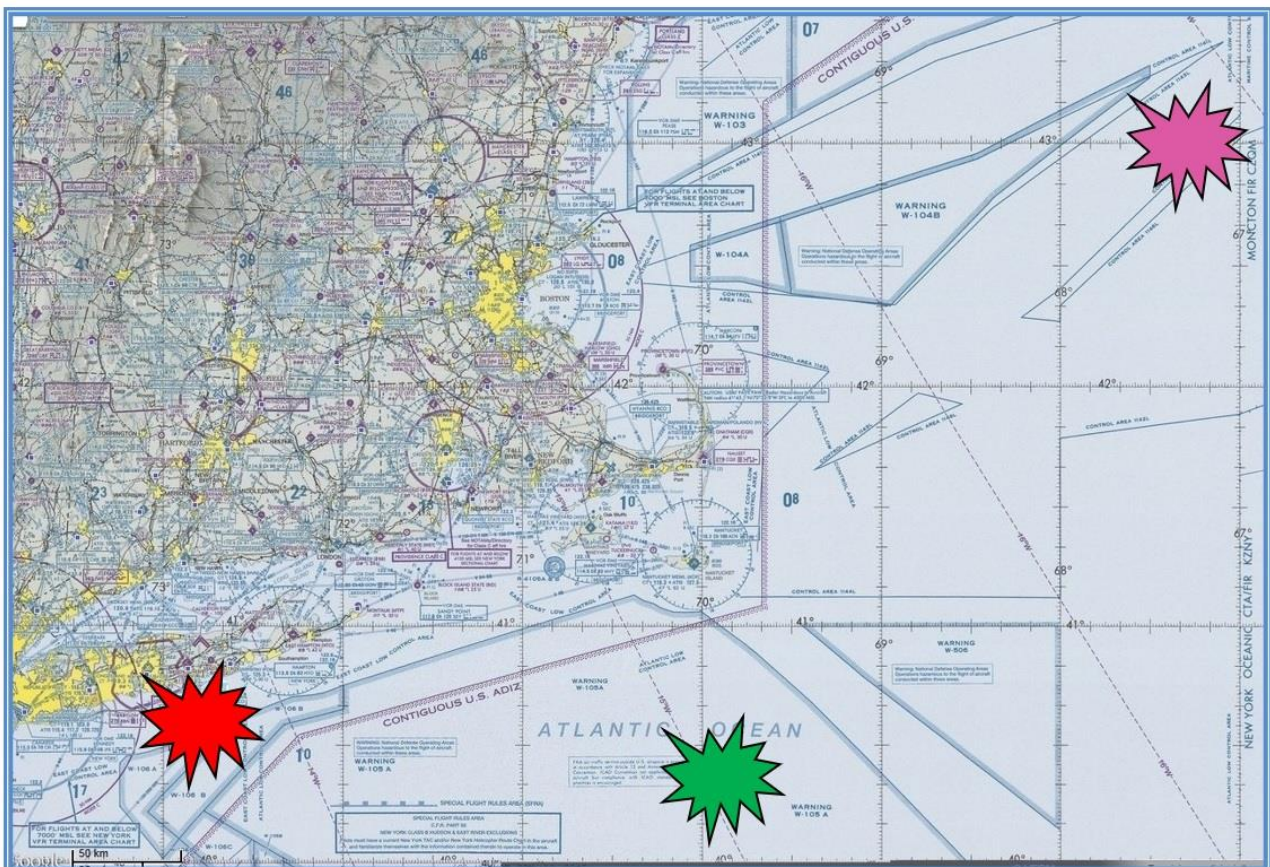


TRE INCIDENTI ED UNA UNICA TEORIA

Osservate la tabella che segue. Sono riportati i punti di caduta di tre sciagure aeree occorse tutte in una area ben circoscritta, tre sciagure che avevano coinvolto voli originati al JFK di New York e tutte occorse in un lasso temporale relativamente ristretto. Tutti allettanti elementi degni di venir usati per elaborare un intrigante caso di teoria cospirativa.

17 luglio 1996	volo TWA 800	JFK-Parigi,	230 vittime	Boeing 747
2 settembre 1998	volo Swissair 111	JFK-Ginevra	229 vittime	MD11
31 ottobre 1999	volo Egyptair 990	JFK-Cairo	217 vittime	Boeing 767

Nell'immagine che segue vi mostriamo i tre punti geografici in cui gli incidenti sono avvenuti.



A sinistra (stella rossa): TWA 800; al centro (stella verde) Egyptair 990; a destra (stella rosa) Swissair 111. Come intuibile stiamo parlando dell'area prospiciente New York ed infatti un fattore in comune a tutti e tre i velivoli è costituito dal particolare che erano decollati dal Kennedy.

Mostriamo anche le foto dei tre velivoli distrutti negli incidenti.



Come sappiamo due delle tre compagnie coinvolte non sono più operative, la TWA ha chiuso i battenti nel 2001 acquistata da American Airlines, Swissair ha chiuso le operazioni per difficoltà finanziarie nel 2002 subito dopo la grande crisi seguita agli eventi del 9/11.

Ma ricordiamo brevemente cosa è accaduto a questi tre velivoli che trasportavano complessivamente 676 persone, tutte decedute:

- TWA 800 è esploso in volo durante la fase di salita;
- Swissair 111 ha avuto un incendio a bordo e non ha avuto il tempo sufficiente per dirottare in emergenza su un campo alternato;
- Egyptair 990 è precipitato nell'Oceano Atlantico a seguito di controverse cause che hanno visto contrapposte le autorità Usa con quelle egiziane;

Da quanto appena detto sembrerebbe capire che le cause degli incidenti sono tutte differenti fra loro, senza alcun filo comune che li possa collegare, e così in effetti è stato fintanto che nel settembre del 2000 un primo intervento della professoressa Elaine Scarry iniziò a circolare negli Usa (1) e poi il 19 novembre il *New York Times* dedicò un articolo e intervista alla Professoressa Scarry contribuendo così a diffondere la teoria da lei proposta.

The New York Times Magazine

[Home](#) [Site Index](#) [Site Search](#) [Forums](#) [Archives](#) [Marketplace](#)

Professor Scarry Has a Theory

Elaine Scarry is a Harvard English professor known for her interpretive daring. But now that she has focused her deconstructive powers on explaining airplane crashes, she is learning that not everybody thinks like a literary critic.

By EMILY EAKIN

All'indomani dell'articolo sul NYT e allorché le sue teorie si diffondevano su Internet, la prima domanda che molti si ponevano era quale legame potesse sussistere fra una professoressa inglese, la quale non poteva vantare una formazione accademica tecnica nel campo dell'aviazione commerciale e che mai si era avvicinata ad un luogo di disastro aereo, con le argomentazioni da lei toccate. A queste critiche la Scarry fornì la seguente risposta sempre pubblicata sul New York Times:

“There is nothing about being an English professor that exempts you from the normal obligations of citizenship. In fact you have an increased obligation, because you know how to do research”.

[Se si è un professore di Inglese, non vi è nulla che ti esime dai normali obblighi di cittadino. Anzi in un certo senso hai un obbligo in più dal momento che tu sei specializzato nella ricerca.]

In estrema sintesi la Scarry sosteneva la tesi che i tre incidenti avevano una causa comune e proponendo ciò confutava le risultanze ufficiali che si facevano strada fra gli esperti; questi i suoi dubbi:

- **TWA 800** secondo le risultanze ufficiali ha avuto una esplosione dei vapori di carburante nel CFT (Central Fuel Tank), ma -si chiede la Scarry- quale è stata la causa della fatale scintilla?
- **Swissair 111** è precipitato perché si è sviluppato un incendio incontrollabile a bordo, ma -si chiede la Scarry- quale è stata l'esatta origine di questo incendio?
- **Egyptair 990** il Boeing 767 è precipitato mentre alla guida era rimasto solo il secondo pilota ma per quale specifico motivo?

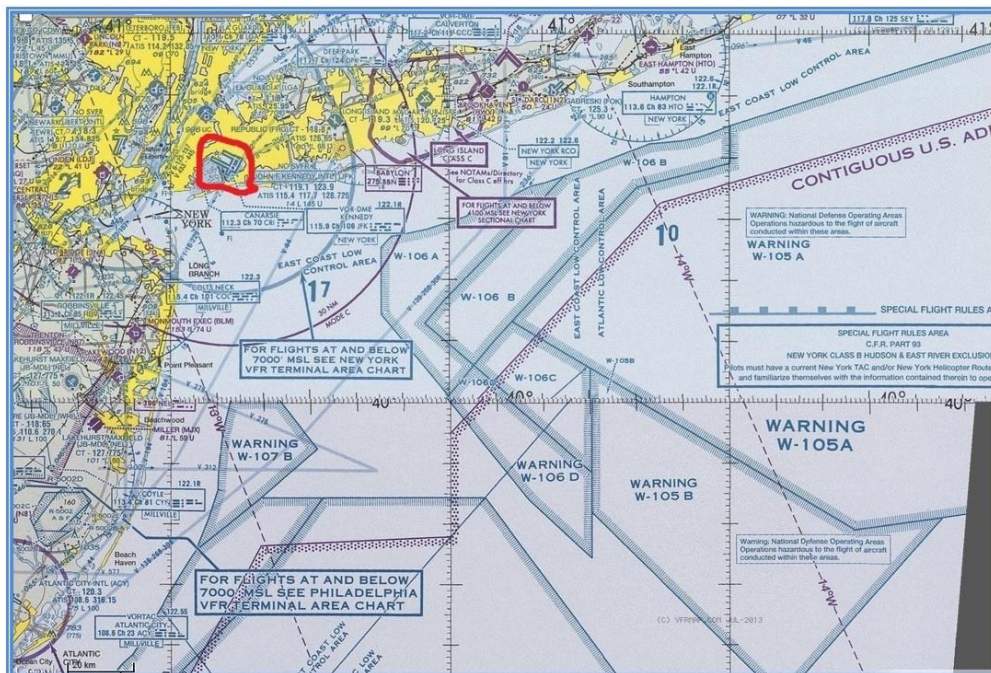
Appare evidente che nella ipotesi formulata dalla Scarry il suo punto di forza consisteva in quella *“uniformity of the region in which the accidents occurred.”* [la specificità dell'area in cui gli incidenti sono avvenuti]

E all'area ristretta, dovremmo aggiungere anche il particolare del decollo dal medesimo aeroporto.

Quindi secondo la Scarry l'area in cui sono avvenuti gli incidenti aveva qualcosa di particolare e di misterioso. Ma cosa esattamente?

La risposta è presto detta: **Campi elettromagnetici** e un gran numero di velivoli militari presenti in zona. Avvertiva la Scarry: *“a causa dell'alto livello di pericolo che esiste nelle zone militari denominate “Warning Areas” specie nel mare aperto, prudenza e precisione investigativa dovrebbero essere necessarie per ricostruire con diligenza l'ambiente.”*

Ed effettivamente la zona adiacente il JFK è attraversata da diverse aree Warning, la W105, la W106, la W107...



In questa immagine compaiono le numerose "WARNING" area che si trovano in quella parte di oceano ove sono avvenuti i tre incidenti, e fra l'altro possiamo vedere evidenziato in rosso in alto a sinistra l'aeroporto Kennedy di New York dal quale erano partiti i tre aerei.

Ma a parte il fatto che aree ristrette militari sono presenti ovunque nel mondo, notiamo subito che proprio il particolare del gran numero di velivoli che attraversano giornalmente questa area in entrata e in uscita per 365 giorni all'anno, fa già perdere valenza alla teoria stessa. (2) A questo punto comunque è d'obbligo spiegare cosa si intende con il termine di interferenze elettromagnetiche denominate anche con l'acronimo "EMI".

Che cosa è una EMI ?

ElectroMagnetic Interference è un termine coniato per identificare le interferenze di carattere magnetico-elettronico che possono disturbare i numerosi apparati elettronici di bordo.

Il fatto ad esempio che nella fase di atterraggio e decollo i passeggeri vengono invitati a spegnere computer ed altri eventuali apparecchi elettronici è proprio dovuto a questa possibilità.

Se apparecchi portatili dei passeggeri possono provocare disturbi nel limitato ambiente all'interno del velivolo, apparati di notevole potenza situati a terra e facenti parte di strutture militari potrebbero a maggior ragione compromettere la safety, ovvero la sicurezza del volo. Le stesse vengono talvolta chiamate HIRF *High Intensity Radiated Field*.

La teoria della Scarry, sia pure nella sua originalità toccava argomenti in quegli anni di stretta attualità riguardanti telefonini mobili e laptop che si portavano a bordo dei velivoli; i problemi relativi a interferenze elettroniche erano comunque di natura prettamente tecnica e non potevano lasciare indifferenti gli esperti del settore.

E' così che il 10 ottobre del 2000 Peter B. Ladkin e Will Schepper della facoltà di tecnologia e fisica dell'università di Bielefeld in Germania, mettono in rete un dettagliato rapporto di 18 pagine. (3) Nella loro opera i due docenti ripercorrevano l'itinerario proposto dalla Scarry ovvero l'ipotesi che la notevole similitudine fra gli incidenti TWA e Swissair permettesse di sospettare una causa comune di origine.

Si partiva riepilogando le congetture avanzate, cioè:

- a) La scintilla da cui era scaturito lo scoppio del serbatoio centrale di carburante del Boeing 747 della TWA sarebbe stata originata da un fattore elettrostatico causato da una EMI esterna.
- b) Ancora una EMI esterna sarebbe la causa del corto circuito che ha provocato l'incendio nella parte superiore del cockpit dell' MD-11. La stessa causa viene suggerita per spiegare il temporaneo *black out* nelle comunicazioni radio avvenuto a bordo dell'MD-11 svizzero.

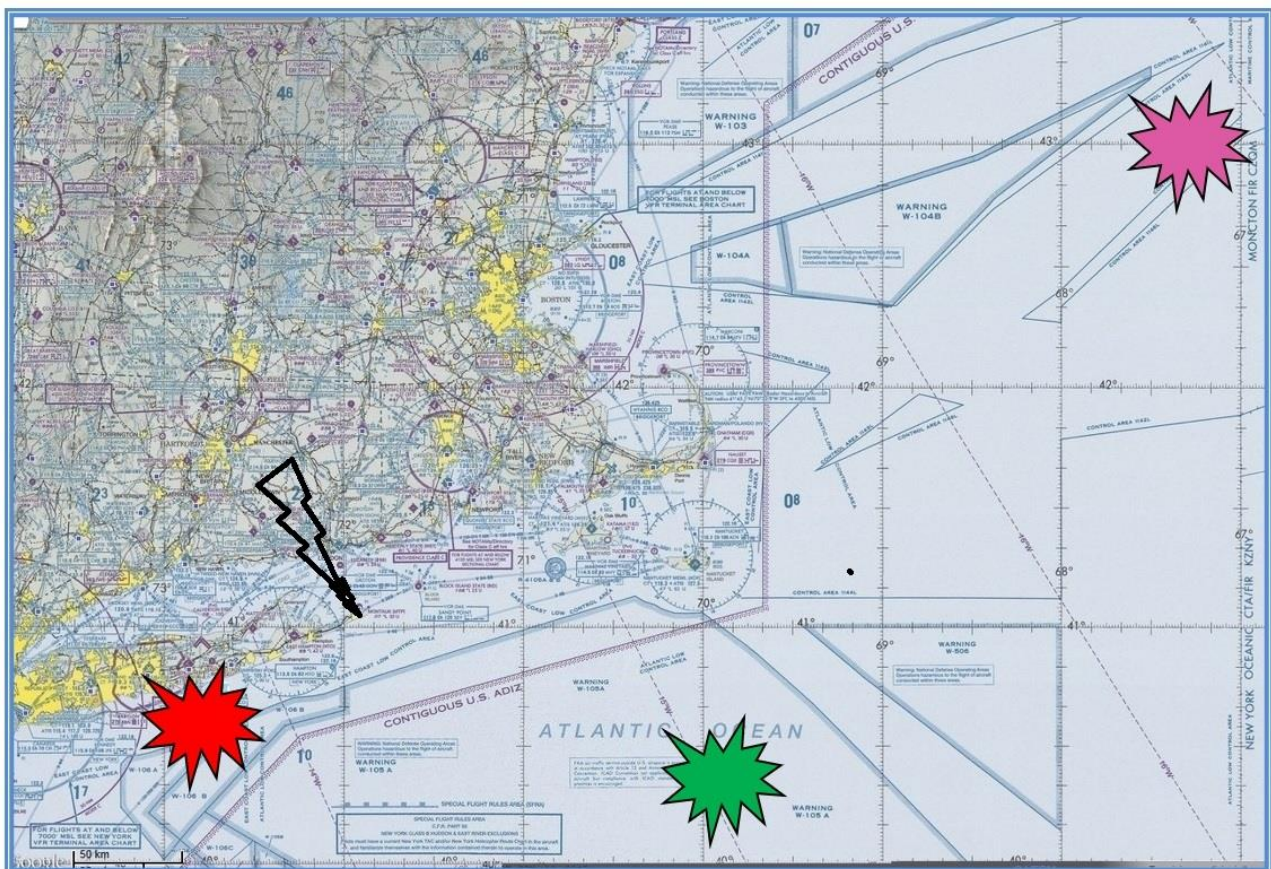
Quindi, entrambi gli incidenti occorsi alla TWA 800 e alla Swissair 111 avrebbero potuto avere una base comune, cioè una interferenza elettromagnetica di fonte esterna.

I tecnici tedeschi avevano effettuati calcoli per determinare la potenza irradiata in quell'area dalle varie fonti esistenti e avevano concluso che esse non erano di potenza tale da poter provocare interferenze elettromagnetiche con gli apparati di bordo.

"Confutiamo la congettura di Elaine Scarry pubblicata nel New York review of Books di settembre e ottobre 2000, secondo la quale campi elettromagnetici esterni possono essere stati le cause principali degli incidenti alla TWA 800 e alla Swissair volo 111. Nel caso TWA la confutazione si avvale delle ricerche fatte dalla Nasa in supporto alle investigazioni, mentre nel caso della Swissair si tratta di nuove teorie da noi apportate."

Ma il polverone che l'articolo del New York Times aveva sollevato nell'opinione pubblica fu tale che quando uscirono i due rapporti definitivi sul TWA 800 e sul Swissair 111 in essi erano contenuti anche specifici capitoli che trattavano l'argomento EMI, particolare questo che non era mai accaduto in precedenti sciagure aeree commerciali.

Ma è giunto il momento di svelare un retroscena che indubbiamente deve avere influito sulla teoria avanzata dalla professoressa, una teoria che negli Stati Uniti è ben nota, dibattuta e controversa: MONTAUK località situata nello stato di New York, nella contea di Suffolk proprio a ridosso dell'Oceano Atlantico, nonché quello che è passato alle cronache come "il progetto Montauk".



Ricorrendo alla stessa mappa in cui abbiamo esposto i punti di caduta dei tre velivoli, includiamo ora la località di Montauk (sagetta nera)

L'area in questione è una vera miniera d'oro per i sostenitori delle teorie cospirative. Fra le tante ipotesi avanzate ne proponiamo una (4) la quale si ricollega addirittura al *Philadelphia Experiment* e avverte che la sera in cui si verificò l'incidente alla TWA 800, due stazioni top secret del MAIS (*Military Atmospheric Information Satellites*) erano state attivate, e venne generato quello che viene definito un *rift*, un raggio visibile solo al personale che conduceva gli esperimenti, e il Boeing 747 della TWA esplose perchè

“intersected with an invisible temporal axis left permanently in place by two previous experiments to study Einsteins Unified Field Theory. If a line were drawn across the Earth to connect these two sites of previous experiments, one end of the line would end in Philadelphia Harbor in Philadelphia Pennsylvania and the other in Montauk, Long Islands.”

[aveva attraversato un asse temporale invisibile lasciato permanentemente aperto da due esperimenti precedenti per studiare la teoria dei campi unificati di Einstein. Se i luoghi di questi due esperimenti fossero stati uniti da una ipotetica linea fra di loro, ad una estremità si sarebbe trovata la baia di Filadelfia e all'altra estremità il sito di Montauk a Long Islands.]

In base a tale tesi troverebbero spiegazione le molte testimonianze che propongono la teoria del missile nella caduta del Boeing 747, ipotesi questa supportata dalle testimonianze di numerosi testimoni oculari. Unificando le due ipotesi, quella della Scarry e quella dell'anonimo, ritorniamo al fattore comune delle interferenze esterne EMI.

Abbiamo ricordato la teoria della Scarry nonché l'altra legata alla teoria dei campi unificati di Einstein, quest'ultima ricollegabile addirittura all'esperimento Philadelphia del 1943, per far comprendere a quali “livelli di guardia” sia ormai giunta la sensibilità dell'opinione pubblica allorché si verifica un incidente aereo. Non solo, ma i fatti da noi esposti mettono a nudo l'estrema facilità con cui si tende oggi a proporre le ipotesi di intrighi e occultamenti dietro ogni evento, un particolare questo significativo di quale scarso credito venga dato alle investigazioni ufficiali.

Facciamo presente che il “progetto Montauk” non è una mera fantasia ma ad esso Wikipedia dedica anche un capitolo.

Montauk Project

17 languages

Article Talk Read View source View history Tools

From Wikipedia, the free encyclopedia

Coordinates: 41°03′44″N 71°52′26″W﻿ / ﻿41.06222°N 71.87389°W﻿ / 41.06222; -71.87389

*This article is about the conspiracy theory. For the book series, see *The Montauk Project: Experiments in Time*.*

The **Montauk Project** is a *conspiracy theory* that alleges there were a series of *United States* government projects conducted at *Camp Hero* or *Montauk Air Force Station* in Montauk, New York, for the purpose of developing psychological warfare techniques and exotic research including time travel. The story of the Montauk Project originated in the *Montauk Project* series of books by Preston Nichols which intermixes those stories with stories about the Bulgarian Experiment. ^[*clarification needed*][1][2]

Origin

Stories about the Montauk Project have circulated since the early 1980s. According to UFO researcher Jacques Vallée, the Montauk Experiment stories seem to have originated with the highly questionable account of Preston Nichols and Al Bielek, who both claimed to have recovered repressed memories of their own involvement. Preston Nichols also claims that he was periodically abducted to continue his participation against his will.^[3][4] Nichols, born

Il *progetto Montauk* nasce tuttavia da “voci” che risalgono indietro nel tempo. Secondo i credenti più irriducibili del progetto e dell'esperimento Filadelfia, durante la seconda guerra mondiale gli Stati Uniti cominciarono a fare test riguardanti **lo spazio-tempo**. L'obiettivo era rendere **invisibili le proprie navi** a occhi e radar ed è rifacendosi a questo esperimento che nel 1984 venne prodotto anche un film di successo, “The Philadelphia experiment” di cui vi mostriamo la locandina.



I tre rapporti finali investigativi redatti dal NTSB escludono nella maniera più categorica che esperimenti militari *top secret* potessero aver causato anche uno solo dei tre incidenti, ma vogliamo evidenziare l'estrema serietà di una testata come il NYT il quale evidentemente aveva ritenuto l'ipotesi della Scarry degna di venir portata all'attenzione del pubblico.

Circa la precisazione fatta dalla Scarry che intorno al Boeing 747 vi erano numerosi aerei militari, non dimenticando che TWA800 è stato da più parti additato come *il caso Ustica a stelle e strisce*, è interessante riproporre le considerazioni fatte dal senatore Giovanni Pellegrino, (5) quando gli venne posta la domanda se era normale che in quella notte del 27 giugno '80 nel Mar Tirreno vi fossero tanti aerei militari in volo: *"su una frontiera così difficile come la nostra l'affollamento di aerei nel cielo era tutto sommato normale"*.

Ma ancor più interessante è questo ulteriore commento: *"una circostanza non è normale o anormale in sé, ma è normale o anormale rispetto al contesto in cui si manifesta effettivamente. Quando si qualifica un evento come 'eccezionale' o 'anormale' questa qualifica non può essere usata come un qualsiasi predicato descrittivo ma deve essere giustificata caso per caso tenendo conto del contesto spazio-temporale in cui si colloca l'evento in questione."* (6)

Per TWA800 il più controverso dei tre incidenti analizzati dalla Scarry, le conclusioni finali cui pervenne l'inchiesta scartarono l'ipotesi del cedimento strutturale, escludono l'ipotesi della bomba o missile, precisando che il cedimento della struttura era iniziato nel serbatoio centrale, quello che unisce le due ali passando al di sotto della carlinga. E' qui che era avvenuta l'esplosione, ma circa le interferenze il rapporto è categorico:

"Electromagnetic interference from a radio frequency sources external to TWA flight 800 did not produce enough energy to ignite the fuel/air vapor in the center fuel tank" [interferenze elettromagnetiche derivanti da

fonti di frequenze radio esterne non potevano produrre energia sufficiente per provocare l'innesto dei vapori di aria/carburante presenti nel serbatoio centrale] (7)

E venivano altresì escluse interferenze derivati da apparecchi elettronici nella cabina passeggeri.

In conclusione, tutto si può dire circa le teorie avanzate ma non di certo che esse siano superficiali e grossolane. Ed è proprio la loro ricchezza di particolari a renderle accattivanti e capaci di attirare l'attenzione dei lettori. Per rendersene conto invitiamo il lettore a leggere l'intero articolo dedicato alla teoria della Scarry. (8) Quest'ultima nostra osservazione è un qualcosa da ben ponderare in quanto l'abbondanza di dettagli non ha riguardato solo le teorie proposte dalla Scarry, ma si può applicare a molte delle ipotesi proposte all'indomani di altri incidenti. In Italia ne sappiamo qualcosa se pensiamo alla voluminosa bibliografia che ha fatto seguito all'incidente di Ustica.

- 1) Il primo intervento è apparso sul *New York Review of Books* del settembre 2000 ; Elaine Scarry è un'accademica, insegnante e saggista statunitense, professoressa di Lingua e Letteratura Inglese e Americana e "Walter M. Cabot Professor of Aesthetics and the General Theory of Value" alla Harvard University.
- 2) L'area mostrata nella mappa è attraversata giornalmente, per 365 giorni all'anno, dai velivoli civili impegnati nella traversata oceanica atlantica, una delle rotte aeree più trafficate al mondo.
- 3) "EMI, TWA 800 and Swissair 111" Peter B. Ladkin and Will Schepper, Faculty of Technology and Faculty of Physics University of Bielefeld, October 10, 2000.
- 4) <https://dudeman.net/siriusly/0/sup/twa800.shtml>
- 5) Giovanni Pellegrino è stato Presidente Commissione Stragi; la Commissione istituita dalla legge 172 del 17 maggio 1988 è rimasta attiva fino al 2001.
- 6) La citazione è tratta dal capitolo "Diritto, Abduzione e Prove" (pag. 195) dell'opera di Claudio Pizzi "Oggettività e Relativismo nella Ricostruzione del Fatto: Riflessioni Logico-filosofiche"
- 7) Rapporto NTSB PB2000-910403, Pag. 307 punto 12 delle conclusioni.; L'indice del rapporto PB2000-910403, diffuso il 23 agosto 2000, dedica all'argomento i paragrafi da 1.16.6.4 fino a 1.16.6.11 che vanno dalla pagina 159 alla 177.
- 8) <https://archive.nytimes.com/www.nytimes.com/library/magazine/home/20001119mag-scarry.html?scp=48&sq=Theory&st=cse>

NL 14/2024 19 aprile 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024
NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

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

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it