

Entrevista exclusiva con Espiritu Guerrero

Expiloto de United Airlines denuncia que los aviones del 9/11 fueron controlados a distancia

El capitán Dan Hanley (retirado) y su organización, *9/11 Pilot Whistleblowers*, introdujo una denuncia federal en los EE. UU, donde afirma que los aviones secuestrados el 11 de septiembre de 2001 fueron manejados electrónicamente y controlados en forma remota.

Casado con un paquistaní y residente en Islamabad, Pakistán desde hace 12 años, el Sr. Hanley actualmente se desempeña como director y portavoz público internacional de una organización global llamada *9/11 Pilot Whistleblowers*, cuyo sitio web es *911Pilots.org* y su canal de YouTube es *911Pilots*.

¿Dan que tiempo tienes como piloto?

Comencé como aviador naval y finalmente como capitán de United Airlines, y tengo más de 35 años volando diferentes tipos de aviones, sobre todo los Boeing 757 y 767. Durante este lapso de tiempo acumulando más de 20,000 horas de vuelo.

Comencé a volar hace más de cincuenta años en 1968, primero como piloto civil, luego como aviador naval y finalmente como capitán de *United Airlines*. Me jubilaron ilegalmente por la FAA, la gerencia de United Airlines y mi sindicato, once años antes de mi edad de 65 años en 2003, por denunciar irregularidades sobre el sistema de seguridad y otros temas relacionados con el 11 de septiembre.

¿Cual es tu denuncia sobre los supuestos terroristas que pilotearon los aviones que se estrellaron en las torres y en el Pentágono el 11 de septiembre de 2001?

No hubo secuestradores musulmanes a los mandos de los aviones del 11 de septiembre. Las aeronaves fueron secuestradas electrónicamente mediante el empleo de un sistema llamado *piloto automático ininterrumpible* que permite que una fuente remota tome el control por completo de la aeronave y las computadoras de gestión de vuelo y lo guíen hacia su objetivo. Una vez acoplado, los pilotos no pueden desconectar el sistema".

Por ejemplo hablemos del caso de Hani Hanjour quien fue el piloto secuestrador de



Dan Hanley cuando era Capitán en United Airlines y en la actualidad, luego de ser obligado a tomar su jubilación antes de tiempo por denunciar irregularidades de seguridad en la compañía aérea y ahora por sus denuncias sobre el 9/11



Arabia Saudita del vuelo 77 de *American Airlines*, que supuestamente estrelló un B-757 contra el Pentágono el 11 de septiembre.

Este personaje después de varias investigaciones, hechas por mí y por lo publicado en varios medios de comunicación no tenía la mas mínima capacitación ni las horas de vuelos para pilotear una nave de esa envergadura, inclusive se supo que antes del 11 de septiembre le fue negado el alquiler de un avión de un solo motor propulsado por hélice (Cessna) en el aeropuerto Freeway de Maryland, por no cumplir los requisitos mínimos para hacerlo. El *The New York Times* publicó que "era un estudiante indiferente que a menudo se saltaba las clases y nunca mostraba la pasión tan común entre los pilotos de líneas aéreas comerciales en ciernes".

Entonces nos encontramos con que este "piloto" que despegó del aeropuerto Washington Dulles rumbo a la costa oeste. Voló a altitud de crucero durante un tiempo, realizó un giro de 180 grados y se dirigió de regreso a Washington en un descenso a 7000 pies, giro la nave en espiral descendente y aceleró a 330 grados para llegar precisamente al nivel del suelo sin tocar la superficie a 800 kilómetros por hora para golpear la Oficina de Inteligencia Naval en su primer intento. Esto es imposible. (ver infografía)

¿Y que dicen tus colegas sobre esto?

Bueno se hizo una prueba con un simulador de vuelo y se intentó hacer la misma maniobra por pilotos altamente experimentados y todos se estrellaban antes de llegar al objetivo. Yo con toda mi experiencia de vuelo, no podría haber hecho las maniobras de vuelo que realizaron esas naves que impactaron el 11 de septiembre, especialmente en el caso del Pentágono. Y agregó que "Hay muchos otros pilotos en nuestra organización y en otros lugares que han estado de acuerdo con mi evaluación", afirmó.

Ahora no fueron los terroristas quienes pilotearon los aviones, hablemos entonces del *Piloto automático ininterrumpible*, que



Maniobras imposibles de realizar por pilotos expertos, sin embargo la Comisión del 9/11 asegura que un novato que nunca tomó los cobtores de un jet, las realizó en su primer intento



mencionas.

La tecnología de aviones controlados a distancia existe desde hace más de 75 años. En 1944, hacia el final de la Segunda Guerra Mundial, el ejército de EE.UU. lanzó la *Operación Afrodita*. Para desmantelar los viejos B-24 para reducir el peso, estos aviones se cargaron con 30,000 libras de Torpex, un compuesto altamente incendiario.

Se requirió que los pilotos hicieran el despegue pero, una vez en el aire, saldrían

de la aeronave mientras la aeronave sería guiada de forma remota a sus objetivos en Europa y se estrellaría contra el blanco. Cuarenta años más tarde, en 1984, debido al rápido avance de la tecnología, la FAA y la NASA llevaron a cabo un experimento de prueba de choque de las aeronaves en una ubicación remota, para probar la capacidad de supervivencia de la tripulación y los pasajeros en caso de aterrizaje forzoso. Usando un gran avión a reacción de 4 motores, un B-720, y sin pilotos ni pasajeros a bordo, el avión fue guiado de forma remota para despegar, volar alrededor del patrón de tráfico y aterrizar automáticamente seis veces, antes de estrellarse intencionalmente.

Avanzando dos décadas hasta mediados de la década de 1990, se desarrolló y produjo un sistema llamado *Piloto automático ininterrumpible* cuyo propósito de diseño era evitar que los posibles secuestradores tomaran el control de un avión a reacción comercial en vuelo tomando el control remoto del piloto automático de la aeronave y los sistemas de navegación de vuelo.

La organización de Hanley afirma que hay pruebas más que suficientes de que este sistema existe y fue desarrollado y producido en la década de 1990 antes del 11 de septiembre de 2001.

Acciones legales

El Capitán Hanley presentó un informe como denunciante de la *Administración Federal de Aviación (FAA)* con respecto a este asunto a través de su línea directa en agosto de 2020 pero, afirma, la FAA/Departamento de Transporte y muchas otras oficinas gubernamentales han estado obstruyendo sus esfuerzos durante 18 meses. En consecuencia, ha abordado este problema con el *Comité de Reforma y Supervisión Gubernamental de la Cámara de Representantes de EE.UU.*, que tiene autoridad legislativa sobre los casos de denuncias sobre las operaciones gubernamentales.

¿Cuentas con otras organizaciones para llevar estas denuncias ante un tribunal federal?

Nuestro grupo, *9/11 Pilot Whistleblowers*,

actualmente está en estrecha comunicación con el *Comité de Abogados para la Investigación del 9/11*, y otros, en un intento de recopilar testimonios de pilotos de todo el mundo para tomar acciones legales para impulsar a un fiscal de los Estados Unidos, a través de presentaciones de testimonios de pilotos y otras pruebas, para abrir un juicio para una nueva investigación, ya que la *Comisión para el 9/11* no realizó bien su trabajo.

En agosto de 2020, se presentó un informe de denunciantes a través de la línea directa de la *Administración Federal de Aviación* alegando que no había secuestradores musulmanes a los mandos de los aviones del 11 de septiembre, pero que fueron secuestrados electrónicamente y controlado de forma remota a sus destinos objetivo. Se proporcionó una gran cantidad de evidencia de apoyo para respaldar nuestras acusaciones.

En el transcurso de los siguientes meses, se enviaron numerosos correos electrónicos y cartas a varias oficinas gubernamentales relevantes sin apenas respuesta, excepto algunos correos electrónicos de la oficina de la línea directa de la FAA. Se nos estaba haciendo creer que se estaba llevando a cabo una investigación intensiva y exhaustiva cuando, en realidad, no era así, como lo demostró una solicitud de la *Ley de Libertad de Información* de todos los registros relacionados con la investigación, que solo arrojó un solo memorando.

“Nunca ha habido una investigación criminal sobre el 11 de septiembre. *La Comisión del 11-S* no constituyó una investigación criminal”, afirma Hanley. “Los pilotos quieren presentarse en la Corte”, finalizó.

Agradezco la cobertura que me han dado en esta revista *Espíritu Guerrero*, porque debemos informar al mundo que un hecho como este, que ha generado tantas guerras y asesinatos hasta el día de hoy, no queden impunes.

Se puede contactar al Capitán Hanley en:
capitandhanley@outlook.com
Facebook en “Dan Hanley”
Twitter @danhanley4



Hani Hanjour

El secuestrador que la Comisión del 9/11 asegura que en su primer vuelo con un Jet realizó maniobras que ni un piloto militar Top Gun se atrevería hacer



Los aviones

El Cessna 172, el principal avión de entrenamiento de los secuestradores del 11 de septiembre. Mide 27 pies de largo, pesa una tonelada y vuela a una velocidad de 100 nudos. Su único motor es capaz de producir 180 caballos de fuerza.

Un B-767 que supuestamente volaron los secuestradores ese día. Tiene 180 pies de largo, pesa 100 toneladas y volaba a una velocidad de 500 nudos. Cada motor es capaz de producir 48,000 libras de empuje.

Ninguno de estos secuestradores había volado un B-757/767 en su vida. Habiendo entrenado solo en aviones monomotores principalmente ligeros, para los secuestradores haber volado el avión B-757/767 sería como conducir un camión semirremolque a una velocidad muy alta sin haberlo conducido antes y conducirlo a través de un garaje, sin raspar los costados del camión... o conducir un auto de carreras de Fórmula Uno a 200 mph que nunca antes había manejado y mantenerlo en la pista.