

# 9/11: PROF. GRIFFIN NPH2 - 2. KAPITEL (FLUG 93 / PENTAGON)

*Posted on 15. März 2017*

## Auszug aus dem 2. Kapitel (Flug 93 / Pentagon)

Beweise, daß das Pentagon nicht von einer Boeing 757 getroffen wurde

Ich habe die Kommentare in diesem Abschnitt in sieben Rubriken organisiert: Schäden, Trümmer, Videos, Austauschbauteile (Time-Change Parts), Flugdatenschreiber, seismisches Signal und Loch im C-Ring.

*Schäden:* Meine Aussage in NPH1, daß das Loch in der Fassade nur »zwischen 15 und 18 Fuß im Durchmesser« groß war, war unvollständig. Unterhalb dieses kleinen Lochs war ein beschädigter Bereich von etwa 27 m Breite, die auf den meisten Fotos durch Wasser aus Feuerwehrschräuchen verdeckt worden war.

Diese Tatsache trägt jedoch wenig dazu bei, die Ansicht zu stützen, daß das Pentagon von einer Boeing 757 getroffen wurde. Das *Popular Mechanics*-Buch, das etwas anderes behauptet, erklärt: »Als Flug 77 das Pentagon traf, erzeugte dies ein Loch in der Außenwand des Gebäudes, das etwa 90 Fuß breit war.«<sup>16</sup> Allerdings rechtfertigen die Aufnahmen, die verwendet wurden, um diese Ansicht zu stützen, diese Beschreibung nicht. *Popular Mechanics* kam einer akkuraten Beschreibung dieses »Lochs« näher, indem es dieses als eine »unschöne 90-Fuß-Wunde« bezeichnete. Aber selbst diese Beschreibung suggeriert etwas durchgängigeres, als das, was wir auf den Fotos sehen.<sup>17</sup> Ein weiteres Problem ist, daß Teile der verbliebenen Gebäudestruktur nach außen gebogen scheint, was darauf hindeutet, daß der Schaden durch eine Explosion von innen statt eines Flugzeugs von außen verursacht wurde. Das größte Problem ist jedoch die Tatsache, daß sich diese Wunde auf Bodenebene befindet. Wie konnte eine Boeing 757 mit den Turbinen, die sich unter ihren Flügeln befinden, das Pentagon so tief getroffen haben, ohne den Rasen zu beschädigen und ohne die großen Kabelrollen am Boden vor dem beschädigten Bereich zu zerstören?

*Trümmer:* Das Problem der Trümmer bleibt bestehen. Dean Eckmann, einer der F-16-Piloten, der von der Langley Air Force Base nach Washington geschickt wurde, wurde von NEADS aufgetragen, über das Pentagon zu fliegen, um über das Ausmaß der Schäden zu berichten. Er berichtete, daß er vermutete, daß die Schäden durch »einen großen Tanklastzug verursacht wurden, aber ... es gab kein Flugzeugwrack an

dieser Stelle.«18 Karen Kwiatkowski, die zu dieser Zeit bei der Air Force als Oberstleutnant im Pentagon beschäftigt war, schrieb von einem »Mangel an sichtbaren Trümmern auf dem Pentagon-Rasen, wo ich mich nur wenige Augenblicke nach dem Aufprall befand. ... Ich sah ... kein Metall von einem Flugzeug oder irgendwelche Frachtteile.«19 Ihre Beobachtung wurde von Jamie McIntyre von CNN bestätigt. Nachdem er kurz nach dem Anschlag den Bereich in der Nähe der Einschlagzone inspiziert hatte, sagte McIntyre, er hätte nur »sehr kleine Teile des Flugzeugs gesehen ..., klein genug, um sie mit der Hand aufzusammeln. Es gibt keine große Teile des Hecks, der Tragflächen, des Rumpfes, nichts dergleichen irgendwo hier.«20 Die examinierte Krankenschwester Eileen Murphy sagte:

Ich wußte, bevor wir dort ankamen, daß es sich um eine Absturzstelle handeln würde, aber ich wußte nicht, wie sie aussehen würde. Ich konnte sie mir nicht vorstellen, weil das Gebäude wie solider Felsen ist. Ich erwartete das Flugzeug zu sehen – mein erster Eindruck war: »Wo ist das Flugzeug? Wie kann es sein, daß dort kein Flugzeug ist?« Ich hätte gedacht, das Gebäude würde es stoppen und irgendwie würden wir so etwas wie ein Teil sehen, oder die Hälfte des Flugzeugs oder den unteren Teil oder die hintere Seite des Flugzeugs. Daher war es eine echte Überraschung, daß das Flugzeug nicht da war.<sup>21</sup>

Nachdem Ingenieur Steve DeChiaro, der Vorsitzende eines Technologie-Unternehmens unmittelbar nach dem Einschlag zur Absturzstelle gelaufen war, sagte er: »Als ich das Gelände sah, konnte mein Gehirn nicht erfassen, daß hier ein Flugzeug gewesen sein soll, weil scheinbar nur ein kleines Loch im Gebäude war. Kein Heck. Keine Flügel. Kein nichts.«<sup>22</sup> Brian Ladd, ein Feuerwehrmann aus Fort Myer (Virginia), berichtete, obwohl er erwartet hatte, Teile der Tragflächen oder den Rumpf zu sehen, er stattdessen überall »Millionen winziger Trümmer-Stückchen« sah, die »überall« verteilt waren.<sup>23</sup> Gleichermaßen »wunderte sich«, laut dem Buch *Pentagon 9/11*, Captain Dennis Gilroy – der amtierende Kommandeur der Feuerwehr von Fort Myer – als er dort ankam, »warum er keine Flugzeugteile sah.«<sup>24</sup> Laut dem gleichen Buch erwartete noch ein weiterer Feuerwehrmann, Kapitän John Durrer, »große Teile des Flugzeugs zu sehen und dachte: ›Gut, wo ist das Flugzeug, wo sind die entsprechenden Trümmerteile?‹ Man möchte meinen, es gäbe dort irgendetwas davon.«<sup>25</sup> Der ehemalige Marine- und Berufspilot Ralph Kolstad fragte:

Wo sind die großen Teile, die immer bei einem Unfall auseinanderbrechen? Wo ist das ganze Gepäck?

Wo sind die Meilen und Meilen von Draht, Kabeln und Leitungen, die fester Bestandteil jedes großen Flugzeugs sind? Wo sind die Turbinenteile aus Stahl? ... Wo ist das Heck, das in große Teile zerbrochen wäre?<sup>26</sup>

Dieses Fehlen von Trümmern außerhalb des Pentagons, zusammen mit dem Fehlen anderer Anzeichen dafür, daß ein Flugzeug das Pentagon getroffen hatte, veranlaßte sogar eine Person, einen Film zu drehen. Der Filmemacher Paul Kreuz war gerade bei einer Nachproduktionsarbeit in Washington, als er vom Anschlag auf das Pentagon hörte. Auf der Grundlage seiner Beobachtung der Szene etwa fünf Stunden später, sagte er: »Es gab keine Trümmer eines Passagierflugzeugs; der Rasen war nicht versengt; Laternenmasten, Zäune und Baumaterialien, die im Weg des Jets lagen, waren unberührt.« Obwohl er ein »fahnenschwenken Patriot« gewesen war, der » ganzes Leben die Republikaner gewählt hatte«, hatte er einen Film *Severe Visibility* (ernste Sicht) gedreht, um Landsleute bezüglich dieses »Schwindels« zu alarmieren, der von ihren politischen und militärischen Führern an ihnen verübt worden war.<sup>27</sup>

Nachdem ich in NPH1 einige Personen zitiert hatte, die über einen ähnlichen Mangel an Trümmern *im Inneren* des Pentagons berichteten, werde ich an dieser Stelle noch einige weitere hinzufügen. Armeeoffizierin April Gallop, die bei dem Angriff zusammen mit ihrem zwei Monate alten Sohn ernsthaft verletzt wurde, sagte:

Ich befand mich im E-Ring. ... Und wir mußten aus dem Gebäude flüchten, bevor die Etagen, der Schutt usw. auf uns fielen. Und ich erinnere mich nicht, zu irgendeinem Zeitpunkt irgendwelche Flugzeugtrümmer gesehen zu haben. ... Ich ging durch die Stelle, um zu versuchen herauszukommen, bevor alles über uns zusammenbrach. ... Mit Sicherheit hätten wir etwas sehen müssen?<sup>28</sup>

Sergeant Reginald Powell sagte:

Ich war ... beeindruckt ..., wie das Gebäude aussah, nachdem sie mir von der Größe des Flugzeugs berichtet hatten. Und dann war ich verwundert, daß ich kein Flugzeug sah – vom Flugzeug war nichts übrig. Es war, als ob es aufgelöst hätte, als es ins Gebäude eindrang.<sup>29</sup>

Zwei Journalisten, die es schafften, ins Innere zu gelangen, machten ähnliche Zeugenaussagen. Judy Rothschild, eine Dokumentarfilmproduzentin, berichtete: »Es gab keine Sitze oder Gepäck oder Dinge, die man in einem Flugzeug findet.«<sup>30</sup> John McWethy von ABC berichtete: »Ich kam ganz nah ran und bekam einen frühzeitigen Eindruck von den schlimmen Dingen. Ich konnte jedoch keinerlei Flugzeugtrümmer sehen.« McWethy fügte hinzu, das Flugzeug »ist im Grunde verdampft.«<sup>31</sup> Mit dieser Erklärung wiederholte McWethy offenbar nur, was ihm von Pentagon-Beamten gesagt worden war.

Im 2. Kapitel von NPH1 schrieb ich: »Die mehr oder weniger offizielle Geschichte lautete, daß das Feuer so heiß war, daß all dieses Metall nicht nur geschmolzen, sondern sogar verdampft war.« Indem ich es auf diese Weise formulierte, spiegelte ich die zweifache Tatsache wider, daß auf der einen Seite diese Behauptung offenbar nie öffentlich von einem Pentagon-Angehörigen oder in irgendeinem offiziellen Dokument erwähnt wurde, und doch, auf der anderen Seite, allgemein angenommen wurde, daß es die Position der Regierung war und diese Position von den Befürwortern verteidigt wurde. Wie ich in einer Anmerkung erwähnte, zitierte der französische Autor Thierry Meyssan diesbezüglich französische Verteidiger der offiziellen Theorie. Einer von ihnen schrieb: »Die intensive Hitze, die durch die Feuersbrunst verursacht wurde, konnte das Flugzeug leicht pulverisieren. Meyssan weiß es vielleicht nicht, aber Aluminium geht bei 5400° F in den gasförmigen Zustand über!«<sup>32</sup>

Wie ich bereits in NPH1 betonte habe, ist diese Erklärung absurd. Erstens können normale, verstreute Kohlenwasserstoffbrände höchstens 1000° C erreichen und damit an keiner Stelle in die Nähe der erforderlichen Temperatur gekommen sein, um Aluminium zu verdampfen. Auch wurde behauptet, daß die Körper der Flugzeuginsassen später anhand ihrer DNA identifiziert wurden, aber das Feuer, das heiß genug war, um Aluminium zu verdampfen, hätte keine menschlichen Überreste mit erkennbarer DNA übriglassen können.

Die Absurdität dieser Argumentation hielt diese dennoch nicht davon ab, verteidigt zu werden, nicht nur von französischen Autoren. Jüngste Geschichten im *Lone Star Iconoclast* berichteten von einem Vorfall, der dieses Thema beinhaltete, das letztendlich Sergeant First Class Buswell Donald, der fast 20 Jahre in der US-Armee gewesen war und das Purple Heart im Irak verliehen bekam, dazu brachte, den Dienst zu quittieren.

Im Jahre 2006 arbeitete Buswell als Militär-Analyst in Fort Sam Houston. Eines Tages erhielt er, zusammen mit all den anderen Angehörigen der Streitkräfte in der Geheimdienst-Einrichtung, in der er arbeitete, eine E-Mail, die gegen die Vorstellung argumentierte, daß das Fehlen von Trümmern an der Pentagon-Absturzstelle die Behauptung widerlegt, daß »ein Boeing-Verkehrsflugzeug das Pentagon getroffen hatte.« Mit einem Videoclip, das angeblich zeigt, daß, wenn eine F-4 eine Betonwand trifft, sie »sich in Dampf verwandelt«, suggerierte der Autor der E-Mail, daß das gleiche passierte, als das Boeing-Flugzeug das Pentagon traf. Buswell klickte den »an alle Antworten«-Button und schrieb, daß dies Unsinn war und daß das Pentagon keine »verräterischen Anzeichen eines Jumbo-Jets, der eingeschlagen war«, besaß. Er fügte hinzu, daß die Vorteile des 11. September nicht der arabischen Welt zu Gute kamen, sondern dem militärisch-industriellen Komplex, und schrieb: »Wir müssen eine neue unabhängige Untersuchung des 11. September fordern, und alle Optionen in Betracht ziehen.«<sup>33</sup>

Die militärischen Vorgesetzten reagierten prompt. Mit der Anklage, daß Buswell »sein E-Mail-Konto der Regierung zum Versenden von Nachrichten benutzt hatte, die gegenüber den Vereinigten Staaten illoyal waren, mit der Absicht, Untreue oder Abneigung gegen die Vereinigten Staaten in einer Weise zu erzeugen, die die US Army diskreditierte«,<sup>34</sup> entzogen sie ihm seine Sicherheitsfreigabe, befahlen ihm, sich einer Überprüfung seiner psychischen Gesundheit zu unterziehen und planten eine Untersuchung. Obwohl das Verfahren gegen Buswell dann plötzlich fallengelassen wurde,<sup>35</sup> brachte ihn diese Erfahrung dazu, zu überdenken, ob er beim Militär bleiben wolle. Im April 2008 war Buswell Zivilist geworden, ein Status, der ihm erlaubte, offen an der Aufdeckung zu arbeiten, was wirklich am 11. September passierte.<sup>36</sup> Eine der Früchte seiner neuen Freiheit war die Mitverfasserschaft eines Artikels, der uns vor der Möglichkeit warnte, daß Terror-Übungen verwendet werden, um einen weiteren Anschlag unter falscher Flagge zu fabrizieren.<sup>37</sup>

Ich habe Buswells Geschichte erzählt, um die Tatsache zu betonen, daß die Behauptung, daß Flug 77 verdampft wurde – was John McWethy offenbar in den ersten Stunden nach dem Angriff auf das Pentagon nahegelegt worden war – noch einige Jahre später von Personen behauptet wurde, die beabsichtigen, die offizielle Darstellung der Beschädigung des Pentagons zu verteidigen. Obwohl die Behauptung absurd ist,

haben diese Personen, angesichts des Fehlens von 757-Trümmern auf dem Gelände, kaum eine andere Wahl, außer irgendeine Version davon zu verteidigen. Laut dem *Pentagon Building Performance Report* zum Beispiel könnten die Auswirkungen des Flugzeugs »als eine heftige Strömung einer ›Flüssigkeit‹ durch die Gebäudestruktur, bestehend aus Flugbenzin und soliden Fragmente verstanden werden.«<sup>38</sup> *Popular Mechanics*, das offensichtlich Mete Sozen, einen der Autoren dieses Berichts, zitierte, schrieb, daß das Äußere des Flugzeugs »wie eine Wursthaut« zerfiel, wonach der Rest des Flugzeugs »in die Gebäudestruktur in einem Zustand floß, der eher einer Flüssigkeit als einer festen Masse ähnelte.«<sup>39</sup> Verfechter der 757-Theorie sind anhand des Fehlens von 757-Trümmern, die sowohl durch Kameras als auch durch Augenzeugen belegt wurden, zu solchen Absurditäten gezwungen.

Allerdings offenbaren diverse Fotos Rad- und Motor-Komponenten, die, nach Meinung einiger Personen, Teile einer 757 sind.<sup>40</sup> Doch Dave McGowan, der daran erinnert, daß eine leere Boeing 757 weit mehr als 50.000 kg wiegt, schrieb: »Selbst wenn alle Fotos tatsächlich Trümmer einer 757 zeigen würden und diese Trümmer tatsächlich im Inneren des Pentagon gefunden worden wären, sind nur ein paar hundert Kilo von Flug 77 geklärt.« Die offizielle Geschichte, »kann ... 99,9% des Wracks nicht nachweisen.«<sup>41</sup> Der ehemalige Pilot Russ Wittenberg argumentierte gleichermaßen: »Es handelt sich um ein Flugzeug von etwa 100 Tonnen. Ein Flugzeug, das in zusammengebautem Zustand 100 Tonnen wiegt, wiegt in Trümmer und Teile zerlegt immer noch 100 Tonnen, nachdem es ein Gebäude getroffen hat.«<sup>42</sup>

*Videos:* Wenn eine Boeing 757 wirklich das Pentagon getroffen hätte, wäre es für die Behörden ein Leichtes gewesen, dies zu beweisen. In NPH1, erwähnte ich das Video, das von der Citgo-Tankstelle aus aufgenommen worden war. In der Zwischenzeit brachte eine FOIA-Anfrage zur Freigabe der entsprechenden Videos, das Justizministerium dazu zuzugeben, daß es 85 Videos von Kameras auf oder nahe dem Pentagon besitzt, die beschlagnahmt worden waren. Das Justizministerium hat dennoch das Ersuchen abgelehnt und sagte, daß diese Videos »von der Freigabe ausgenommen« wären.<sup>43</sup> Die 9/11-Kommission – weit davon entfernt ihre Macht zur Zwangsvorladung zu nutzen, um diese Videos zu erhalten – erwähnte nicht einmal deren Existenz. Kurze Segmente von ein paar Videos wurden zwar veröffentlicht, aber sie zeigten nichts eindeutiges.<sup>44</sup> Ist es glaubhaft, daß von den 85 Videos, keines eine

klarere Vorstellung davon bieten würde, was das Pentagon getroffen oder nicht getroffen hatte, als die wenigen Bilder, die freigegeben wurden? Können wir glauben, daß die Regierung sie nicht freigegeben würde, wenn diese ihre Geschichte unterstützten?

*Time-Change-Parts:* Es gäbe für die Regierung eine noch eindeutigeren Möglichkeit, um zu beweisen, daß American 77 das Pentagon getroffen hatte, wenn dies tatsächlich der Fall war. Der Air Force-Oberst im Ruhestand George Nelson, der sich auf die Untersuchung von Flugzeugen-Unfällen spezialisiert hatte, wies darauf hin, daß jedes Flugzeug zahlreiche zeitlich gekennzeichnete Austauschbauteile (sogenannte »Time-Change Parts«) besitzt, die in regelmäßigen Abständen ausgetauscht werden müssen, weil sie für die Flugsicherheit von entscheidender Bedeutung sind. Jedes Time-Change Part hat eine unverwechselbare Seriennummer. Diese Teile sind zudem nahezu unzerstörbar, so daß ein gewöhnlicher Brand eines Flugzeugabsturzes unmöglich »all jene kritischen Time-Change Parts oder Teile ihrer Seriennummern zerstören oder vernichten« könnte.<sup>45</sup> Durch die Identifizierung einiger jener Nummern können die Forscher den Hersteller, das Modell und die Registriernummer eines abgestürzten Flugzeugs bestimmen. Dementsprechend hätte das FBI, das die Untersuchung übernommen hatte, wenn Flug 77 tatsächlich das Pentagon getroffen hat, dies innerhalb weniger Stunden gegenüber der Presse unter Beweis stellen können.

*Flugdatenschreiber:* Noch eine weitere ganz sichere Möglichkeit für die Behörden, um zu beweisen, daß Flug American 77 das Pentagon traf, wenn dem tatsächlich so war, wäre gewesen, der Presse die Seriennummer des Flugdatenschreibers dieses Flugzeugs zu zeigen, von dem leitende Pentagon-Beamte behaupteten, ihn in den Trümmern gefunden zu haben. Wie Aidan Monaghan mit einer umfangreichen Dokumentation belegt hat, enthält, wenn die NTSB (National Traffic Safety Board, Verkehrsbehörde) einen Bericht über ein abgestürztes Flugzeug veröffentlicht, er fast immer die Seriennummer des Flugdatenschreibers.<sup>46</sup> In der Tat waren die einzigen Ausnahmen zwischen 1991 und 2006 – abgesehen von Flugzeugen ohne Flugdatenschreiber – nachweislich die Berichte über die vier Flugzeuge, die angeblich am 11. September 2001 zerschmetterten.<sup>47</sup> Wie können wir den Verdacht vermeiden, daß der Grund, warum der NTSB-Bericht zum Flugdatenschreiber von Flug 77 die Seriennummer nicht erwähnt, darin besteht, daß kein



Flugdatenschreiber mit der Seriennummer für diesen Flug im Pentagon gefunden wurde?

Im Jahre 2007 sandte Monaghan eine FOIA-Anfrage (Freedom of Information Act, Informationsfreiheitsgesetz) zur »Dokumentation aller durch das FBI offiziell und auch positiv identifizierten Trümmer aller vier Passagierflugzeuge, die bei den Terroranschlägen des 11. September 2001 benutzt wurden« an das FBI. Das FBI antwortete, »alle etwaig zugänglichen Aufzeichnungen befinden sich in der Akte einer laufenden Untersuchung und sind daher ... von der Offenlegung ausgenommen.«

Monaghan fragte daraufhin das FBI nach

der Dokumentation, die das Verfahren offenlegt, wie das Wrack durch den Beschuldigten geborgen wurde ... und ob es vom Beschuldigten (mit Hilfe des National Transportation Safety Board) positiv identifiziert wurde, ... vermutlich unter Verwendung eindeutiger Seriennummern zur Identifizierung.

Das FBI antwortete, daß keine derartigen Unterlagen existierten, weil »die Identität der drei entführten Flugzeuge durch das FBI, NTSB oder FAA nie in Frage gestellt wurde.«<sup>48</sup> Daher besitzt das FBI seinen eigenen Angaben zufolge nachweislich keine Dokumentation, die beweist, daß das Flugzeug, das das Pentagon getroffen hat, Flug American 77 war.<sup>49</sup>

Das Versäumnis des Pentagons, die Seriennummer vorzuzeigen, war nicht das einzige Problem bei der Behauptung des Pentagons, den Flugdatenschreiber von Flug 77 gefunden zu haben. Ein weiteres Problem war, daß die Pentagon-Akte zu diesem Flugdatenschreiber, die auf Informationen basiert, die aus seinen Daten heruntergeladen wurden, mehr als vier Stunden früher erstellt worden war, bevor dieser Flugdatenschreiber angeblich gefunden worden sein soll. Laut einem vielfach verbreiteten Bericht wurde der Flugdatenschreiber von Flug 77 am Freitag, den 14. September 2001 um 4.00 Uhr morgens gefunden. USA Today schrieb zum Beispiel:

Ermittler fanden am Freitag den Flugdaten- und den Cockpit-Stimmen-Rekorder aus dem entführten Flugzeug, das in das Pentagon flog und dann explodierte, sagten Beamten des Verteidigungsministeriums. Die beiden »Black Boxes«, die für die Aufklärung der Details der letzten Augenblicke des Fluges von entscheidender Bedeutung sind, wurden um 4 Uhr morgens gefunden,

sagte Oberstleutnant der Armee George Rhynedance, ein Pentagon-Sprecher. Rhynedance sagte aus, die Schreiber wären in FBI-Besitz und Beamte des National Transportation Safety Board würden technische Hilfe beim Lesen aller enthaltenen Daten leisten.<sup>50</sup>

Diese Geschichte besagte außerdem, daß trotz einiger Schäden an den Behältern, »das FBI immer noch zuversichtlich war, die Daten aus beiden Boxen wiederherstellen zu können.«<sup>51</sup> Allerdings war laut einer von der NTSB als Reaktion auf eine FOIA-Anfrage von Monaghan veröffentlichten Datei, die Flugdaten-Datei von American 77, welche angeblich auf diesem Flugdatenschreiber basiert, am Donnerstag um 23.45 Uhr erstellt worden.<sup>52</sup>

Wir haben hier einen eklatanten Widerspruch innerhalb der offiziellen Geschichte: Nach Angaben des Pentagons, des NTSB und des FBI wurde der Flugdatenschreiber am Freitag morgen gefunden und im Laufe des Tages hatten die Behörden gehofft, die daran enthaltenen Informationen wiederherstellen zu können. Doch wurde die angebliche Datei bereits am Vortag erstellt. Das Vorhandensein eines solchen Widerspruchs legt nahe, daß die Geschichte seiner Entdeckung erfunden wurde.

Diese Schlußfolgerung wird durch die Existenz widersprüchlicher Berichte darüber, wo der Flugdatenschreiber gefunden wurde, weiter untermauert. Laut der eben zitierten *USA Today*-Geschichte, wurde er »genau dort, wo das Flugzeug in das Gebäude eindrang« gefunden. *Newsweek* berichtet ebenfalls, daß er »in der Nähe der Einschlagstelle« entdeckt wurde.<sup>53</sup> Laut dem *Pentagon Building Performance Report* wurde der Flugdatenschreiber jedoch »fast 300 Fuß tief im Gebäude« gefunden.<sup>54</sup> Diese Ansicht wurde durch *Popular Mechanics* populär gemacht, das behauptete, daß »er fast 300 Fuß im Inneren des Gebäudes gefunden wurde.«<sup>55</sup>

Angesichts all dieser Widersprüche fällt es schwer, die Behauptung ernst zu nehmen, der Flugdatenschreiber von Flug American 77 wäre in den Trümmern im Pentagon gefunden worden.

*Seismisches Signal:* Ein weiterer Anklagepunkt gegen die offizielle Geschichte ist die Tatsache, daß der Anschlag auf das Pentagon für Seismologen kein seismische Signal erzeugte, das stark genug war, um den Zeitpunkt des Einschlags zu bestimmen.

Won-Young Kim und Gerald Baum, die darum gebeten wurden, den Zeitpunkt jedes einzelnen Flugzeugabsturzes zu bestimmen (siehe 3. Kapitel), waren in der Lage, die Absturzzeiten der anderen drei Flüge zu bestimmen. Im Hinblick auf den Pentagon-Anschlag aber schrieben sie:

Wir analysierten die seismischen Aufzeichnungen von fünf Stationen im Nordosten der Vereinigten Staaten, mit einer Entfernungsspanne von 63 bis 350 km vom Pentagon. Trotz detaillierter Analyse der Daten konnten wir kein eindeutiges seismisches Signal finden. Selbst die nahegelegene Station ... zeichnete den Einschlag nicht auf. Wir schlossen daraus, daß der Flugzeugeinschlag ins Pentagon relativ schwache seismische Signale generierte.<sup>56</sup>

Wenn United 93 – ebenfalls eine Boeing 757 – ein nachweisbares Signal beim Absturz in den weichen Boden in Pennsylvania erzeugte, wie konnte von einer Boeing 757, die mit mehreren hundert Kilometern pro Stunde in die stahlverstärkte Außenwand des Pentagons krachte, kein nachweisbares Signal erzeugt werden?

*Loch im C-Ring:* In NPH1 schrieb ich, daß das Loch im C-Ring zeigt, »wie weit das Flugzeug in das Pentagon vordrang.« Diese Aussage setzt voraus, daß das Loch in der Wand des C-Rings in Wedge (Gebäudeteil) 2, von einem Flugzeug erzeugt wurde, das das Pentagon getroffen hatte (die Behauptung war, daß es Wedge (Gebäudeteil) 1 in einem Winkel so getroffen hatte, daß zu dem Zeitpunkt, als es den C-Ring erreichte, sich in Wedge (Gebäudeteil) 2 befand). Aber es könnte ebenso durch etwas anderes entstanden sein, wie zum Beispiel durch »einen Hohlladungssprengkopf oder eine Bombe«, wie Maschinenbau-Ingenieur Michael Meyer glaubt. »Das Loch ist rund«, erklärt Meyer, und »sauber ausgeschnitten, ... wie es bei der extrem lokal begrenzten und fokussierten Energie eines Hohlladungssprengkopfes zu erwarten wäre.«<sup>57</sup>

Was auch immer dieses Loch erzeugt hat, die Ansicht, daß es nicht durch die Spitze einer Boeing 757 verursacht wurde, ist nunmehr inzwischen allgemein anerkannt.

Obwohl der offizielle Bericht über die Pentagon-Schäden – der *Pentagon Building Performance Report* – die Ansicht akzeptiert hatte, daß das Pentagon von American 77 getroffen worden war, besagte er, daß »der Vorderteil des Flugzeugs sich beim Aufprall im wesentlichen auflöste.«<sup>58</sup> Dieser Bericht bot keinerlei

Erklärung für das Loch im C-Ring.

Eine solche Erklärung wurde jedoch vom *Popular Mechanics*-Buch angeboten, das schrieb, daß das Fahrwerk des Flugzeugs »für das Durchstechen der Wand in Ring C verantwortlich war.«<sup>59</sup> Diese Schlußfolgerung basierte offenbar auf einer falschen Auslegung des *Pentagon Building Performance Report*, doch dieser Bericht stimmte zumindest der *Popular Mechanics*-Schlußfolgerung zu, daß »das Loch nicht durch die Spitze ... von Flug 77 erzeugt wurde, welche sich durch das Innere des Gebäudes drückte.«<sup>60</sup>

Diese Schlußfolgerung schuf ein Problem, weil sie dem widersprach, was Beamte kurz nach den Anschlägen gesagt hatten. US-Verteidigungsminister Donald Rumsfeld, der in der ABC-Sendung *Good Morning America* vier Tage nach dem 11. September auftrat, sagte, daß das Flugzeug »etwa zwischen dem ersten und zweiten Stock ... eindrang ... und es durch drei Ringe ging. Mir wurde erzählt, die Spitze liegt ... liegt noch drin, ganz nah am Innenhof, etwa einen Ring entfernt.«<sup>61</sup>

Lee Evey, der Programm-Manager für das Pentagon Renovation Project, sagte auf einer Pressekonferenz zwei Tage später: »Das Flugzeug durchdrang tatsächlich den ... E-Ring, D-Ring, C-Ring. ... Die Spitze des Flugzeuges durchbrach nur knapp das Innere des C-Rings, so daß sie ein wenig in die A-E-Straße hineinragte.«<sup>62</sup>

Aber zwischenzeitlich wurde die Rumsfeld-Evey-Behauptung fallengelassen. In einem Buch über die Geschichte des Pentagons schrieb der *Washington Post*-Reporter Steve Vogel: »Die Spitze kam fast zu einem sofortigen Stopp.«<sup>63</sup> Selbst das Buch *Pentagon 9/11*, das im Jahre 2007 von den Historikern geschrieben wurde, die beim Büro des Verteidigungsministers angestellt waren, stützte die Geschichte nicht, die von ihrem ehemaligen Chef erzählt worden war. Kurz bevor sie »das sogenannte ›Ausstanz-Loch‹ in der Wand des C-Ring« erwähnten, sagten sie, daß, als das Flugzeug das Gebäude traf, »sich der vordere Teil des relativ gebrechlichen Rumpfes auflöste.«<sup>64</sup>

Verfechter der offiziellen Geschichte sollten sicherlich aufgrund der Tatsache beunruhigt sein, daß sowohl das Buch *Pentagon 9/11* als auch der *Pentagon Building Performance Report* – die beiden offiziellen Berichten zum Pentagon-Anschlag – implizieren, daß Rumsfeld und Evey nicht die Wahrheit sagten. Sollte nicht der

Kongreß und die Presse versuchen herauszufinden, ob sie vorsätzlich die Unwahrheit sagten, und wenn ja, warum?

+++

Das Buch ist im Peace Press Verlag erschienen und über <http://peace-press.org/> bestellbar. KenFM empfiehlt dieses Buch!

Prof. David Ray Griffin

Das Neue Pearl Harbor – Band 2:

Neubetrachtung: Der 11. September – Vertuschung und Enthüllung

ISBN 3-86242-010-8

Preis: 24,80 EUR

Peace Press, 2016

[www.peace-press.org](http://www.peace-press.org)

Hier die Links zu den vier Auszügen aus dem Buch „Das Neue Pearl Harbor Band 1– Beunruhigende Fragen zur Bush-Regierung und zum 11. September“:

<https://kenfm.de/auszug-das-neue-pearl-harbor/>

<https://kenfm.de/auszug-das-neue-pearl-harbor-2/>

<https://kenfm.de/3-auszug-das-neue-pearl-harbor-band-1-beunruhigende-fragen-zur-bush-regierung-und-zum-11-september/>

<https://kenfm.de/4-auszug-das-neue-pearl-harbor/>

Hier die Links zu den ersten beiden Auszügen aus dem Buch "Das Neue Pearl Harbor Band 2 – Neubetrachtung: Der 11. September – Vertuschung und Enthüllung"

<https://kenfm.de/das-neue-pearl-harbor-band-2/>

<https://kenfm.de/prof-griffin-11-september-2001/>

