

Christian C. Walther

SHHH! NO ONE NEADS TO KNOW!

Begleitende Anmerkungen zu den im August 2006 aufgetauchten 9/11-Audioaufzeichnungen aus der NEADS-Zentrale sowie der möglicherweise weit gründlicher als bislang geglaubt gelungenen Militärübung Vigilant Guardian.

(Eine für Fachleute entbehrliche Bemerkung vorweg: Die FAA, von der im Folgenden gelegentlich die Rede sein wird, ist die Federal Aviation Association, also die Luftfahrtbehörde, die den Flugverkehr über den USA überwacht und regelt. NEADS ist der North Eastern Air Defense Sector des Militärs resp. des US-Luftverteidigungsverbundes NORAD. Das für den östlichen Luftraum der USA zuständige NEADS-Hauptquartier befindet sich in Rome im Bundesstaat New York. Von dort stammen die vor kurzem aufgetauchten Bänder, von denen hier die Rede sein soll. Wer selber hören will, der folge den Links auf der Seite <http://www.vanityfair.com/features/general/060801fege01>, wo Michael Bronner, Producer des Films „United 93“, seine Interpretation der Tapes sowie der Vorfälle des 11. September präsentiert. Zum besseren Verständnis meiner Argumentation empfehle ich allerdings, die komplette Lektüre von Bronners Schlussfolgerungen noch einen Augenblick zurückzustellen.)

Unstrittig ist, dass am Morgen des 11. 9. 2001 alle relevanten Informationen über entführte oder möglicherweise entführte Flugzeuge in der NEADS-Zentrale hätten zusammenlaufen *sollen* oder gar *müssen* – da NEADS verantwortlich war für die Sicherheit des Luftraums über dem Osten der USA, also auch für das Abfangen solcher Notfälle.

Michael Bronner hat über die Tapes in *Vanity Fair* geschrieben und kommt zu dem Ergebnis, dass die militärisch Verantwortlichen die 9/11-Untersuchungskommission schlicht und ergreifend belogen haben, und dass die FAA weit inkompetenter war als allgemein angenommen. Nach Bronners Bericht müssten demnächst nun doch irgendwelche Köpfe rollen, womit dann vermutlich 90% der Kritiker des Kean-Hamilton-Report zufrieden gestellt wären. Ob danach, nach öffentlicher Ehrabschneidung, alle FAA-Sündenböcke weiter schweigen, ist eine andere Frage, aber mit der wollen wir uns hier ebenso wenig beschäftigen wie mit der Frage, warum ausgerechnet dem „United 93“-Producer diese wichtigen Tondokumente in die Hände fallen konnten.

Statt dessen untersuchen wir doch lieber, was uns jetzt vorliegt. Unbefangen, soweit es geht.

Wir wissen inzwischen aus diversen amtlichen Quellen, dass am Morgen des 11. 9. 2001 mehrere Militärübungen stattfanden. Die Autoren des Commission Report erwähnen nur eine davon (Vigilant Guardian), beeilen sich aber hinzuzufügen, dies habe die Reaktionszeit des Militärs bestenfalls verkürzt. Auf knapp zwei Stunden, immerhin.

Dank der NEADS-Tapes wissen wir aber nun etwas genauer, wie diese eine Übung stattfinden und mit welchen vorbereiteten Elementen der terroristische

Ernstfall trainiert werden sollte. Zum einen mit „Inserts“, also ins System eingespeisten Radarsignalen, die de facto nicht vorhandene Flugzeuge simulierten, zum anderen mit einer an der Ostküste von der kanadischen Grenze über New York nach Washington und von dort in die Karibik fliegenden „Übungsmaschine“.

Major Kevin Nasypany, an diesem Tag mitten im Geschehen, präzisiert: „The day's exercise was designed to run a range of scenarios, including a "traditional" simulated hijack in which politically motivated perpetrators commandeered an aircraft, land on a Cuba-like island, and seek asylum.“ (zitiert nach Bronner)

Wir behalten diese Trainingsmaschine im Sinn. Dass „Vigilant Guardian“ als „Live-Fly-Exercise“ konzipiert war, hatte Michael Ruppert bereits 2004 in „Crossing The Rubicon“ beschrieben. Die NEADS-Tapes liefern hier also keine wirklich neuen Informationen, sondern unterstreichen lediglich längst bekanntes – auch wenn diese Informationen bislang nicht im „Mainstream“ angekommen sind.

Ein Übungsflieger meldet sich nicht

Zur Erinnerung: der offiziellen Darstellung zufolge stellte Flug American 11 um 8:14 die Kommunikation mit den Fluglotsen am Boden ein, der Transponder an Bord wurde ausgeschaltet. Trotz wiederholter Versuche der zuständigen Lotsen, die Maschine zu erreichen, meldete sich niemand mehr. Auf unbekannter Frequenz war eine Bombendrohung zu hören, um 8:26 wechselte AA 11 nahe Albany den Kurs und flog Richtung Süden, Richtung New York.

Die FAA-Lotsen nahmen dies entgegen aller Dienstvorschriften nicht zum Anlass, sofort NEADS zu benachrichtigen, sondern warteten fast 25 Minuten, bis 8:37 Uhr. Dass parallel Stewardess Betty Ong bereits seit zirka 8:22 American Airlines über die Entführung informierte, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Über die Gründe für diese phantastische Fahrlässigkeit habe ich an anderer Stelle spekuliert. Belassen wir es hier dabei, dass NEADS tatsächlich erst um 8:37 von einem entführten Flugzeug erfuhr (auch wenn hier noch nicht von Flug 11 die Rede war), denn das belegen die neuen Mitschnitte aus der Zentrale.

08:37:52 Uhr:

BOSTON CENTER: Hi. Boston Center T.M.U. [Traffic Management Unit], we have a problem here. We have a hijacked aircraft headed towards New York, and we need you guys to, we need someone to scramble some F-16s or something up there, help us out.

POWELL (NEADS): Is this real-world or exercise?

BOSTON CENTER: No, this is not an exercise, not a test.

Die NEADS-Techniker vermuten zunächst, es müsse sich um einen Anruf in Sachen Inserts handeln, also in Sachen Übung: *"When they told me there was a hijack, my first reaction was 'Somebody started the exercise early.'*“ so Major Nasypany.

NEADS versucht nun herauszukriegen, um was für eine Maschine es sich überhaupt handelt. Von American 11 ist weiterhin nicht die Rede. Da auf den NEADS-Radarschirmen offenbar so ganz und gar nichts Brauchbares zu erkennen ist, wird die FAA-Stelle Boston Center (die merken wir uns) erneut angefunkelt, von der um 8.40 Uhr folgendes zu erfahren ist:

WATSON (NEADS): It's the inbound to J.F.K.?

BOSTON CENTER: We—we don't know.

WATSON: You don't know where he is at all?

BOSTON CENTER: He's being hijacked. The pilot's having a hard time talking to the—I mean, we don't know. We don't know where he's goin'. He's heading towards Kennedy. He's—like I said, he's like 35 miles north of Kennedy now at 367 knots.

Na gut. Boston weiß also auch nichts, wenigstens nichts Genaues. Immerhin aber die Geschwindigkeit und die ungefähre Position der Maschine. Dazu eine Anmerkung: der Transponder, der Höhe und Speed der fraglichen Maschine übermittelt, war seit 8:14 ausgeschaltet. So jedenfalls will es die offizielle Darstellung. Die Geschwindigkeit dürfte daher geschätzt gewesen sein, was aber vermutlich nicht allzu schwer zu bewerkstelligen ist. Eigenartigerweise deckt sich diese Schätzung des Lotsen mit den Daten des „Flight Explorer“, eines Echtzeit-Überwachungssystems, dessen Daten kurz nach 9/11 im Internet veröffentlicht wurden. Hier finden sich allerdings auch Höhenangaben zu dem merkwürdigen Flug, was das Ganze zu einem echten Rätsel für interessierte Skeptiker macht, denn sofern diese Höhenangaben in Echtzeit übermittelt wurden, müsste der Transponder tatsächlich die ganze Zeit eingeschaltet gewesen sein. Auch das wollen wir hier nicht vertiefen, sondern konzentrieren uns satt dessen. Denn von hier an passiert tatsächlich Verblüffendes.

Die NEADS-Radarexperten finden nämlich weiterhin nichts auf ihren Schirmen. Was laut „Experte“ Bronner daran lag, dass das Equipment der militärischen Überwacher hoffnungslos veraltet war: *„By 9/11 the scopes were so old (...) that controllers were ultimately unable to find any of the hijacked planes in enough time to react.“*

So sehen die NEADS-Leute also nichts weiter als tausende grüne Blips auf ihren Schirmen, und die Suche nach dem entführten Ziel ist „ohne Information von der FAA (...) wie die Nadel im Heuhaufen“ (Nasypany).

Man fragt sich am Rande, was NEADS im Fall jedes anderen „Eindringlings“ ohne zivile Transponderkennung getan hätte. Ohne Hilfe der FAA konnte das Militär am 11. 9. 2001 offenbar gar nicht erkennen, wer sich unerlaubt im Luftraum über den USA aufhielt. Wie wahrscheinlich ist das? Nächste Frage.

8.44: Was oder wer fliegt da eigentlich nach New York?

Wir hören weiter zu. Laut FAA (Boston) befindet sich das Ziel inzwischen „35 Meilen nördlich von JFK“, dem New Yorker Flughafen. Ungefähr.

NEADS-Major Fox kommentiert: „*I've never seen so much real-world stuff happen during an exercise.*“

Um 8:44 erteilt Major Nasypany die *Scramble Order* an die Abfangjäger auf der Otis Air Base nahe Boston – obwohl weiterhin niemand genau weiß, was oder wo das Ziel genau ist. Nördlich von New York befindet sich scheinbar irgendein entführtes Flugzeug, das ist alles.

Nasypany ist auf dem Band zu hören, um 8:46:36 Uhr:

„*We can't find him via I.F.F. [the Identification Friend or Foe system]. What we're gonna do, we're gonna hit up every track within a 25-mile radius of this Z-point [coordinate] that we put on the scope. Twenty-nine thousand [feet] heading 1-9-0 [east]. We're just gonna do—we're gonna try to find this guy. They can't find him.*“

Mitten in diesem verwirrten Funkspruch knallt ein Flugzeug ins World Trade Center.

Nasypany scheint unterdessen merkwürdigerweise keine Zweifel an seiner Höhenangabe gehabt zu haben. Sollte er diese allerdings nicht geschätzt oder frei erfunden haben, war das, was in den Turm knallte, nicht die Maschine, die die FAA auf dem Schirm hatte, denn 29.000 Fuß Höhendifferenz legt kein Flugzeug binnen vier Sekunden zurück.

Wir wollen aber für die Dauer dieser Analyse auch diesen wichtigen Aspekt unberücksichtigt lassen, ich habe ihn an anderer Stelle vertieft.

Wichtig ist und bleibt: NEADS sah bis zum Einschlag exakt nichts. Bis zu diesem Zeitpunkt hat keiner der zuständigen Militärtechniker und Radarpunkexperten das Ziel überhaupt entdeckt, geschweige denn identifiziert.

Radar kaputt? Frag nach bei CNN

Entsprechend fällt die Reaktion bei den Luftraumwächtern aus, als fünf Minuten später die Kunde von einem Crash in New York NEADS erreicht – nicht via FAA, sondern via CNN.

08:51:11Uhr:

ROUNTREE: A plane just hit the World Trade Center.

WATSON: What?

ROUNTREE: Was it a 737?

UNIDENTIFIED MALE: Hit what?

WATSON: The World Trade Center.

DOOLEY: Who are you talking to?

WATSON: Oh!

DOOLEY: Get—pass—pass it to them—

WATSON: Oh my God. Oh God. Oh my God.

ROUNTREE: Saw it on the news. It's—a plane just crashed into the World Trade Center.

DOOLEY: Update New York! See if they lost altitude on that plane alto-

gether.

Diesmal erfährt NEADS also auch aus Boston nichts und schon gar nicht von den New Yorker Lotsen, sondern aus dem Fernsehen. Man beschließt daher, mal in New York nachzufragen, ob vielleicht mit den bisherigen Höhenangaben des entführten Flugzeugs etwas nicht stimmte. Aber die angefunkten New Yorker Lotsen, die längst hätten sehen müssen, dass da etwas Unidentifiziertes durch ihren rappenden Luftraum kachelte, wissen seltsamerweise von gar nichts - was ja bereits die 2004 veröffentlichten Mitschnitte der Lotsenkommunikation auf dem Flughafen La Guardia zeigte, wird durch die NEADS-Tapes unterstrichen:

WATSON: Did you just hear the information regarding the World Trade Center?

NEW YORK CENTER: No.

WATSON: Being hit by an aircraft?

NEW YORK CENTER: I'm sorry?!

WATSON: Being hit by an aircraft.

NEW YORK CENTER: You're kidding.

WATSON: It's on the world news.

Fernsehen bildet.

Vielleicht setzen wir die Übung jetzt doch mal aus ...?

Gerüchte machen die Runde, die Maschine, die den ersten World-Trade-Center-Turm traf, seine eine Cessna gewesen. Und nun kommt Colin Scoggins ins Spiel, der militärische Verbindungsmann zwischen Boston Center und NEADS-Zentrale. Scoggins ist der erste, der AA 11 scheinbar „identifiziert“ – zehn Minuten nach dem Crash von New York.

08:55:18 Uhr:

BOSTON CENTER (Scoggins): Yeah, he crashed into the World Trade Center.

ROUNTREE: That is the aircraft that crashed into the World Trade Center?

BOSTON CENTER (Scoggins): Yup. Disregard the—disregard the tail number [given earlier for American 11].

ROUNTREE: Disregard the tail number? He did crash into the World Trade Center?

BOSTON CENTER (Scoggins): That's—that's what we believe, yes.

Langsam. „Abgesehen von der Tail Number?“

Falsche Tailnummer, anderes Flugzeug, richtig?

Glücklicherweise meldet sich ein (nicht namentlich identifizierbarer) NEADS-Kollege auf den Bändern protestierend zu Wort:

08:56:31 Uhr:

MALE NEADS TECH: I never heard them say American Airlines Flight 11 hit the World Trade Center.

Worauf Roundtrees Vorgesetzte Dooley Richtung Scoggins nachfragt:

DOOLEY: We need to have—are you giving confirmation that American 11 was the one—

BOSTON CENTER (Scoggins): No, we're not gonna confirm that at this time. We just know an aircraft crashed in and ...

DOOLEY: You—are you—can you say—is anyone up there tracking primary on this guy still?

BOSTON CENTER (Scoggins): No. The last [radar sighting] we have was about 15 miles east of J.F.K., or eight miles east of J.F.K. was our last primary hit. He did slow down in speed. The primary that we had, it slowed down below—around to 300 knots.

DOOLEY: And then you lost 'em?

BOSTON CENTER (Scoggins): Yeah, and then we lost 'em.

Ohne Frage, das kann bedeuten, dass das Ziel, das nur die FAA sah und bis zum letzten Augenblick in 29.000 Fuß Höhe vermutete, kurz nach dieser letzten Sichtung in den Turm stürzte. Ob es sich dabei um AA 11 handelte, ist weiterhin völlig unklar. Möglich ist, was dieses Ziel betrifft, um 8:56 noch alles. Auch dies: geht man davon aus, dass die Höhenangabe bis hierher richtig war, könnte die Maschine um 8:47 den Transpondercode gewechselt haben und zwischen den Blips auf den Schirmen verschwunden sein. Geht man hingegen davon aus, dass die Höhenangabe die ganze Zeit falsch war, ist ein Volltreffer in den WTC-Turm ebenso wenig auszuschließen wie eine Landung oder ein tiefer Vorbeiflug an New York.

Nasypany, ein souveräner Vorgesetzter, entspannt nach diesen aufregenden Minuten seine Leute: „*Think we put the exercise on the hold. What do you think?*“

Das Team dankt mit erleichtertem Gelächter.

No one NEADS to know ...

Zu diesem Zeitpunkt ist – angeblich – United 175 schon entführt. Die FAA weiß dies - angeblich -, benachrichtigt aber – den Bändern nach zu urteilen – NEADS nicht. Und zwar für weitere 15 Minuten nicht. Erst direkt *nach* dem zweiten Einschlag erreicht eine weitere „Entführt“-Meldung die blinden Luftraumüberwacher.

09:03:17 Uhr:

ROUNTREE: They have a second possible hijack!

Wieder hat die FAA vielleicht etwas gesehen, vielleicht auch nicht, wieder hat NEADS definitiv nichts gesehen und nichts erfahren.

Was tun? Aus Erfahrung klug geworden, verlassen die Luftraumschützer sich auf ihren sichersten Schirm: den des Fernsehapparats. Und murmeln dabei um fünf nach neun dies auf die mitlaufenden Bänder:

Is this explosion part of that that we're lookin' at now on TV

Yes.

Jesus ...

And there's a possible second hijack also—a United Airlines ...

Two planes? ...

Get the fuck out ...—I think this is a damn input, to be honest.

Damn input. Inserts also. Die Vermutung liegt allerdings nahe. Wenn man am Übungstag so definitiv gar nichts auf den eigenen Radarschirmen kommen sieht und auch die FAA nicht zeitig Alarm ruft – was soll das schon alles sein, wenn nicht eine Simulation?

Ach ja, nur am Rande: die um 8:57 von Otis aus gestarteten Abfangjäger befinden sich inzwischen in einem „Holding Pattern“, einer Warteschleife vor Long Island, weil die FAA den Abfangjägern das Einfliegen in den Luftraum über NY verboten hatte. Dan Nash, einer der F-15-Piloten, gibt später zu Protokoll: *"Obviously, anybody watching CNN had a better idea of what was going on. We were not told anything."*

Major Nasypany will nach dem zweiten Knall Jäger aus Langley hochschicken, sicherheitshalber, aber diese Bitte wird von seinen Vorgesetzten im fernen Colorado abgewiesen. Den Vögeln könnte ja der Sprit ausgehen, denn niemand weiß, wohin sie fliegen sollen.

Zwischen 9.05 und 9.20 Uhr passiert scheinbar verblüffend wenig. Es wird lediglich, qua Stille, die Aussage von NORAD-Colonel Scott vor der 9/11-Commission widerlegt, NEADS sei um 9:16 Uhr von der Entführung von United 93 informiert worden.

Aber um 9.21 Uhr ist der Kollege Scoggins aus Boston wieder da. Er meldet eine weitere Maschine als entführt.

Scoggins im fernen Boston ist offenbar der einzige NEADS-Informant, der an diesem Tag einen funktionierenden Radarschirm in Reichweite hat.

9.21.37 Uhr:

DOOLEY: Another hijack! It's headed towards Washington!

NASYPANY: Shit! Give me a location.

UNIDENTIFIED MALE: Okay. Third aircraft—hijacked—heading toward Washington.

Hierzu gab es nach dem 11. September gleich zwei Erklärungen der NORAD-Offiziellen. Die eine besagte, dies sei United 93 gewesen, die zweite, es habe sich um American Airlines 77 gehandelt, jenen bereits um 8:50 entführten Flug, den man nun endlich, nach 30 Minuten „unter dem Radar“, wieder gefunden habe. Beide Aussagen waren nachweislich falsch.

Die Meldung aus Boston bezog sich auf Flug 11.

Die Reaktion von NEADS ebenfalls.

Nummer 11 lebt

Scoggins ist sich zu diesem Zeitpunkt jedenfalls verblüffend sicher – so sicher, dass er NEADS informiert:

„American 11, the plane they believed was the first one to hit the World Trade Center, is actually still flying—still hijacked—and now heading straight for D.C. Whatever hit the first tower, it wasn't American 11.“ (Bronner)

Vernachlässigen wir hier die später nachgereichte Erklärung, Scoggins habe sich einfach geirrt und damit eine Jagd auf ein „Phantom“ ausgelöst. Dazu kommen wir gleich.

Momentan, am 11. September um 9:21 Uhr, steht folgendes fest: das Flugzeug, das den ersten Turm traf, war nicht das vorher auf dem Flug nach New York als „American 11“ markierte, denn dieses Flugzeug ist wieder aufgetaucht und nähert sich Washington.

Von der seit 30 Minuten verschwundenen American Airlines 77 spricht niemand.

Jedenfalls nicht mit NEADS.

Zwar ist die Video-Krisen-Konferenz der wichtigsten Entscheider bereits seit spätestens 9:20 in vollem Gange (laut einer FAA-Zeugin seit 8:50), eine Konferenz, an der die FAA (Garvey), CIA (Tenet), DoD (Ruumsfeld), das Militär (Myers), das Justizministerium (Thompson), das Innenministerium (Armitage) sowie Richard Clarke beteiligt sind, der an diesem Tag für die nationale Sicherheit verantwortliche Koordinator; zwar weiß die FAA inzwischen von elf vom Kurs abgekommenen Maschinen, zu denen kein Funkkontakt mehr besteht (laut Clarkes Ausführungen); zwar sieht der Secret Service auf seinem eigenen Radar, was „die FAA sieht“ (wieder laut Clarke), zwar weiß man also auch im weißen Haus Bescheid, dass eine Maschine sich vom Norden aus Washington nähert ...

Aber NEADS sieht, hört und erfährt nichts. Jedenfalls nichts Neues.

Abfangjäger machen sich startklar, um American 11 abzufangen. Es ist inzwischen 9:30, und noch immer weiß niemand, weder im weißen Haus noch bei der FAA noch – klar – bei NEADS von American 77. Die Jets, die von Langley aus starten, fliegen hinaus aufs Meer, in den Übungssektor Whiskey 386, nicht nach Washington. Offenbar im Rahmen der falschen Übung.

Um 9.34 Uhr meldet wiederum der Kamerad Scoggins weitere Maschinen vermutlich entführt, darunter endlich auch eine gewisse American 77. NEADS fragt nach, diesmal bei den Lotsen in Washington, die das eigentlich betreffen müsste – und die nicht auf die Idee gekommen waren, das Militär zu benachrichtigen. Dabei wird's dann fast abenteuerlich launig:

9.34.01 Uhr:

WASHINGTON CENTER: Now, let me tell you this. I—I'll—we've been looking. We're—also lost American 77—

WATSON: American 77?

DOOLEY: American 77's lost.

WATSON: Where was it proposed to head, sir?

WASHINGTON CENTER: Okay, he was going to L.A. also.

WATSON: From where, sir?

WASHINGTON CENTER: I think he was from Boston also. Now let me tell you this story here. Indianapolis Center was working this guy ...

WATSON: What guy?

WASHINGTON CENTER: American 77, at flight level 3-5-0 [35,000 feet]. However, they lost radar with him. They lost contact with him. They lost everything. And they don't have any idea where he is or what happened.

Bezaubernd. American Airlines 77 kam nicht aus Boston. Aber gut, das muss der Lotse ja nicht wissen, selbst wenn er mit der Filiale Cleveland gesprochen hat, in deren Tätigkeitsbereich die Maschine abhanden kam. Bemerkenswerter ist hieran, wenn auch nur am Rande, dass American 77 überhaupt „verloren gehen“ konnte, da sie offenbar zwischen dem letzten Funkspruch um 8:50 und 9:10 auf ihrer Reise Flughöhe blieb. Das Ganze ist heute rätselhafter denn je (nachdem im Juli 2006 die Untersuchungsberichte der NTSB veröffentlicht wurden und mehr Fragen aufwerfen, als sie beantworten), aber auch das lassen wir an dieser Stelle links liegen und halten lediglich fest: keineswegs vermuten irgendwelche Lotsen in Washington um 9.34 (also drei Minuten vor dem Pentagon-Crash) American 77 nahe der Hauptstadt.

Die Gefahr ging von einer anderen Maschine aus: der offenbar noch immer in der Luft befindlichen „American 11“.

Ein Übungsflieger über Washington?

Während Washington Center also an NEADS meldet, AA 77 sei auf unerklärliche Weise verloren gegangen, weit weg im Westen, meldet Scoggins aus Boston sich erneut und berichtet den NEADS-Mitarbeitern Neues über einen seiner entführten Flieger. Jetzt hat er nämlich einen im Tiefflug auf dem Schirm, „*six miles southeast of the White House*“.

9:35:41 Uhr:

ROUNTREE: Six miles southeast of the White House?

BOSTON CENTER (Scoggins): Yup. East—he's moving away?

ROUNTREE: Southeast from the White House.

BOSTON CENTER (Scoggins): Air—aircraft is moving away.

ROUNTREE: Moving away from the White House? BOSTON CENTER (Scoggins): Yeah...

ROUNTREE: Deviating away. You don't have a type aircraft, you don't know who he is—

BOSTON CENTER (Scoggins): Nothing, nothing. We're over here in Boston so I have no clue. That—hopefully somebody in Washington would have better—information for you.

Leider nicht. Siehe oben.

NEADS reagiert. Ohne den betreffenden Flieger orten oder sehen zu können.

9:36:23 Uhr:

NASYPANY: O.K., Foxy [Major Fox, the Weapons Team head]. I got a aircraft six miles east of the White House! Get your fighters there as soon as possible!

MALE VOICE: That came from Boston?

HUCKABONE: We're gonna turn and burn it—crank it up—

MALE TECH: Six miles!

HUCKABONE: All right, here we go. This is what we're gonna do—

NASYPANY: We've got an aircraft deviating eight [sic] miles east of the White House right now.

Stopp.

Und ohne unser verbreitetes „Nachherwissen“. Um 9:36 hat das Flugzeug, dem man auf dem Weg nach Washington noch den Marker „AA 11“ angeklebt hat, die Hauptstadt erreicht und befindet sich nahe des Weißen Hauses.

Niemand sieht AA 77 in der Nähe von Washington.

Und NEADS sieht weiterhin gar nichts.

„The controllers at NEADS have no way of knowing this in the moment. Looking in the general capital area, one of the tracker techs thinks he spots the plane on radar, then just as quickly loses it.“ (Bronner)

9:37:56 Uhr:

MALE TECH: Right here, right here, right here. I got him. I got him.

NASYPANY: We just lost track. Get a Z-point [coordinate] on that.... O.K., we got guys lookin' at 'em. Hold on....

10 Sekunden vor dieser Sichtung ist etwas ins Pentagon gekracht. Flug 11? Vielleicht. Flug 77? Unmöglich, der ist irgendwo in Ohio verloren gegangen.

Aber NEADS hat nicht viel Zeit, sich mit dieser Frage zu beschäftigen, denn nun kommt endlich mal eine Meldung rein, mit der man etwas anfangen kann.

Aufräumen, einpacken, Übungsende

„Three minutes after the Pentagon is hit, Scoggins (!) at Boston Center, is back on the phone. The Boston controllers are now tracking Delta 1989—Boston to Las Vegas—which fits the same profile as the other hijackings: cross-country, out of Boston, lots of fuel, and possibly off course.“ (Bronner)

Zu diesem Zeitpunkt ist United 93 bereits entführt, und die FAA (sowie alle anderen) wissen seit zehn Minuten davon (laut Richard Clarke), aber Scoggins erwähnt 93 nicht. Während der Secret Service im weißen Haus eine Maschine beobachtet (United 93?), die auf Washington zufliegt, und der Präsident um 9:45 den Abschussbefehl erteilt (wieder laut Clarke, auch wenn Kean und Hamilton das in ihrem Commission Report unterschlagen), suchen die NEADS-Blinden Delta 89, die bis kurz zuvor ganz in der Nähe von United 93 herumflog, allerdings mit Transponder. Und der ist weiterhin an.

Weshalb NEADS diese Maschine auch sofort findet.

Delta 89 entpuppt sich als blinder Alarm.

FAA-Chefin Garvey meldet um 9:50 in der Videokonferenz einen Crash in Kentucky nahe der Grenze zu Ohio. Eine große Maschine ist abgestürzt. Das klingt nach AA 77, entpuppt sich aber später als unerklärliche Falschmeldung.

Von United 93 erfährt NEADS erst 4 Minuten nach dem Crash um 10.03 (oder 10:06). Obwohl die FAA schon seit 9:28 informiert war.

Ebenso der Secret Service, Richard Clarke und Dick Cheney.

Dafür glaubt NEADS auch um 10.10 noch, „American 11“ sei in der Luft.

Um 10.15 Uhr gelingt es NEADS, eine eigene Maschine über dem Pentagon nicht versehentlich abzuschießen, sondern zu identifizieren.

Immerhin.

De-Briefing

Der inzwischen im Ruhestand befindliche Colonel Robert Marr erinnert sich wie folgt an die Geschehnisse des Tages: *"I'll be the first to admit that immediately after—in fact, for a long time after—we were very confused with who was what and where, what reports were coming in. I think with having 29 different reports of hijackings nationwide, for us it was next to impossible to try and get back there and figure out the fidelity [about the morning's chronology] that the 9/11 commission ended up being able to show."*

Gut gemacht, Commission.

Wir halten statt dessen fest: Geplant war im Rahmen der Übung „Vigilant Guardian“ mit Hilfe von „Inserts“ auf den Radarschirmen sowie einer Übungsmaschine den Ernstfall zu simulieren. Wir wissen nicht, welche Inserts die FAA-Lotsen sahen oder nicht sahen, können aber davon ausgehen, dass NEADS blind durch den Tag tappte und dass die Übungsmaschine, wie geplant, unterwegs war: *„The day's exercise was designed to run a range of scenarios, including a "traditional" simulated hijack in which politically motivated perpetrators commandeer an aircraft, land on a Cuba-like island, and seek asylum.“*

Spekulieren wir gemeinsam über den Kurs dieser Maschine? Start im Norden, nahe der kanadischen Grenze, Flug Richtung New York, von dort aus Richtung Washington. Landung entweder bei Washington oder, tatsächlich, auf einer Karibikinsel. Nicht unbedingt Kuba. Verwechslung mit American 11 nicht ausgeschlossen. Sondern durchaus nicht unwahrscheinlich.

Nachsatz

Zuletzt gestatten wir uns einige kleinere Anmerkungen zum „Übungs-Szenario“.

Wie Frank Levi in diversen kenntnisreichen Artikeln dargelegt hat, ist die „Radar Coverage“ von NEADS/NORAD nicht überall gleich gut. Tatsächlich ist sie im Landesinneren teilweise lausig, und es gibt sogar zwei oder drei Areale, die man getrost als „blinde Flecken“ bezeichnen kann.

American 11 meldete sich am Rand eines solchen „blinden Flecks“ ab, das heißt, der Transponder der Maschine wurde hier ausgeschaltet.

American 77 und American 93 „verschwanden“ mitten in solchen Radar Holes.

Das erklärt vielleicht, weshalb die Maschinen sich zunächst 40 Minuten von ihren Zielen entfernten, ehe sie die Transponder ausschalteten und/oder den Kurs wechselten. Die Planer des bestens koordinierten Anschlags wussten offenbar um die blinden Flecken und nutzten diese Kenntnis.

Zweitens waren die Planer im Verlauf der Übung allerbestens vernetzt, d. h. die Kommunikation funktionierte weitgehend perfekt. Wir erinnern uns: um 8:47 Uhr, unmittelbar nachdem die auf New York zufliegende Maschine kurzzeitig komplett vom Radar „verschwunden“ und ein Flugkörper in den ersten WTC-Turm eingeschlagen war, passierten etliche Dinge gleichzeitig, wie auf Knopfdruck.

- a) United 175 schaltet den Transponder aus. Und wieder an, mit neuer Kennung. Und wieder aus. Und wieder an, mit abermals neuer Kennung.
- b) United 93 und United 175 befinden sich zu diesem Zeitpunkt an der gleichen Position im Luftraum westlich von New York.
- c) Weiter südlich meldet sich American Airlines 77 zum letzten Mal per Funk. Nach 8:50 herrscht Stille.

All dies geschieht innerhalb von zwei Minuten nach dem ersten Einschlag.

Freunde der offiziellen Theorie haben dafür eine simple Erklärung. Der erste Crash ist das Signal für alle anderen, loszuschlagen. Die Verwirrung soll genutzt werden. Das klingt logisch, abgesehen davon, dass die „Hijacker“ keine Verbindung zueinander haben konnten und keine Verbindung zu einer Koordinationsstelle am Boden oder in der Luft. An Bord der Maschinen hatten sie nicht einmal CNN.

Geht man hingegen von einer extern gesteuerten Veranstaltung (vulgo: Übung) aus, ergibt das Ganze schon erheblich mehr Sinn, ganz gleich, ob das Kommando „Der erste Vogel ist gelandet“ in die Cockpits der an der Übung beteiligten Verkehrsmaschinen ging oder an die EC-130-Maschinen, die den Verkehrsflugzeugen folgten und diese remote controlled ins Ziel brachten.

Aber auch das steht wieder auf einem anderen Blatt. Dieses, zu überschreiben mit *Der Testflug von „American Airlines 11“* ist einstweilen voll genug.