

Seismischer Beweis - 9/11 war ein Inside Job (aktualisierte Version II)¹

Seismic Proof - 9/11 Was An Inside Job (Updated Version II)

von Craig T. Furlong & Gordon Ross, 2006

Original im Journal of 9/11 Studies:

<http://www.journalof911studies.com/volume/200609/ExplosionInTowerBeforeJetHitByFurlongAndRoss.pdf>

*Es gibt für alles einen bestimmten Zeitpunkt,
und es gibt eine Zeit für jedes Geschehen unter dem Himmel.*

Prediger 3,1

Zusammenfassung

Am 11. September 2001 nahmen die um New York City errichteten Stationen für Erdbebenaufzeichnungen von dem Gelände des World Trade Centers seismische Ereignisse auf, von denen zwei unmittelbar VOR den Flugzeugeinschlägen in den Zwillingstürmen auftraten.

Da diese seismischen Ereignisse den Kollisionen vorausgingen, ist es offensichtlich, dass sie nicht mit den Einschlägen verbunden waren, sondern deshalb mit einem anderen Geschehen verknüpft werden müssen. Keine der Behörden, die mit der Untersuchung der Ereignisse von 9/11 beauftragt wurden, hat eine Quelle für diese seismischen Ereignisse oder eine fundierte Begründung für die Unterschiede der Zeiten zwischen den seismischen Ereignissen und den Flugzeugeinschlägen vorgeschlagen.

Nur wenn man den Nachweis von Explosionen in den Kellergeschossen vor den Flugzeugeinschlägen in Betracht zieht, wie sie William Rodriguez und 36 andere Menschen erlebt haben, kann eine Erklärung für die Tatsache gefunden werden, dass die Erdbebenstationen seismische Ereignisse aufzeichneten, die von dem Gelände des WTC vor den Flugzeugeinschlägen stammen. Es scheint unwahrscheinlich, dass Terroristen aus dem Nahen Osten die Sicherheitsdienste des WTC überwältigen und auf diesem Niveau von hochrangiger, technologischer Koordinierung operieren hätten können. Erhöhen die Tatsachen, die hier aufgezeigt werden, so einfach und wenig sie sind, die Wahrscheinlichkeit einer inner(amerikanisch)en Beteiligung an 9/11 sowohl vor als auch nach dem Angriff?

Übersicht

Gegenstand dieser Arbeit sind v. a. die faktischen Daten um den (jeweiligen) Zeitpunkt des Flugzeugeinschlags in WTC 1 und WTC 2. Dies ist weder eine Theorie noch eine Hypothese, sondern eine Feststellung von veröffentlichten Fakten, die die Zeiten der Flugzeugeinschläge betreffen. Es existieren zwei unabhängige exakte Zeitdatensätze, die angeben, wann die Flugzeuge in die Türme stürzten. Beide Datensätze basieren auf UTC

¹ Übersetzung Andreas Bertram-Weiss, Verbesserungsvorschläge bitte <mailto:abw@ae911truth.ch>

(Coordinated Universal Time [koordinierte Universalzeit], das System der Weltatomuhr), und die Quellen dieser Daten waren angesehen, zuverlässig und glaubwürdig. Es besteht keine Frage hinsichtlich der Präzision und Genauigkeit der Messinstrumente, die verwendet wurden, um beide Zeitdatensätze aufzuzeichnen, da ihre ganze Funktion von der zeitlichen Genauigkeit abhängt und in ihr begründet liegt. Darum kann es keinen Zweifel daran geben, dass beide Zeitdatensätze korrekt sind. Diese Zeitangaben stellen objektive wissenschaftliche Daten dar, die von zwei verschiedenen, unabhängigen Einrichtungen aufgenommen wurden.

Das Problem ist, dass die Datensätze unterschiedliche Zeiten für die Einschläge angeben.

Diese Zeitangaben wurden vor Jahren herausgegeben, aber zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Das *Lamont-Doherty Earth Observatory* an der Columbia Universität (LDEO) veröffentlichte seine Ergebnisse um die Zeit der Ereignisse, die es für von den aufgezeichneten seismischen Daten abgeleitete Einschlagzeiten hielt. Die 9/11-Kommission veröffentlichte ihre Einschlagzeiten, die auf den FAA-Radardaten und der Softwarelogik der Luftverkehrskontrolle beruhen, Jahre später in ihrem Schlussbericht. Die Kommission besteht nicht weiter.

Original seismische Zeiten und die Zeiten der Kommission

| Tabelle 1 | | | | |
|-------------|------------|--|---------|--------------------|
| Flug AA 11 | | | Uhrzeit | |
| 2001 | LDEO | | 8:46:26 | original seismisch |
| 2004 | Kommission | | 8:46:40 | (14 s Differenz) |
| Flug UA 175 | | | | |
| 2001 | LDEO | | 9:02:54 | original seismisch |
| 2004 | Kommission | | 9:03:11 | (17 s Differenz) |

Seismische Daten und Zeiten

LDEO Ergebnisse, 2001 veröffentlicht:

Link: http://www.ldeo.columbia.edu/LCSN/Eq/20010911_wtc.html

| Datum | Weltzeit (UTC) | Magnitude (Richter skala) | Ortszeit (EDT) | Dominante Periode (Sekunden) | Signal Dauer | Anmerkung |
|------------|----------------|---------------------------|----------------|------------------------------|--------------|---------------------|
| 11.09.2001 | 12:46:26±1 | 0.9 | 08:46:26 | 0.8 s | 12 s | 1. Einschlag, WTC 1 |
| 11.09.2001 | 13:02:54±2 | 0.7 | 09:02:54 | 0.6 s | 6 s | 2. Einschlag, WTC 2 |
| 11.09.2001 | 13:59:04±1 | 2.1 | 09:59:04 | 0.8 s | 10 s | 1. Einsturz, WTC 2 |
| 11.09.2001 | 14:28:31±1 | 2.3 | 10:28:31 | 0.9 s | 8 s | 2. Einsturz, WTC 1 |
| 11.09.2001 | 21:20:33±2 | 0.6 | 17:20:33 | 0.7 s | 18 s | Einsturz WTC 7 |

LDEO bestätigte, dass diese Daten korrekt sind.

Link (Seismic Observations during September 11, 2001, Terrorist Attack):

<https://web.archive.org/web/20120414230255/http://www.mgs.md.gov/esic/publications/download/911pentagon.pdf>

Daten und Zeiten der 9/11-Kommission

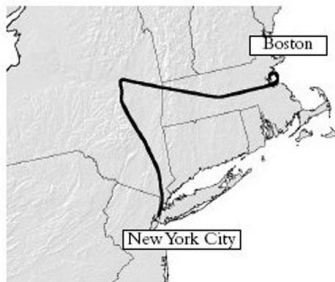
Kommission Timeline-NO Link:

<https://web.archive.org/web/20080316020621/http://www.gpoaccess.gov/911/index.html>

32

THE 9/11 COMMISSION REPORT

**American Airlines Flight 11
(AA 11)**
Boston to Los Angeles



7:59 Takeoff
8:14 Last routine radio communication; likely takeover
8:19 Flight attendant notifies AA of hijacking
8:21 Transponder is turned off
8:23 AA attempts to contact the cockpit
8:25 Boston Center aware of hijacking
8:38 Boston Center notifies NEADS of hijacking
8:46 NEADS scrambles Otis fighter jets in search of AA 11
8:46:40 AA 11 crashes into 1 WTC (North Tower)
8:53 Otis fighter jets airborne
9:16 AA headquarters aware that

**United Airlines Flight 175
(UA 175)**
Boston to Los Angeles



8:14 Takeoff
8:42 Last radio communication
8:42-8:46 Likely takeover
8:47 Transponder code changes
8:52 Flight attendant notifies UA of hijacking
8:54 UA attempts to contact the cockpit
8:55 New York Center suspects hijacking
9:03:11 Flight 175 crashes into 2 WTC (South Tower)
9:15 New York Center advises NEADS that UA 175 was the second aircraft crashed into WTC
9:20 UA headquarters aware that Flight 175 had crashed into

Die Zeiten der Kommission beruhen hierauf: „Wir haben festgelegt, dass die Einschlagzeit um 9:03:11 Uhr war, was auf unserer Analyse der FAA Radardaten und der Softwarelogik der Luftverkehrskontrolle basiert.“ [[The 9/11 Commission Report](#), S. 460 (pdf-S. 477), Anm. 130]:

Link: <http://www.911commission.gov/report/911Report.pdf> (Anmerkung 130 ist die Grundlage für die auf die Sekunde genaue Zeitangabe der Einschläge in WTC 1 und WTC 2)

130. “N90 [New York Terminal Radar Approach] controller stated ‘at approximately 9:00 a.m., I observed an unknown aircraft south of the Newark, New Jersey Airport, northeast bound and descending out of twelve thousand nine hundred feet in a rapid rate of descent, the radar target terminated at the World Trade Center.’” FAA report, “Summary of Air Traffic Hijack Events September 11, 2001,” Sept. 17, 2001. Former NORAD official Alan Scott testified that the time of impact of United 175 was 9:02. William Scott testimony, May 23, 2003. We have determined that the impact time was 9:03:11 based on our analysis of FAA radar data and air traffic control software logic.

Es ist bekannt, dass die FAA dem Flugzeug folgte, indem sie die vier nordöstlichen ARTCCs (Air Route Traffic Control Centers) von Boston, New York, Washington DC und Cleveland nutzte. Es gab auch eine Luftverkehrskontrolle für den lokalen Luftraum von New York City. Alle diese Radar- und begleitenden Luftverkehrskontrolldaten wurden mit UTC-Zeitstempeln (Weltzeit) aufgenommen. Diese Stationen verfolgten die Flugzeuge mit Primärradar, wobei die Daten sekundengenau aufgezeichnet wurden.

Ein Fluglotse antwortete und gab für diese Untersuchung an, dass bei allen Stationen täglich ein Zeitabgleich durchgeführt würde, um sicherzustellen, dass jede Radarverfolgung genau mit UTC abgestimmt ist. Radar beruht auf Mikrowellen, die sich mit Lichtgeschwindigkeit ausbreiten, so ist keine Fehlervarianz angegeben. Der Kommissionsbericht hat die Einschlagzeiten. Ihr Datenmaterial ist auf die wirklichen Flugdaten gegründet, die endeten, als die Türme getroffen wurden. Es gibt keine Frage: Flug AA 11 endete um 8:46:40 Uhr und Flug UA 175 um 9:03:11 Uhr [UTC - 4h]. Da die Flugzeuge zu jenen Zeitpunkten aufprallten, stellt sich die Frage: Was verursachte die LDEO-Zeiten 14 und 17 Sekunden früher? Was verursachte jene seismischen Ausschläge?

Explosionen im Kellergeschoss

Auf den ersten Blick erscheint es fraglich, dass die Ausschläge die „Einschlagzeiten“ anzeigten. Wie kann ein Flugzeug, das auf der Höhe der 90. Etage in das WTC einschlägt, zu einem genügenden Energietransfer führen, der sich den ganzen Weg hinunter zur Erde fortsetzt, selbst durch den massiven, mehrschichtigen, 6-stöckigen Keller, und vom LDEO als ein seismischer Ausschlag aufgenommen wird? Die Energie des Aufpralls hätte überwiegend durch die immense Masse und Konstruktion des Gebäudes absorbiert werden sollen.

Es folgt ein Auszug aus dem Bericht eines Augenzeugen am WTC 1 mit dem Namen William Rodriguez (er arbeitete 20 Jahre lang am WTC-Komplex, war ein anerkannter Held für viele, deren Leben er an dem Tag rettete, und er war der letzte Mensch, der das Gebäude verliess, bevor es einstürzte):

Link: <http://www.newswithviews.com/Spingola/deanna17.htm>

...

Als er am Morgen des 11. Septembers um 8:30 Uhr ankam, ging er zum Büro der Instandhaltung im 1. Kellergeschoss, einer der sechs unterirdischen Tiefetagen. Es befanden sich zu jener Zeit insgesamt 14 Menschen gleichzeitig im Büro. Als er gerade die Tagesaufgaben mit den anderen diskutierte, gab es eine sehr laute massive Explosion, die zwischen den Untergeschossen B2 und B3 zu kommen schien. Weitere 22 Leute in dem Untergeschoss B2 fühlten und hörten ebenfalls diese erste Explosion.

Zuerst dachte er, es wäre ein Generator, der explodiert wäre. Aber die Zementwände in dem Büro rissen von der Explosion ein. „Als ich den Knall der Explosion hörte, vibrierte der Boden unter meinen Füßen, die Wände begannen zu zerspringen, und alles begann zu wanken,“ sagte Rodriguez, der zusammen mit 14 anderen Menschen in dem Büro eingepfercht war, darunter Anthony Saltamachia, sein Vorgesetzter in der American Building Maintenance Company.

Nur Sekunden später gab es eine weitere Explosion weit über ihnen, die das Gebäude kurzzeitig erzittern liess. Dies, so wurde ihm später gesagt, wäre ein Flugzeug gewesen, das den Turm ungefähr auf der Höhe der 90. Etage getroffen hätte. Als er von dem Flugzeug hörte, dachte er gleich an die Menschen oben im Restaurant. Darauf gab es weitere Explosionen genau oberhalb von B1, und Einzelne begannen zur Laderampe zu eilen, um den durch die Explosionen ausgelösten und um sich greifenden Bränden zu entkommen. Als er später zu jenen ersten Explosionen befragt wurde, sagte er: „Ich weiss, ob eine Explosion

aus dem Keller oder von der Spitze eines Gebäudes kommt.“ Er hörte Explosionen bevor und nachdem das Flugzeug den Turm getroffen hatte.

Die Anzahl der Zeug/inn/en, die die Beweise von Explosionen und Schäden durch Explosionen aufzeigten, und besonders die Verletzungen, die einige Zeug/inn/en erlitten, lassen wiederum keinen Raum für Zweifel, dass es dort Explosionen im Untergeschoss von WTC 1 gab. Der folgende Videolink ist ein wichtiges Zeugnis von William Rodriguez und ein Beweis, der die Tatsachen dieser Arbeit bestätigt; auch die 37 Augenzeugen im Untergeschoss des WTC 1 bestätigen diese Fakten.

Links: 9/11: WTC sub-level explosions: <https://www.youtube.com/watch?v=Jcg8hMEmTVE>

„9/11 - Explosion Witness William Rodriguez“: https://www.youtube.com/watch?v=b_LJzR2oYI

Schaden in der Lobby und dem Untergeschoss

Wir sind uns dessen bewusst, dass der durch diese Explosionen verursachte Schaden früher dem Flugzeugeinschlag zugeschrieben worden ist. Dies wird jedoch durch die beiden Zeugenaussagen, die von William Rodriguez im oberen Link und die von NYFD Leutnant William Walsh in dem unteren Link widerlegt. Es geht besonders um die mittleren der dortigen Fahrstühle, die von unten her aus ihren Rahmen geworfen wurden. Dies wird durch Türen belegt, die im 45 Grad-Winkel nach aussen gebogen waren und die sich in der Mitte nahe des Bodens trafen. Diese Nahaufzüge (local elevators) führen nur von der 34. Etage abwärts bis zum untersten Stockwerk des Gebäudes, Level B6 im Untergeschoss. Dies konnte nicht die Folge des Flugzeugeinschlags sein:

Link: [Zeugenaussage von Lt. William Walsh NYFD, 11. Januar 2002 pdf](#):

http://graphics8.nytimes.com/packages/pdf/nyregion/20050812_WTC_GRAPHIC/9110442.PDF

WTC Gebäudeplan - Link: World Trade Center Building Layout, Floors and Elevators:

https://en.wikipedia.org/wiki/File:World_Trade_Center_Building_Design_with_Floor_and_Elevator_Arrangement.svg

.....

Lt. Walsh - Antwort: Was ich noch in der Lobby beobachtete, war, dass es grundsätzlich zwei Bereiche für Aufzüge gab. Es gab Aufzüge (drüben) auf der linken Seite, die wirklich die Expressaufzüge waren. Das waren die Fahrstühle zur Nordseite hin. Und dann auf der rechten Seite gab es auch Aufzüge, die Expressaufzüge waren, die südlich lagen. Zwischen diesen beiden Fahrstuhlschächten waren Aufzüge, die zu den unteren Ebenen gingen. Sie waren aus den Rahmen gesprengt. Dort waren auch die Güterlifte.

Chief Congiusta - Frage: Waren dies die Fahrstühle, die zu den oberen Etagen führten? Es waren nicht die Fahrstühle an der seitlichen Lobby?

Antwort: Nein, nein, ich würde sagen, dass sie bis zur 30. Etage und darunter gingen.

Frage: *Und sie waren aufgesprengt?*

Antwort: *Sie waren aus den Angeln gesprengt, und man konnte die Schächte sehen. Die Fahrstühle auf der äussersten Nordseite und die anderen Expressaufzüge auf der äussersten Südseite sahen für mich unbeschädigt aus, von dem was ich sehen konnte, die Türen jedenfalls ...*

So eilte ich zu der Treppe B. Ich wollte nichts mit den Aufzügen zu tun haben. Darauf hat Feuerwehruzug 1 ...

Frage: *Gab es noch funktionierende Fahrstühle, oder nicht? Wohl eher nicht, nehme ich an.*

Antwort: *Ich kann nichts über die Expressaufzüge sagen. Die Aufzüge, die ich zuvor erwähnte und die auf der äussersten Nordseite und der äussersten Südseite waren, da weiss ich nichts über jene Aufzüge. Aber ich eilte dahin, wo der Güterlift war, der sich in der Mitte befand, wo die Fahrstühle für die unteren Etagen waren, es waren die, bei denen die Türen herausgerissen waren.*

.....

Leutnant Walsh stellt einen sehr wichtigen Punkt heraus, wenn er darlegt, dass die Schächte der Nahaufzüge wie eine Zuleitung für die explosiven Wirkungen dienten. Dadurch wird die Ursache der Explosionen auf die Bereiche begrenzt, die jene Schächte erreichten. Seine Aussage zeigt, dass die Fahrstuhlschächte, die von den Explosionen betroffen waren, nur die unteren Stockwerke bedienten und nicht jene der Einschlagebenen. Dadurch ist ausgeschlossen, dass das vom Flugzeug stammende Kerosin an den Explosionen beteiligt war.

Weitere Bestätigung dafür, dass die Aufzüge aufgesprengt wurden, liefern Leutnant Brian Becker und Feuerwehrmann Robert Byrne (NYFD).

Links:

http://graphics8.nytimes.com/packages/pdf/nyregion/20050812_WTC_GRAPHIC/9110019.PDF

http://graphics8.nytimes.com/packages/pdf/nyregion/20050812_WTC_GRAPHIC/9110266.PDF

Da es nur einen durchgängigen Aufzugsschacht von der Ebene des Flugzeugeinschlags zum Untergeschoss gab, können wir den Flugzeugeinschlag überdies als Grund für die Explosionen ausschliessen, indem wir zusätzlich die Zeugenaussage von William Rodriguez verwenden. In direkter Antwort auf eine Frage, die voraussetzte, dass die Explosion durch Flugzeugtreibstoff ausgelöst wurde, das den Aufzugsschacht hinunterlief, bemerkte er:

„In der Tat war es sehr merkwürdig, dass es nur einen Fahrstuhlschacht (den 50A Wagen) gab, der die ganze Strecke bis zu B6 hinunter ging, und Mr. Griffith, der Fahrstuhlführer, war da drinnen, und er überlebte mit einem gebrochenen Knöchel. Er hätte an Verbrennung sterben müssen, da nach dieser Theorie der Feuerball nach unten kam. Er ist lebendig und gesund und ich werde ihn in Zukunft interviewen, um die Falschinformation aufzuklären.“

Link: William Rodriguez 18. August 2006 12:20 Uhr:

<https://web.archive.org/web/20080922101117/http://www.haloscan.com/comments/dazinith/115585844162914307/>

Als er über den Schaden in der Lobby und seine Erlebnisse sprach, fügte Rodriguez hinzu: *„Ich sagte viele Male, dass, als ich zu dem Erdgeschoss zurückkehrte, nachdem ich eine Person, die völlig verbrannt war [Felipe David], und 14 Leute von meinem Büro aus dem Gebäude geleitet hatte, die Wassersprinkler im Kellergeschoss ausgingen und nicht auf den oberen Etagen. Und auch als ich in die Lobby kam, und die Personenaufzüge sehen konnte, da waren ihre Türen zur Seite hin aufgesprungen wie eine Pyramide, von der Erde nach oben hoch.“*

Die Aussagen von William Walsh und William Rodriguez zeigen, dass es Explosionen gab, die das Kellergeschoss und die Ebene der Lobby betrafen, und diese nicht durch das Kerosin des Flugzeugs verursacht wurden.

Zeitverzögerung von den Explosionen im Kellergeschoss zu den Flugzeugeinschlägen

Die Autoren haben Beweise aufgefunden, die wahrscheinlich zeigen, wieviel Zeit zwischen der ersten Explosion und dem späteren Einschlag von Flug AA 11 im WTC 1 verging. Jenny Carr war am Morgen des 11. Septembers mit anderen bei einem Geschäftstreffen in Liberty Plaza 1. Von dem Meeting wurde eine Aufnahme angefertigt. Während der Aufnahme ist eine erste Explosion zu hören, und dann eine zweite Explosion etwa 9 Sekunden später. Diese Tatsache muss noch bestätigt werden, und beide Autoren und auch Scholars for 9/11 Truth sind damit beschäftigt; jedoch ist es so wertvoll, dass es schon jetzt aufgezeigt wird. Es wurde in einem Filmkompendium gefunden: „9/11 Controlled Demolitions of September 11, 2001 [9/11 - geplante Sprengungen am 11. September 2001]“. Es sei noch einmal gesagt, dass es weitere Bestätigung benötigt.

Link: Jenny Carr, Video- 9 Sekunden (ab 14:30),
<https://www.youtube.com/watch?v=bRtqPq0afgg&t=14m30s>

Die Zeiten der FAA

In der „Summary of Air Traffic Hijack Events September 11, 2001 [Zusammenfassung der Entführungen im Luftverkehr vom 11. September]“ der *Federal Aviation Administration* [[Bundesluftfahrtbehörde der Vereinigten Staaten](#)] findet man die Einschlagzeiten 8:46:35 Uhr und 9:03:14 Uhr.

Link: FAA Summary of Air Traffic Hijack Events September 11, 2001:

<http://nsarchive.gwu.edu/NSAEBB/NSAEBB165/faa7.pdf>

Interessant ist, dass wenn die 9 Sekunden, die auf Jenny Carrs Aufnahme gefunden wurden, zu der ursprünglichen von LDEO seismisch gemessenen Zeit 8:46:26 addiert werden, dann ist das Ergebnis 8:46:35 Uhr, die genaue Einschlagzeit der FAA für Flug AA 11.

Und obwohl es (nur) anekdotenhaft ist, ist es (doch) verblüffend, dass die FAA-Zeit für Flug UA 175 mit 9:03:14 Uhr ganz dicht an der Zeit von 9:03:17 Uhr dran ist, die im Artikel von Michael Bronner in Vanity Fair zu finden war.

Link: Vanity Fair article von Michael Bronner:

<http://www.vanityfair.com/news/2006/08/norad200608>

Diese Zeit von 9:03:17 Uhr entstand, als NEADS ([Northeast Air Defense Sector](#)) einen Anruf erhielt, der sie auf eine zweite mögliche Entführung hinwies, während „fast zeitgleich“ Menschen einschliesslich des befehlshabenden Offiziers, Colonel Marr, im NEADS-Kontrollraum auf CNN den Flug 175 in das WTC 2 stürzen sahen. Dies erhört die Glaubwürdigkeit der Einschlagzeit der Kommission von 9:03:11 Uhr.

Auch wenn die 9/11-Kommission in ihrem Abschlussbericht oft auf diese FAA-Zusammenfassung Bezug nahm, basierte sie dennoch ihre Einschlagzeiten auf alle Daten, die ihnen zur Verfügung stand, und gab die Einschlagzeiten 8:46:40 Uhr und 9:03:11 Uhr heraus.

NTSB Zeiten

In den Untersuchungen der Flugrouten durch das National Transportation Safety Board [Nationales Sicherheitsgremium für Transportwesen] sind die Einschlagzeiten angenähert auf 8:46:40 Uhr und 9:02:40 Uhr zu finden.

Link: NTSB-Bericht "Flight Path Study-American Airlines Flight 11" vom 19.02.2002

<http://www.gwu.edu/%7Eensarchiv/NSAEBB/NSAEBB196/doc01.pdf>

Link: NTSB-Bericht "Flight Path Study-United Airlines Flight 175" vom 19.02.2002

<http://www.gwu.edu/%7Eensarchiv/NSAEBB/NSAEBB196/doc03.pdf>

Diese Berichte geben selbstverständlich die Einschlagzeiten als angenähert an. Dies taten sie mit der Auffassung, dass eine höhere Autorität alle Daten noch überprüfen würde, um die wirklichen Zeiten der Einschläge festzulegen.

Die Einschlagzeit der 9/11-Kommission für Flug AA 11 von 8:46:40 Uhr war die gleiche wie in dem NTSB-Bericht, auf den sich die Kommission in ihrer Anmerkung 39 [zu Kap. 1, auf S. 454, pdf-S.: 471] bezog.

Die Kommission bezog sich hinsichtlich der Einschlagzeit von Flug UA 175 in ihrer Anmerkung 51 zwar auch auf den NTSB-Bericht, verwarf dabei aber NTSBs ungefähre Zeit von 9:02:40 Uhr und gab stattdessen 9:03:11 Uhr als offizielle Zeit heraus.

Wenn man das Radarschaubild der Untersuchung über Flug AA 11 prüft, dann ist ein letzter Positionspunkt des Radars am Ende zu sehen. Dies stimmt mit der Zeugenaussage von Fluglotsen Dave Bottiglia überein, der den Flug AA 11 an jenem Morgen verfolgte. Das Folgende stammt aus einem Artikel, der dies aufnimmt:

Zeiten von NIST

NIST (das National Institute of Standards and Technology) entwickelte über die Jahre seine eigenen Zeiten hinsichtlich der Flugzeugeinschläge von Flug AA 11 und Flug UA 175. Diese wurden im *Progress Report (Appendix H)* im Juni 2004 veröffentlicht.

Table H-3. Times for major events of September 11, 2001.

| Event | Relative Time from Visual Analysis | Adjusted Time from Television Broadcasts | Time Reported in the FEMA Study |
|---------------------|------------------------------------|--|---------------------------------|
| First plane strike | 8:46:25 a.m. | 8:46:30 a.m. | 8:46:26 a.m. |
| Second plane strike | 9:02:54 a.m. | 9:02:59 a.m. | 9:02:54 a.m. |

Was bedeuten diese Zeiten von NIST? NIST hatte um die 14.000 Fotos und Videos der Ereignisse von 9/11 und wollte diese Information in eine chronologische Zeitlinie bringen, um die Ereignisse jenes Tages besser zu verstehen. Sie mussten zuerst ein Bezugsmass oder eine Grundlinie bestimmen, um alle Daten in eine zeitliche Reihenfolge zu bringen.

Sie entschieden sich, die Einschlagzeit von Flug UA 175 zu nehmen, als dieser um 9:02:54 Uhr in WTC 2 stürzte, da viele Fernsehsender und Kameras zu der Zeit auf WTC 1 gerichtet waren, da dieses gerade kurz zuvor von Flug AA 11 getroffen worden war. Diese Zeit von 9:02:54 Uhr entspricht den seismischen Daten von LDEO [des gemessenen Ausschlags]. NIST hat später behauptet, dass die wirkliche Einschlagzeit von Flug UA 175 nicht um 9:02:54 Uhr gewesen wäre, sondern um 9:02:59 Uhr +/- 1 s. Ihre Grundlage dafür waren vier Fernsehsender mit zeitmarkierten Übertragungen, Zeiten, von denen angenommen werden kann, dass sie zum Zeitpunkt der Ereignisse exakt auf die Weltzeit (UTC) abgestimmt waren. Der Unterschied zwischen 9:02:54 Uhr und 9:02:59 Uhr beträgt 5 s. NIST nahm diese 5 s Unterschied, um die anderen 4 Ereignisse zu „relativieren“. Das bedeutet, sie fügten 5 s zu jeder Zeit hinzu, die sie für jedes der anderen vier grösseren Ereignisse hatten (den Einschlag in WTC 1, und die Einstürze von WTC 2, WTC 1 und WTC7). Dies bedeutet, sie legten die angenommene Zeit des „Einschlags“ für Flug AA 11 in WTC 1 auf 8:46:25 Uhr fest [seismisch] und fügten 5 s hinzu, damit sie mit ihrer neuen angenommenen Zeit des „Einschlags“ auf 8:46:30 Uhr kamen.

(Es sei daran erinnert, dass die Fakten, die in dieser Arbeit aufgeführt wurden, den Grund für die seismischen Ausschläge in Frage stellen, und darum diese seismischen Zeiten hier als „angenommene“ Zeiten der „Einschläge“ bezeichnet werden).

NIST verwendete eine verkehrte Logik, als sie diese 5-Sekunden-Addition vollzogen. Sie ist falsch. Das Hinzufügen von 5 s ist Statistik mit Taschenspielertrick, eine unlogische Folgerung, die bedeutungslos ist. Die Zeit 9:02:59 Uhr stammt von einem eigenständigen Ereignis mit einer Zeitmessung, die von Fernsehsendern herrührt (ein Quellentyp). Die andere Zeit von 8:46:25 Uhr ist von einem anderen eigenständigen Ereignis, das von den seismischen Daten stammt (anderer Quellentyp). Dieses sind dann also zwei unabhängige Zeitmessungen für zwei getrennte Ereignisse von zwei verschiedenen Quellentypen. Deshalb kann das Addieren von 5 Sekunden weder aufgrund von Logik noch aufgrund von Statistik vollzogen werden. (In der Buchhaltung ist dieser Fehlertyp bekannt als „das Vermischen von Äpfeln und Birnen“.)

Deshalb ist die Zeitangabe von NIST mit 8:46:30 Uhr als „durch Fernsehsendungen angepasste Zeit“ für den ersten Flugzeug„einschlag“ nicht richtig. Noch einmal wiederholt: Die NIST-Zeit 08:46:30 Uhr, die mit „Erster Flugzeugeinschlag“ in der Spalte „durch Fernsehsendungen angepasste Zeit“ bezeichnet wird, ist künstlich erzeugt.

| Tabelle 3 | | | |
|------------------|------------|---------|--------------------------|
| Flug AA 11 | | Uhrzeit | |
| 2001 | LDEO | 8:46:26 | original seismisch |
| 2004 | NIST | 8:46:30 | künstlich erzeugt |
| 2001 | FAA | 8:46:35 | von Kommission verworfen |
| 2002 | NTSB | 8:46:40 | |
| 2004 | Kommission | 8:46:40 | (14 s Differenz) |
| Flug UA 175 | | | |
| 2002 | NTSB | 9:02:40 | von Kommission verworfen |
| 2001 | LDEO | 9:02:54 | original seismisch |
| 2004 | NIST | 9:02:59 | durch TV angepasst |
| 2004 | Kommission | 9:03:11 | (17 s Differenz) |
| 2001 | FAA | 9:03:14 | von Kommission verworfen |

Von NIST geförderte Neuanalyse der seismischen Zeituntersuchung

Zusätzlich schloss NIST im Jahr 2005 eine vertragliche Vereinbarung mit Dr. Won-Young Kim vom *Lamont-Doherty Earth Observatory* (LDEO), dass die ursprünglichen seismischen Daten und Zeiten, die von LDEO in 2001 herausgegeben wurden (Kim war entscheidend bei der Herausgabe der Originalzeiten.), neu analysiert werden sollten. Als Ergebnis dieser neuen Untersuchung veröffentlichte Kim im Jahr 2005 revidierte seismische Zeiten, die zu den beiden 2001 ursprünglich berechneten Zeiten für die Flugzeug„einschläge“ drei Sekunden addierten. Die revidierten Zeiten waren 8:46:29 Uhr und 9:02:57 Uhr.

[Verweis auf den Bericht: [NIST NCSTAR 1-5A](#), Kapitel 3, S. 22-24 (pdf: 118ff), s. Tabelle 3-1:

Table 3-1. Times for major events of September 11, 2001.

| Event | Relative Time from Visual Analysis | Adjusted Time from Television Broadcasts | Time Reported in the FEMA Study | Time Based on LDEO Recent Analysis |
|------------------------|------------------------------------|--|---------------------------------|------------------------------------|
| First aircraft impact | 8:46:25 a.m. | 8:46:30 a.m. | 8:46:26 a.m. | 8:46:29 a.m. |
| Second aircraft impact | 9:02:54 a.m. | 9:02:59 a.m. | 9:02:54 a.m. | 9:02:57 a.m. |

NISTs Festlegung der Zeit des ersten „Einschlags“ auf 8:46:30 Uhr ist künstlich. Dies ist nicht nur fehlerhaft, sondern kann auch betrügerisch sein, wenn das Motiv die Manipulation der Zeitangabe ist. Dieser gefälschten Zeit für Flug AA 11 wird direkt durch die Angaben von NTSB widersprochen, und sie wird nicht durch die Radardaten gestützt, die von NTSB eingebracht wurden.

Das letzte Radarsignal von dem Flugzeug vor dem Einschlag wurde um 8:46:40 Uhr empfangen, 10 Sekunden NACH der Zeit, von der NIST nun sagt, dass diese es wäre, als das Flugzeug in den Turm einschlug. Man kann sich wiederum wundern, ob NISTs Vertrag

mit Dr. Kim 2005, die seismischen Zeiten noch einmal zu analysieren, auch ein Versuch der Zeitmanipulation ist, um Glaubwürdigkeit für NISTs Quatschzeit von 8:46:30 Uhr zu erzielen. Eine Anhörung von unabhängigen seismologischen Experten, um die Authentizität der revidierten seismischen Zeiten zu bestimmen, wäre dienlich, um dieses Problem zu lösen. Es wäre dies wert, da es den Massenmord an fast 3000 Menschen betrifft.

Hinzufügung der von NIST finanzierten revidierten seismischen Zeiten

| Tabelle 4 | | | |
|------------------|------------|---------|------------------------------|
| Flug AA 11 | | Uhrzeit | |
| 2001 | LDEO | 8:46:26 | original seismisch |
| 2005 | LDEO | 8:46:29 | revidiert durch NIST-Vertrag |
| 2004 | NIST | 8:46:30 | künstlich erzeugt |
| 2001 | FAA | 8:46:35 | von Kommission verworfen |
| 2002 | NTSB | 8:46:40 | |
| 2004 | Kommission | 8:46:40 | (14 s Differenz) |
| Flug UA 175 | | | |
| 2002 | NTSB | 9:02:40 | von Kommission verworfen |
| 2001 | LDEO | 9:02:54 | original seismisch |
| 2005 | LDEO | 9:02:57 | revidiert durch NIST-Vertrag |
| 2004 | NIST | 9:02:59 | durch TV angepasst |
| 2004 | Kommission | 9:03:11 | (17 s Differenz) |
| 2001 | FAA | 9:03:14 | von Kommission verworfen |

Der erste Aspekt dieser Zeiten, und das sollte hinzugefügt werden, ist die Tatsache, dass wir nach drei grösseren Befragungen immer noch ohne Antworten dastehen, selbst bei solchen Grundfragen wie, wann die verschiedenen Ereignisse passierten. Es sollte als eine Anklage an diese Körperschaften gesehen werden, dass die meisten Menschen als die besten Beweise wahrscheinlich die ansehen, die direkt vom Fernsehen kommen, anstatt die von den offiziellen Untersuchungen. Sollen wir verstehen, dass NIST, FEMA und die 9/11-Kommission keinen Zugang zu genau den gleichen zahlreichen Fernsehquellen des Geschehens hatten?

Es ist ein Armutszeugnis, dass die Worte „9/11 Commission“ nicht einmal in beiden NIST-Berichten [NCSTAR 1-5 und NCSTAR 1-5A] zu finden sind. Und eine Suche im Abschlussbericht der 9/11-Kommission nach (den Termen) „Lamont“ oder „LDEO“ oder „8:46:26“ hat dasselbe Ergebnis: nichts. Dieses haarsträubende Fehlen von Achtsamkeit für Details ist unentschuldig und kann von einigen als äusserst niederträchtig beurteilt werden.

NIST leidet an fehlender Glaubwürdigkeit, wenn sie die falsche „Einschlag“zeit für Flug AA 11 mit 8:46:30 Uhr ausgegeben haben. Es ist eine unwirkliche Zeit, und es ist nicht ein „Einschlag“.

Was von NIST gefordert wird, sind: (1) die Namen der vier Fernsehsender, deren Daten verwendet wurden, (2) die wirklichen Zeiten des Einschlags von diesen vier Sendern, und (3) von jedem Sender eingesetzten Verfahren für den regelmässigen Prozess der Synchronisation mit der Weltzeit (UTC).

Mit Blick auf Flug UA 175 bleibt eine Frage: Was sind die Hauptbesonderheiten, dass die Kommission ihre Zeit auf 9:03:11 Uhr gründete, jene Zeit, die auf ihre Anmerkung 130 zurückgeht? Die Kommission gründete sie auf etwas, denn man greift nicht eine so präzise Zahl einfach aus der Luft. „Die FAA-Radardaten und die Softwarelogik der Luftverkehrskontrolle“ sollten dafür ausgewertet werden. Etwas ist hinter dieser Zeit, und wenn es etwas Glaubwürdiges ist, dann würde es ein und für allemal die grosse Zeitlücke zwischen der Zeit der seismischen Messung und dem Einschlag bestätigen, und es wäre ein weitere schlüssige Forderung für eine Neuuntersuchung. Dennoch bleibt, bis die Besonderheiten bekannt werden, 9:03:11 Uhr die offizielle Zeit für den Einschlag, und dies an sich verlangt eine neue Untersuchung.

Wenn man Flug AA 11 betrachtet, dann verbleibt noch eine riesige Zeitdifferenz von 11 bis 14 Sekunden zwischen den präzisen Zeiten der Erdbebenaufzeichnung und dem Einschlag. Diese Zeitlücke, zusammen mit den vielen bestätigenden Augenzeugen vom Kellergeschoss des WTC 1 und dem Feuerwehrpersonal, verlangt eine sofortige neue Untersuchung, und dies kann nicht stärker betont oder unterstrichen werden.

Schlussfolgerung

Verschiedene Erdbebenstationen nahmen seismische Signale auf, die von zwei Ereignissen herrührten, die am WTC-Gelände unmittelbar kurz vor den Einschlägen beider Flugzeuge auftraten. Weil diese Signale den Einschlägen vorausgingen, kann es keinen Zweifel daran geben, dass die aufgenommenen seismischen Signale nicht jene waren, die mit den Einschlägen in die Türme verbunden waren. Tatsächlich waren diese Signale die seismischen Ausschläge, die mit enormen Explosionen im Kellergeschoss verbunden waren, wie es Zeugen berichteten.

Nur durch eine Revision der zuvor hochangesehenen seismischen Zeiten war NIST in der Lage, die Behauptung zu wagen, dass die Zeiten des Flugzeugeinschlags mit den seismischen Signalen zusammenfallen, und selbst dann noch ist ihre erste Einschlagzeit mit 8:46:30 Uhr eine Fälschung. Unterdessen sind die Aussagen zu Explosionen im Untergeschoss vor dem Einschlag von Flug AA 11 weder erforscht noch überhaupt untersucht worden, selbst bei einer so grossen Menge an Zeugen.

Die unausweichlichen Schlussfolgerungen, die von dieser Analyse und den hieraufgeführten Fakten gezogen werden, lassen extreme Zweifel an der Behauptung der Regierung aufkommen, dass diese Angriffe allein von Terroristen aus dem Nahen Osten ausgeführt wurden, die weder die Fähigkeiten und Möglichkeiten gehabt hätten, Sprengvorrichtungen anzubringen, noch sie so detonieren zu lassen, dass sie von den Flugzeugeinschlägen getarnt und teilweise verborgen wären.

Die wahren Täter, jene, die wirklich die Sprengvorrichtungen anbrachten, hatten offensichtlich freien Zugang zu den Türmen. Die Gesamtzahl der Leute, die diese Möglichkeit hatten, war klein, und eine Liste dieser Leute sollte leicht zu erhalten sein. Terroristen aus dem Nahen Osten alleine konnten nicht verantwortlich gewesen sein, da sie nicht über das Nötige in dieser Grössenordnung verfügen. Es ist mehr als bemerkenswert, dass die 9/11-Kommission, obwohl sie von der Aussage von William Rodriguez hinsichtlich

der Explosionen in den Kellergeschossen gehört hatte, diese nicht als wichtig genug einschätzte, um sie in den Schlussbericht aufzunehmen.

Rodriguez sagt in seinem Zeugenbericht, dass viele der weiteren Zeugen ihre Aussagen der Kommission vorbringen wollten, und sie versuchten wiederholt diese vorzubringen, aber die 9/11-Kommission rief nie einen von ihnen auf. Rodriguez sagte, dass der einzige Grund dafür, dass es ihm von allen möglich war, dort zu erscheinen, der war, weil er mit dazu beitrug, dass die Bildung einer Kommission überhaupt zustande kam. (Er war zusammen mit vielen Familien der Opfer wesentlich an dem Bemühen beteiligt, die Bildung einer Kommission zur Untersuchung von 9/11 zu erreichen.)

Diese Analyse hat die Aussagen für Explosionen im Kellergeschoss untersucht, die von William Rodriguez und anderen erbracht wurden, und sie mit den Aussagen aufgezeigt, die William Walsh eingebracht hatte und durch die Untersuchung der Fahrstuhleinrichtung der Türme bestätigt wurde: Es ist physikalisch unmöglich, dass diese Explosionen von einem Flugzeugeinschlag als Ursache stammen konnten.

Die Analyse hat weitere Informationen von Jenny Carr gefunden und gezeigt, dass diese die Aussage von William Rodriguez bestätigt: Die Explosionen gingen im Kellergeschoss dem ersten Flugzeugeinschlag um 9 Sekunden voraus. Die Untersuchung der verschiedenen Zeiten, die für die seismischen Ereignisse und die Flugzeugeinschläge angegeben wurden, wie von FAA, NTSB und LDEOs originalen seismischen Aufzeichnungen ausführlich beschrieben, bestätigen die Analysen, dass es eine Zeitverzögerung zwischen den Explosionen im Kellergeschoss und dem Flugzeugeinschlag gab.

DARUM erfordern die in diesem Artikel dargelegten Tatsachen, die direkt auf das grösste Verbrechen und die grösste Verschwörung der jüngeren Geschichte zutreffen, eine neue, unabhängige, vielmehr private/öffentliche, nicht politisierte Untersuchung von 9/11 (diesmal eine wirkliche, eine mit Zähnen), die sofort gebildet werden soll, um diese Verbrechensuntersuchung fortzusetzen, bis die Mörder und Verschwörer identifiziert, gefangen und vor Gericht gebracht sind. Alle US-Amerikaner/innen, vor allem das NYPD, der Generalstaatsanwalt des Staates New York, der Kongress und die Bush-Administration sollten daran arbeiten, diese Frage zu beantworten: Wer sind die Verantwortlichen für die Explosionen, bevor die Flugzeuge die Gebäude trafen?

Die Fakten dieser Arbeit zu ignorieren, wäre allenfalls intellektuelle Unehrllichkeit, und wenn die Regierung und die Medien darauf nicht reagieren, dann ist ein Geständnis von Schuld und/oder einer fortgesetzten Vertuschung.

Fünf Jahre sind lang genug.

Jetzt ist die Zeit für Gerechtigkeit für jene, die an jenem Tag starben, Gerechtigkeit für ihre Familien und Freunde, die bis auf diesen Tag trauern, Gerechtigkeit für alle die Opfer, die überlebten, und höchste Zeit, dass jene, die diese abscheuliche Tat verübten, das volle Mass an Gerechtigkeit erhalten, das ihrem Vergehen entspricht.

Jeder Stein sollte umgedreht werden, bis diese Mörder gefasst sind.

Jetzt ist die Zeit für die neue 9/11-Untersuchung.