativi per il decollo mentre i due piloti ricevono le ultime istruzioni. A sinistra siede il **comandante John Ogonowski**, un ex ufficiale dell'Air Force diventato coltivatore part-time nel Massachusetts. Alla sua destra c'è il **primo ufficiale Thomas McGuinness**.

Gli 81 passeggeri sono già tutti sistemati. **Al sedile 8D c'è Mohamed Atta, all'8G Abdul Aziz al-Omari, poco dietro – al 10B – Satam al-Suqami.** Due fratelli, Wail e Waleed al-Shehri, sono in Prima classe, seduti vicini, ai posti 2A e 2B. Atta e al-Omari sono arrivati alle 6.45 con un altro volo da Portland quella stessa mattina. Durante il check-in a Portland, **Atta è stato selezionato dal sistema informatico di pre-screening Capps (Computer assisted passenger prescreening system).**



Mohamed Atta, all'aeroporto di Portland prima del volo che lo porterà a Boston

UNA DIFESA PER IL NEMICO ESTERNO

In base alle regole di sicurezza, **l'unica conseguenza è il trattenimento del suo bagaglio imbarcato fino alla conferma dell'effettiva salita a bordo.** Alle 6.52 Atta riceve una telefonata di tre minuti da Marwan al-Shehhi, che si trova in un altro terminal dell'aeroporto. **Al-Shehhi ha anche lui un volo per Los Angeles, ma sul United Airlines 175.** Lo stesso di Fayez Banihammad, Mohand al-Shehri, Ahmed al-Ghamdi e Hamza al-Ghamdi.

Durante il check-in alcuni di loro mostrano evidenti difficoltà a comprendere le domande di rito, tanto che l'addetta alla biglietteria di United deve ripeterle lentamente finché non riceve le risposte di rito. I varchi di sicurezza per l'American 11 sono gestiti da Globe Security, mentre quelli di United 175 da Huntleigh. **Tutti i viaggiatori passano attraverso i metal detector calibrati per rilevare masse metalliche pari ad almeno una pistola calibro 22 e i loro bagagli a mano vengono radiografati.**

Nel [settembre del 2001](#) l'intera architettura della difesa aerea del Nord America è pensata per intercettare minacce esterne. Il **Norad** – North american aerospace defense command, nato nel 1958 sotto l'ombra della Guerra Fredda – **mantiene in stato di allerta permanente sette siti negli Stati Uniti** con una manciata di coppie di caccia pronte al decollo. Sono lì **per intercettare bombardieri sovietici o minacce esterne dall'Atlantico o dal Pacifico, non aerei di linea partiti dagli aeroporti americani.**

Del resto il **manuale operativo della Faa per la gestione di un dirottamento** presuppone uno scenario «lento»: un aereo dirottato comunica le sue richieste via radio o trasmette il codice transponder «7500», i controllori isolano il volo, si avvia una negoziazione che dura ore, l'aereo alla fine atterra da qualche parte. Il protocollo prevede che sia la Faa a richiedere assistenza militare al National military command center del Pentagono e che il Norad, ricevuta l'approvazione, invii aerei di scorta a 5 miglia di distanza con compiti di semplice monitoraggio.

VOLO AMERICAN AIRLINES 11



Alle 7.59, circa un quarto d'ora dopo l'orario previsto, il volo American Airlines 11 **stacca le ruote dalla pista 4R**. È uno dei circa 4.500 voli che quella mattina la Federal aviation administration sta seguendo, in tempo reale, sugli schermi dei suoi **ventidue centri regionali di controllo, il tessuto nervoso invisibile che tiene insieme il cielo americano**, il più affollato del mondo.

Ancora per poco.

Fino quando **diciannove uomini armati di taglierini e coltelli s'impadroniscono con la forza di quattro aerei civili** ed eseguono quello che hanno imparato nelle scuole di volo statunitensi: portare un aereo in quota di crociera e poi schiantarlo. Poche ore dopo **quella porzione di cielo si trasforma nel più grande buco mai visto sul pianeta**: nessun jet in volo, nessuna partenza, nessun arrivo, l'ordine categorico di far atterrare qualsiasi velivolo. E un insieme di voci sulle frequenze radio, di punti luminosi su uno schermo verde, di uomini e donne seduti in stanze senza finestre a migliaia di chilometri di distanza che si trovano ad **affrontare la più grande crisi aeronautica di tutti i tempi**.

Per i primi quattordici minuti, il volo American Airlines 11 sale come da manuale. Contatta in sequenza Boston Departure, poi Boston Center, riceve le autorizzazioni di salita standard. Alle 8.13 e 31, l'ultima comunicazione radio del tutto normale: **il controllore di Boston Center assegna una virata di venti gradi a destra per separarlo da altro traffico**. Il comandante Ogonowski conferma. È l'ultima parola umana, pronunciata da un pilota di quel volo, che la torre di controllo sentirà mai.



Il Boeing 767 di American Airlines

Poco prima delle 8.14, l'aereo raggiunge quota 26 mila piedi (7.924 metri), non ancora l'altitudine di crociera assegnata di 29 mila. Il controllore ordina all'equipaggio di salire a 35 mila. Silenzio. La voce del controllore sale leggermente di tono:

- **«American 11, Boston. American 11, se mi senti, aziona l'identificativo».**

Nessuna risposta. L'aereo smette di rispondere proprio nel momento in cui sta eseguendo la virata assegnata. Ora sembra proseguire oltre l'angolo previsto. Nella sala, tra colleghi, la conversazione

si fa concitata:

- **«Ho fatto virare l'American a sinistra di venti gradi e stavo per farlo salire. Ora non mi risponde più».**

- **«Sì, sembra che stia virando a destra»**

- **«Sì, l'ho fatto virare a destra di venti»**

- **«Okay. E sta salendo solo fino a... credo ventinove (29 mila piedi pari a 8.839 metri, ndr)».**

Per minuti, il controllore chiama a ripetizione.

- **«American 11, se mi senti, aziona l'identificativo»**

- **«American 11, se mi senti, contatta Boston Center sulla frequenza uno-tre-tre-punto-otto.**

American 11, appena possibile».

Alle 8.19 Betty Ong, assistente del volo American 11 e seduta nella parte posteriore del Boeing, chiama il centro operativo della compagnia usando un Airfone installato sullo schienale. La linea resta aperta per venticinque minuti.

- **«La cabina di pilotaggio non risponde»,** dice Ong. **«Qualcuno è stato accoltellato in classe Business, credo che ci sia dello spray al peperoncino, non riusciamo a respirare. Non lo so, penso che ci stiano dirottando».**

- **«Avete fatto uscire tutti dalla prima classe?»**, chiede l'operatore a terra.

- **«Sì. Tutti i passeggeri di prima classe sono stati spostati in fondo – la cabina di prima classe è vuota».**

Poi è Amy Sweeney, un'altra assistente di volo, a prendere contatto con il centro operativo di American Airlines. Le informazioni arrivano frammentarie: passeggeri feriti, uomini armati, una presunta bomba, il controllo della cabina di pilotaggio.

Alle 8.21, il transponder dell'aereo viene disattivato, nascondendo così l'identità e l'altitudine. Resta soltanto il radar primario, che continua a «vedere» il jet, ma non sa dire quale sia, né a quale altezza stia volando. Prima dell'11 settembre, i controllori fanno affidamento quasi esclusivamente sul dato del transponder, e normalmente non tengono il radar primario visualizzato sullo stesso livello operativo.

Alle 8.24 e 38 secondi, sulla frequenza di Boston Center irrompe una voce. Proviene dal volo American 11 ed è trasmessa per errore. È infatti rivolta ai passeggeri ma finisce sul canale sbagliato, quello del controllo del traffico aereo anziché sull'interfono di cabina.

- **«Abbiamo alcuni aerei. Restate calmi e andrà tutto bene. Stiamo tornando all'aeroporto»,** si sente dire. **È Mohamed Atta a parlare.**

Pochi secondi dopo, una seconda trasmissione.

- **«Nessuno si muova. Andrà tutto bene. Se cercate di fare qualsiasi mossa, metterete in pericolo voi stessi e l'aereo. Restate semplicemente tranquilli».**

Un controllore, incredulo, chiede conferma a un collega:

- **«È l'American 11 che sta cercando di chiamare?»**

Alle 8.34 arriva un terzo e ultimo messaggio della stessa voce:

- *«Nessuno si muova, per favore. Stiamo tornando all'aeroporto. Non fate mosse stupide».*



Il primo attacco alle Torri Gemelle l'11 settembre 2001

C'è un aspetto che all'inizio sfugge a chi ascolta le parole. «Abbiamo alcuni aerei», al plurale. Nello stesso minuto, scavalcando la catena gerarchica formale che avrebbe dovuto passare per la sede centrale della Faa a Washington, un controllore di Boston Center contatta direttamente i militari. Prova prima con una ex base d'allerta ad Atlantic City, che però è dismessa da tempo. **Alle 8.37 e 52 raggiunge il Northeast Air Defense Sector (Neads),** il settore nord-orientale del Norad. È la prima notifica ricevuta dai militari, a qualunque livello, che l'American 11 è stato dirottato.

- *«Qui Boston Center, Unità Gestione Traffico. Abbiamo un problema. Abbiamo un aereo dirottato diretto verso New York, e ci serve qualcuno che faccia decollare degli F-16 o qualcosa del genere per aiutarci»*, comunica il controllore.

- *«È una situazione reale o un'esercitazione?»*, chiede il militare.

- *«No, questa non è un'esercitazione, amico».*

A quel punto viene notificato lo stato di allerta ai due F-15 di base a Otis Air Force Base, a Falmouth, Massachusetts, 250 chilometri da New York. Ma nessuno sa dove indirizzarli. Un ufficiale non nasconde l'assurdità della situazione:

- *«Non so dove sto mandando questi ragazzi. Mi serve una direzione, una destinazione».*

Con il transponder spento, il personale militare passa i minuti successivi a scandagliare gli schermi

radar alla ricerca di un ritorno primario in mezzo al traffico ordinario di un martedì mattina. In quel momento sui radar ci sono migliaia di punticini luminosi. **Individuare il Boeing dirottato è impossibile.**

Alle 8.46 e 40, il volo American 11 – senza risposta da oltre trenta minuti – si schianta contro la Torre Nord del World Trade Center. I due F-15 di Otis decollano alle 8.53 – sette minuti dopo l'impatto – ma senza un bersaglio da inseguire vengono indirizzati verso lo spazio aereo militare al largo di Long Island, dove resteranno in attesa fino alle 9.13.

Anche perché le prime immagini in diretta televisiva, per diversi minuti, non chiariscono nulla.

«State guardando il World Trade Center. Ci risulta che un aereo si sia schiantato contro il World Trade Center. **Non sappiamo nulla di più. Non sappiamo se si tratti di un aereo commerciale o privato**», dice alle 8.52 durante la copertura straordinaria dell'«Early Show» di *Cbs News* il conduttore Bryant Gumbel.

Per Boston Center e per il Norad non ci sono dubbi: contro uno dei grattacieli simbolo del potere economico statunitense si è schiantato il volo American 11. È soltanto l'inizio.

VOLO UNITED AIRLINES 175



L'attenzione del sistema resta interamente concentrata sul caos che si sta consumando nei cieli sopra New York. Intanto il volo United Airlines 175, su un altro Boeing 767, ha lasciato Boston

alle 8.14, quasi nello stesso istante in cui l'American 11 ha smesso di rispondere. A bordo ci sono 56 passeggeri e nove membri dell'equipaggio. In cabina ci sono il **comandante Victor J. Saracini** e il **primo ufficiale Michael Robert Horrocks**.

Alle 8.42 comunica di aver sentito una trasmissione sospetta durante la partenza:

- «*Sembrava che qualcuno avesse aperto il microfono dicendo: “Restate tutti ai vostri posti”*».

Hanno sentito anche loro l'American 11.

Alle 8.47 viene aggredito anche l'equipaggio del volo United 175. Il codice transponder cambia due volte. La cosa non viene notata per diversi minuti perché lo stesso controllore del centro di New York — che segue l'aereo United — è anche colui che, in quello stesso istante, sta disperatamente cercando sul radar l'American 11, ormai scomparso. **Alle 8:51 il nuovo codice attira l'attenzione. Cominciano i tentativi di contatto.**

A bordo, alle 8.52, il passeggero Peter Hanson chiama il padre Lee:

- «*Penso che abbiano preso il controllo della cabina di pilotaggio. Un'assistente di volo è stata accoltellata. E qualcun altro davanti potrebbe essere stato ucciso. L'aereo sta facendo strane manovre. Chiama la United Airlines, di loro che è il volo 175, da Boston a Los Angeles*».



Il Boeing 767 di United dirottato l'11 settembre 2001

Alle 9 Peter richiama il padre. Per l'ultima volta.

- «*La situazione sta peggiorando, papà. Sembra che abbiano coltelli e spray al peperoncino, hanno detto di avere una bomba, sta diventando davvero brutta sull'aereo. I passeggeri stanno male,*

l'aereo sta facendo movimenti a scatti: non penso che sia il pilota a guidare. Penso che stiamo andando giù, penso che vogliano andare a Chicago o da qualche altra parte e schiantarsi contro un edificio. Non preoccuparti, papà. Se succede, sarà molto veloce. Mio Dio, mio Dio».

La chiamata si interrompe bruscamente. Lee sente un urlo di donna un istante prima che cada la linea. Accende la televisione. Vede, in diretta, il secondo aereo colpire il World Trade Center.

Nelle sale del centro radar di New York i controllori cercano di identificare quel secondo bersaglio.

- *«Delta 2433, hai traffico? Non sono sicuro che sia buono, a trentadue potrebbe stare scendendo, potrebbe stare salendo. Potremmo avere un dirottamento anche qui».*

- *«Mio Dio — dice un altro controllore —. Tom, abbiamo diverse situazioni in corso, potremmo avere un altro dirottamento, sta degenerando molto rapidamente, dobbiamo coinvolgere i militari».*

Alle 9.01, un manager del centro di New York chiama l'Herndon Command Center, la sala di coordinamento nazionale del traffico aereo in Virginia.

- *«Abbiamo diverse situazioni in corso qui. Sta peggiorando, e in fretta. Dobbiamo coinvolgere i militari... siamo coinvolti in qualcos'altro, abbiamo un altro aereo che potrebbe trovarsi in una situazione simile».*

I controllori dell'avvicinamento di New York osservano, incapaci di fare altro, il puntino avvicinarsi a Manhattan.

- *«Puoi guardare fuori dalla finestra? Riesci a vedere — circa 4.000 piedi, cinque miglia a est di te, basso. Sì, lo vedo. Sta puntando all'edificio?».*

- *«Sta scendendo di ottocento piedi... un'altra situazione... l'edificio. Proprio come...»*

- *«Porca miseria».*



Il volo United 175 poco prima di schiantarsi contro una delle torri del WTC

Alle 9.03 e 11 secondi il volo United 175 si schianta contro la Torre Sud del World Trade Center. Il tracciato radar termina sopra la parte meridionale di Manhattan.

La confusione regna sovrana nel centro di controllo.

- *«Sembra che ce ne sia un altro diretto verso il World Trade Center. Il secondo ha appena colpito la torre, okay?».*

- *«Sì, dobbiamo allertare i militari, in fretta».*

Alle 9.06 la Faa emette la sua prima decisione senza precedenti nella storia dell'aviazione civile americana: un blocco nazionale dei decolli. Il sistema ha appena ricevuto la conferma più drammatica possibile — non c'è un solo dirottamento, ce ne sono almeno due — eppure quell'informazione non viene ancora trasformata in una direttiva rivolta a tutti gli altri equipaggi in volo.

E qui emerge uno dei passaggi più importanti. Dopo il secondo impatto, **il centro di Boston chiede all'Herndon Command Center di avvertire gli aerei ancora in volo nel Paese e di rafforzare la sicurezza delle cabine di pilotaggio. Herndon non dà seguito a quella richiesta.**

A colmare quel vuoto non è la Faa, ma una singola compagnia aerea. Alle 9.19, il «dispatcher» (colui che si occupa delle comunicazioni operative) della United, Ed Ballinger, comincia di propria iniziativa a inviare ai sedici voli transcontinentali del vettore un messaggio d'allerta:

- «*Attenzione a qualsiasi intrusione nella cabina di pilotaggio. Due aerei hanno colpito il World Trade Center*».

Uno dei voli che riceve quel messaggio, alle 9.24, è lo United 93. Il comandante Jason Dahl risponde, due minuti dopo, con una nota di puro stupore:

- «*Ed, conferma l'ultimo messaggio, per favore. Jason*».

Meno di cinque minuti dopo, lo United 93 viene attaccato.

VOLO AMERICAN AIRLINES 77



Il volo American Airlines 77, operato con un Boeing 757, decolla con 189 persone a bordo da Washington Dulles alle 8.20. È diretto a Los Angeles. Ai comandi c'è Charles «Chic» Burlingame, ex pilota della Marina, affiancato dal primo ufficiale David Charlebois.

Alle 8.51 la cabina invia la sua ultima comunicazione radio di routine. Il dirottamento comincia tra le 8.51 e le 8.54 per mano di cinque passeggeri sauditi. Alle 8.56 il transponder viene spento. E con esso sparisce del tutto il contatto radar primario dall'Indianapolis Center, che aveva in carico il volo.

Il controllore cerca il ritorno primario lungo la rotta proiettata. Nulla. Prova le radio, prima chiamando l'aereo direttamente, poi la compagnia:

- «*American 77, qui Indy. American 77, Indy, controllo radio, come mi ricevi?*».

- «*American 77, Indy Center, come mi ricevi?*».

Nessuna risposta. In quel momento, **il controllore di Indianapolis non sa cosa sta accadendo a New York. Non sa che altri due aerei sono già stati dirottati.** Crede che l'American 77 abbia subito un guasto elettrico o meccanico, e sia precipitato.

- *«Non so cosa gli sia successo — dice —. Stava andando diretto verso Falmouth, ha fatto una virata a sud, e ora non so a che quota si trovi o cosa stia facendo».*

- *«Okay, cercherò di contattarli, grazie», rispondono dal centro operativo di American Airlines.*

- *«Abbiamo perso il controllo dell'aereo, non sappiamo dove sia il bersaglio, e non riusciamo a contattarlo».*

- *«Nessuna risposta? Avete provato, nessuna risposta?».*

- *«Sì, non abbiamo alcun contatto radar, né comunicazioni con lui».*

Ciò che il controllore non può sapere è che, per otto minuti e tredici secondi, tra le 8.56 e le 9.05, l'informazione radar primaria sull'American 77 — pur essendo effettivamente registrata dagli apparecchi Faa — semplicemente non viene mai visualizzata sui suoi schermi: **un problema tecnico legato al modo in cui il software elabora i dati, aggravato da una copertura radar primaria scarsa in quel tratto di spazio aereo.**

Quando il bersaglio ricompare, alle 9.05, si trova a est dell'ultima posizione nota. Ma i controllori continuano a guardare verso ovest e sud-ovest, lungo la rotta originariamente prevista. Nessuno dà istruzione di allargare la ricerca verso est. **L'American 77 viaggia così, indisturbato e invisibile a chi lo sta cercando, per trentasei minuti su una rotta che punta dritta verso Washington.**



Nel frattempo, alle 9.21, una clamorosa incomprensione interna alla Faa raggiunge il Neads: la notizia che l'American 11 — già precipitato a New York trentacinque minuti prima — sarebbe «ancora in volo» e diretto verso Washington.

- «Comando Militare, qui Boston Center. Ho appena ricevuto notizia che l'American 11 è ancora in aria, e sta andando verso, diretto verso Washington».
- «Okay. L'American 11 è ancora in aria?»
- «Sì».
- «Diretto verso Washington?»
- «Sì. Era un altro aereo quello che ha colpito la torre, a quanto pare. È l'ultimo rapporto che abbiamo».
- «Okay. Quindi l'American 11 non è affatto il dirottato, giusto?»
- «No, è lui il dirottato».
- «L'American 11 è il dirottato?»
- «Sì»
- «Ed è diretto a Washington?»
- «Sì. Potrebbe essere un terzo aereo».

La Commissione d'inchiesta, avviata dopo gli attacchi, non riuscirà mai a identificare l'origine esatta di quell'informazione errata all'interno della Faa. Ma è su quel fantasma — non sull'American 77, di cui i militari non sanno ancora nulla — che **Neads ordina alle 9.24 lo «scramble» dei caccia di Langley Air Force Base**, in Virginia, con l'obiettivo di intercettare un aereo che in realtà giace già, da tempo, tra le macerie del World Trade Center.



Nawaf e Salem poco prima di imbarcarsi sul volo American 77

I caccia di Langley decollano alle 9.30. Ma per un intreccio di errori — l'ordine di decollo non specifica la distanza né la posizione precisa del bersaglio, un piano di volo «generico» che li indirizza per default a est — i jet volano per diversi minuti sopra l'Oceano Atlantico, mentre la minaccia reale si avvicina da tutt'altra direzione.

Solo alle 9.36, dopo che Boston Center comunica l'avvistamento di un velivolo sconosciuto a poche miglia dalla Casa Bianca.

- *«Ultimo rapporto. Aereo in volo a vista a sei miglia a sud-est della Casa Bianca... sei, a sud-ovest, sta deviando».*

Il comandante della missione a Neads ordina bruscamente di correggere la rotta:

- *«Non mi importa quanti finestrini rompete. Dannazione... okay. Bisogna respingerli».*

Alle 9.37 e 46, l'American Airlines 77 si schianta contro il Pentagono a una velocità stimata di circa 853 chilometri orari. Un aereo cargo C-130H della Guardia Nazionale, di passaggio nella zona, conferma via radio alla torre di controllo:

- *«Sembra che quell'aereo si sia schiantato contro il Pentagono, signore».*

Alle 9.38, i controllori localizzano un bersaglio radar sconosciuto che, come diranno, «kind of faded» (che sfuma) sopra Washington. Il Pentagono era già stato colpito un secondo e mezzo prima. I caccia di Langley si trovavano ancora a circa 150 miglia di distanza.



Lo schianto sul Pentagono

A quel punto la geometria della crisi è già completamente mutata. **Boston sa alcune cose. New York ne sa altre. Cleveland sta per scoprire che un quarto aereo è stato dirottato. Indianapolis ha perso l'American 77 senza sapere che altri due velivoli sono già stati sequestrati.**

A questa frammentazione si aggiunge, in quelle stesse ore, un secondo effetto collaterale: gli allarmi infondati. Nella sola ora successiva ai primi due impatti, il sistema deve gestire fino a undici possibili ulteriori dirottamenti in tutto il Paese. La maggior parte dovuti a errori umani perfettamente comprensibili in un momento di stress collettivo senza precedenti: un pilota che digita per sbaglio il codice transponder «7500», un'incomprensione radio, una deviazione minima scambiata per una manovra sospetta.

- *«Ho un altro possibile aereo con una bomba a bordo, è in Pennsylvania—York, a sud di noi»,* si sente nelle decine di ore di registrazioni audio delle torri di controllo statunitensi di quel giorno.

- *«Okay, stiamo dando i vettori — non ancora — è quello sopra Cleveland, si è girato, sembra stia tornando indietro».*

Il più eclatante di questi falsi allarmi coinvolge il Delta 1989: dopo l'impatto sul Pentagono, i responsabili di Boston Center ricordano la frase «we have some planes», pronunciata al plurale dal dirottatore dell'American 11, e notano che sia il Volo 11 sia il Volo 175 erano Boeing 767 transcontinentali partiti dal «Logan».

Ipotizzano che anche un terzo 767 in partenza da Boston — il Delta 1989, diretto a Las Vegas — possa essere stato dirottato. Norad lo segue per quasi un'ora, arrivando a far decollare caccia dall'Ohio e dal Michigan per intercettarlo. **Il Delta 1989 non è dirottato: il transponder resta acceso per l'intero volo**, e l'aereo atterra regolarmente a Cleveland dopo aver invertito la rotta sopra Toledo.

VOLO UNITED AIRLINES 93



Il volo United 93, su un Boeing 757, avrebbe dovuto lasciare il gate alle 8. Il traffico mattutino di Newark — uno degli scali più affollati degli Usa — lo trattiene a terra. Il jet **decolla solo alle 8.42**. Ai comandi ci sono il comandante Jason Dahl e il primo ufficiale Leroy Homer, con cinque assistenti di volo e trentasette passeggeri.

I terroristi degli altri tre voli sono organizzati in squadre da cinque uomini e prendono il controllo del cockpit entro trenta minuti dal decollo. Sullo United 93, invece, i dirottatori sono soltanto quattro, e la presa di controllo avviene quarantasei minuti dopo il decollo, alle 9.28. **Un ritardo che si rivela decisivo: quando i dirottatori entrano in azione, passeggeri ed equipaggio sono già a conoscenza** — grazie al messaggio di Ballinger — di ciò che è accaduto alle due torri di New York.

Alle 9.28, mentre vola a 35 mila piedi (10.338 metri) sopra l'Ohio orientale, United 93 perde improvvisamente 700 piedi di quota. Undici secondi dopo l'inizio della discesa, il centro di Cleveland riceve la prima di due trasmissioni radio: si sente un pilota gridare «Mayday» in mezzo ai

rumori di una colluttazione fisica. Trentacinque secondi dopo, una seconda trasmissione. Si sente uno dei piloti urlare:

- *«Ehi, andatevene via — andatevene via — andatevene via!»*

Alle 9.32, arriva sulla frequenza un terzo messaggio, pronunciato con ogni probabilità dal dirottatore Ziad Jarrah, che come Atta prima di lui preme per errore il pulsante sbagliato:

- *«Signore e signori, qui è il comandante. Vorrei che restaste seduti. Abbiamo una bomba a bordo. Quindi, sedetevi».*

Il controllore di Cleveland, sentendo solo un rumore indistinto, risponde:

- *«Qui Cleveland Center, non vi ricevo. Ripetete, lentamente».*



Il Boeing 757 che ha effettuato il volo United 93

Alle 9.39, arriva un secondo annuncio, ancora più chiaro:

- *«Uh, qui è il comandante. Vorrei che tutti voi restaste seduti. C'è una bomba a bordo e stiamo tornando all'aeroporto, per soddisfare le nostre richieste. Per favore restate tranquilli».*

- *«United 93, capito che avete una bomba a bordo. Andate pure»*, dicono dal centro di controllo.

Da quel momento, **otto passeggeri e due membri dell'equipaggio cominciano una serie di telefonate di bordo e dai propri cellulari.** Condividono con chi è a terra ciò che sta accadendo. Apprendono, dalle stesse chiamate, degli attacchi a New York. In almeno cinque telefonate distinte, i passeggeri parlano apertamente dell'intenzione di ribellarsi. Secondo una delle chiamate, votano se tentare l'assalto per riprendere il controllo dell'aereo. Decidono di sì.

Alle 9.57 comincia l'assalto. Una delle chiamate si conclude così:

- *«Stanno tutti correndo verso la prima classe. Devo andare. Ciao».*

Il registratore vocale di cabina cattura i suoni dell'assalto, attutiti dalla porta del cockpit: tonfi, grida, il rumore di vetri e stoviglie infrante. Jarrah fa rollare l'aereo bruscamente a destra e a sinistra, nel tentativo di far perdere l'equilibrio ai passeggeri. Poi cambia tattica, alzando e abbassando ripetutamente il muso. Alle 10.00 e 3 secondi riesce per un istante a stabilizzare il velivolo. Cinque secondi dopo chiede a un altro attentatore:

- «*È finita? La finiamo?*»

- «*No. Non ancora. Quando arrivano tutti, la finiamo*».

I rumori della colluttazione continuano fuori dalla cabina. Alle 10.00 e 26, un passeggero grida, in sottofondo:

- «*Nella cabina. Se non lo facciamo, moriremo!*»

Sedici secondi dopo, un altro urla:

- «*Spingi!*»

Jarrah interrompe le manovre violente intorno alle 10 e 01 e grida (in arabo):

- «*Allah è il più grande! Allah è il più grande!*»

Chiede poi a un altro dirottatore:

- «*È finita? Voglio dire, lo tiriamo giù?*»

- «*Sì, mettili dentro e tiralo giù*», risponde l'altro.

I passeggeri proseguono l'assalto. Alle 10.02 e 23, un dirottatore grida:

- «*Tiralo giù! Tiralo giù!*».



Due dei finestrini del volo United 93

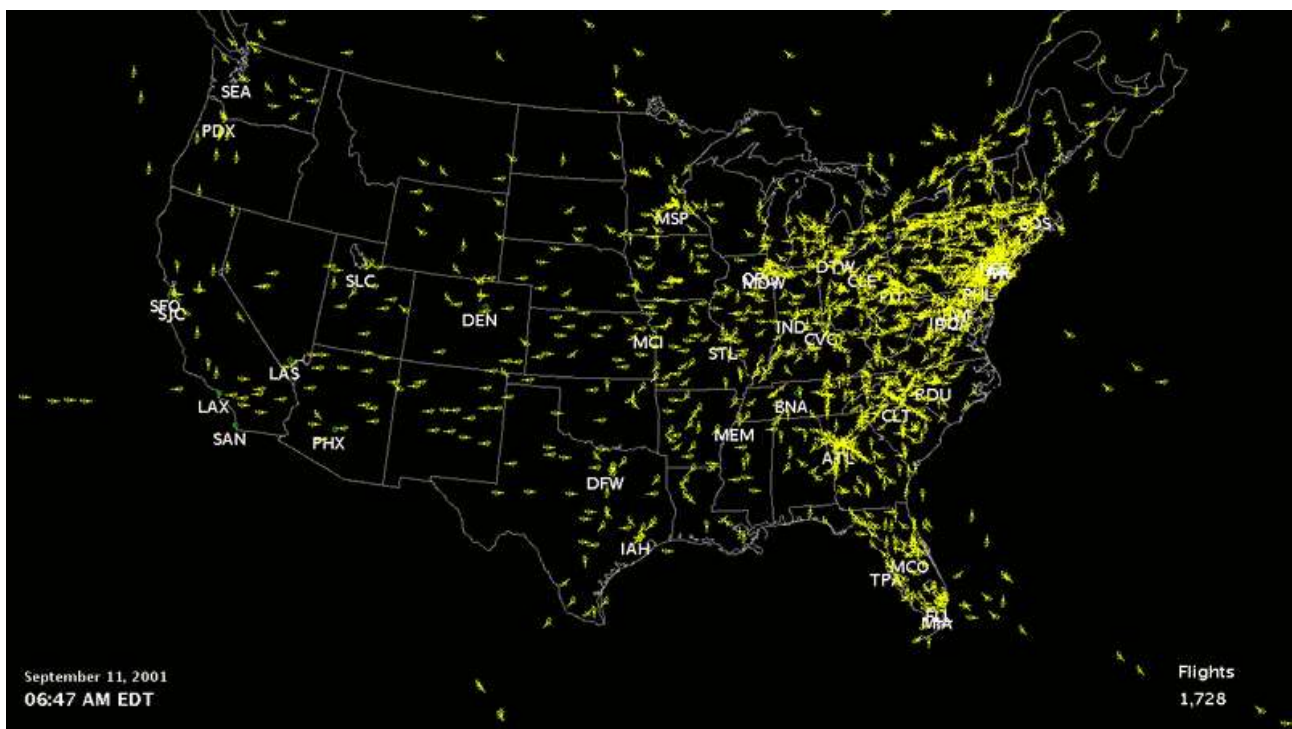
I dirottatori restano ai comandi, ma capiscono di trovarsi a pochi secondi dall'essere sopraffatti. Il Boeing punta il muso verso il basso, la barra di comando viene girata bruscamente a destra, il velivolo si rovescia. E mentre i suoni della controffensiva dei passeggeri continuano, si sente ancora una volta:

- «Allah è il più grande! Allah è il più grande!»

Alle 10.03 e 11 United 93 si schianta a 933 chilometri orari in un campo vuoto vicino a Shanksville, in Pennsylvania. È a circa venti minuti di volo da Washington. L'obiettivo era, con ogni probabilità, colpire il Campidoglio o la Casa Bianca.

La Commissione d'inchiesta, nel suo rapporto, scrive che **se United 93 non fosse precipitato, avrebbe potuto raggiungere Washington tra le 10.13 e le 10.23**. I caccia avrebbero avuto pochi minuti per localizzare l'aereo, identificarlo, ricevere un'autorizzazione, trasmettere l'ordine e intercettarlo. Ma quando il sistema militare riceve la notizia sul Boeing dirottato, l'aereo è già a terra. La prima comunicazione al Neads arriva alle 10.07. L'aereo si schianta, appunto alle 10.03.

IL CIELO VUOTO



L'evoluzione dei voli l'11 settembre 2001 nei cieli americani

Alle 9.42, appena trentasei minuti dopo il primo impatto, il responsabile delle operazioni nazionali della Faa, Ben Sliney, ordina a tutte le strutture del Paese di far atterrare immediatamente ogni aereo nell'aeroporto idoneo più vicino. È una decisione senza precedenti. Circa 4.500 aeromobili, tra aviazione commerciale e generale, vengono portati a terra nel giro di poche ore, senza un solo incidente.

Gli aeroporti cominciano a riempirsi di aeromobili che non erano destinati a quelle piste. Pochi minuti prima gli schermi dei controllori sono pieni di simboli, codici e traiettorie. Ora diventano progressivamente vuoti.

Alle 8.46, quando l'American 11 colpisce la Torre Nord, nessuno alla Casa Bianca sa ancora che si tratta di un dirottamento. **A Sarasota, in Florida, il capo di gabinetto Andrew Card e il consigliere Karl Rove informano il presidente George W. Bush, in visita a una scuola elementare, che un piccolo aereo bimotore ha colpito il World Trade Center.**

Alle 8.55 Bush parla al telefono con la consigliera per la sicurezza nazionale Condoleezza Rice, che gli dice trattarsi in realtà di un aereo di linea, aggiungendo:

- *«Questo è tutto ciò che sappiamo per ora, signor Presidente».*

Alle 9.05, mentre il presidente siede davanti a una classe di bambini di seconda elementare, Card gli si avvicina e sussurra la frase che sarebbe diventata storica:

- *«Un secondo aereo ha colpito la seconda torre. L'America è sotto attacco».*

Il presidente resta seduto in quell'aula per altri cinque-sette minuti, lasciando che i bambini continuino la lettura. Il corteo presidenziale lascia la scuola alle 9.35.



Due minuti prima, alle 9.33, la torre di controllo del «Reagan National» Airport aveva già segnalato al servizio segreto, tramite linea diretta, un aereo in avvicinamento che non comunicava. **È la prima segnalazione specifica di una minaccia diretta alla Casa Bianca.** Quando l'American 77 comincia a virare, il Secret Service ordina l'evacuazione del vicepresidente Dick Cheney, poco prima delle 9.36. Gli agenti lo sollevano fisicamente dalla sedia e lo accompagnano verso il bunker sotterraneo. **Cheney entra nel tunnel alle 9.37, un istante prima che il Pentagono venga colpito.** Nelle ore successive si consuma uno dei momenti più delicati: la decisione, da parte del presidente, di autorizzare l'esercito ad abbattere aerei di linea civili sopra il territorio americano. Tra le 10.10 e le 10.15, un assistente militare riferisce al vicepresidente che un aereo

sospetto si trova a 80 miglia da Washington, e chiede l'autorizzazione a ingaggiarlo. Cheney dice sì. L'assistente torna pochi minuti dopo: l'aereo è ora a 60 miglia. Cheney conferma di nuovo. Alle 10.18 chiama il presidente per una conversazione di due minuti che ottiene la conferma finale. Alle 10.31, il generale Larry Arnold trasmette internamente al Norad:

- *«Il vicepresidente ci ha autorizzato a intercettare le tracce di interesse e ad abbatterle se non rispondono».*

Al Neads, il personale operativo reagisce con evidente incertezza:

- *«Dovete leggere questo. Il comandante di regione ha dichiarato che possiamo abbattere gli aerei che non rispondono alle nostre indicazioni. Ricevuto?»*

- *«Ricevuto, signore».*



Ma né il comandante del Neads, né i responsabili delle armi trasmettono mai quell'ordine ai piloti effettivamente in volo sopra Washington e New York. Incerti su come i piloti stessi avrebbero dovuto, o potuto, comportarsi. L'unica istruzione realmente comunicata ai caccia è di identificare «tipo e numero di coda». Mentre a Washington si crede che i caccia sopra la capitale abbiano ricevuto l'ordine di abbattimento, in realtà non lo hanno mai ricevuto.

Air Force One intanto decolla da Sarasota alle 9.55, senza una destinazione fissa: l'obiettivo immediato è alzarsi in volo, il più in fretta e il più in alto possibile, e decidere poi dove dirigersi. Vola per ore, attraverso uno spazio aereo americano svuotato — prima verso la base di Barksdale, in Louisiana, poi verso il bunker sotterraneo di Offutt, in Nebraska — **ritornando a Washington soltanto alle 18.54.**

Quando United 93 si schianta in Pennsylvania, **una parte della vecchia «architettura» dell'aviazione americana — e mondiale — è già finita.** Dopo l'11 settembre, la cabina di

pilotaggio diventa un ambiente fortificato. Le procedure di sicurezza cambiano. L'accesso agli aeroporti passa sotto un nuovo sistema federale. La cooperazione tra Faa e autorità militari viene ripensata. La condivisione delle informazioni diventa una funzione di sicurezza.

L'11 settembre 2001, un quarto di secolo fa, tra le 8.46 e le 10.28 del mattino quattro aerei vengono dirottati: tre raggiungono gli obiettivi dei terroristi, uno si schianta al suolo dopo la ribellione dei passeggeri a bordo. **Circa tremila persone perdono la vita – 2.977 civili, 19 attentatori –, 6.400 vengono ferite, 22 restano ancora «disperse».** Negli anni successivi il numero di soccorritori e lavoratori deceduti a causa delle tossine inalate a Ground Zero (soprattutto tumori e gravi patologie respiratorie) supera di gran lunga quello delle vittime registrate il giorno stesso degli attentati.

Oltre 400 vigili del fuoco deceduti negli anni successivi (più dei 343 rimasti uccisi l'11 settembre 2001), oltre 600 poliziotti. Secondo il World Trade Center Health Program e il Victim Compensation Fund oltre 5 mila persone tra soccorritori (primi risponditori, operai della bonifica, volontari) e residenti/sopravvissuti muoiono negli anni successivi per complicazioni mediche e tumori legati alle polveri tossiche. Complessivamente **sono oltre 140.000 le persone registrate nei programmi sanitari federali che ricevono monitoraggio o cure per patologie croniche** insorte a causa dell'esposizione ai veleni di Ground Zero.