

## War Flug 93 Bestandteil einer militärischen Hijack-Übung?

Written by Administrator

Saturday, 20 November 2010 15:04

---



Schon 2002 hat der Journalist Jared Israel auf die schleppende Reaktion der US-amerikanischen Flugabwehr auf die Hijackings hingewiesen. Es gelang ihr nicht, wenigstens eines der entführten Flugzeuge abzufangen.

Bis heute gibt es keine genaue Antwort darauf, welche Personen oder Institutionen für die fatalen Verzögerungen verantwortlich waren.

Die 9/11 Kommission erklärt das Problem so, dass die Verfahrensroutine, die die Zusammenarbeit zwischen FAA (zivile Luftverkehrsbehörde) und NORAD (militärische Luftabwehr) regelte, am 11. September "in jeder Hinsicht ungeeignet", weil auf "traditionelle Hijackings" zugeschnitten war. Mit anderen Worten, niemand rechnete damit, dass die Hijacker sich ans Steuer setzen und die Flugzeuge zu riesigen Geschossen umfunktionieren würden. Der Abschlussbericht der Kommission beschreibt detailliert, welchen Weg die Information "Flug X ist in der Gewalt von Hijackern" laut Verfahrensroutine hätte nehmen sollen: von dem Fluglotsen, der das Flugzeug beobachtete, über seine Vorgesetzten und die ganze FAA-Hierarchie hinauf bis zum sogenannten "Hijack-Koordinator", der dann das NMCC (National Military Command Center) im Pentagon zu kontaktieren hatte, und - nach Genehmigung durch das Verteidigungsministerium - die Militärhierarchie herunter bis zu den Piloten der Abfangjäger.

Der 9/11 Commission Report widmet der Frage einen ganzen Abschnitt ("Interagency Collaboration", S. 17/18). Dieser ist Wort für Wort aus einem [Arbeitspapier der Kommission vom Juni 2004](#) - zwei Monate vor

## War Flug 93 Bestandteil einer militärischen Hijack-Übung?

Written by Administrator

Saturday, 20 November 2010 15:04

---

Erscheinen des Reports - übernommen, mit einer bemerkenswerten Ausnahme:

der Satz **Most FAA centers had a civilian employee to coordinate with NORAD, for situations like training exercises**

(**"die meisten FAA-Center hatten einen zivilen Angestellten für die Koordination mit NORAD, für Situationen wie etwa militärische Übungen"**), der sich im Arbeitspapier findet, wurde im Report ersatzlos gestrichen.

Warum, fragt man sich. Diese zivilen Angestellten, auch als "military liaison" (militärischer Verbindungsmann) bezeichnet, waren am 11. September in direktem Kontakt zu NEADS, also der Unterabteilung von NORAD, die die Abfangjäger hoch schicken konnte. Die regionalen FAA-Center waren also durchaus in der Lage, die komplizierte Hijacking-Routine abzukürzen, indem sie einfach über ihre eigenen

Verbindungsmänner NEADS alarmierten. Und genau das geschah auch:

Flug	11	175	77
Fluglotse stellt Hijacking fest	8:25	8:55	---
Benachrichtigung von NEADS	9:03	9:03	---
Verzögerung in Minuten	12	8	---

8 oder 12 Minuten scheinen eine angemessene Zeit zu sein, in der die Fluglotsen sich über die Situation klar werden, verschiedene Optionen diskutieren und sich mit ihren Vorgesetzten absprechen konnten. Die aus dem Rahmen fallende 35-minütige Verzögerung für Flug 93 lädt allerdings dazu ein, sich die verantwortliche FAA-Flugleitstelle genauer anzusehen, und das war Cleveland Center. (Flug 77 ist ein Spezialfall; das Flugzeug galt bei den Fluglotsen als vermisst, nicht als entführt, weil es komplett von den Radarschirmen verschwunden war.)

Die Information "Flug 93 ist in der Gewalt von Hijackern und hat eine Bombe an Bord" schaffte es in zwei Minuten vom zuständigen Fluglotsen bis zum FAA-Hauptquartier:

At 9:32, a third radio transmission came over the frequency: "Keep remaining sitting. We have a bomb on board." The controller understood, but chose to respond: "Calling Cleveland Center, you're unreadable. Say again, slowly." He notified his supervisor, who passed the notice up the chain of command. By 9:34, word of the hijacking had reached FAA headquarters. (9/11 Commission Report, S. 28).

## War Flug 93 Bestandteil einer militärischen Hijack-Übung?

Written by Administrator

Saturday, 20 November 2010 15:04

---

Aber erst um 10:07 setzte der militärische Verbindungsmann von Cleveland Center NEADS über Flug 93 in Kenntnis. Wie aus deren [Funkgesprächen](#) hervorgeht, war sein Name Dukelin (Vorname unbekannt). Dukelin war schon vorher in direktem Kontakt zur NEADS-Funkerin Stacia Rountree. Er sprach mit ihr um 9:45 und wieder um 10:00, es ging aber beide Male nur um Delta 1989. Kein einziges Wort zu Flug 93.

Wusste Dukelin nichts vom Hijacking von Flug 93? Das kann man ausschliessen. Er war mit Sicherheit in persönlichem Kontakt mit der mittleren Management-Ebene von Cleveland Center (Traffic Management Unit) und mit Ed Wolbers, dem Einsatzleiter:

They are speaking to the pilot, Dukelin talks to Ed and tells him he is talking to HUNTRESS. Ed says D1989 is not being hijacked, he is landing as a precaution in Cleveland.

Dukelin dürfte also von den Managern von Cleveland Center erfahren haben, wie es um Flug 93 stand. Wahrscheinlich wartete er sogar ungeduldig auf eine Order, NEADS darüber zu informieren:

Cleveland even told the Command Center [at 9:36] it was prepared to contact a nearby military base to make the request. The Command Center told Cleveland that FAA personnel well above them in the chain of command had to make the decision to seek military assistance and were working on the issue. (911 CR, p. 28/29)

Aber die höheren FAA-Stellen behandelten Flug 93 wie ein heisse Kartoffel. Jedenfalls versäumten sie es, Hilfe von NEADS anzufordern:

At 9:49, 13 minutes after Cleveland Center had asked about getting military help, the Command Center suggested that someone at headquarters should decide whether to request military assistance: FAA Headquarters: They're pulling Jeff away to go talk about United 93. Command Center: Uh, do we want to think, uh, about scrambling aircraft? FAA Headquarters: Oh, God, I don't know. Command Center: Uh, that's a decision somebody's gonna have to make probably in the next ten minutes. FAA Headquarters: Uh, ya know everybody just left the room. (911 CR, p. 29)

"Everybody just left the room" - alle verliessen den Raum. FAA-Hauptquartier und -Kommandozentrale hatten Flug 93 auf dem Bildschirm, als die Maschine umkehrte und Kurs auf Washington nahm. Sie hatten erfahren, dass es ein Hijacking war, inklusive einer Bombe an Bord. Zwei grosse Linienflugzeuge waren bereits als Fluggeschosse missbraucht worden. Die USA war offensichtlich Ziel eines gigantischen Terrorangriffs - aber niemand aus dem FAA-Führungspersonal hielt es für nötig, auf Cleveland Center zu hören und (via Dukelin) von NEADS Abfangjäger anzufordern. Was war da los?

## War Flug 93 Bestandteil einer militärischen Hijack-Übung?

Written by Administrator

Saturday, 20 November 2010 15:04

---

Hinzu kommt, dass die FAA um 9:45 den Generalbefehl an alle Flugzeuge erteilte, so schnell wie möglich auf dem nächstgelegenen Flughafen zu landen. Von wem kam dieser Befehl? Laut offizieller Version war es Ben Sliney, Chef der Kommandozentrale; [andere Berichte](#) behaupten, es war Monte Belger, Vizedirektor der FAA - und dann ist da noch Transportminister Norman Mineta, der diese Ehre für sich beansprucht. Egal wer es war - dieser Held traf die riskante, beispiellose, vorbeugende Entscheidung "alle Vögel herunterzuholen", unterliess aber gleichzeitig die akute, dringende, jedoch gut eingeübte und operativ problemlose Massnahme, NEADS wegen Flug 93 zu alarmieren:

**"Es gibt da ein entführtes Flugzeug, es fliegt Richtung Washington und hat eine Bombe and Bord - wir brauchen Abfangjäger!"** - ein irrationales, ja geradezu schizophrenes Verhalten.

Ausser einem kompletten Blackout bei der FAA-Führung scheint es für dieses Dilemma nur einen realistischen Ausweg zu geben: Flug 93 war Teil einer Militärübung, vermutlich einer Hijack-Simulation, und der Übungsplan sah eine verzögerte Benachrichtigung von NEADS vor. Das Verhalten Belgers, Slineys & co. legt nahe, dass sie das Flugzeug nicht als Bedrohung ansahen, sondern die Information hatten, dass es ein "harmloser" militärischer Übungsflug war. Die Quelle dieser Information war womöglich der Secret Service, der nach den [Recherchen von Mike Ruppert](#) direkten Zugang zu den FAA-Radardaten hatte. Der Zweck des verzögerten Alarms könnte gewesen sein, NEADS zu testen und ihnen die Aufgabe, die Maschine rechtzeitig abzufangen, nicht zu leicht zu machen.

Um diese These zu untermauern, hilft ein Blick auf die Funktion der schon erwähnten militärischen Verbindungsmänner (military liaisons). Wie gesagt, beschreibt die 9/11 Kommission deren Job als "Koordination mit NORAD, für Situationen wie militärische Übungen". [Eine Untersuchung von 2001](#) zur Struktur der zivilen Flugüberwachung bestätigt das. Mehr noch - die Übungen scheinen die einzige Aufgabe der Verbindungsmänner gewesen zu sein:

**Military Coordinator: coordinates paper work and flight data for all military exercises within Boston Center airspace**. Die Untersuchung bezieht sich auf Boston Center, aber das Gesagte dürfte ebenso für die anderen FAA-Center gelten. Auch die

[FAA-Direktive 7610.4K](#)

("Special Military Operations") zeigt die zentrale Rolle auf, die die Verbindungsmänner für die Übungen spielten:

### **FAA Military Liaison Officers' Responsibilities 1-6-1.** ACTIONS

Liaison officers shall take the following actions in connection with proposed military exercises:

- a. Encourage mission planning officers to include assigned airspace requirements in the information disseminated with the request for exercise approval.
- b. Recommend the use of planning conferences to mission planning officers for the resolution of problems when it is evident that the exercise requirements will generate sufficient traffic to create untenable air traffic or airspace user situations.

## War Flug 93 Bestandteil einer militärischen Hijack-Übung?

Written by Administrator

Saturday, 20 November 2010 15:04

---

c. Provide early notification and information to the affected ARTCCs and CARF on any exercises which are classified under subparagraph b.

Indem die Kommission die "military liaisons" nicht in den finalen Report übernahm, vermied sie Fragen zu deren Aufgabenbereich. Sie waren dazu da, die militärischen Übungen mit dem zivilen Flugverkehr zu koordinieren. Ihre Aufgabe war es nicht, der FAA im Falle eines Hijackings zu assistieren. Interessanterweise gibt es ein Interview mit dem militärischen Verbindungsmann von Boston Center, Colin Scoggins (unter seinem Pseudonym "Cheap Shot"):

As the military specialist I am responsible for all military procedures between Boston Center and the military units in my airspace, and any visiting military units that participate in any of our Special Use Airspace (SUA). <http://sites.google.com/site/911guide/cs>

Q: What can you tell about the military exercises of that day, and if they had any effect whatsoever on the response? Cheap Shot: I never knew anything about them. Vigilant Guardian is an exercise that we don't participate at Boston Center. We normally are involved in Fertile Spades, Fertile Angels, and Amalgam Virgo's. Occasionally we will get involved in large-scale exercises such as a while back Amalgam Warrior, and Global Yankee. <http://sites.google.com/site/911guide/cs3>

"Cheap Shot" bestreitet, dass er von den Übungen gewusst hat oder gar an ihnen beteiligt war. Das überrascht, da NORAD am 11. September bekanntermassen eine ganze Reihe von teils grossangelegten Übungen durchführte. Vigilant Guardian war nur eine davon. Andere stattfindende Übungen, wie Global Guardian, Northern Guardian oder Vigilant Warrior, erwähnt Scoggins nicht. NORAD war für den

Luftraum von Boston Center zuständig. Und als Boston Center NEADS von Flug 11 in Kenntnis setzte, glaubten man dort, Vigilant Guardian habe begonnen. Wenn Scoggins wirklich nichts wusste, hätte NORAD also seine Übungen im Luftraum von Boston Center durchgeführt, ohne sich mit der zivilen Flugkontrolle zu koordinieren - und dabei Scoggins, den mit der Koordination beauftragen Spezialisten, komplett übergangen.

Das ist kaum glaubhaft, und deshalb sei hier eine alternative Erklärung vorgeschlagen: Scoggins war entgegen seiner Aussage durchaus an den Übungen beteiligt; dies zuzugeben, hätte aber Tür und Tor für weitere bohrende Fragen geöffnet. Viele halten Scoggins für einen "Gatekeeper", also jemanden, der gefährliche Fragen abfangen und unschädlich machen soll. Und genau das scheint er hier zu tun.

Nicht nur die regionalen FAA-Center hatten eine militärische Verbindung, sondern auch die Kommandozentrale und das Hauptquartier. Für letzteres sind kaum Informationen verfügbar. Die militärische Verbindung in der Kommandozentrale war die sogenannte "Air Traffic Services Cell", bestehend aus drei Leuten: Col. John Czabaraneck, Lt. Col. Michael-Anne Cherry und Maj. Kevin Bridges. Mike Williams

## War Flug 93 Bestandteil einer militärischen Hijack-Übung?

Written by Administrator

Saturday, 20 November 2010 15:04

---

von [911myths.com](http://911myths.com) spekuliert, dass diese "Zelle" am 11. September die Aufgabe hatte, die Kommunikation innerhalb der FAA herzustellen bzw. zu verbessern (also etwa die Telefonkonferenzen):

From this description the cell officers earliest task appears to have been to set up the various teleconferences. They were assisting with communications in general, and there's nothing here to say the officers would take it upon themselves to monitor FAA information and pass it on to NORAD, especially if they believed (like Sliney) NORAD had already been informed. It wasn't their job, and they had other things to do.

Es gibt aber [Quellen](#), die besagen, dass die Air Traffic Services Cell - wie ihre Liaison-Kollegen in den FAA-Centern - die Aufgabe hatte, zivilen und militärischen Flugverkehr zu koordinieren:

### Military Air Traffic Services Cell

-Housed within the System Command Center

-Mission -To coordinate all priority military aircraft movement and airspace issues during times of tension, warfare, natural disasters or civil unrest.

-Warfare Support -Deployment of forces

-Sensitive, specialized, or classified mission coordination

-Military training exercise support -Natural or environmental disaster assistance

-Civil exercise collaboration involving military participation

Am 11. September gab es jedoch weder schwere internationale Spannungen noch Kriege, Naturkatastrophen oder zivile Aufstände, um die die Zelle sich hätte kümmern müssen, womit die Übungen (military training exercise support) als ihre einzige Aufgabe übrigbleibt. Das wird von der Zeitschrift [Aviation Week & Space Technology](#) bestätigt. Sie beschreibt den Job der Zelle als "refresher training", also Auffrischungs-Übungen:

In a fluke, so was what Herndon calls "the military cell"--the Air Traffic Services Cell, created by the FAA and the Defense Dept. for use when needed to coordinate priority aircraft movement during warfare or emergencies. The Pentagon staffs it only three days per month for refresher training, but Sept. 11 happened to be one of those days.

Ob die Air Traffic Services Cell mit den militärischen Verbindungen der FAA-Center in direktem Kontakt war, ist nicht klar, es gibt aber Grund, dies anzunehmen. Die Zelle kommunizierte mit anderen militärischen Stellen via SIPRNET, dem geheimen Internet des US-Militärs:

The ATSC's response to the terrorist attacks benefits from the fact that, six weeks earlier, the cell had a secure terminal to access the SIPRNET—the military's classified version of the Internet—installed, along with other hardware, which significantly enhances the movement of

## War Flug 93 Bestandteil einer militärischen Hijack-Übung?

Written by Administrator

Saturday, 20 November 2010 15:04

---

vital information. According to Meenan, because the cell has the SIPRNET terminal, "we could immediately look at NORAD and [Defense Department] plans as they evolved; filter, package, and format them, then walk out to the [FAA] national operations manager—who had control of the entire national airspace system—and give him current visibility into... fighter, tanker, and support aircraft activities. It cut down our response time tremendously."

<http://web.archive.org/web/20020913090602/http://www.aviationnow.com/content/publication/awst/20020610/aw52.htm>

Der letzte Satz - "SIPRNET verkürzte unsere Reaktionszeit beträchtlich" - klingt wie Hohn und Spott, wenn man die 35 Minuten bedenkt, in denen NEADS nichts über Flug 93 erfuhr. SIPRNET scheint ein wichtiges Hilfsmittel gewesen zu sein, um die Übungen durchzuführen. Und es war wohl auch ein wertvolles Werkzeug für "interessierte Kreise", die die Infrastruktur der Übungen benutzten, um einen Terrorangriff unter falscher Flagge zu verüben.