

El avión que estrellaron contra la torre sur del World Trade Center presenta formas de origen desconocido

Los misteriosos reflejos del 11-S



CARMEN TAYLOR / CNN

SIN EXPLICACIÓN. A décimas de segundo para que el Boeing se estrelle contra la torre sur, las cámaras de televisión que siguen al aparato registran en su panza una forma que se diría una protuberancia

EDUARDO MARTÍN DE POZUELO
XAVIER MAS DE XAXÁS

Barcelona

Dos años y medio después del 11-S, persisten muchas dudas sobre las circunstancias que rodearon los atentados contra las Torres Gemelas. Una de esas incógnitas se refiere a la naturaleza de unas formas o manchas que pueden observarse en el fuselaje del avión que se estrelló contra la torre sur del World Trade Center. "La Vanguardia" preguntó por las manchas a Boeing, que alegó no poder contestar por motivos de seguridad nacional y se remitió a la comisión independiente que desde el 31 de marzo indaga lo sucedido.

En las imágenes congeladas de las distintas filmaciones del tramo final del vuelo 175 de United Airlines se pueden apreciar tres extrañas formas, que los técnicos aeronáuticos consultados no aciertan a explicar. Se trata de dos formaciones alargadas, situadas sobre la parte inferior del fuselaje, hacia la proa y hacia la popa del aparato. Hay una tercera, aparentemente piramidal, ubicada en la panza, casi en el centro del avión. El departamento de aviación comercial de Boeing, con sede en Seattle, examinó las fotografías durante diez días y, tras anunciar una explicación sobre el fenómeno, declinó pronunciarse sobre lo que veía. Finalmente, una portavoz manifestó que Boeing no podía opinar "por razones de seguridad" y por no haber participado oficialmente en la investigación de los atentados.

Varios ingenieros aeronáuticos de centros oficiales españoles no han encontrado una explicación clara sobre los brillos o formas

que se observan en el avión secuestrado. En cambio, un análisis digital de detección de contornos de las fotos, efectuado en la Escuela Universitaria Politécnica de Mataró, concluye que los "objetos que se advierten no pueden ser debidos a sombras provocadas por el ángulo de incidencia del sol sobre el avión porque siempre aparecen con la misma forma y tamaño, aunque sí con distinta luminosidad". Para llegar a ese resultado, las fotografías fueron sometidas a un procesamiento digital de imagen "que diera respuesta a los cambios de luminosidad" que se aprecian a simple vista y que, en principio, no tienen sentido, dado que el fuselaje de los aviones comerciales es cilíndrico y liso, se-

gún se expone en el citado informe técnico.

Su autora, con una dilatada experiencia profesional en procesamiento digital de imágenes, redes neuronales artificiales y biometría, señala en su informe que a cada una de las fotos se le aplicó "el mismo tratamiento utilizando tres algoritmos estándares del procesamiento digital de imágenes", cuyos datos técnicos desarrolla profusamente en el dossier. Tras aclarar que "las imágenes estudiadas tienen distintos ángulos de observación", establece que "los objetos detectados presentan a su alrededor distinta luminancia por tener relieve" y añade que "esta es la única explicación posible", para matizar finalmente que "los objetos detectados se distinguen perfectamente del tren de aterrizaje".

La reconstrucción de los hechos que precedieron al terrorífico atentado contra la segunda torre, indican que los preparativos del vuelo de United Airlines UA-175 que cubre la ruta entre Boston y Los Ángeles fueron rutinarios en la mañana del 11 de sep-

hattan con Nueva Jersey por encima del río Hudson, efectuó un brusco viraje a la izquierda. Los secuestradores, después de degollar a varias azafatas, se habían hecho con la cabina de mando. Durante doce minutos, el Boeing estuvo sobrevolando la orilla oriental del Hudson hasta que realizó otro giro muy cerrado hacia la izquierda. Delante tenía la torre sur del World Trade Center, contra la que impactó a las 9.03 horas.

En ese momento, las cámaras de televisión retransmitían en directo un incendio en la torre norte, provocado por el impacto de un B-767 de American Airlines que se había producido a las 8.48 horas. Millones de espectadores pudieron ver en directo cómo el UA-115 entraba en la torre sur, entre los pisos 78 y 84, y provocaba una explosión mucho más potente que la causada minutos antes por el avión de American Airlines.

La investigación oficial de la Administración Federal de Aviación determinó que el Boeing chocó contra el edificio a 937 kilóme-



tiembre del 2001. El avión, un B-767-222, matrícula N612UA, abandonó la terminal de United en el aeropuerto Logan Internacional a las 7.58 horas y a las 8.15 ya estaba en el aire. A bordo iban 56 pasajeros, incluidos cinco terroristas de Al Qaeda, armados con cortaplumas. El capitán era Victor Saracini, de 50 años, ex piloto de la Navy.

El aparato siguió la ruta habitual hasta las 8.47, cuando, a la altura del puente George Washington, que une la parte norte de Man-

hatten por hora. Por su parte, un estudio del Instituto Tecnológico de Massachusetts estableció una velocidad de 859 kilómetros por hora en el momento del impacto.

Ninguna de las dos investigaciones mencionó que hubiera alguna forma extraña adosada al avión. Sus conclusiones forman parte del medio millón de documentos que sirven de partida a los diez miembros de la comisión nacional que están revisando las causas de los atentados.

La comisión empezó sus trabajos en el edificio de aduanas del puerto de Nueva York. Su objetivo es proseguir con la investigación que inició el comité de inteligencia conjunta Senado-Cámara de Representantes. Antes de traspasar las competencias a la comisión nacional, el comité identificó varios fallos humanos y de organización que dificultaron la labor de los servicios de inteligencia para prevenir los atentados. Entonces, la Casa Blanca intentó que el ex secretario de Estado, Henry Kissinger, presidiera la comisión. Al no conseguirlo cortó la financiación y a la comisión todavía no han llegado los once millones de dólares que ha presupuestado para su trabajo. La comisión, que cuenta con el apoyo de los partidos demócrata y republicano, deberá presentar sus conclusiones al Congreso en mayo del 2004. Las familias de las 2.798 personas que murieron el 11-S, 1.095 de las cuales estaban en la torre sur del World Trade Center de Nueva York, esperarán hasta entonces respuestas concretas sobre la ejecución del mayor ataque que ha sufrido Estados Unidos.●

Un aeropuerto sin seguridad

Diez de los 19 terroristas de Al Qaeda que participaron en el 11-S pasaron por el aeropuerto Logan de Boston. De allí salieron dos de los cuatro aviones que fueron secuestrados, concretamente los dos que se estrellaron contra las Torres Gemelas de Nueva York. Varios expertos en seguridad aeroportuaria determinaron después de los atentados que Logan era uno de los aeropuertos más inseguros de Estados Unidos.

Al Qaeda centró allí una parte fundamental de la in-

fraestructura del 11-S y los terroristas se instalaron en hoteles próximos al aeropuerto.

Desde el primer momento, se especuló con la posibilidad de que los diez terroristas hubieran contado con más ayuda dado que el aeropuerto, al fin y al cabo, había expedido acreditaciones para facilitar el acceso a la zona de pistas a personas con la documentación incorrecta o incompleta.

Por Logan pasan cada año 24 millones de pasajeros y, según aseguró Ra-

phael Ron, ex jefe de seguridad del aeropuerto Ben Gurion de Tel Aviv, se gestionaba sin ninguna preocupación, con el convencimiento absoluto de que nunca iba a pasar nada. A la misma conclusión llegó la consultora estadounidense Boyd Group, que antes del 11-S ya había colocado a Logan en la cola del ranking de seguridad aeroportuaria. Por esa razón, Ron fue contratado para mejorar la seguridad de Logan y recuperar la confianza de los pasajeros.