



I PRIMI 15 MINUTI DELL' 11 SETTEMBRE

Data: Domenica, 10 giugno @ 19:00:00 EDT

Argomento: 11 Settembre 2001



DI JEREMY BAKER

Community Currency

Robin Hordon, ex controllore del traffico aereo, parla dell'11-9, del NORAD e di cosa sarebbe dovuto accadere

Dopo tre ore dagli attacchi al World Trade Center ed al Pentagono, Robin Hordon sapeva che era stata un'operazione interna. Era stato un Controllore del Traffico Aereo (d'ora in poi ATC) per undici anni prima che Reagan licenziasse lui e centinaia di suoi colleghi dopo che scioperarono negli anni '80. Avendo gestito emergenze aeree e due veri dirottamenti nel corso della sua carriera, è ben qualificato per commentare come il NORAD avrebbe dovuto rispondere ai dirottamenti praticamente simultanei di quattro aerei passeggeri la mattina dell'11 Settembre 2001.

“Doveva essere un grosso problema spiegare perché quegli aerei non furono abbattuti. Abbiamo caccia in allerta per gestire queste situazioni 24 ore al giorno, 7 giorni alla settimana. Abbiamo gli schermi del NORAD (il Comando di Difesa Aerospaziale Nord-Americano) che monitorizzano i cieli giorno e notte. Abbiamo tanti uomini, civili e militari, che sanno come fare il proprio lavoro.”

Ho parlato al Signor Hordon un pomeriggio in un locale di Bremerton, Washington.

“Devi capire le emozioni, il dovere, il lavoro di un ATC. Siamo pagati per tenere sotto controllo gli aerei che attraversano il paese.”

E' lampante che Hordon sia passionale sulla questione. Molte persone lo sono. Sono stati fatti dei sondaggi sulle inquietanti domande rimaste senza una risposta nella mente degli americani. Il 49% dei Newyorkesi credono che il Governo abbia avuto un ruolo negli attacchi dell'11-9. Dopo un'intervista a Charlie Sheen, un sondaggio della CNN rivelava che l'82% dei votanti credeva ad un “insabbiamento dell'11-9.” Jay Leno ha chiesto a Bill Maher al The Tonight Show a proposito del fatto che il 37% degli Americani (secondo sondaggi Scribbs-Howard”) credono che il governo fosse coinvolto in qualche maniera negli attacchi (Maher non è certamente tra questi.)

Per quanto riguarda “le emozioni, il dovere, il compito” di un ATC, Hordon la mette così:

“Immaginati ad un circo, ad una fiera, o ad un affollato evento sportivo. Tenete per mano il vostro piccolo di cinque o sei anni, siete tra centinaia di persone, vi girate e

non vedete più vostro figlio. Come vi sentite in quel momento? Vi allarmate. Sentite che sia la cosa peggiore del mondo, così quello che fate è darvi una mossa. Quando un ATC perde un aereo, si scatena il finimondo. Si mettono subito in moto. Ci mettiamo in azione e non aspettiamo che accadano le cose.”

Come ex membro della FAA (l'Aviazione Civile) e della PATCO (Organizzazione dei Controllori Professionisti del Traffico Aereo), gli anni di Hordon come ATC sono particolarmente rilevanti per i ricercatori dell'11-9.

“Ero un ATC certificato per i voli verso Ovest da Boston, il tragitto che seguirono AA11 e UA175 l'11 Settembre. Lo conosco come il palmo della mia mano.”

Ha anche ricevuto una lettera di congratulazioni per come ha gestito un vero dirottamento. Quando diventò chiaro che non ci fu alcun cedimento del sistema la mattina dell'11 Settembre, Hordon divenne certo che qualcosa sia andato terribilmente storto ai più alti gradi del potere. Come pilota (terzo livello) e ATC conosce bene le procedure di emergenza aerea. E' anche risoluto nell'affermare che se queste procedure fossero state seguite l'11-9 nessuno degli aerei dirottati avrebbe raggiunto il proprio bersaglio.

“Mi spiace ma American 11 sarebbe dovuto essere intercettato nel Sud-Ovest del Connecticut – bang, fine.”

Secondo Hordon, le emergenze aeree che richiedono il decollo “dei caccia sono dalle 50 alle 150 volte l'anno.”



[L'ex Air Traffic Controller (ATC, cioè controllore di volo) Robin Hordon]

“E' routine. Alla base aerea di Otis abbiamo esercitazioni due o tre volte l'anno. Facciamo decollare un aereo, un B-52, i tankers, i caccia. Solo ad Otis ci sono venti, trenta caccia. Ed anche l'11 Settembre ce n'erano molti. Furono semplicemente

rediretti sopra l'oceano, impegnati in esercitazioni, etc.”

La larga maggioranza degli incidenti aerei sono semplici problemi comunicativi o di rotta, contrattempi comuni che vengono risolti facilmente. Nondimeno, quando spunta un problema, viene trattato come un'emergenza e vengono fatti decollare gli aerei intercettori.

“Questo è esattamente quello che c'è scritto nei nostri manuali. Allertiamo immediatamente i nostri supervisori, per avere altri occhi sui radar. Abbiamo a due piedi [ca. 30cm., n.d.t.] da noi un pulsante con su scritto, ADC, Comando di Difesa Aerea [in questo caso il NEADS, il Settore di Difesa Aerea Nord-Est.]. Bing, premi il pulsante. “Hey, è Boston che parla. Ho appena perso un segnale o è intermittente. L'ultima locazione conosciuta è a venticinque miglia ad Ovest di Keene.”

I piloti utilizzano parimenti delle *checklist* quando devono fronteggiare dei problemi coi loro aerei:

“Se perdo un motore ed ho un aereo multi-motore so esattamente cosa fare. Inizio a controllare l'aereo facendolo volare con un motore, stoppo quello mal funzionante e l'assetto dell'aereo torna a posto. E' questione di controllare, controllare, controllare. [In Inglese Check, appunto, n.d.t.] ”

Hordon non è convinto [delle affermazioni] di coloro che adducono scuse alla mancanza di risposta militare l'11-9. Le difese aeree Statunitensi sono in massima allerta per difendere la nazione da un attacco dall'inizio degli anni sessanta.

L'idea che la mattina dell'11-9 ci sia stata una inspiegabile ondata di incompetenza da parte dei suoi ex “compagni d'armi” della FAA lo offende profondamente.

“I piloti sono nelle loro stanze in cui aspettano gli ordini per il decollo, gli aerei pronti negli hangar. Sono pronti in prima linea i controllori, i piloti e gli attori coinvolti. Io lì che osservo. Il pilota è lì e sta volando. Abbiamo comunicazioni dirette per la difesa aerea. E' così che ha funzionato per cinquant'anni.”

Gli incommensurabili ritardi visti nell'azione militare l'11-9 sono inconcepibili per coloro che hanno approfondito accuratamente l'argomento – e per un uomo che ha lavorato per anni per mantenere sicuri i viaggi in aereo sopra gli Stati Uniti.

“I piloti militari schizzerebbero in aria più veloce di quanto si possa immaginare. So quanto velocemente i nostri sistemi possono reagire. Perché mai dovrete ideare un sistema che risponda lentamente ad un'emergenza?”

Le affermazioni delle autorità che, una volta che sono stati spenti i transponder di un aereo dirottato, l'aereo diventa virtualmente invisibile è sicuramente un altro punto dolente per Hordon.

“Il punto essenziale è che questi aerei furono sempre sotto osservazione nei radar, siamo sempre in comunicazione con loro, anche se vengono dirottati. Il solo modo in

cui puoi perdere un aereo oggiigiorno è che esso venga completamente distrutto.”

Dato che è lecito aspettarsi che ogni attacco aereo genuino non si annunci come tale, il radar del NORAD deve essere in grado di rilevare qualunque cosa. Ma non c'è niente di meno invisibile di un enorme aereo passeggeri Boeing, sia che il suo transponder stia funzionando correttamente o meno.

“Quell'aereo è rappresentato sul loro radar da quando decolla a quando atterra. Anche piccoli aerei in aeroporti locali. Il NORAD traccia tutti questi tipi di aerei. Hanno il sistema radar più sofisticato del mondo.”

Dopo undici anni ricchi di eventi come ATC, Hordon ha ovviamente reagito con orrore quando ha sentito per la prima volta che nel Giugno del 2001, solo due mesi prima dell'11 Settembre, furono bruscamente alterati i protocolli d'emergenza, testati e collaudati per cinquant'anni.

“Rumsfeld ha inserito un terzo attore tra l'ATC e il Controllore della Difesa Aerea responsabile per far decollare gli intercettori – il Pentagono.”

Egli ipotizza che:

“Le chiamate andavano dalla FAA al Pentagono e non furono risposte. Quindi il Pentagono non contattò mai la base ADC per lanciare gli aerei. Gli ATC di Boston divennero così frustrati dall'assenza di risposte dall'esercito che infine dissero, “lasciamo andare questi ragazzi lo stesso.” Questo è come ha funzionato per cinquant'anni. Lanciamo aerei intercettori. Non aspettiamo un OK da terze o quarte parti.”

L'assenza dell'esercito Statunitense la mattina dell'11 Settembre, è comprensibilmente diventato il singolo punto più convincente che i ricercatori, gli scrittori e gli attivisti per l'11-9 usano per supportare le loro tesi della complicità di parte del governo Statunitense (e del suo apparato militare e di intelligence) negli attacchi. Quando anche quelli che condannano “la teoria della cospirazione” dell'11 Settembre hanno messo in discussione la condotta dell'esercito quella mattina, è lampante che questa anomalia richieda sentita preoccupazione e ricerche accurate. Qualunque sia il caso, non ci sono dubbi che l'esercito più grande e tecnologicamente avanzato della storia sia stato visibilmente colto del tutto impreparato da quattro enormi aerei passeggeri dirottati che furono in volo per quasi due ore durante la limpida mattina dell'11-9.

I ricercatori dell'11 Settembre hanno passato anni a speculare su cosa accadde precisamente nelle cabine di pilotaggio degli aerei dirottati l'11-9. Le teorie hanno spaziato da aerei duplicati che sono subentrati nelle rotte di volo degli aerei dirottati fino ad aerei comandati a distanza. Naturalmente, le complessità tecniche in gioco nel condurre un enorme jet passeggeri commerciale possono essere comprese a fondo solamente da qualcuno che possieda un approfondito addestramento e esperienza nell'aviazione.

Per anni, hanno migliorato quello che le persone comuni chiamano “pilota automatico.” La definizione moderna è *flight director* . Puoi programmare un *flight director* praticamente per la tua intera rotta, sia prima che dopo il decollo.”

I *Flight directors* – computer navigatori altamente tecnologici – son usati negli aerei commerciali perché tengono sotto costante osservazione ogni fattore che condiziona il volo di un aeroplano (la velocità e la direzione del vento, la quantità di carburante, le condizioni atmosferiche, etc.) e istantaneamente compiono gli aggiustamenti necessari per provvedere al funzionamento più efficiente ed economico possibile dell'aereo.

“I Boeing 707, credo, sono stati l'ultima serie di aerei dove controllavi veramente l'aereo utilizzando dei cablaggi. Non ci sono più cablaggi. Ora abbiamo sensori elettronici o idraulici che trasmettono le informazioni ai servo-amplificatori e ad altre strumentazioni di controllo che gestiscono la pressione alle superfici di controllo.”

Il fatto che la navigazione negli aerei moderni sia fondamentalmente computerizzata rende i controlli hackerabili, o a bordo dell'aereo, o da remoto se sull'aereo sono installati appositi ricevitori.

“Internamente l'aereo doveva avere un'unità ricevitore separata integrata; separati visualizzatori d'accesso nel *flight director* ed una possibilità di svincolarsi dai controlli manuali nell'aereo e di prenderne il comando con tutte le informazioni stabilite prima.”

Hordon aggiunge una postilla importante:

"Se un *flight director* viene rediretto durante un volo, il nuovo piano di volo non verrebbe necessariamente comunicato a terra. Ovviamente, l'addestramento richiesto per modificare un *flight director* è sostanziale. Tuttavia, quando un apprendista pilota impara ad operare un aereo sempre più sofisticato, acquisisce queste conoscenze. Hordon crede che se i dirottatori hanno realmente preso il controllo delle cabine di pilotaggio questo sarebbe potuto benissimo essere ciò che stavano studiando nelle scuole di volo che frequentavano."

E' stato detto molto dai ricercatori dell'11 Settembre a proposito dell'apparente incompetenza senza limiti dei dirottatori dell'11-9 come piloti – aviatori amatori che potevano sì e no guidare aerei leggeri. Questo strano fatto ha portato molti sostenitori della teoria della cospirazione [alternativa, a quella ufficiale, n.d.t.] a speculare che i diciannove presunti dirottatori siano potuti essere giusto un gruppo di vittime o “Owalds”, preparati dai loro controllori a prendersi le colpe per gli attacchi senza che loro ne sapessero nulla o ne fossero in qualche modo coinvolti. Alcuni ricercatori speculano addirittura che questi “terroristi” non fossero mai neanche saliti a bordo degli aerei. Hordon comunque crede che se i dirottatori erano negli aerei e presero realmente il controllo delle cabine di pilotaggio come riportato, la loro capacità di portare davvero l'aereo verso i loro obiettivi sia una netta possibilità.

“Se qualcuno pensa che questi *flight directors* non erano abbastanza sofisticati da essere programmati per andare verso quelle esatte e specifiche coordinate – WTC 1 e 2 – si sbaglia. Questo non c'entra nulla con le competenze dei piloti.”

Hordon crede che sarebbe relativamente facile per i dirottatori redirigere il *flight director* di un aereo commerciale per raggiungere qualunque locazione con grande accuratezza, a patto

che si possieda l'addestramento necessario. Questa sembra essere una delle poche situazioni realistiche contenute nel film Hollywoodiano "Flight 93", un film che Hordon d'altra parte rigetta come una accurata opera propagandistica ideata per ingannare le masse e spacciare la versione ufficiale. Questo punto è intrigante quando considerate il fatto che un libro recentemente rilasciato dagli editori di Popular Mechanics – Debunking 9/11 Myths – afferma specificatamente che i dirottatori di UA 93 si precipitarono nella cabina di pilotaggio, si impossessarono dei comandi e guidarono l'aereo a vista, un metodo che PM ed il suo esercito di tecnici esperti e specialisti hanno soprannominato "punta e vai."

Oltre a rappresentare una bizzarra deviazione dall'esperta analisi di Hordon, la teoria del "punta e vai" di PM contraddice anche lo scenario rappresentato in Flight 93. Anche se per molte persone è difficile credere che ci sia un simile disaccordo tra chi supporta la teoria [della cospirazione] ufficiale, questo è veramente uno dei molti esempi dove è emersa questo genere di notevoli contraddizioni.

Alcuni hanno speculato che degli *homing beacon* possano aver trasmesso i segnali ai voli 11 e 175 da dentro le Torri Gemelle – tutto quello che gli aerei dirottati avrebbero dovuto fare sarebbe stato seguire questi segnali fino alle loro destinazioni. Anche se non aderisce a questa teoria, Hordon ne parla come una possibilità:

“Quando un aereo commerciale si avvicina alla sua destinazione, il *flight director* si connette ai trasmettitori che si trovano alla fine della pista d'atterraggio e fa i necessari aggiustamenti. Tutto quello che il pilota deve fare è sedersi, monitorare i controlli e guardare l'aereo che atterra da solo, anche in condizioni "zero-zero" [per visibilità o condizioni meteo].”

Questa combinazione di controlli computerizzati a bordo e di quello che è essenzialmente un segnale di guida automatica dalla destinazione del volo è chiamato "coupling", una sequenza tecnologica messa a punto da ogni aereo migliaia di volte al giorno negli aeroporti di tutto il mondo.

Spesso criticati dai loro detrattori per l'utilizzo di tecnologia avionica in stile "Buck Rogers", i ricercatori dell'11-9 sono nondimeno vendicati da Hordon che crede che una simile speculazione potrebbe poi non essere così impensabile dopo tutto. Riferendosi agli elaborati esperimenti fatti dall'esercito decenni fa che coinvolsero il pilotaggio di aerei da remoto, Hordon risponde:

“Negli anni '70, sapevano essere molto sofisticati nell'avionica. Potrebbero comandare un aereo in volo adesso ? Certamente, in un attimo. Chiaramente la tecnologia esiste. Esiste da molto tempo.”

E' ragionevole dire che se questa tecnologia fosse stato il modo più efficiente, affidabile e discreto per garantire il successo di una operazione così elaborata, i cospiratori non avrebbero esitato a farne pieno uso.

La questione se i dirottatori pilotarono gli aerei da soli o se il controllo degli aerei fu preso completamente dalle loro mani da operativi da una locazione remota è sempre stata centrale per i ricercatori dell'11-9. Ma per Robin Hordon, al più è una questione opinabile:

“La risposta che vi do è che è irrilevante. Non ha importanza se i dirottatori erano

veramente nelle cabine di pilotaggio o se gli aerei erano comandati da forze esterne. Potrebbe essere andata in uno o nell'altro modo. In un modo nell'altro, fu chiunque tranne piloti di aerei Statunitensi certificati ad assumere il controllo della cabina di pilotaggio, che fosse stato un terrorista che sedeva nella cabina di pilotaggio o qualcuno fuori dalla cabina.”

Qualunque sia lo scenario che Hordon possa tenere in considerazione riguardo ai Voli 11, 175 e 93, egli è deciso nell'affermare che i ricercatori dell'11-9 non dovrebbero fermarsi finché non avranno risolto il presunto schianto del Volo 77 contro il Pentagono. Per molti, l'idea che in realtà a colpire il Pentagono sia stato un jet militare od un missile – e non il Volo 77 – sembra un'idea bizzarra e quasi inconcepibile. Ma per molti ricercatori dell'11-9, è un punto centrale e convincente.

“La particolare manovra che è stata richiesta a questo enorme aereo Boeing, OK, è altamente sospetto che un *flight director* l'abbia messa a punto. Sappiamo anche che è molto sospetto, che se era alla guida quel pilota che sostengono stesse guidando l'aereo, sappiamo che quel tizio non avrebbe potuto compierla. Quello sarebbe stato del tutto implausibile.”

Un concetto comune a cui si aggrappano molti difensori della versione ufficiale (inclusi alcuni personaggi noti come Noam Chomsky) è che l'idea di una cospirazione di così vaste proporzioni come l'11 Settembre avrebbe dovuto coinvolgere centinaia, forse migliaia di persone, tutte a conoscenza del piano e disposte a portarsi i loro segreti nella tomba. Tuttavia affermazioni provenienti da approfondite ricerche – che molte operazioni segrete di notevoli dimensioni sono state certamente tenute all'oscuro del pubblico in passato; che la tecnologia più avanzata può ridurre drasticamente il numero delle persone richieste per una qualsiasi operazione; e che la “compartimentalizzazione” sistematica dei compiti può realmente sfruttare il coinvolgimento di molte persone senza la loro consapevolezza – si oppongono in maniera convincente a questa idea. Inoltre, il potere dei superiori di intimidire e convincere al silenzio dopo il fatto i potenziali *whistleblowers* [informatori o "denuncianti civili", n.d.t.] è formidabile. Ovviamente, il signor Hordon ha un paio di cose da dire sulla questione.

“Io penso che potremmo concordare tutti, che in un modo o nell'altro, l'esercito Statunitense sia stato coinvolto negli attacchi. Il vantaggio che Rumsfeld aveva è che egli può classificare, ridefinire, rendere disponibile o no qualunque informazione egli voglia, in ogni momento e può negare quella informazione al pubblico per qualunque ragione, specialmente se per ragioni di sicurezza nazionale.”

Hordon crede che un aspetto del piano che i cospiratori non potevano controllare era l'integrità morale dei civili della FAA – professionisti scrupolosi che non sarebbero rimasti zitti se avessero notato qualcosa di strano durante gli attacchi. Al numero uno sulla lista di Hordon ci sono i controllori del traffico aereo: “Qual'è il tassello mancante di tutta la storia ? Non sono forse le registrazioni audio degli ATC ? Avevano da pensare ad un modo per tenere le loro bocche cucite, ai civili, e disimpegnarli. Se a loro fosse permesso di testimoniare esattamente secondo i loro codici di procedura, proverebbero che l'esercito fu colpevole.” Quando era nella FAA, Hordon era certificato nella sua struttura come l'operatore che doveva mettere in sicurezza i dati rilevanti dopo un'emergenza aerea; se non del tutto a causa di ragioni di pubblica sicurezza, certamente per ragioni di responsabilità.

“Quando avevamo un incidente, un'emergenza, qualsiasi tipo di problema in cielo o

nelle procedure, dovevamo immediatamente prendere le registrazioni vocali e metterle al sicuro. Stessa cosa per i dati del radar di quel controllore quel giorno. Ogni volta che c'era un incidente, tutte le informazioni, tutte venivano messa al sicuro. Punto.”

Nonostante questo rigido protocollo, si sono verificati degli sconvolgenti resoconti di registrazioni ATC che sono state sequestrate poco dopo gli attacchi e che sono state sottratte all'analisi del pubblico. Hordon crede che queste registrazioni degli ATC siano state distrutte o tagliate.

“La ragione per la quale non ci stanno fornendo informazioni di prima mano è che vogliono dipingere un quadro di confusione, e in qualche modo dovevano estromettere i testimoni oculari civili.”

Anche se la Commissione 11-9, nel disperato tentativo di sviare l'attenzione del pubblico dagli ambienti governativi, ha incolpato la FAA per aver mostrato incompetenza negli attacchi, Hordon crede che la vera confusione si sia originata al Pentagono, una teoria che aderisce bene con il tempestivo e sospetto cambio nei protocolli della difesa aerea menzionato in precedenza.

“La FAA ci ha dato le informazioni computerizzate sull'aeroplano tracciato. Quello che la FAA non ci ha dato sono le registrazioni interne nei settori del Boston Center che lo stavano tracciando.”

Se Robin Hordon dovesse scegliere un argomento per impressionare maggiormente i ricercatori e gli attivisti dell'11 Settembre, questo sarebbe che la verità sulla non-performance delle difese aeree Statunitensi l'11-9 poggia su una attenta disamina di cosa accadde in quei pochi minuti immediatamente successivi ai dirottamenti degli aerei.

“I primi quindici minuti sono la chiave. Ho fatto i conti. Se avessimo lanciato all'intercettazione alcuni aerei cinque o sei minuti dopo aver visto questa grande deviazione di rotta, i caccia da Otis avrebbero intercettato American 11 sul Sud-Ovest del Connecticut o al massimo a Sud di Albany, New York. Il governo federale e l'esercito, per ragioni estremamente serie, stanno lasciando che la gente si concentri sui momenti successivi allo schianto di American 11 contro la torre. Ma il vero punto focale per i ricercatori dell'11 Settembre dovrebbe essere cosa il NORAD stava facendo in quei cinque minuti dopo che American 11 perse il transponder e deviò di rotta.”

Qualunque tipo di critica Hordon possa esprimere nei confronti del NORAD e del Pentagono, di certo non si estende agli individui al fronte della difesa civile della nostra nazione.

” Questi sono piloti militari da combattimento. Sono ragazzi in gamba. Le capiscono le cose. Cosa pensate abbiano fatto ? Stavano ordinando del caffè e delle ciambelle? No. Stavano lì, col batticuore mentre riuscivano a pensare solamente ad una cosa: 'il mio paese sta venendo attaccato. Questo è il motivo per il quale sono in stato di prontezza nella *waiting room* della base aerea di Otis; perché io possa alzarmi in

cielo e difendere il mio paese.' Pensate si sarebbero lanciati all'inseguimento di American 11 mentre questo si dirigeva dritto verso il WTC e l'avrebbero lasciato proseguire ? No. Quello che avrebbero fatto l'avrebbero più o meno immaginato così: "OK, voleranno corpi e scheggie... boom." Avrebbero preso quel rischio."

Una delle più ambiziose proposte di Hordon per il movimento per la Verità sull'11-9 è supportare lo sviluppo di una rete per l'aiuto e la protezione della sua risorsa più importante, quella costituita dagli *whistleblowers* .

"Quello che dovrebbe fare il movimento 11-9 dovrebbe essere riunirsi e rendere possibile che venga salvaguardata la vita degli *whistleblowers*." Offrire consigli legali, supporto morale, e addirittura protezione fisica potrebbe fare molto per ispirare quelli che stanno considerando di farsi avanti con testimonianze potenzialmente esplosive riguardanti gli attacchi.

Ad Hordon piacerebbe anche che venisse raccontata la verità ai giovani sulla politica, la storia ed il mondo nelle loro scuole. "Il patrimonio più grande che abbiamo sono i giovani nelle scuole. Se l'esercito sta sfruttando la loro suscettibilità per sedurli e convincerli ad andare ad uccidere gente, il movimento per la pace deve offrire delle alternative. Dobbiamo rendere disponibili, alla fine degli anni dell'educazione obbligatoria, delle alternative concettuali in relazione all'economia mondiale e all'apparato di controllo." Il piano di Hordon, seppur idealistico, ha anche un risvolto opportunistico:

"Voglio rivolgermi ai ragazzi della scuola obbligatoria perché è il classico esempio dei "due piccioni con una fava." Primo, la loro curiosità li spinge ad ascoltare. In questo momento sono scettici del governo e usano Internet. Secondo, se diamo loro materiale da riportare a casa, l'argomento finisce sulla tavola da pranzo. E cosa succede quando i genitori trovano della roba che è finita non si sa come dentro casa loro? La leggono. Due al prezzo di uno."

Molti attivisti dell'11-9 credono che il loro lavoro sulle questioni relative agli attacchi ha potenzialità maggiori per reali trasformazioni sociali di qualsiasi altra singola questione, e Hordon è decisamente d'accordo.

"Io credo che la questione 11-9 sia la possibilità maggiore per svelare tutti i veleni mortali; più delle armi in cambio di ostaggi dell'Iran-Contra, più del militarismo rampante, più dello Watergate, più di Enron, più del lato oscuro delle istituzioni finanziarie mondiali, più di ogni simile altro genere di cosa. Penso che questo sia probabilmente il loro ultimo rantolo, e la ragione è molto semplice e si chiama Internet. Li stiamo per acchiappare."

Gli attivisti col senso dell'umorismo sono sempre una ventata d'aria fresca. Dopo il suo servizio come ATC, Hordon ha lavorato per anni al Comedy Club Catch a Rising Star di Cambridge nel Massachusetts. Qualcosa deve essergli rimasto:

"Abbiamo due partiti in questo paese: uno sono i repubblicani e l'altro sono repubblicani travestiti in abito blu. E quando si tolgono gli abiti blu da finti democratici rimangono in mutande rosse Armani."

Hordon considera l'umorismo una formidabile arma per gli attivisti. Da coordinatore artistico per attori di commedie emergenti ed affermati, ha lavorato talvolta con alcuni dei comici più talentuosi e di successo dei nostri tempi come Jerry Seinfeld e Larry David.

Alcuni dei comici politici che ha allenato sono fissi ad Air America Radio. Sui poteri forti che comandano ha da dire questo:

“Lo sanno che con l'11-9 sono arrivati alla fine della corsa. Sanno di essere cotti. Stanno giusto tirando scatole di chiodi per la strada mentre fuggono, sperando di bucarci le ruote. Ma non succederà. Sanno che ormai sono al capolinea.”

Ben informato e coi piedi per terra, Robin Hordon non è uno di quei progressisti pieni di speranze illusorie, e gli piace quello che sta notando succedere attorno a lui.

“C'è così tanto ottimo lavoro che sta venendo portato avanti. E' in corso tutta serie di nuovi eventi, ci sono così tanti ragazzi che stanno crescendo sapendo che non devono credere a scatola chiusa alle storie che vengono raccontate loro.”

La sua più grande speranza è che il futuro rappresentato da questi giovani ripulirà le strade occupate finora dai loro meno saggi precursori politici.

“Il 60% dei nostri ufficiali eletti sono miliardari. Fino a che non cambiamo questo, non finirà la lotta per rendere migliore la nostra democrazia. E io penso che, sapete, le democrazie sono OK. Penso che in teoria sia una idea piuttosto buona. Penso perciò che dovremmo provare a realizzarne una.”

Copyright 2007 Darkprints

Commenti? web_wender@hotmail.com

Fonte: <http://www.communitycurrency.org/>

Link: <http://www.communitycurrency.org/robin.html>

Traduzione per www.comedonchisciotte.org a cura di GOLDSTEIN

Questo Articolo proviene da [comeDonChisciotte - politica e informazione](http://www.comedonchisciotte.org)
<http://www.comedonchisciotte.org/site>

L'URL per questa storia è:

<http://www.comedonchisciotte.org/site/modules.php?name=News&file=article&sid=3440>

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.