

## Jenseits unserer Möglichkeiten?

*Können sich UFOs Radarstrahlen entziehen? Weshalb erscheinen sie auf dem Radarschirm häufiger bei Nacht als bei Tag?*

Wenn UFOs materielle und nicht nur psychologische Phänomene sind, dann müssten sie eigentlich mit Radaranlagen erfassbar sein – sofern sie nicht über eine so fortgeschrittene Technik verfügen, daß sie sich für Radarstrahlen unsichtbar machen können. Mittlerweile werden ja auch bereits Flugzeuge entwickelt, die mit Radar nur noch schwer zu erfassen sind. Es ist durchaus möglich, daß die militärische Forschung in dieser Richtung bereits Lösungen erreicht hat?

Diese Annahme würde einen rätselhaften Aspekt der bisher vorliegenden Daten zu Radarbeobachtungen erklären. Der bekannte Ufologe Dr. J. Allen Hynek hat nämlich nachgewiesen, daß unter diesen Fällen viel häufiger nächtliche Lichterscheinungen auftreten als bei UFO-Sichtungen allgemein.

Vielleicht liegt die Ursache darin, daß nächtliche Lichterscheinungen tatsächlich reale Phänomene sind, während es sich in anderen Fällen um Übertreibungen, Irrtümer, Fälschungen, Sinnestäuschungen handelt. Eine andere Möglichkeit wäre, daß bei geheimen militärischen Versuchen tagsüber so etwas wie Radar-

Oben:

*UFO-Erscheinung über dem Iran im September 1976. Einer der beiden an der Verfolgung des UFOs beteiligten Phantom-Jäger näherte sich dem Objekt, das sich in Form bunter Lichtblitze präsentierte. Plötzlich schoß ein kleineres, leuchtendes Objekt aus dem UFO hervor und näherte sich der Maschine. Der Pilot versuchte, auf das UFO zu feuern – aber Funkanlage und elektronisches Steuersystem der Bordwaffen versagten.*

Rechts unten:

*Phantom-Jäger in den Farben der früheren Kaiserlich-persischen Luftwaffe, eine Maschine des gleichen Typs, die an der UFO-Begegnung vom September 1976 beteiligt war.*

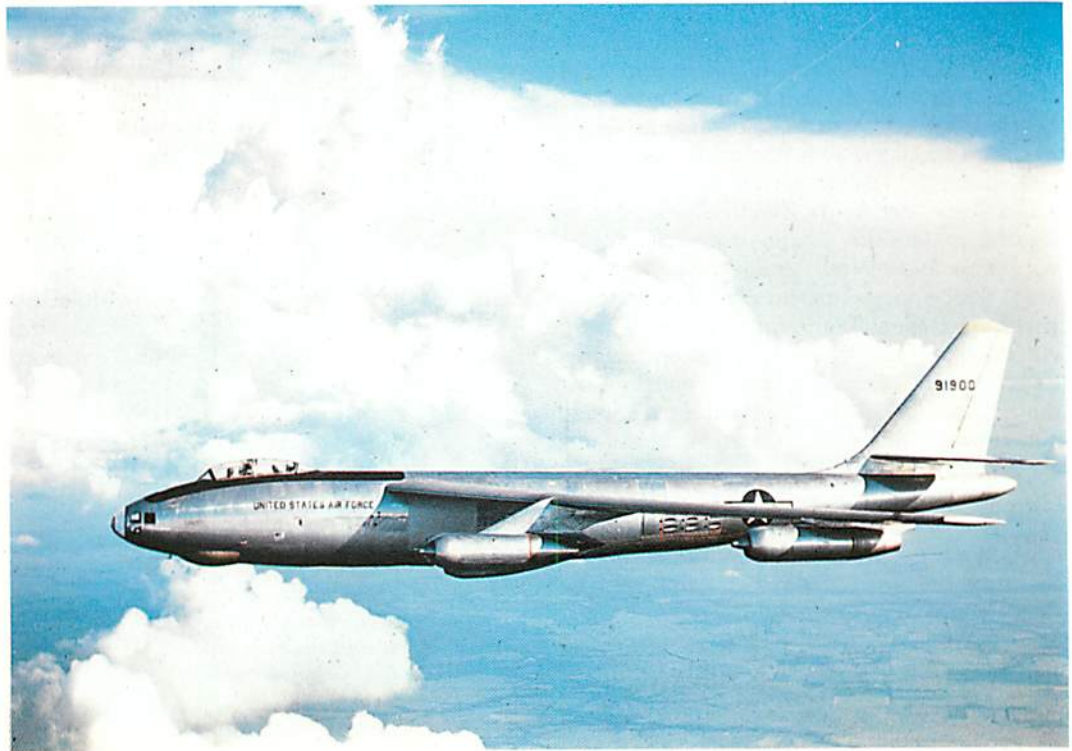
tarnkappen eingesetzt werden, weniger häufig bei Nacht, weil dann das Risiko, entdeckt zu werden, geringer ist.

Im September 1957 stieg ein amerikanischer Bomber vom Typ RB-47 mit einer erfahrenen sechsköpfigen Besatzung von einem Stützpunkt in Kansas auf. Über eine Strecke ihres Fluges wurden sie von einem unglaublich wendigen UFO verfolgt. Es tauchte auf und verschwand wieder, völlig unberechenbar. Der Pilot begann nun seinerseits, das UFO zu jagen, war jedoch dessen Manövrierfähigkeit nicht gewachsen. Während das Gespann die Südstaaten überquerte, konnte das UFO eine Stunde lang vom Bodenradar erfaßt werden. Die RB-47 war mit einer sehr modernen Anlage ausgerüstet, die im Kriegsfall Signale des feindlichen Bodenradars aufspüren sollte. Dieses Gerät ortete ein Objekt, das radarähnliche Wellen ausstrahlte, und verfolgte deren Bewegung. Die Besatzung war überzeugt, daß es sich dabei um das gleiche UFO handelte, das Pilot und Co-Pilot sahen.

Aber selbst einen scheinbar so eindeutigen Fall von UFO-Sichtungen läßt sich mit einleuchtenden Hypothesen durchaus in Zweifel ziehen. Philip J. Klass hat nach ausgiebigen Recherchen die These aufgestellt, daß die georteten Wellen von einer Bodenradarstation ausgegangen wären, während Pilot und Co-Pilot nacheinander einen Meteor, ein im Landeanflug befindliches Passagierflugzeug und helle Sterne als UFO fehldeuteten. Eine solche Erklärung der Radarphänomene kann noch als plausibel gelten, die Spekulationen von Klass über die direkte Beobachtung jedoch keinesfalls.

Rechts:

Ein Düsenbomber vom Typ Boeing B-47. Eines Nachts im Jahr 1957 meldete die Besatzung eines Aufklärers dieses Typs wiederholt Beobachtungen rätselhafter Lichterscheinungen, die offenbar mit einem Flugobjekt in Zusammenhang standen, das Radarwellen aussandte.



Unten:

Der B-1-Überschallbomber, der so konstruiert wurde, daß er bei Radarortung schwer auszumachen ist. Der Rumpf ist schmal, um wenig Reflexionsfläche zu bieten und so geformt, daß er die Radarwellen zerstreut, anstatt sie zu den Bodenradarstationen zurückzuwerfen. Außerdem wurde beim Bau dieser Maschine radarabsorbierendes Material benutzt.



Für Fälle wie diesen schlagen Peter Warrington und Jenny Randles die Bezeichnung UAP (unidentifiziertes atmosphärisches Phänomen) vor, da der Ausdruck UFO von vielen Menschen ganz stark mit Objekten verbunden wird, die von Lebewesen gesteuert werden.

### Störung der Bordelektronik

In Großbritannien und den Vereinigten Staaten sind nach offiziellen Angaben seit einiger Zeit keine geheimnisvollen Störfälle in der Bordelektronik mehr vorgekommen. Vielleicht werden sie inzwischen aber nur strenger geheimgehalten; denn in anderen Ländern hat sich eine Reihe beeindruckender Vorfälle dieser Art zugetragen, zum Beispiel das Erlebnis der beiden iranischen Phantomjäger-Piloten im September 1976 (siehe S. 58).

Das UFO war von Zivilisten und Militärpersonal am Boden gesichtet worden. Die Piloten sahen ein strahlend helles Licht am Himmel. Auf dem Radarschirm erschien eine Serie bunter blinkender Lichter. Dann schoß das Objekt davon, während die Phantom mit Mühe und Not versuchte, ihm auf den Fersen zu bleiben. Plötzlich löste sich ein kleines raketenartiges Geschöß von dem UFO und kam direkt auf den Jäger zugeflogen. Der iranische Pilot faßte dies als Angriff auf und wollte mit einer Luft-Luft-Rakete antworten. In diesem Augenblick mußte er jedoch zu seinem Schrecken feststellen, daß er keine Gewalt mehr über seine Funkanlage und die Bedienungsvorrichtungen für die Bordwaffen besaß, obgleich sich alle anderen Funktionen nach wie vor kontrollieren ließen.

Das kleine Objekt bewegte sich weiter auf den Jäger zu. Instinktiv ging der Pilot in einen

steilen Sturzflug und versuchte, die vermeintliche feindliche Rakete abzuschütteln, doch ohne Erfolg: Das „Geschoß“ folgte ihm. Dann aber flog es einen Kreis um das Flugzeug und kehrte zum UFO zurück. In diesem Augenblick funktionierten im Phantom die Steuergeräte wieder.

Der Pilot, der keine Zweifel hatte, daß das Objekt materieller Natur war, machte sich wieder an dessen Verfolgung. Eine zweite „Rakete“ wurde abgeschossen, diesmal geradewegs Richtung Boden. Während es niederging und einen hellen Lichtschein verbreitete, beschleunigte das UFO auf mehrfache Schallgeschwindigkeit, so daß dem Phantompiloten nichts anderes übrigblieb, als zu seinem Stützpunkt zurückzukehren.

Beim Morgendämmern wurde eine Hubschrauberstaffel beauftragt, den Ort zu inspizieren, wo die „Rakete“ den Boden berührt haben mußte. Dort war jedoch keine Spur von ihr zu entdecken.

### Ein klassischer Fall einer Fliegenden Untertasse

Wenn die Angaben des Piloten stimmen, so gibt es hierfür nur eine Erklärung: die Existenz einer phantastischen Flugmaschine. Hier handelt es sich eindeutig nicht um ein UAP, sondern um den klassischen Fall einer „Fliegenden Untertasse“. Wie von der *Ground Saucer Watch* später enthüllt, nahmen auch die offiziellen Stellen den Vorfall sehr ernst.

*Flugbahn des UFOs, das am 1. April 1980 über Westengland geortet wurde. Nach Aussagen des zivilen Radartechnikers auf dem Flughafen Birmingham wurde das Objekt zunächst vom Flughafen East Midlands beim Punkt A ausgemacht und nach Birmingham weitergemeldet. Das Objekt flog extrem langsam in südwestlicher Richtung und wurde beim Punkt B von einem Leichtflugzeug aus gesichtet. Der Kollege in Birmingham verfolgte es bis zum Punkt C. Er behauptete, daß auch andere Radarstationen das Objekt orteten, dieses jedoch später abstritten. Der Bericht über diesen Vorfall wurde an das Luftüberwachungszentrum West Drayton weitergegeben, wo man sich in amtliches Schweigen hüllte.*

Im November 1979 ließ die spanische Luftwaffe ein UFO durch Miragejäger verfolgen, das auf mehreren Radargeräten gesichtet worden war. Das Objekt flog so dicht an einer Verkehrsmaschine vorbei, daß der Pilot notlanden mußte. Dieser Vorfall machte in der ganzen Welt Schlagzeilen.

In der Nacht vom 1. April 1980 erschien auf einem Radarschirm des Zivilflughafens Birmingham ein Objekt, das mit einer steten Geschwindigkeit von nur 71 km/h in südwestlicher Richtung flog (was nicht der Windrichtung entsprach). Es wurde von einem Sportpiloten gesehen und als „eine Art Scheinwerferlicht im Nebel“ beschrieben.

Hier mag es sich um ein ungewöhnliches militärisches Flugobjekt gehandelt haben. Der sehr erfahrene Radarspezialist sagte jedoch: „Zum ersten Mal in 20 Jahren habe ich keine Erklärung.“ Wenn die nachfolgenden Untersuchungen zu keinem schlüssigen Ergebnis kamen, so zeigt dies, wie kompliziert die Auswertung von Radarbeobachtungen sein kann.

