http://www.911-archiv.net/Tatort-WTC/feuerball-die-unbekannte-magische-kugel-des-11-septembers.html
http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:zCKqg2aW6KgJ:www.911-archiv.net/Tatort-WTC/feuerball-die-unbekannte-magische-kugel-des-11-septembers.html+&cd=1&hl=de&ct=clnk&gl=ch

FEUERBALL - Die unbekannte magische Kugel des 11. Septembers

Monday, 10 December 2012 00:00 - administrator

5 Jahre ist es her, genauer, im November 2007 war es, als die Studie "The Basement Explosions" von den Bloggern nk-44 aus Deutschland und "Chopoz" aus Australien im Loose Change Forum veröffentlicht wurde. Es geht dabei um die diversen Explosionen, etwa im Keller oder in der Lobby des Nordturms, die es am 11.9.2001 gab. Wir sind erfreut, nun endlich eine deutsche Übersetzung präsentieren zu können, die wir kapitelweise veröffentlichen werden. Wir bemühen uns, alle Quellen wieder zugänglich zu machen, soweit das geht.

Die Untersuchung der Explosionen zeigt schlüssig: Das Flugbenzin kann nicht für die zahlreichen Explosionen im Nordturm, WTC 1, verantwortlich sein. Es gab keine offene Verbindung zwischen der Einschlagsebene und den verschiedenen Explosions-Orten, etwa in den lokalen Aufzugs-Schächten in der Lobby, 350 Meter entfernt vom eigentlichen Brandort. Dies kann dank der zugespielten Flur-Pläne des WTC 1 eindeutig belegt werden.

Ich hatte damals fast für einen kleinen Skandal gesorgt, da ich die Arbeit bereits im Vorwege kannte und in einem Forum nur ein einziges Stichwort sagte, "Explosion im SCC 22. Stock" (SCC= Security Command Center), welches dazu führte, dass auch der heute bei uns im Team mitwirkende "Red Dwarf" eine eigene Recherche unternahm, bei der er zu den gleichen Schlußfolgerungen kam. Und die Autoren der Studie zuerst dachten, ich hätte deren Daten unerlaubterweise weitergegeben, und Red Dwarfs Arbeit sei keine eigene, genuine Arbeit gewesen. Was ich aber nicht getan hatte.

Die Bestätigung der wesentlichen Erkenntnisse durch eine weitere, unabhängige Recherche, nur auf Grund eines Stichwortes, welche zu weiteren Untersuchungen führte, sollte eigentlich jeden überzeugen, wie eindeutig die Sachlage ist. Dennoch hat bis heute meines Wissens nach niemand diese Arbeit in seine Argumentation eingebaut, dass auch diese Explosionen mit zielgerichteter Wirkung gegen die Sicherheits- und Brandschutzeinrichtungen in den Türmen eindeutige Sprengungsbeweis sind. Weder durch die AE911Truth, noch beim Journal of 911Studies noch im Toronto Report wurden bisher die Schäden am SCC oder im Keller genauer untersucht. Wir schliessen diese Lücke- auch für den deutschsprachigen Raum! Viel Vergnügen, Dirk Gerhardt, 10.12.2012

Kapitel 1 - Einleitung

1.1. Präambel:

"Bill ist einer der Überlebenden. Er nahm mit 30 weiteren Personen im 72. Stockwerk des Nordturms an einer Besprechung teil als um 8:47 Uhr die erste Maschine einschlug. Aus dem öffentlichen Lautsprechersystem drangen "all is safe"-Meldungen. "Alles ist sicher". Bill und zwei weitere Teilnehmer verließen das Treffen, da das Gebäude schwankte und durchgeschüttelt wurde und durch das Kerosin mehrere Explosionen ausgelöst worden waren. Bill stieg sämtliche 72 Stockwerke hinunter, aber als er unten in der Lobby des Towers ankam, brachte das Kerosin 20 Aufzüge zum explodieren... der Lärm war furchterregend und der Turm begann einzustürzen.

Bill verbrachte die nächsten drei Monate im St. Vincent's Hospital wo er zwei Mal für klinisch tot erklärt wurde, aber wiederbelebt werden konnte. Er sah "das Licht", den Tunnel, Engel und seine

Schwester, die sieben Jahre vorher gestorben war. Die ersten zwanzig Tage, die er im Krankenhaus verbrachte, war er bewusstlos und man sagte ihm, dass er wahrscheinlich nie wieder gehen können werde. Bill erlitt Treibstoffverbrennungen an beiden Handrücken, drei Schädelfrakturen, ein zerschmettertes Knie, einen gebrochenen Kiefer, verbrannte Hornhäute und eine aufgerissene Bauchdecke, die mit 200 Stichen genäht werden musste. Er erlitt seine Verletzungen durch Stahlträger, die auseinander gerissen wurden. Später sagte man Bill, er sei weniger als fünf Minuten vor dem Einsturz bewusstlos aus dem Nordturm gebracht worden."

(Quelllink funktioniert nicht direkt, nur durch Wayback:

http://web.archive.org/web/20081216174959/http://news.boisestate.edu/UPDATE/updatearchive/2003/09112003/0911meetbillpekrol.html (letzte Version: 16. Dezember 2008))

1.2. Einleitung

Als Flug 11 der Fluglinie American Airlines den Nordturm (WTC 1) traf, ereigneten sich Explosionen im Keller. Laut offiziellen Berichten wurden diese Explosionen durch Kerosin ausgelöst, das durch die Aufzugschächte nach unten gelangte.

Aus dem 9/11-Commission Report:

"Durch den Einschlag entstand ein Feuerball aus Kerosin, der zumindest durch eine Gruppe von Aufzügen nach unten schoss. Der Feuerball explodierte auf mehreren Stockwerken, unter anderem auf dem 77. und dem 22., auf der Ebene der "West Street Lobby", "B4 Ebene", vier Stockwerke im Untergrund." (Ch.9, p.285)

Das National Institue of Standards and Technology (NIST):

"Als die Flugzeuge in die Türme einschlugen, verursachte es schwere Schäden an den Gebäuden. Zusätzlich löste die Verteilung des Kerosins durch die Gebäude und die Aufzugschächte hinunter große Feuer aus.

Innerhalb der Aufzugschächte im WTC 1 bewegte sich eine brennende Tröpfchenwolke aus Kerosin schnell vorwärts, die die Wände der Schächte, Aufzugtüren und die Stockwerke nahe der Aufzugschächte durch den dadurch verursachten Überdruck beschädigte. (NIST NCSTAR 1-2 and NIST NCSTAR 1-5); (NIST NCSTAR 1-8, p.42)."

Beachte: Diese Aussage bezieht sich nicht auf die Situation im Keller, da NIST NCSTAR 1-2 und 1-5 die Brände und Schäden im Keller nicht behandeln. Aber NIST fährt mit einer ausdrücklichen Bezugnahme auf die unteren Stockwerke fort:

"Zusätzlich berichtete "PAPD Personal" in persönlichen Befragungen von einem riesigen Feuerball, der aus den Aufzugschächten kam und den ganzen einsehbaren Bereich der "Concourse Ebene"(zentrale Halle) zwischen WTC 1 und dem "Mariott Hotel" ausfüllte."

Eine Seite weiter wird behauptet:

"Das Kerosin war die Aufzugschächte nach unten gekommen und hatte die Aufzugtüren heraus gesprengt. Dies ist der Grund dafür, warum die Fenster der Lobby heraus gesprengt waren, und warum die Befragten in der Lobby Personen mit schweren Verbrennungen gesehen hatten." Inside WTC 1)"

(NIST NCSTAR 1-8, p.43)

Aber diese Version der Ereignisse wird selbst von den meisten Vertretern der Kerosinerklärung zurück gewiesen. Aus zwei Gründen.

Erstens:

Die anfänglichen Feuerbälle verursachten keinen großen Überdruck:

"Obwohl sie ein dramatischer Anblick waren, explodierten diese Feuerbälle nicht und verursachten keine Schockwelle. Wenn es zu einer Explosion oder Detonation gekommen wäre, hätte die Ausdehnung der Gase sich im Mikrosekundenbereich abgespielt, nicht innerhalb der beobachteten zwei Sekunden. Obwohl es etwas Überdruck gegeben hat, ist es daher unwahrscheinlich, dass die Feuerbälle, die außerhalb der Gebäude waren, zu bedeutenden strukturellen Schäden geführt haben können. Es ist nicht geklärt, ob die kurz nach dem Einschlag zerstörten Fenster durch den externen Überdruck, Überdruck innerhalb des Gebäudes, die Hitze des Feuers oder durch herum fliegende Trümmer zerbrochen wurden." (FEMA WTC report, chapter 2)

Die Annahme, die gleichen Feuerbälle, die möglicherweise noch nicht einmal die Fenster in der Einschlagzone zerstört hatten, hätten 400 Meter weiter unten mehrere Wände zerstört und Einstürze verursacht, ist unbegründet.

Zweitens:

Diese Feuerbälle hätten auf ihrem Weg nach unten fast alle Stockwerke von ihrer zerstörerischen Kraft verschont, nur um diese dann ausschließlich in den Kellergeschossen zu entfesseln.

Darin liegt auch der Grund, warum die meisten Unterstützer der Kerosin-Theorie – zum Beispiel im JREF-Forum, wo viele der selbsternannten "Debunker" des 9/11-Skeptizismus' angemeldet sind – nicht behaupten, die Verwüstungen im Keller seien das Ergebnis des anfänglichen Feuerballs, sondern das Ergebnis von Kerosin, das sich unentzündet bis in den Keller hinunter ergoss und dann erst explodierte.

Wir haben so zu sagen zwei offizielle Versionen. Die "originale" oder "offizielle" Version und die "alternative" offizielle Version. In beiden Versionen dienen die Aufzugschächte als Transportweg für das Kerosin von der Einschlagzone hinunter in den Keller.

1.3. Überblick

Wir werden deshalb untersuchen, welche Schächte als Transportwege für das Kerosin gedient haben könnten, und was mit den fraglichen Aufzügen an 9/11 geschah. (Kapitel 2)

In Kapitel 3 werden wir die Themen Kerosin und Explosionen im Allgemeinen behandeln, um die anschließende Untersuchung besser verstehen zu können. Wir werden darüber hinaus die Auswirkungen des Bombenanschlags im WTC-Keller von 1993 mit der Situation von 9/11 vergleichen.

In Kapitel 4 und 5 werden wir die Schäden im Keller und in der Lobby analysieren, und wie die beobachteten Schäden zur offiziellen Erklärung passen.

Kapitel 6 behandelt die Frage, wie lange das Kerosin gebraucht hätte, um den Keller zu erreichen.

Danach werden wir zwei Einwände ansprechen, die oft gegen die Möglichkeit von Sprengstoff angebracht werden: Den Umstand, dass Personen Kerosin rochen, und die Möglichkeit, dass das Kerosin auf anderen Wegen in den Keller gelangte. (Kapitel 7)

In Kapitel 8 werfen wir einen Blick auf die Aktivitäten des Secret Service Personals vor Ort, und was dies mit den Explosionen im Keller zu tun haben könnte.

In Kapitel 9 konzentrieren wir uns auf die Schäden im 22. Stockwerk, wo sich zur gleichen Zeit ebenfalls eine Explosion ereignete. Im 22. Stockwerk befand sich das Security Command Center (SCC, Sicherheits-Kommandozentrale).

Wie der Verlust des Security Command Center und die Explosionen im Keller die Notfallreaktionen ganz generell beeinflussten, ist Thema von Kapitel 10.

Mit dem erarbeiteten Wissen über unseren Untersuchungsgegenstand werden wir uns noch einmal den Einwänden zuwenden, die von Unterstützern der Kerosin-Theorie erhoben werden. (Kapitel 11)

Ausgehend von den Auswirkungen, die die Explosionen im Keller und im 22. Stockwerk auf die Bemühungen der Feuerwehr hatten, spekulieren wir über mögliche Motive für das Anbringen von Sprengstoff. (Kapitel 12)

Als Anhang ist Kapitel 13 eine genaue Untersuchung einer Sammlung von Zeugenaussagen, die von Mark Roberts zusammengetragen wurde, einem ausdrücklichen Unterstützer der offiziellen 9/11-Version. Neben einer Durchsicht derjenigen Berichte, die in unserer Untersuchung bis dahin noch nicht behandelt worden waren, werden wir zeigen, wie Roberts diese Sammlung auf eine Weise manipuliert hat, die diejenigen Teile, die für die offzielle Version am kritischsten sind, unter der Decke hält. Deshalb heißt dieses letzte Kapitel "Mark Roberts – Verhüllungskünstler".

Kapitel 2 – Die Aufzüge

2.1. WTC Nordturm, Lageplan der Aufzüge

Das National Institute of Standards and Technology (NIST):

Der World Trade Center Komplex enthielt mehr als 240 Aufzüge, von denen in jedem der beiden Haupttürme 99 Aufzüge die oberirdischen Stockwerke versorgten und weitere 7 Aufzüge hauptsächlich die Kellergeschosse im Untergrund. In den Türmen waren die Aufzüge so angeordnet, dass sie die Gebäude in drei Sektionen versorgten, die durch Zwischengeschosse ("Skylobbies") von einander getrennt waren, welche dazu dienten, die Passagiere aus den Expressaufzügen auf die lokalen Aufzüge zu verteilen. Bild 2-14 zeigt einen Übersichtsplan für die Personenaufzüge in WTC 1 und WTC 2.

* Personen, die zu den Stockwerken 9 bis 40 fahren wollten, betraten eine Gruppe von 24 Aufzügen auf der Concourse Ebene (zentrale Halle). Diese waren unterteilt in vier Untergruppen, von denen jede bei einer unterschiedlichen Gruppe von Stockwerken hielt (9 bis 16, 14 bis 24, 25 bis 31 und 32 bis 40).

* Wer zu den Stockwerken 44 bis 74 wollte, nahm einen der acht Expressaufzügen zum Zwischengeschoss auf dem 44. Stockwerk, um dort in einen der 24 lokalen Aufzüge umzusteigen. Diese 24 Aufzüge und die untere Gruppe von 24 Aufzügen waren übereinander gestapelt angeordnet und boten so zusätzliche Transportmöglichkeiten ohne weitere Grundfläche zu verbrauchen.

* Wer zu den Stockwerken 78 bis 107 wollte, nahm einen von zehn Expressaufzügen von der Concourse Ebene zum 78. Stockwerk, um dort in einen der 24 lokalen Aufzüge umzusteigen, die ebenfalls über den unteren 24 Aufzügen gestapelt angeordnet waren.

Ein Fahrgast, der z.B. in den 91. Stock wollte, nahm den Expressaufzug von der Lobby in den 78. Stock und stieg dort in einen anderen Aufzug um, der ihn in den 91. Stock brachte. Dieses Drei-Schichten-System bot nicht nur eine akzeptable Personenbeförderungsrate sondern verbrauchte auch weniger Gebäudegrundfläche als gewöhnliche Systeme, bei denen alle Aufzüge vom Eingangsbereich bis in die oberste Ebene des Gebäudes reichen. Außerdem wurde vermietbare Grundfläche am oberen Ende jeder Zone hinzu gewonnen.

Am oberen Ende jeder Aufzugsgruppe belegten die Anlagen für den Aufzugsbetrieb den entsprechenden Platz im nächsthöheren Stockwerk, aber vom darauf folgenden Stockwerk an bis zum Boden der nächsten Aufzugsgruppe musste kein Platz für einen Aufzugsschacht ausgespart

werden. Der Gießbetonboden konnte bis in diesen Bereich ausgedehnt werden, wodurch weitere vermietbare Lager- und Bürofläche oder Platz für zusätzliche Konferenzräume gewonnen wurde. Bild 2-14 zeigt zum Beispiel, dass die Grundfläche, die von Aufzugsgruppe A (Aufzüge 24 – 29) belegt wurde um die Stockwerke 9 bis 16 zu bedienen, auf den Stockwerken 19 bis 42 den Mietern wieder zur Verfügung stand.

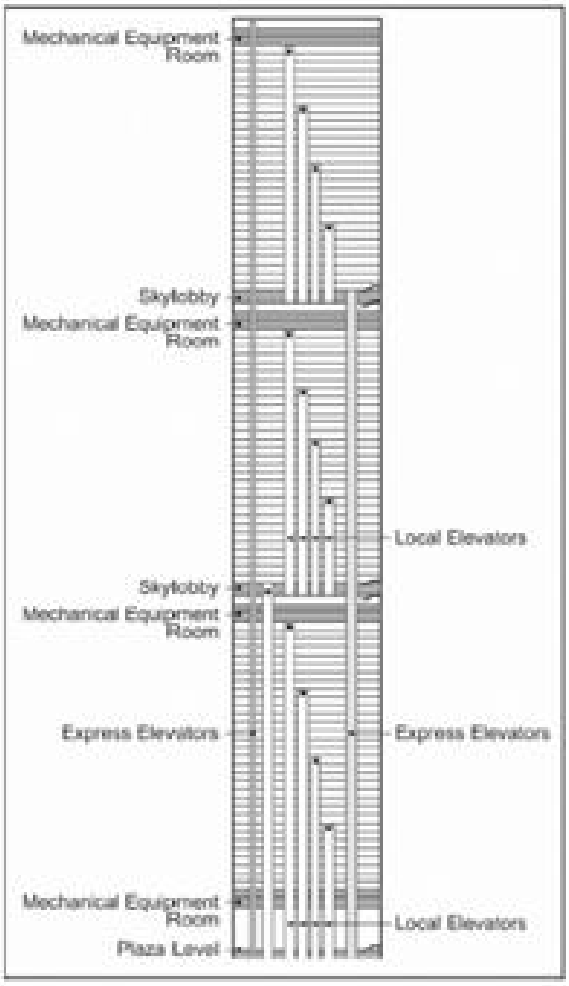


Figure 2–14. Elevator riser diagram for WTC 1 and WTC 2.

Bild 2-14. Aufzug-Übersichtsdiagramm für WTC1 und WTC2

Zusätzlich zu den Personenaufzügen gab es in jedem Turm noch 7 Frachtaufzüge. Die meisten bedienten bestimmte "Zonen", während Aufzug 50 (Car 50) jedes Stockwerk anfuhr.

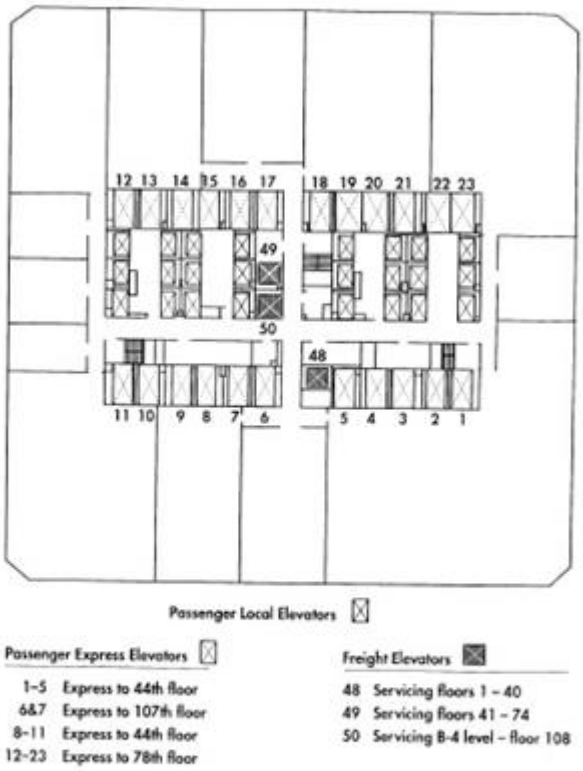
* Car # 5: B1-5, 7, 9-40, 44
* Car #6: B1-5, 44, 75, 77-107 (Fracht- und Personenexpressaufzug)
* Car #17: B1-1, 41, 43-78
* Car #48: B1-7, 9-40
* Car #49: B1-5, 41-74
* Car # 50: B6 - 108
* Car # 99: 107-116

Im WTC 1 gab es zwei Expressaufzüge (#6 und #7) zum Restaurant "Windows on the World" (und angeschlossenen Konferenz- und Empfangsräumlichkeiten). Im WTC 2 gab es zwei Expressaufzüge zur Aussichtsplattform.

In jedem Gebäude waren fünf lokale Aufzüge: drei brachten Personen von den Untergrund-Ebenen zur Lobby, einer fuhr zwischen den Stockwerken 106 und 110, und einer fuhr zwischen den Stockwerken 43 und 44 und bediente die Cafeteria der Skylobby. Alle Aufzüge waren nachgerüstet worden, um den Forderungen der Feuerwehr für Notbetrieb zu entsprechen. (NIST NCSTAR 1-7, p.32 - PDF)

Wir haben also drei Aufzüge, die vom Keller bis zum Dach reichen. Den Hauptfrachtaufzug 50, der jedes Stockwerk von der Untergrundebene 6 bis zum 108. Stock versorgte, und zwei Expressaufzüge, Kabine 6 und 7, die nur bestimmte Stockwerke versorgten, in der Untergrundebene 1 beginnend bis hoch zum "Windows on the World" im 107. Stockwerk. Diese beiden Aufzüge teilten sich einen gemeinsamen Schacht, und obwohl sich ihre tiefste Tür auf der Untergrundebene 1 (B1) öffnete, reichte ihr Schacht hinunter bis Untergrundebene 4 (B4).

Hier ist ihre Lage erkennbar, auf der Südseite des Turms, gegenüber der Einschlagstelle des Flugzeugs:



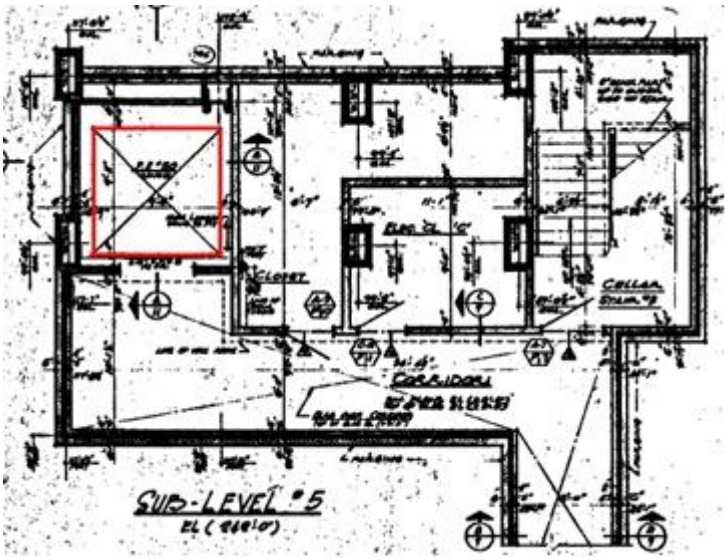
PASSENGER & FREIGHT ELEVATORS IN TOWERS
Figure 4

Diese Lage ist darüber hinaus bestätigt durch die Etagenpläne, die von einer anonymen Quelle im März 2007 zur Verfügung gestellt wurden. Wenn wir die Pläne des Gebäudekerns auf den Untergrundebenen 3-5 betrachten, stellen wir fest, dass der Schacht der Kabinen 6 und 7 in Untergrundebene 4 (B4) endet. Und der Schacht für Kabine 50 in Untergrundebene 6 (B6)

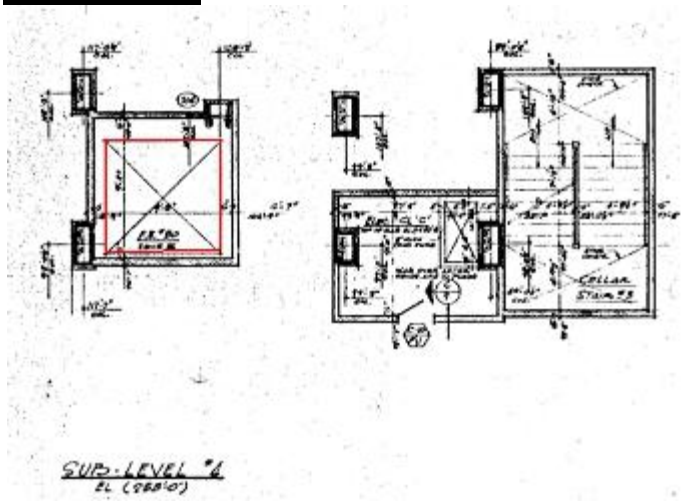
Beachten Sie bitte, dass die Etagenpläne die Kellergeschosse anders bezeichnen als üblich, und anders als NIST.

Etagenplan "Service level" = B1 (NIST)
Etagenplan "Sub-level 1" = B2 (NIST)
Etagenplan "Sub-level 2" = B3 (NIST)
Etagenplan "Sub-level 3" = B4 (NIST)
Etagenplan "Sub-level 4" = B5 (NIST)
Etagenplan "Sub-level 5" = B6 (NIST)

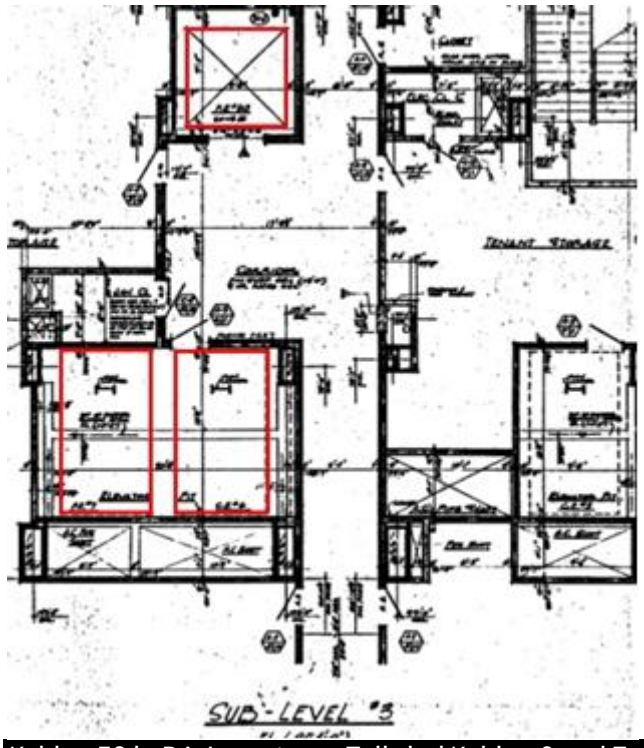
Im weiteren Verlauf der Untersuchung werden wir uns auf die Kellergeschosse als B1-6 beziehen.



Kabine 50 in B6



Kabine 50 in B5



Kabine 50 in B4. Im unteren Teil sind Kabine 6 und 7, die sich einen Schacht teilen.

2.2. NISTs irreführendes " übereinander gestapelt"

Ein Punkt sollte betont werden: Aufgrund irreführender Formulierungen in den NIST-Berichten glauben viele, es hätte mehr als zwei durchgehende Aufzugsschächte gegeben. Hier noch einmal das NIST-Zitat von oben:

- * Wer zu den Stockwerken 44 bis 74 wollte, nahm einen der acht Expressaufzügen zum Zwischengeschoss auf dem 44. Stockwerk, um dort in einen der 24 lokalen Aufzüge umzusteigen. Diese 24 Aufzüge und die untere Reihe von 24 Aufzügen waren übereinander gestapelt angeordnet und boten so zusätzliche Transportmöglichkeiten ohne weitere Grundfläche zu verbrauchen.
- * Wer zu den Stockwerken 78 bis 107 wollte, nahm einen von zehn Expressaufzügen von der Concourse Ebene zum 78. Stockwerk, um dort in einen der 24 lokalen Aufzüge umzusteigen, die ebenfalls über den unteren 24 Aufzügen gestapelt angeordnet waren.

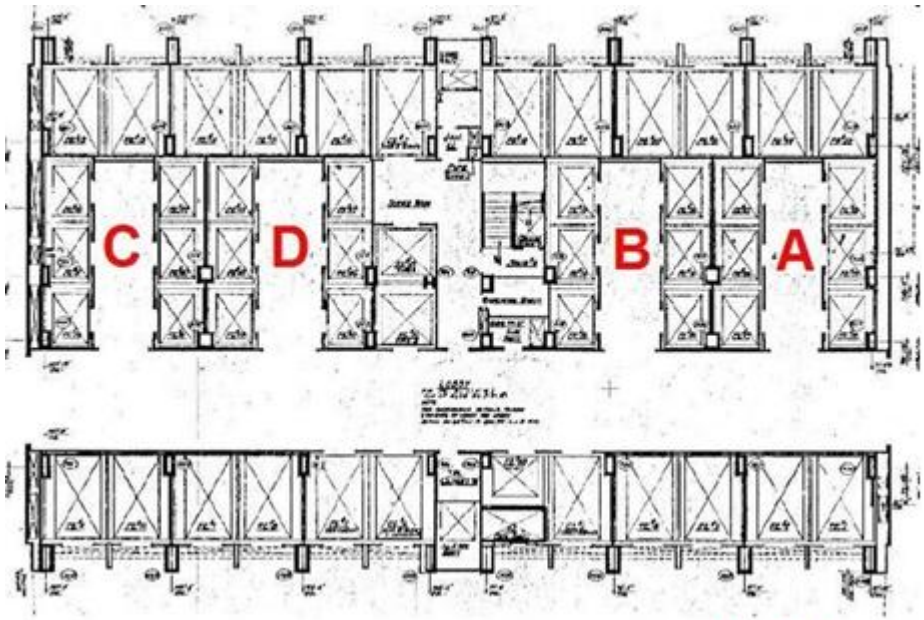
Und hier sind weitere Zitate:

Um den Verbrauch an Gesamtgrundfläche durch die Aufzüge zu minimieren, war jeder Turm vertikal durch Zwischengeschosse (Skylobbies), die dazu dienten, die Passagiere aus den Expressaufzügen auf die lokalen Aufzüge zu verteilen, in drei Zonen unterteilt. Auf diese Weise waren die lokalen Aufzüge innerhalb einer Zone übereinander in einem gemeinsamen Schacht angeordnet. (NIST NCSTAR1-1, Executive Summary XXXVII)

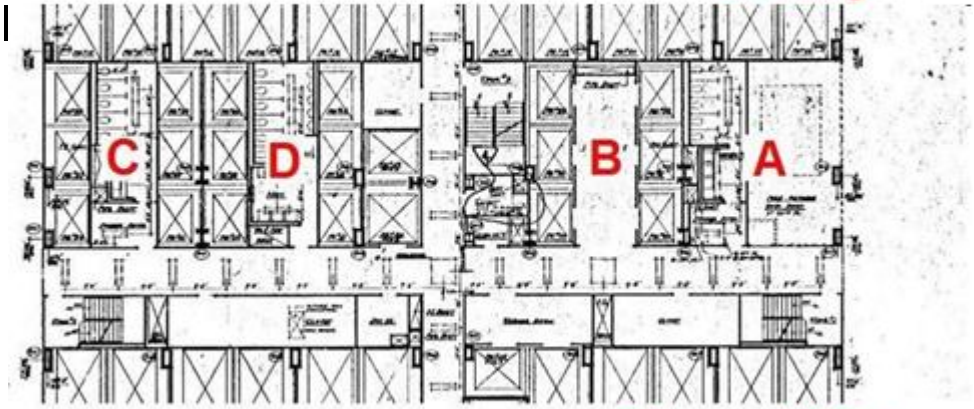
Das Konzept von mehreren Aufzügen in einem gemeinsamen Schacht wurde in den WTC Türmen zum ersten Mal umgesetzt und ist seither zur Norm geworden für Gebäude mit mehr als 50 Stockwerken. (NIST NCSTAR1-1, p.9)

Man bekommt den Eindruck, unterschiedliche Aufzüge hätten sich ein und denselben Schacht geteilt, weil sie übereinander angeordnet waren um Grundfläche zu sparen. Obwohl dies noch nicht einmal technisch möglich zu sein scheint, wird dieser Punkt doch häufig angebracht, um zu beweisen, dass es mehr als zwei durchgehende Schächte gab.

Um dieser falschen Annahme ein Ende zu bereiten, genügt es, die Etagenpläne zu betrachten.

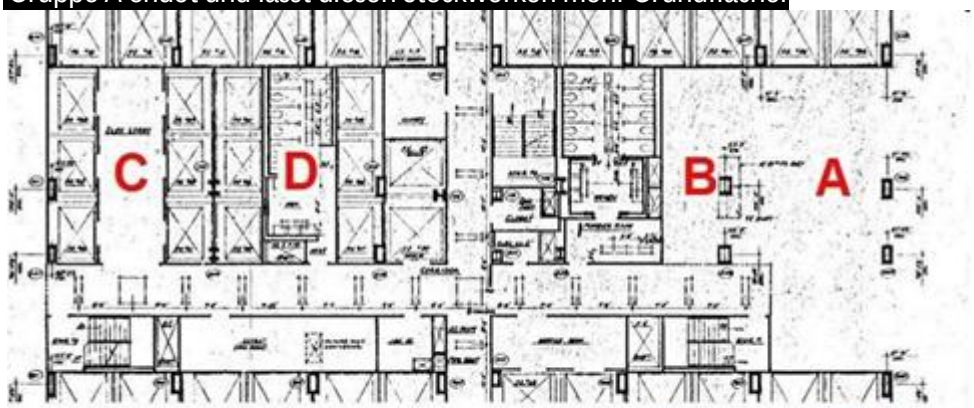


Lobby



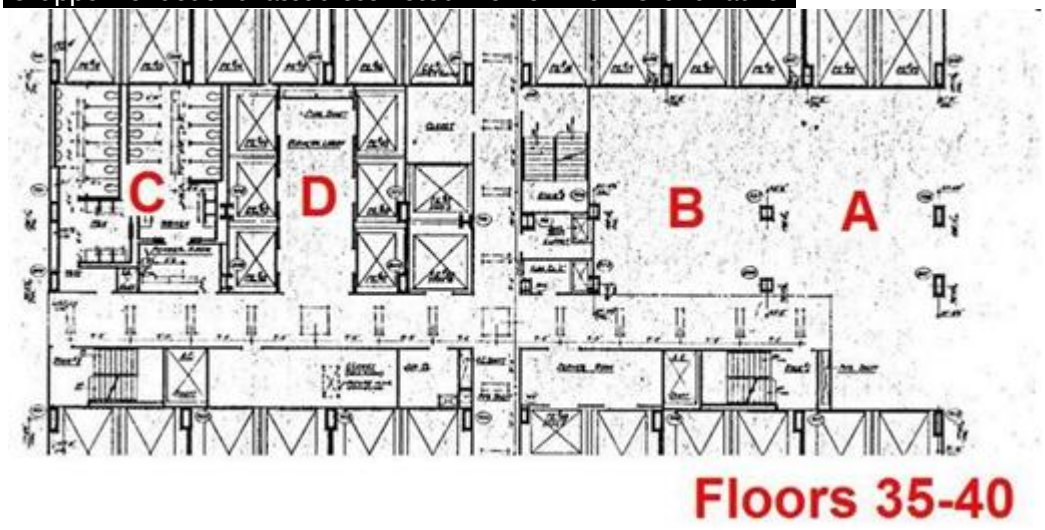
Floors 19-24

Gruppe A endet und lässt diesen Stockwerken mehr Grundfläche.

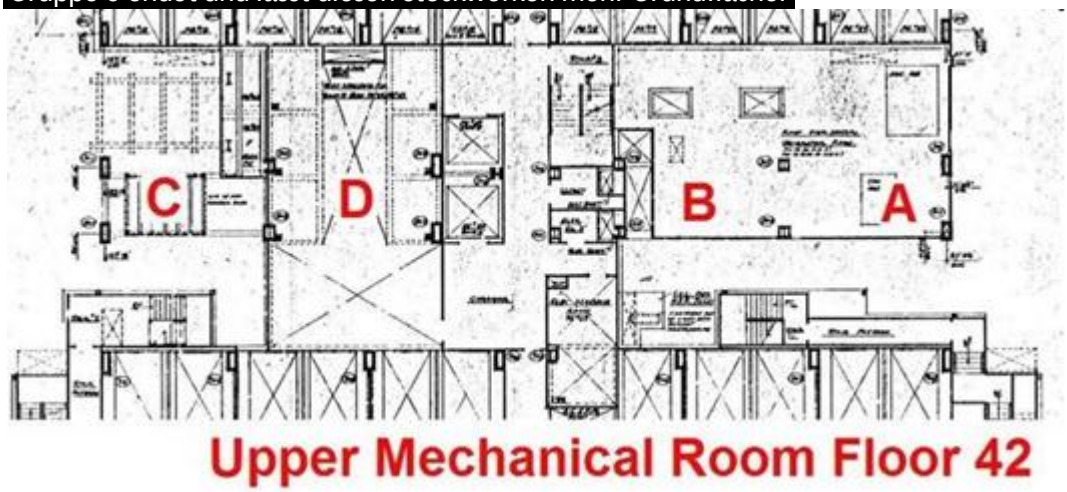


Floors 27-31

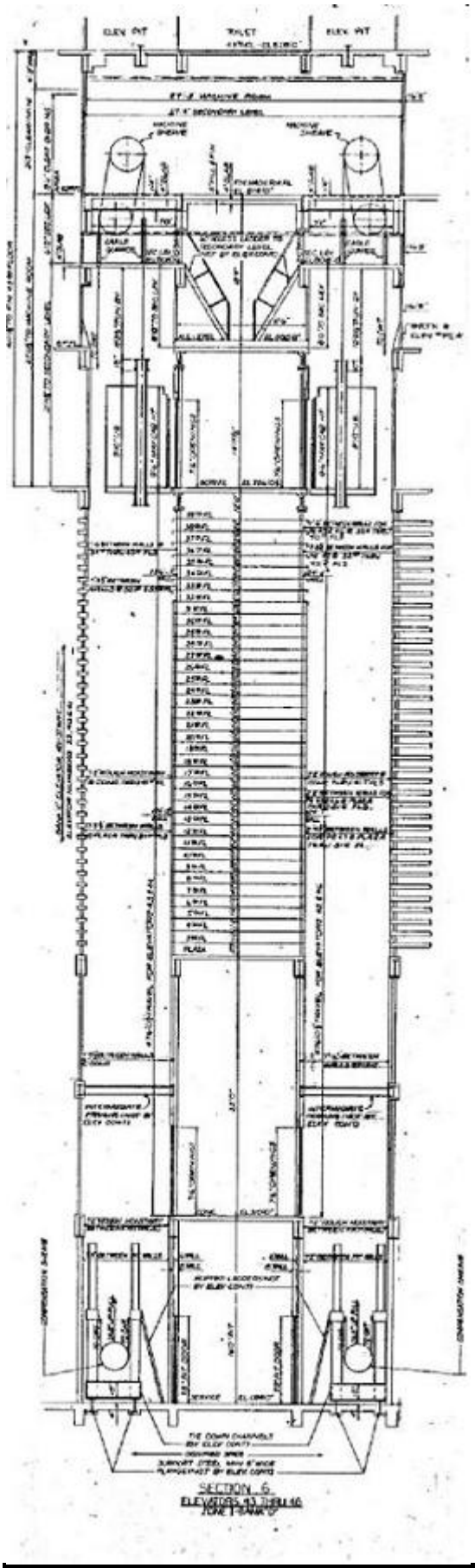
Gruppe B endet und lässt diesen Stockwerken mehr Grundfläche.



Gruppe C endet und lässt diesen Stockwerken mehr Grundfläche.

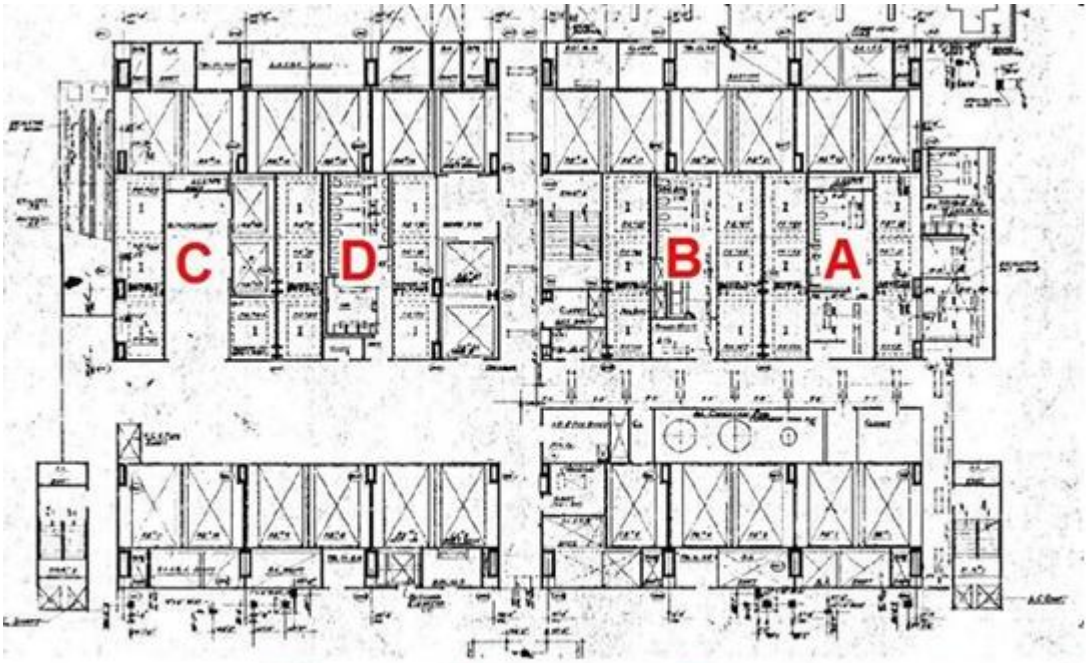


Hier ist der obere Mechanikraum im 42. Stockwerk. Gruppe D endet und macht Platz für den Motor, der über dem Schacht installiert ist.



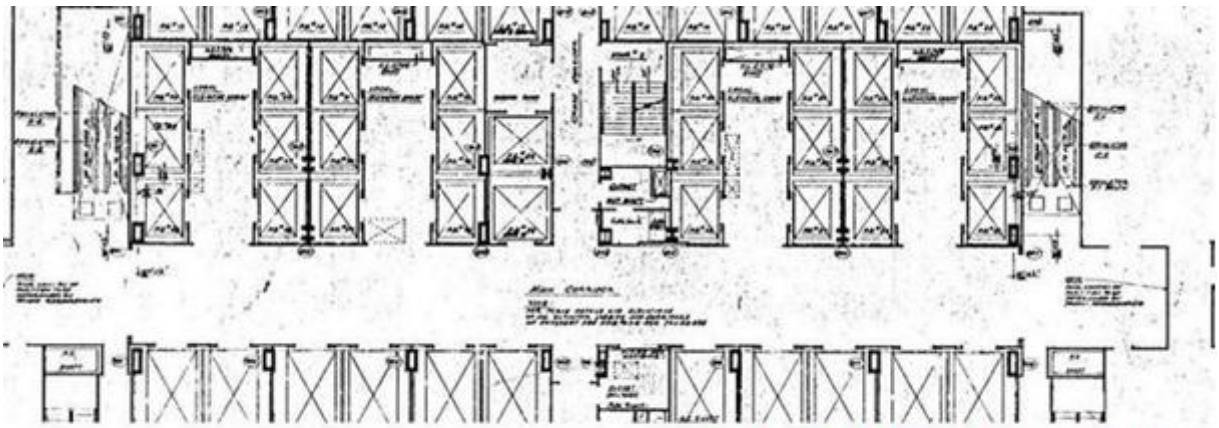
Hier ist die Gruppe D Aufzugsaufrisszeichnung. Beachten Sie, dass der Schacht endet und sich oberhalb des Mechanikraums nicht fortsetzt.

Wenn wir das obere Ende der Zeichnung betrachten, erkennen wir, dass der Mechanikraum durch den Boden des 43. Stockwerks verschlossen wird. Oberhalb davon, auf dem 43. Stockwerk zeigt die Zeichnung Toiletten und die Schachtgrube des folgenden Zone 2 Schachts. Daher sind die Aufzüge übereinander gestapelt.



Floor 43 Lower Escalator Level

Hier haben wir das 43. Stockwerk und sehen die Position der Toiletten und die neuen Zone 2 Aufzugsschachtgruben.



Skylobby Floor 44

Hier in der Lobby des 44. Stockwerks beginnt alles erneut. Beachten Sie, dass die lokalen Aufzüge an der selben Stelle sind.
Deshalb sind sie "übereinander gestapelt".

Wir haben nun also einwandfrei festgestellt, dass es zwei Schächte gab, die durchgehend von der Einschlagsstelle (Stockwerke 93-98) bis hinunter zu den Kellergeschossen reichten. Einer (Kabine 50) endete in B6, der andere (Kabinen 6/7) endete in B4.

2.3. Die Aufzüge des Nordturms – Die Situation an 9/11

Betrachten wir die fraglichen Aufzüge näher.

2.3.1. Die Aufzüge 6 und 7

An 9/11 waren die Aufzüge 6 und 7 außer Betrieb, was wir durch verschiedene Quellen nachweisen werden, da dies ein wichtiger Punkt für die weitere Untersuchung ist.

Zunächst vom NIST:

"Aufzüge 6A und 7A waren wegen Modernisierungsarbeiten außer Betrieb."

(NIST NCSTAR 1-8, p.43)

Und aus einer anderen Feststellung vom NIST erfahren wir, dass die Kabinen von 6 und 7 im Keller geparkt waren:

"Die Türen [von 6A und 7A] waren durch den Feuerball, der den Aufzugschacht herunter kam, herausgesprengt und die Kabinen waren verbrannt. (Kellergeschoss von WTC 1)."

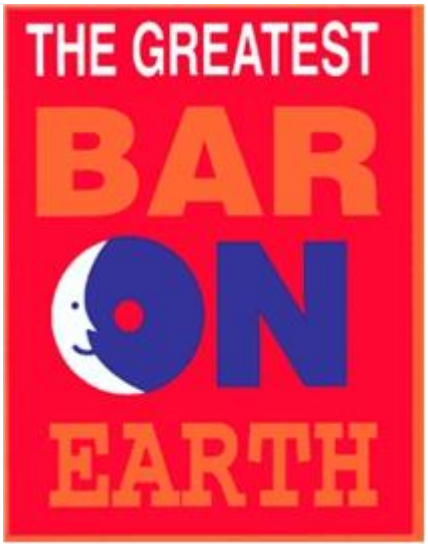
(NIST NCSTAR 1-8, p.43)

Da die Aufzüge während Wartungsarbeiten üblicherweise auf der Ebene ihrer untersten Türöffnungen geparkt werden, und da 6 und 7 nur auf einem Kellergeschoss Türöffnungen hatten, nämlich auf B1, können wir schließen, dass ihre Kabinen auf B1 geparkt waren.

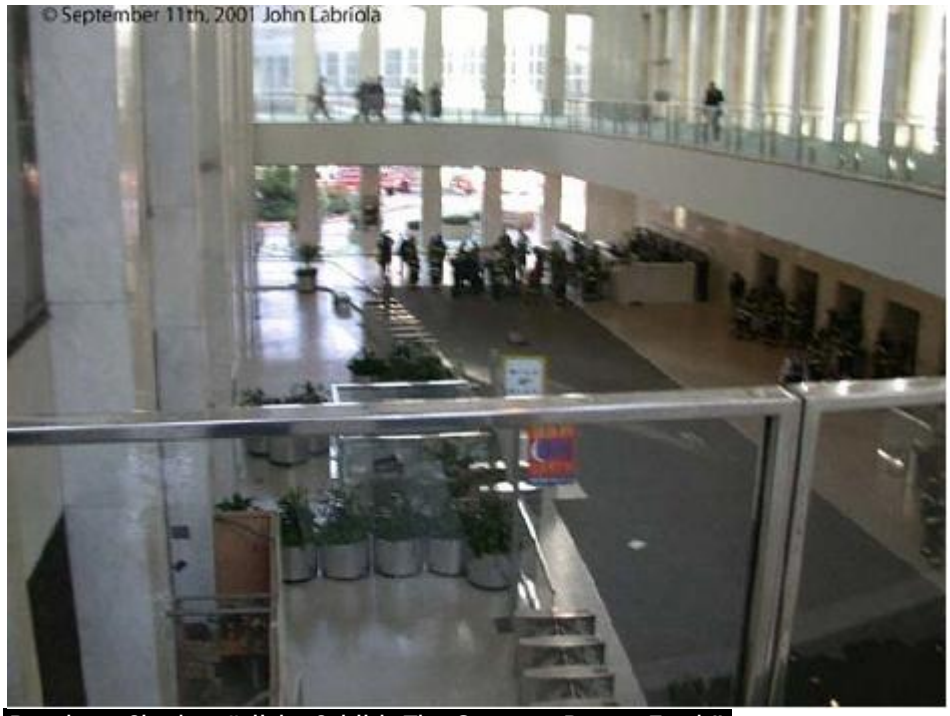
Zweitens wissen wir aus einem ABC-Bericht, dass sie seit mindestens einem Monat außer Betrieb waren. (Obwohl der Reporter nicht deutlich macht, welchen Turm er meint, können wir davon ausgehen, dass er vom Nordturm spricht, da die Aufzüge 6 und 7 des Südturms an 9/11 in Betrieb waren.) (siehe auch)

Drittens, optische Beweise.

Wie wir wissen, musste man Expressaufzug 6 oder 7 nehmen, um zum "Windows on the World"-Restaurant zu gelangen.



Das "The Greatest Bar on Earth" Schild wies den Weg hinauf zum "Windows on the World".
An 9/11 war das Schild vor der nördlichen Aufzuggruppe aufgestellt, da die Aufzüge 6 und 7 außer Betrieb waren.



Beachten Sie das rötliche Schild „The Greatest Bar on Earth"

Beachten Sie ebenfalls den Bauzaun vor den Aufzügen 20 und 21, die an 9/11 ebenfalls außer Betrieb waren. Im Gegensatz zu 19 und 18, die 6 und 7 ersetzten, führten sie ohne Unterbrechung zur Skylobby (Zwischengeschoss) auf dem 78. Stockwerk. Die Aufzüge 18 und 19 waren also nicht die komfortabelsten Alternativen für 6 und 7.

Zum Vergleich der selbe Blickwinkel vor 9/11 – ohne Schild:

Es ist wichtig, zwei Punkte im Gedächtnis zu behalten.

Erstens: Die Aufzüge 6 und 7 waren an 9/11 außer Betrieb. Deshalb waren weder in der Lobby noch im Kellergeschoss ihre Türen geöffnet. Zugang zur Aufzugsmechanik gewährte eine Tür auf der untersten Ebene des Schachts, B4. Daraus können wir schließen, dass Kerosin im Inneren des Schachts weder in der Lobby noch im Keller zusammen mit Luft von außen ein explosives Gemisch bilden konnte.

Zweitens: Laut NIST waren ihre Kabinen in B1 geparkt, der Ebene mit den untersten Aufzugtüren, wo Kabinen während Wartungsarbeiten üblicherweise geparkt werden. Die Kabinen waren verbrannt aber nicht zerstört. Daraus können wir schließen, dass im Keller die Wände des Schachts 6/7 nicht zerstört waren, da sonst die Kabinen nicht mehr in ihrer Parkposition hätten vorgefunden werden können.

2.3.2. Aufzug 50

Sehen wir, was Zeugen über ihre Erlebnisse mit Kabine 50 zu berichten haben, dem Hauptexpressaufzug, und neben 6 und 7 der dritte Aufzug, dessen Schacht bis zur Einschlagszone reichte.

Arturo Griffith bediente den WTC 1 Aufzug Kabine 50:

"[Die Griffiths] bedienten beide am 11. September Aufzüge im Nordturm. Arturo bediente Aufzug 50A, die große Frachtkabine, die vom sechsten Untergeschoss bis zum 108. Stock fuhr. Als um 8:46 American Airlines Flug 11 einschlug, waren Arturo und eine Kollegin gerade unterwegs vom zweiten Untergeschoss zum 49. Stock.

Wie auch seine Frau, die gerade die Tür eines Personenaufzugs schloss und vom 78. Stock abfuhr, hörte Arturo plötzlich ein pfeifendes Geräusch und den Einschlag. Kabel wurden durchtrennt und Arturos Kabine fiel in freiem Fall.

"Ich weiß nur noch, dass ich gesagt habe 'Oh Gott, oh Gott, ich werde sterben'", sagte er, und er erinnerte sich, wie er versucht hatte, seinen Kopf zu schützen, als die Kabine nach unten stürzte. Die Notbremse griff nach 15 oder 16 Stockwerken. Die implodierende Aufzugtür zerschmetterte Arturos rechtes Knie und brach ihm das Schienbein. Seiner Mitfahrerin blieben Verletzungen erspart.

(USA Today)

Von CNN:

"ARTURO GRIFFITH, WTC ÜBERLEBENDER: Ich bediente 50A Car – die Aufzüge, die zum B6. zum 108. Stock führten.

KING: Wo waren Sie als es passierte?

A. GRIFFITH: Nun, ich war unterwegs von B2 zum 49. Stock. Und als ich losfuhr, es war eine Sache von Sekunden – fünf, sechs, sieben Sekunden, ich weiß nicht. Und da war eine laute Explosion und der Fahrstuhl sackte ab. Und als der Fahrstuhl absackte, fielen eine Menge Trümmerteile und Kabel auf das Dach des Fahrstuhls. Und ich – ich hielt einfach meine Hand über meinen Kopf und sagte, oh Gott, ich werde sterben. Aber ich wusste nicht, was gerade passierte.

Als der Fahrstuhl endlich anhielt, gab es eine Explosion, die die Türen in den Fahrstuhl hinein schlug, und ich vermute, das war's sicherlich was mir das Knie brach. Und dann gab es noch eine Explosion und die Verkleidung, wissen Sie, sie schlug mich gegen die Wand, und ich schätze, ich war für ein paar Minuten bewusstlos, weil da war noch jemand mit mir im Aufzug und sie sagen, sie versuchten meine Aufmerksamkeit zu wecken, und sie bekamen keine Reaktion von mir."

(CNN Transcript, Anmerkung, im Originalskript steht 58th Car, was aber ein - verständlicher- Transkribierungsfehler ist) (siehe auch: Video)

Beachten Sie, dass er von drei Explosionsereignissen berichtet. Das erste verursachte den Absturz des Fahrstuhls und wird dem Flugzeugeinschlag zugeschrieben, der die Aufzugkabel durchtrennte, mit dem anschließenden Fallen von Trümmern auf das Dach der Fahrstuhlkabine. Nachdem die Kabine gestoppt hatte, was sie Sekunden nach dem Einschlag tat, ereignete sich eine zweite Explosion. Diese drückte die Türen nach innen und verletzte sein Knie. Deshalb muss sie von außerhalb des Aufzugschachts gekommen sein. Und die dritte Explosion warf ihn gegen die Wand. Wären diese Explosionen Auswirkungen von Kerosin gewesen, hätte Griffith einen Feuerball bemerken müssen.

Einem anderen Artikel entnehmen wir schließlich die genaue Position, an der der Fahrstuhl anhielt:

"Arturo Griffith war in einem Frachtaufzug als das Gebäude angegriffen wurde. Der Fahrstuhl stürzte ab bis B1 (dem Kellergeschoss) und fiel bis unterhalb der Schachtöffnung. Arturo war im Fahrstuhl gefangen, unter Trümmern begraben und bewusstlos. Er erinnert sich daran, einen Lichtstrahl gesehen zu haben. Er rief. Der Rauch war so dicht, dass Arturo seine eigene Hand nicht sehen konnte. Seine Retter mussten deshalb seiner Stimme folgen, um ihn zu finden.

'Ich weiß nicht wer mich gerettet hat. Es war so schwarz und verqualmt. Ich konnte nichts sehen.' sagte Arturo. 'Als sie mich heraus geholt hatten, sagte ich ihnen, da ist noch jemand da unten, eine Frau. Sie gingen zurück, um sie zu holen. Sekunden nachdem sie sie herausgeholt hatten, kam ein Feuerball den Schacht herunter. Sie wurden beinahe getötet."

(Quelle)

Die Frau, von der er spricht, ist die Schreinerin Marlene Cruz. (Sehen Sie ihre Zeugenaussage hier.)

Nach diesen Berichten können wir den Schacht von Kabine 50 als möglichen Weg für das Kerosin ausschließen, um die berichteten Schäden im Keller anzurichten. Denn der Explosionsdruck hätte direkt durch den Fahrstuhl gehen müssen, den Griffith und Cruz benutzten. Und sie hätten es sicherlich nicht überlebt, wenn der Druck vom Feuerball die selbe Kraft gewesen wäre, die – wie wir später sehen werden – Wände zusammenbrechen ließ, Aufzugkabinen heraus sprengte und jemandem die Zunge aus dem Mund riss.

Außerdem kam die Explosion, die Griffith verletzte, von außerhalb des Schachts, ohne Anzeichen von Kerosin. Das einzige Ereignis, das Kerosin zugeordnet werden könnte, war ein Feuerball der den Schacht herunter kam, erheblich später als die Explosionen im Keller. Dieser Feuerball verbrannte Cruz, hatte aber keinen signifikanten Überdruck, was dem entspricht, was man von einer Kerosinexplosion erwarten würde. (siehe Kapitel "Über Explosionen")

Beachten Sie, dass der Fall von Kabine 50 in B1 gestoppt wurde. Damit befanden sich alle Kabinen der drei Expressaufzüge von WTC 1 im Kellergeschoss B1 und blockierten dort die Schächte. Alle Trümmer oder auch Kerosin, die diese Schächte hinunter stürzten, hätten durch diese Kabinen hindurch gemusst bevor sie unten ankommen hätten können.

2.4. Aufschlagende Fahrstühle?

Bevor wir die Schäden betrachten, die durch die Explosionen im Keller angerichtet wurden, muss noch ein Punkt angesprochen werden: Die irreführende Erklärung von den aufschlagenden Fahrstühlen.

Zum Beispiel behauptet NIST:

"Zwei Kollegen der Interviewten wurden auf den Ebenen B2 und/oder B4 durch herum fliegende Betonbrocken verletzt als die Kabine von Aufzug 50 auf dem Boden von WTC 1 aufschlug."

(NIST NCSTAR1-8, p.80 - PDF)

Auch hier:

"Damit die Kabel eines Aufzugs durchtrennt und die Kabine folglich auf den Boden des Schachts fallen kann, müssen die Kabel im Pfad der Trümmer des Flugzeugeinschlags gewesen sein, Stockwerk 93 bis 98 im WTC 1 und 78 bis 83 im WTC 2. Untersuchungen des Aufzug-Übersichtsdiagramms und der architektonischen Etagenpläne für WTC 1 ergaben, dass folgende Aufzüge dieses Kriterium erfüllten: Kabinen 81 bis 86 (Gruppe B) und 87 bis 92 (Gruppe C), lokale Kabinen in Zone III, Kabine 50, der Frachtaufzug, und Kabine 6, der Shuttle für Zone III.

...Kabinen 6 und 50 hätten den ganzen Weg bis hinunter in die Grube im Kellergeschoss fallen können, und von Kabine 50 im WTC 1 wird berichtet, dass sie dies auch getan hat."

(NIST NCSTAR1-7, p.160 - PDF)

Zwei Fehler können hier festgestellt werden. Erstens, Kabine 50 wurde nicht auf dem Boden von WTC 1 zerschmettert, und es wäre interessant zu wissen, wer dies an NIST berichtet hat. Zweitens, Kabine 7 hätte ebenfalls den ganzen Weg nach unten fallen können. Theoretisch. Tatsächlich war sie in B1 geparkt. Egal, denn gemäß den Sicherheitsvorschriften würden fallende Fahrstuhlkabinen von Notbremsen gestoppt. Siehe diesen kurzen Artikel aus "How stuff works": What if you were on an elevator and the cable broke."

Behalten Sie also stets im Gedächtnis: Wann immer NIST oder ein Augenzeuge behauptet, Aufzüge seien in den Gruben im Keller oder in der Lobby aufgeschlagen, ist dies eine Missinterpretation dessen, was tatsächlich geschah. Um genau zu sein: Es werden nicht fallende Aufzüge als Explosionen missinterpretiert, sondern Explosionen werden als fallende Aufzüge missinterpretiert. Oftmals wird diese Missinterpretation begleitet von der Formulierung "Wie ich später herausfand", oder einer ähnlichen Formulierung, wovon wir im Laufe der Untersuchung noch einige Beispiele sehen werden. Hier einige Beispiele, die dies belegen:

David Kravette, Managing director bei Cantor Fitzgerald:

"Ich sah ein paar Aufzüge in freiem Fall; man konnte sie hinunter zischen hören und als sie aufschlugen, gab es diese riesige Explosion, wie ein Feuerball der aus der Gruppe von Aufzügen heraus explodiert," sagte Kravette. "Leute waren in Flammen gehüllt."

(Quelle)

Offensichtlich konnte er nicht ein paar Aufzüge im freien Fall sehen. Außerdem missinterpretiert er die riesigen Explosionen als aufschlagende Aufzüge.

Ein weiters Beispiel:

"In dem blockierten Lift, in dem Ian Robb gefangen saß, gab routinierter Frust einer steigenden Beunruhigung nach, als das Sprinklersystem begann, die Kabine langsam zu fluten. Die Insaßen stemmten die Türen auf und entdeckten, dass sie noch immer im Erdgeschoss waren. Ein Feuerwehrmann erzählte ihm, dass der Lift, den er gerade verpasst hatte, auf dem Boden seines Schachts zerschellt war." (Quelle)

Der Feuerwehrmann irrte sich und missinterpretierte das Ereignis, da kein Auzug auf dem Boden zerschellte.

"Feuerwehrmann Keith Murphy: 'Zu meiner unmittelbaren Linken war eine Aufzuggruppe. Wenn ich schätzen müsste, würde ich sagen, sie war vielleicht 75, 80 Fuß lang (ca 23 - 24,5 Meter). Es war eine ziemlich lange Aufzuggruppe und es waren große Skylobby Aufzüge. Sie reichten vom Boden bis zur Decke. Diejenigen, die, ich weiß nicht, 60, 70 Leute fassten. Es gab fürchterliche Schäden in der Lobby. Da gab es bereits Sachen die irgendwie gefallen oder zerbrochen waren. Ich konnte eine Menge struktureller Schäden an den Wänden und der Decke sehen. Da waren auch ungefähr vier oder fünf Inches Wasser (12,7 cm) auf dem Boden.

Am Ende dieser Aufzuggruppe war – für mich sah es grad so aus als sei etwas explodiert. Ich erinnere mich nicht, wie ich es hörte oder wer es sagte, aber jemand sagte, ich glaube es war ein Aufzug – als das Flugzeug einschlug, durchtrennte es die Aufzugkabel und er kam den ganzen Weg herunter und prallte auf. Ich bin mir nicht zu hundert Prozent sicher, dass es das ist, was passiert war, aber es sah für mich so aus als ob es das wirklich gewesen sein könnte. Es sah aus als sei irgendwas herunter gefallen, aufgeschlagen und nach außen explodiert. ich meine, der ganze Bereich außen herum, das waren vielleicht 25, 30 Fuß (ca 7,5 - 9 Meter) mit wirklich üblen Schäden.'" (Quelle)

Beachten Sie, dass jemand anderes ihm die falsche Erklärung gegeben hatte, die er gerade wiedergegeben hat. Dass etwas bis zur Lobby-Ebene gefallen und aufgeschlagen ist (auf was?) und nach außen explodiert war, macht überhaupt keinen Sinn.

Kapitel 3 – Über Explosionen

Bevor wir die Schäden im Keller untersuchen, sollten wir uns Explosionen und Kerosin zuwenden.

3.1. Explosionen: Detonationen und Deflagrationen

Im Allgemeinen ist eine Explosion ein plötzlicher Volumenanstieg und die Freisetzung von Energie auf gewaltsame Weise, üblicherweise einhergehend mit der Entstehung hoher Temperaturen und der Freisetzung von Gasen. Eine Explosion verursacht Druckwellen in dem lokalen Medium, in dem sie sich ereignet. Explosionen werden unterteilt in Deflagrationen, wenn diese Druckwellen langsamer als die Schallgeschwindigkeit sind, und Detonationen, wenn die Druckwellen schneller als die Schallgeschwindigkeit sind. Die überschallschnellen Druckwellen werden Schockwellen genannt.

Eine Detonation ist der Prozess einer überschallschnellen Verbrennung, bei dem sich eine Schockwelle nach vorne ausbreitet aufgrund einer Freisetzung von Energie in der dahinter liegenden Reaktionszone. In einer Detonation verdichtet der Schock das Material wodurch die Temperatur bis zur Zündtemperatur steigt. Das gezündete Material brennt hinter dem Schock und setzt Energie frei, die die Ausbreitung des Schocks unterstützt. Diese selbsterhaltende Detonationswelle unterscheidet sich von einer Deflagration, die sich mit Unterschallgeschwindigkeit (also langsamer als die Geschwindigkeit des explosiven Materials und ohne Schock oder irgendwelchen signifikanten Druckschwankungen ausbreitet. Da Detonationen hohe Drucke generieren, sind sie üblicherweise sehr viel destruktiver als Deflagrationen.

Technisch betrachtet sind Deflagrationen leichter zu kontrollieren als Detonationen. Deshalb eignen sie sich besser, wenn es darum geht, ein Objekt durch die Kraft des sich ausbreitenden Gases vorwärts zu treiben (eine Kugel in einem Gewehr, einen Kolben in einem Motor), weshalb sie auch Treibmittel, Treibsatz oder Treibladung genannt werden. Typische Beispiele für Deflagrationen sind die Verbrennung von Luft-Gas-Gemischen in einem Gasofen, von Benzin-Luft-Gemischen in einem Verbrennungsmotor oder das schnelle Abbrennen von Schießpulver in einer Handfeuerwaffe. Eine Detonation würde zur Zerstörung der Pistole oder des Kolbens eines Motors führen.

Deshalb spricht man bei Explosivstoffen wie C4, die detonieren, von Explosivstoffen höherer Ordnung, und bei Explosivstoffen wie Schießpulver von Explosivstoffen niederer Ordnung. Der von einer Deflagration verursachte Druck steigt in geschlossenen Räumen, wie z.B. den Aufzugschächten der Twin Towers. Da die Aufzugschächte nicht nur geschlossene Räume waren, sondern, zumindest nach der offiziellen Version, auch das Zentrum der Explosion, wäre der von der Kerosinexplosion hervorgerufene Druck innerhalb der Schächte am größten gewesen.

3.2. Über Kerosin

Flugzeugtreibstoff/Kerosin detoniert nicht und ist nur schwer zur Explosion zu bringen.

"Kerosin explodiert nicht so leicht, sagen Experten, und Feuer hätte sich nicht entlang der Treibstoffleitungen des Flughafens ausgebreitet.

Die Schäden des angeblichen Plans wären begrenzt gewesen

Es ist wie die Grundidee eines Katastrophenfilms: Entzünde die großen Treibstofftanks, die ein Flughafen für seinen täglichen Betrieb braucht, trete zurück und schau dir die Kettenreaktion von Explosionen an, sie sich entlang des Labyrinths aus Pipelines unter dem Flugfeld ausbreitet. Aber Flugexperten gaben am Samstag zu bedenken, dass der angebliche Plan, mit dem der John F. Kennedy International Airport in New York angegriffen werden sollte, eine Menge Hürden überwinden hätte müssen. Nicht die kleinste Hürde wäre dabei der Umstand gewesen, dass Kerosin nicht so leicht explodiert.

"Das Ausmaß der Katastrophe, die dadurch verursacht würde, ist sehr viel begrenzter als viele Menschen glauben," sagt Rafi Ron, früherer Chef des Ben Gurion International Airport in Tel Aviv. "Der Treibstoff, über den wir hier reden, ist hauptsächlich Kerosin, das, im Unterschied zu dem

Benzin, das die meisten Menschen in ihre Autos füllen, nicht dazu neigt, zu explodieren." (LA Times-By Megan Garvey, Times Staff Writer June 3, 2007)

Wie oben schon beschrieben:

"Kerosin ist nicht wie Benzin: Es ist ein Schmiermittel, nicht ätzend, nicht flüchtig und im Lager extrem lange haltbar. Seine spezifische Dichte ist etwa 0,8 und sein Flammpunkt über 104°F (40°C). Wenn Sie ein Streichholz in eine Wanne mit Kerosin werfen, wird das Streicholz ausgehen. Sie können ein Streichholz an den Rand eines halbvollen Teelöffels mit Kerosin halten, und das Kerosin wird sich nicht entzünden (versuchen Sie das mit Benzin, und sie werden neue Augenbrauen brauchen)." (Quelle) (siehe auch)

KEROSENE VERSUS OTHER FUELS

Fuel	Specific Gravity	Flashpoint
Kerosene	0.79 - 0.81	102 - 104 F.
Fuel Oil #1 (red dye)	0.81	102 - 108 F.
Low Odor Mineral Spirits	0.80	104 F.
Jet Fuel (Jet A)	0.78	102 - 104 F.
Fuel Oil #2	.95?	126 F.
Klean-Heat		**142 F !**
Diesel #2	0.82 - 0.85	
Gasoline	0.71 - 0.72	- 45F

Um die nötigen Bedingungen für eine Explosion von Kerosin herzustellen, braucht man die richtige Menge Treibstoff und die richtig Menge Luft. Es gibt ein minimales und ein maximales Prozentverhältnis für das Treibstoff/Luft-Gemisch, um diese Bedingungen herzustellen. Sie werden die untere und die obere Explosionsgrenze genannt. Für Flugzeugtreibstoff A liegt die untere Explosionsgrenze bei 0,7% und die obere Explosionsgrenze bei 5%. Damit es also in den WTC-Aufzugschächten zu einer Explosion von Kerosin hätte kommen können, wäre ein Mischungsverhältnis von Kerosin zu Luft von nicht weniger als 0,7% und nicht mehr als 5% nötig gewesen. Bei jedem Mischungsverhältnis außerhalb dieser Grenzen wäre der Kerosin/Luft-Mix nicht explodiert. Die untere und die obere Explosionsgrenze für Kerosin legen nicht fest wann der Treibstoff brennen kann, sie legen viel mehr die notwendigen Bedingungen für ein explosives Treibstoff/Luft-Gemisch fest. Der Treibstoff konnte sich natürlich entzünden, und es gibt viele Beispiele für Zeugen, die Feuerbälle in den Aufzugschächten unmittelbar nach den Einschägen in den oberen Stockwerken des WTC beschreiben. (Siehe auch)

Neben dem Antreiben von Flugzeugen wird Kerosin häufig zur Heizungsbefeuerung benutzt. Die sauberste Verbrennung mit geringstem Treibstoffgeruch für jede nur denkbare Anwendung erreicht man mit Low Odor Mineral Spirits.

" Jet A Fuel ist sehr nahe an Kerosin und brennt gut in jedem Kerosin-Heizgerät. Es ist deshalb der Brennstoff der Wahl für alle, die in vielen entlegenen Gebieten in Kanada und Alaska mit Kerosin-Heizgeräten heizen." (Quelle)

Betrachten wir ein Beispiel einer Kerosinexplosion.

"Am 20. August 2007 bricht in Naha auf Japans Südinsel Okinawa ein Flugzeug der China Airlines Ltd von Taiwan Province nach einer Explosion in Flammen aus.

Alle 165 Menschen an Bord entkamen in die Sicherheit, sagten Offizielle." [Quelle]

Betrachten Sie diesen Video-Clip der Explosion (bei 0:50). Wenn Sie die Menschen rechts vom vorderen Notausstieg und den Mann am Auto in der Nähe der brennenden Turbine genau beobachten, werden Sie feststellen, dass die Explosion keine Schockwelle auslöste. Die Menschen wurden genauso wenig weggeschleudert wie Teile der Flugzeugstruktur. (Beachten Sie, dass zwar Teile der Decke des Flugzeugs einstürzten, aber nicht durch die Explosion sondern durch die anschließenden Feuer.)

3.3. Die Explosion beim Einschlag an 9/11

Und natürlich haben wir das Beispiel von 9/11 selbst. Die Explosion am Südturm, in der geschätzte 1000-3000 Gallonen (4500 – 13600 Liter) Kerosin verbrannten, wird oft als "gewaltig" bezeichnet. Aber gewaltig war eher die psychologische Wirkung auf den Zuschauer, weniger die Wirkung auf die Struktur des Gebäudes.

Von der FEMA:

"Diese Videos zeigen, dass vom WTC 2 drei Feuerbälle austraten, an der Süd-, Ost- und Westfassade. Die Feuerbälle wuchsen langsam und erreichten ihre volle Größe nach etwa zwei Sekunden. Der Durchmesser der Feuerbälle war über 200 Fuß (61 Meter) und übertraf die Breite der Gebäude. Die Feuerbälle entstanden als das ausgetretene Kerosin sich verteilte und Flammen sich durch das Treibstoff/Luft-Gemisch fraßen. (...)

Obwohl sie ein dramatischer Anblick waren, explodierten diese Feuerbälle nicht und verursachten keine Schockwelle. Wenn es zu einer Explosion oder Detonation gekommen wäre, hätte die Ausdehnung der Gase sich im Mikrosekundenbereich abgespielt, nicht innerhalb der beobachteten zwei Sekunden. Obwohl es etwas Überdruck gegeben hat, ist es daher unwahrscheinlich, dass die Feuerbälle, die außerhalb der Gebäude waren, zu bedeutenden strukturellen Schäden geführt haben können. Es ist nicht geklärt, ob die kurz nach dem Einschlag zerstörten Fenster durch den externen Überdruck, Überdruck innerhalb des Gebäudes, die Hitze des Feuers oder durch herum fliegende Trümmer zerbrochen wurden." (FEMA WTC report, chapter 2, 2-21)

Wenn also FEMA sogar unsicher ist, ob die Feuerbälle genug Druck erzeugt haben, um die Fenster in der Einschlagszone zu zerstören, wie können die Verteidiger der offiziellen Version dann so sicher sein, dass diese Feuerbälle die Fenster im 22. Stockwerk oder die sogar noch massiveren Fenster der Lobby herausgesprengt haben?

3.4. 9/11-Verletzungen unvereinbar mit Explosionen?

Die Vorstellung von möglichen Explosionen im Keller wird von Unterstützern der Kerosin-Theorie gerne mit dem Argument zurück gewiesen, dass Personen Verbrennungen erlitten hatten, was unvereinbar sei mit Explosionen. Mark Roberts, einer der bekanntesten "Debunker" des 9/11 Skeptizismus', schrieb eine lange Abhandlung mit der Absicht, die Meinung zu widerlegen, Sprengsätze hätten eine Rolle spielen können.

"Ich habe dies schon zuvor gesagt und ich werde es immer wieder sagen, bis [WTC-Hausmeister William] Rodriguez es versteht: Wenn eine Person nahe genug an einer goßen Sprengladung war, um davon verbrannt zu werden, wäre er oder sie davon auch zerissen worden."

Seine Behauptung ist falsch und eine zu starke Vereinfachung. Effekte wie Verbrennungen können mit Explosionen einher gehen.

"Sprengladungen verursachen auch einen kurzen Impuls von Hitzeenergie. Die intensive Hitze kann Verbrennungen der Haut herbeiführen oder zum Entflammen des Umgebungsmaterials führen. Wenn ein Sprengkörper entflammbaren Treibstoff enthält, können die hitzebedingten Verletzungen schwerwiegender sein und in größerer Entfernung von der Hitzequelle auftreten." (EYE INJURIES ASSOCIATED WITH TERRORIST BOMBINGS, ALLEN B. THACH, MD)

"Verschiedene Auswirkungen von Sprengungen (Quartäre Verletzungen durch Sprengungen): Diese Kategorie von Traumata durch Sprengungen bezieht Verbrennungen durch Feuer oder Strahlung mit ein, sowie Stoßverletzungen in Verbindung mit Einstürzen, Vergiftungen durch Kohlenmonoxid oder anderen giftigen Produkten der Explosion, und dem Einatmen von Staub oder Chemikalien der Explosion." (Quelle)

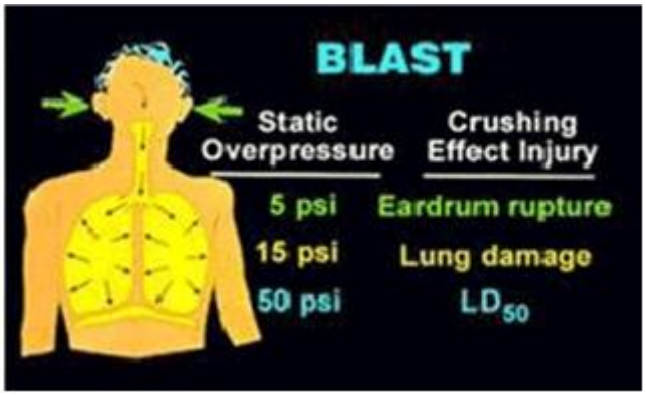
Aus "Anfälligkeit von Gebäuden für Sprengungsschäden und Schäden aus sprengungsinduzierten Bränden" von Ronald J. Massa:

"Wenn sich die Sprengung innerhalb eines Gebäudes und in abgeschlossenen, brennstoffreichen Räumen ereignet, wie etwa einem Parkhaus, können sich die heißen Gase der Detonation nicht frei entfalten, um sich mit einem immer größeren Volumen kühlerer Luft zu vermischen. Die Auswirkungen des Schocks und die mechanischen Schäden der Explosion werden Fahrzeuge umwerfen, Benzintanks aufreißen, Rohrleitungen platzen lassen und Wände durchbrechen, und so eine Vielzahl von Materialien der heißen Gaswolke aussetzen. Viele dieser Materialien werden sich entzünden, üblicherweise am Rand des betroffenen Gebiets, wo das sich ausbreitende Gas am wenigsten Unterversorgung mit Sauerstoff verursacht.

So wird die Detonation plötzlich viele separate Brände auslösen. Von da an wird sich das Gebäude verhalten, als wären alle diese Brände mit einem Streichholz entfacht worden. Wenn das Gebäude durch die Explosion allerdings schwer beschädigt sein sollte, könnten die Sicherheitseinrichtungen außer Gefecht gesetzt, Gasleitungen durchtrennt und elektrische Systeme gestört worden sein. All dies wird die Feueranfälligkeit des Gebäudes erhöhen." (USFA-TR-076/February 1993 , p.106/107)

Dass Verbrennungen mit Sprengsätzen einher gehen können, ist durch den WTC-Anschlag von 1993 selbst offenkundig.

"Schnell zur B-Rampe zurückkehrend, befahl ich, einen 2 ½ Inch Schlauch (ca. 6,5 cm) von Hand auszurollen. Die Feuerwehrleute hatten inzwischen zwei Zivilisten aus dem zusammengestürzten Schutt gerettet. Beide waren schwer verbrannt, hatten Fleischwunden und einen Schock." (USFA-TR-076/February 93, Seite 25/PDF-S. 35))



(http://www.remm.nlm.gov/blasteffects.htm)

Die These von den Sprengladungen wird auch oft mit dem Hinweis zurück gewiesen, dass niemand einen Trommelfellriss erlitt. Der Riss des Trommelfells kann durch einen Druck von 5psi verursacht werden. Ist nicht die Abwesenheit von perforierten Trommelfellen der Beweis für die Abwesenheit von Sprengladungen?

Nein, ist sie aus verschiedenen Gründen nicht.

Erstens ist die Verletzung des Ohrs abhängig von der Ausrichtung des Ohrs zu der Sprengung, und natürlich von der Position im Verhältnis zum Zentrum der Sprengung.

Zweitens können Menschen größere Verletzungen durch hohen Druck erleiden, zum Beispiel Lungenverletzungen, ohne dass ihnen das Trommelfell platzt: "Die Abwesenheit eines perforierten Trommelfells schließt Explosionsverletzungen der Lunge nicht aus." (PERFORATED EAR DRUM FOLLOWING EXPOSURE TO BLAST ADVICE AND BACKGROUND INFORMATION FOR MEDICAL PRACTITIONERS, Academic Department of Military Emergency Medicine at the Royal Centre for Defence Medicine and the University of Birmingham, PDF-Seite 2)

Eine weitere Studie stellt fest, dass "einige Patienten mit Lungenverletzungen keine gerissenen Trommelfelle hatten." (Blast Injuries, Ralph G. DePalma et al., (Seite 44/PDF-S. 2)

Lungenverletzungen setzen einen Druck von mindestens 15psi voraus. Nach einigen Quellen sind 40psi "nötig für direkte Lungenverletzungen." (The Blast Injured Patient Jeff R. Thurlby, MD, Link tot)

Drittens wurden, wie wir später im Kapitel über die Schäden in der Lobby sehen werden, Menschen beschrieben, deren Beine abgerissen waren, und deren Zunge neben ihnen auf dem Boden lag. Es ist nicht unvernünftig, anzunehmen, dass sie auch eine Verletzung ihres Trommelfells erlitten hatten.

Und viertens widerlegt der Vergleich mit dem WTC-Bombenattentat von 1993 die Existenz von Sprengladungen nicht – ganz im Gegenteil.

3.5. 9/11-Keller-Explosion gegen WTC 93 Keller-Sprengung

Bevor wir uns den Verletzungen zuwenden, hier noch ein Bericht über die Gebäudeschäden:

"Ein mit Sprengstoff beladener Transporter wurde auf der B2-Ebene des unterirdischen Parkhauses in der Nähe eines der beiden Türme und unter dem Vista Hotel geparkt. Um 12:18 Uhr wurde der Sprengstoff gezündet. Er verursachte physische Schäden unterschiedlichen Ausmaßes auf allen sechs

Kellergeschossen. In unmittelbarer Nähe der Explosion stürzten die Geschossdecken von zwei Ebenen auf für den Komplex wichtige Einrichtungen der Stromversorgung, der Kommunikation und der Wasserversorgung. Außerdem wurden gemauerte Feuerschutzwände und Feuerschutztüren, die die Gebäude innerhalb des Komplexes voneinander trennten, von der Wucht der Explosion vernichtet.
Die Explosion drang auch vertikal bis in das öffentliche Versammlungsareal im ersten Geschoss des Vista Hotels vor und zerbrach mehrere Glastrennwände, die das Hotel vom Lobbybereich eines der beiden Türme trennten. Dieses Durchbrechen der Strukturen ermöglichte es dem dichten, schwarzen, superheißen Rauch, den Lobbybereich schnell anzufüllen und in viele Aufzugschächte zu ziehen." (NFPA Fire investigation report, WTC 93 bombing, Seite 4)

Die Auswirkungen der Bombe wurden hier fett gedruckt. Die Ähnlichkeiten mit den Schäden im Keller und der Lobby an 9/11 sind nicht zu bestreiten.

Nun zu den Verletzungen:

Neben geplatzten Trommelfellen "verursachen die meisten Exlosionen zumindest einige Augenverletzungen. (...) Obwohl das Auge nur einen kleinen Teil der vorderen Körperfläche darstellt, ist es doch besonders anfällig für kleinteilige Flugkörper. Fragmente, die nur geringe Verletzungen an anderen Körperteilen hervorrufen würden, können den Augapfel erheblich verletzten." (EYE INJURIES ASSOCIATED WITH TERRORIST BOMBINGS, ALLEN B. THACH, MD, (Seiten 427-428/PDF-Seiten 7-8)

Aus dem Bericht erfahren wir, dass bei der Bombenexplosion von 1993 keine Fälle von Augenverletzungen vorkamen:

"Eine bemerkenswerte Ausnahme ist das Bombenattentat auf das World Trade Center von 1993, bei dem im Untergrund ein Sprengsatz detoniert wurde. Die meisten Verletzungen waren daher auf das Einatmen von Rauch zurückzuführen und nicht auf kleinteilige Flugkörper."

Die Studie mit dem Titel "Massenopfer, terroristische Bombenattentate: Epidemiologische Auswirkungen, Einsatz von Ressourcen und Abfolge von Notfall-Anforderungen (Teil 1)" liefert uns folgende Tabelle (S. 226):

Year	City	Pulmonary contusion (%)	Pneumothorax (%)	Blast lung syndrome (%)	TM rupture (%)	Intestinal perforation (%)	Penetrating soft tissue (%)	Eye (%)	Penetrating eye (%)	Penetrating abdomen (%)	Penetrating vascular (%)	Fracture (%)	Open fracture (%)	Amputation (%)	Intracranial (%)	Liver or spleen (%)	Burn (%)	Inhalation (%)	Crush (%)
1992[13*]	London	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1993[33,34]	New York City	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93	-
1994[35*]	Buenos Aires	2	4	-	-	1	-	-	-	-	4	12	12	2	6	2	-	1	6
1995[37–41]	OK City	2	1	1	3	-	66	12	2	1	2	13	-	-	2	1	2	3	1

(Quelle)

Wie wir sehen, erlitten 0% der beim Bombenattentat von 1993 Verletzten geplatzte Trommelfelle (TM) oder Augenverletzungen. Zum Vergleich: Wir haben 3% geplatzte Trommelfelle und 12% Augenverletzungen beim Bombenattentat von Oklahoma City 1995.

Bei der WTC-Bombe 1993 starben sechs Menschen, aber nicht als direkte Folge der Bombe, sondern durch einstürzende Gebäudeteile. ("Man nimmt an, dass die meisten Toten von der Decke erschlagen wurden", BBC News)

Wenn das Vorkommen von geplatzten Trommelfellen und verletzten Augen eine notwendige Folge von Sprengladungen sind, dann sollten wir das Wort "Bombe" aus "WTC '93 Bombenanschlag"

streichen. Im Unterschied zum WTC '93 Bombenanschlag starben an 9/11 Menschen als direkte Auswirkung von Explosionsereignissen. Wenn berichtet wird, jemandem wurde sein Bein abgerissen, dann weist dies deutlich auf eine starke Explosionswirkung hin. Explosionsfolgen wie Amputationen werden üblicherweise als tertiäre Explosionsverletzungen bezeichnet. Aber diese "sind schwierig zu kategorisieren da sie auf mehr als nur einen Mechanismus zurück geführt werden können. Zum Beispiel können Brüche, Amputationen, innere Kopfverletzungen und schwere organische Verletzungen alle sowohl primären, sekundären oder tertiären Ursprungs sein." (Mass-Casualty, Terrorist Bombings:Epidemiological Outcomes, Resource Utilization, and Time Course of Emergency Needs (Part I), Seite 229/PDF-S. 10)

Außerdem "waren Amputationen relativ unüblich bei verletzten Überlebenden, die nach irgendeiner Art von Bombenanschlag Notfallhilfe in Anspruch nahmen. Vermutlich weil Amputationen damit in Zusammenhang stehen, einem höheren Explosionsdruck ausgesetzt gewesen zu sein, und damit mit dem sofortigen Tod." (Quelle siehe oben)

Beim WTC 93 Anschlag wurden Menschen ebenfalls verbrannt und durch die Wucht von Überdruck verletzt – ähnlich wie an 9/11. Und doch würde niemand bestreiten, dass eine Bombe hoch ging. Dass Menschen Verbrennungen erlitten widerspricht nicht dem Vorhandensein von Sprengstoff. Aber dass Menschen die Beine ab- und die Zunge herausgerissen wurde, ist ein starkes Indiz gegen Kerosin als Ursache.

3.6. Ein weiterer Einwand gegen Sprengstoff

Ein weiterer Einwand gegen die Bomben-Theorie ist der Umstand, dass Personen einen starken, heißen Wind spürten und davon angeschoben wurden. Diese Berichte würden einen Sprengsatz als Ursache widerlegen, denn dessen Explosionswelle würde die Menschen zerreißen, und nicht vor sich her durch die Luft schieben. Aber dieser Einwand ist ebenfalls unbegründet, denn er vermengt verschiedene Exlposionsauswirkungen, nämlich Explosionswelle mit Explosionswind – letzterer ist eine tertiäre Explosionsauswirkung.

Hören wir, was die Experten zu sagen haben:

"Im Allgemeinen verursachen Explosionen Verletzungen durch sich rasch ausbreitende sphärische Wellen von atmosphärischem Überdruck (Explosionswelle), Luftverschiebung (Explosionswind), und Hitze." (Seite 228, s.o.)

"Tertiäre Explosionsverletzungen werden durch den Explosionswind verursacht, entweder wenn er die Opfer gegen feststehende Objekte wirft oder wenn er ihm ausgesetzte Körperteile unterschiedlich stark beschleunigt." (Seite 225) (Mass-Casualty, Terrorist Bombings, siehe oben)

"Die Explosion einer konventionellen Bombe verursacht eine Explosionswelle, die von einer Punktquelle ausgeht. Die Explosionswelle besteht aus zwei Teilen – einer Schockwelle mit hohem Druck, kurz darauf gefolgt von einem Explosionswind oder bewegter Luft." (Seite 43, s.o.)

"Teritiäre Explosionsverletzungen sind auch die Folge davon, dass Menschen durch den Explosionswind gegen feststehende Objekte geschleudert werden." (Seite 46, s.o.) (Blast injuries)

"Teritiäre Explosionsverletzungen resultieren aus der Bewegung menschlicher Körper durch den Explosionswind. (...) Wenn der gesamte Körper in Bewegung gerät, kann er eine erhebliche Strecke von der Explosion weggetragen werden. (Seite 424) (EYE INJURIES ASSOCIATED WITH TERRORIST BOMBINGS, siehe oben)

3.7. Feuerbälle an 9/11

In den Stockwerken unterhalb der Einschlagszone, wo die Schächte mehrerer Aufzugsgruppen als Transportweg für das Kerosin dienten, beobachteten Zeugen mehrere Feuerbälle.

"(Manu) Dhingra wurde am Dienstag von einem Feuerball aus einem der entführten Flugzeuge eingehüllt und erlitt Verbrennungen am ganzen Körper. Wie auch andere, die von dem Feuer schwer

verbrannt wurden, das vom Treibstoff entfacht wurde als die einschlagenden Flugzeuge das Gebäude in ein Inferno verwandelten, begann er am Dienstag seinen Arbeitstag im 83. Stockwerk des Nordturms, des Turms, der als erster getroffen wurde.

"Ich ging den Korridor entlang als ich plötzlich eine Tür explodieren hörte und dieser große Feuerball mich einhüllte," sagte er in seinem Krankenhausbett im Cornell Burn Center, wo alle behandelt werden, die in während der Attacke Brandverletzungen erlitten. "Ich erstarrte. Ich tat gar nichts. Ich stand einfach da." (Quelle)

Ein weiterer Patient berichtet CNN seine Erlebnisse:

"Harry Waizer, der bei dem WTC Anschlag schwere Brandverletzungen erlitt, wird von TV Moderator Larry King interviewt:

Ich war auf meinem Weg zur Arbeit. Ich arbeitete ebenfalls bei Cantor Fitzgerald. Ich war im Aufzug. Ich weiß nicht genau auf welchem Stockwerk. Irgendwo zwischen dem 78. und vermutlich der Einschlagstelle des Flugzeugs. Und der Aufzug schaukelte plötzlich. Es gab eine Explosion. Es gab Flammen. Ich versuchte, die Flammen auszutreten. Der Aufzug sackte ab aber dann fing er sich wieder. Und dann ein zweiter Feuerball. Der zweite ist der, der mich in's Gesicht getroffen hat. Aber dann hielt der Aufzug im 78. Stock. Die Türen gingen auf.

...Larry King: Ihr Gesicht brannte?

Waizer: Es brannte nicht. Ich wurde von einem Feuerball getroffen, der nur – wenn Sie sich einen Grill mit zu viel Brennstoff vorstellen, der einfach plötzlich explodiert, das ist es, was mir passierte. Es traf mich einfach in's Gesicht, dann war es vorbei." (Quelle)

Das waren zwei Beispiele von Menschen, die direkt von dem Feuerball getroffen worden waren, aber keine gewaltige Explosionswirkung verspürten. Neben diesen gibt es noch eine Menge Berichte von Feuerbällen auf den oberen Etagen. Keiner der Berichte weist auf gewaltige Explosionswirkungen hin. Was genau das ist, was man erwarten würde.

Behalten Sie dies im Gedächtnis und vergleichen Sie es mit den Berichten, die sich mit den Schäden in Keller und Lobby befassen.