

**ABSCHLUSSBERICHT
ÜBER
UNIDENTIFIZIERTE FLIEGENDE OBJEKTE**

US AIR FORCE CAPTAIN
EDWARD J. RUPPELT

Ehemaliger Leiter der
UFO-Untersuchungskommission des
Geheimdienstes der US Air Force

1956

Aus dem Amerikanischen übertragen
von
Brigitte Wilcke, M.A./Sandra Poeckh
(2007)

(urspr. erschienen im Verlag Victor Gollancz Ltd., London, 1956
mehrere Auflagen)

Hinweis: Anmerkungen in eckigen Klammern [...] sind immer Zusätze d. Übers.

VORWORT

Dies ist ein Buch über unidentifizierte fliegende Objekte - UFOs - "fliegende Untertassen". Es ist eigentlich mehr als ein Buch, es ist ein Abschlußbericht, weil es zum erstenmal geschieht, daß jemand - entweder militärischer oder ziviler Herkunft - in einem Dokument alle Fakten über dieses faszinierende Thema zusammengestellt hat. Mit Ausnahme des Stils ist dieser Bericht exakt so geschrieben, wie ich ihn geschrieben hätte, wenn ich offiziell angewiesen worden wäre, dies zu tun, während ich Leiter der Air Force-Kommission zur Untersuchung von UFO-Sichtungsberichten war - *Project Blue Book*.*



Edward Ruppelt

* [Code-Name. Der Ausdruck „Blue Book“ bezeichnet in der Regel ein Kompendium spezieller Informationen.]

In vielen Fällen habe ich die Namen von Personen ausgelassen, die über UFO-Sichtungen berichteten, oder die Namen bestimmter Personen, die mit dem Projekt verbunden waren - genau so, wie ich es in einem offiziellen Abschlußbericht getan hätte. Aus demselben Grund habe ich die Örtlichkeit geändert, in denen einige der UFO-Sichtungen stattfanden. Dies ist insbesondere der Fall im 15. Kapitel, das von Atomwissenschaftlern handelt, die Strahlung feststellten, wenn immer UFOs in der Nähe ihrer "Stationen zur Entdeckung von UFOs" gemeldet wurden. Auf dieser Politik der Nichtidentifikation der "Quelle" - um einen Ausdruck des militärischen Geheimdienstes zu gebrauchen - insistiert die Air Force, damit Personen, die mit ihr kooperiert haben, keinerlei unerwünschten Publizität ausgesetzt sind.*

Aber die größte Sorgfalt ist angewendet worden, um sicherzustellen, daß das Auslassen von Namen und die Abänderung von Örtlichkeiten in keiner Weise die elementaren Fakten beeinträchtigt hat, da dieser Bericht auf der Grundlage der Fakten, aller Fakten, erstellt wurde - nichts von Bedeutung ist entfallen.

Erst nach eingehender Überlegung habe ich diesen Bericht abgefaßt, da er akkurat zu sein hat und ungekürzt. Schließlich habe ich mich aus zwei Gründen dazu entschlossen:

Erstens besteht ein weltweites Interesse an fliegenden Untertassen; die Leuten wollen die Fakten erfahren. Aber häufig sind diese Fakten durch Geheimhaltung und Verwirrung verdunkelt worden - eine Situation, die auf der einen Seite zu wilden Spekulationen und auf der anderen zu einer fast gefährliche Arroganz geführt hat. Nur wenn alle Fakten auf den Tisch kommen, kann eine korrekte Einschätzung vorgenommen werden.

Zweitens: Nachdem ich zwei Jahre damit verbracht hatte, UFO-Sichtungsberichte zu recherchieren und zu analysieren, nachdem ich mit den Menschen gesprochen hatte, die UFOs gesehen haben - Unternehmer, Piloten, Ingenieure, Generäle und den Mann von der Straße, und nachdem ich die Angelegenheit mit vielen sehr fähigen Wissenschaftlern diskutiert hatte, fühlte ich mich in der Lage, einen vollständigen Bericht über den Kampf der Air Force mit den fliegenden Untertassen zu geben.

Der Bericht war schwierig zu schreiben, weil er etwas betrifft, das offiziell nicht existiert. Es ist wohlbekannt, daß die Air Force seit dem ersten Sichtungsbericht über fliegende Untertassen im Juni 1947 offiziell verlautbaren ließ, es gäbe keinen Beweis dafür, daß so ein Dinge wie ein interplanetarisches Raumschiff existierte. Was aber nicht bekannt ist, ist die Tatsache, daß diese Schlußfolgerung weit von einer Einmütigkeit unter den Militärs und ihren wissenschaftlichen Beratern entfernt ist, und zwar aufgrund des einen Wortes: *Beweis*; und so werden die Untersuchungen fortgesetzt.

Das Gerangel um das Wort "Beweis" läuft auf *eine* Frage hinaus: Was ist ein Beweis?

Muß ein UFO beim Pentagon-Eingang an der Flußseite landen, in der Nähe der Büros der Stabschefs?

Oder ist ein Beweis, wenn eine Bodenradarstation ein UFO entdeckt, einen Düsenjäger hinaufschickt, um es abzufangen, der Düsenjäger-Pilot es sieht, sich ihm mit seinem Radar-Ankoppelungssystem auf die Fersen setzt, nur um es mit phänomenaler Geschwindigkeit davonrasen zu sehen?

Ist es ein Beweis, wenn ein Düsenjägerpilot auf ein UFO feuert und zu seinem Bericht selbst unter der Androhung eines Kriegsgerichtsverfahrens steht? Stellt dies einen Beweis dar?

Die zu Zeiten heiß debattierte Antwort auf diese Frage kann die Antwort auf die Frage sein: "Existieren die UFOs tatsächlich?"

Ich nenne Ihnen die Fakten - alle Fakten - Sie entscheiden.

Juli 1955

E. J. Ruppelt

KAPITEL 1- PROJECT BLUE BOOK UND DIE UFO-STORY

Im Sommer 1952 schoß ein F-86 Abfangjäger der US Air Force auf eine fliegende Untertasse.

Diese Tatsache - wie so viele andere, die die ganze Geschichte der fliegenden Untertassen ausmachen - ist niemals zuvor erzählt worden.

Ich kenne die ganze Geschichte über fliegende Untertassen, und ich weiß, daß sie niemals vorher erzählt worden ist, weil ich Organisator und Leiter des *Project Blue Book* der Air Force war, des speziellen Projektes, das eingerichtet wurde, um die Sichtungsberichte über unidentifizierte fliegende Objekte oder UFOs zu untersuchen und zu analysieren. (UFO ist der offizielle Begriff, den ich bildete, um den Ausdruck "fliegende Untertassen" zu ersetzen.)

Es gibt eine Kampfflieger-Basis in den Vereinigten Staaten, die ich oft aufzusuchen pflegte, weil sie während 1951, 1952 und 1953 einen übermäßigen Anteil an guten UFO-Sichtungsberichten hatte.

Der Kommandant der Kampfflieger-Gruppe, ein Colonel und Führungspilot, glaubte, daß die UFOs real waren. Der Colonel glaubte an UFOs, weil er viel Vertrauen in seine Piloten hatte - und sie hatten UFOs in ihren F-86 gejagt. Er hatte UFOs auf den Radarschirmen gesehen, und er konnte sich mit Radar aus.

Der Geheimdienst-Offizier des Colonels, ein Captain, glaubte nicht so ganz, daß die UFOs real waren, aber er glaubte sehr wohl, daß sie eine sorgfältige Untersuchung erforderten. Die Logik, die der Geheimdienst-Offizier in der Untersuchung von UFO-Sichtungsberichten anwendete - und um Erklärungen für viele von ihnen zu finden - ließ mich oft wünschen, daß er im *Project Blue Book* für mich gearbeitet hätte.

Eines Tages rief mich der Geheimdienst-Offizier auf meiner Basis in Dayton/Ohio an. Er wollte wissen, ob ich demnächst eine Reise in seine Richtung plante. Als ich ihm sagte, ich rechnete damit, in ungefähr einer Woche in seiner Umgebung zu sein, bat er mich, ihn auf jeden Fall aufzusuchen. Es wäre nicht besonders eilig, fügte er hinzu, aber er hätte mir etwas sehr Interessantes zu zeigen.

Wenn wir von einer guten Story Wind bekamen, wollte *Project Blue Book* am liebsten sofort anfangen, daran zu arbeiten, und so bat ich den Geheimdienst-Offizier, mir zu sagen, was er in petto hatte. Aber es nützte nichts. Er wollte es nicht am Telefon mit mir besprechen. Er wies sogar die Idee ab, eine sichere Fernschreibleitung zu benutzen. Solch extreme Vorsicht bewirkte, daß ich nicht weiter in ihn drang, denn alles kann kodiert und per Fernschreiber übermittelt werden.

Als ich Dayton ungefähr eine Woche später verließ, entschied ich, mich direkt zu der Kampfflieger-Basis zu begeben, und ich richtete es so ein, daß ich dort am Vormittag eintreffen würde. Aber als ich auf einem Flugplatz das Flugzeug wechseln mußte, waren meine Reservierungen verschlampt worden, und ich mußte bis zum Abend warten, bis ich zu der Basis fliegen konnte.

So bald wir auf dem Rückflug in der Luft waren, rief ich den Geheimdienst-Offizier auf dem Interphone an und fragte ihn, was los war. Worum ging es? Warum all die Geheimnistuerei? Er versuchte, es mir zu sagen, aber das Interphone funktionierte nicht gut und ich konnte ihn nicht verstehen. Schließlich sagte er mir, ich solle warten, bis wir in sein Büro zurückgekehrt wären und ich den Bericht selbst lesen konnte.

Bericht! Wenn er einen UFO-Bericht hatte - warum hatte er ihn nicht wie üblich an *Project Blue Book* geschickt?

Wir landeten auf der Kampfflieger-Basis, gaben unsere Fallschirme, Mae Wests und Helme ab und fuhren zu seinem Büro. Es waren verschiedene andere Leute in seinem Büro und sie begrüßten mich mit der gewohnten Frage: „Was gibt's neues an der Fliegenden-Untertassen-Front?“ Ich redete eine Weile mit ihnen, wurde jedoch ungeduldig, weil ich herausfinden wollte, was der Geheimdienst-Offizier im Sinn hatte. Ich wollte ihn gerade wegen des mysteriösen Berichts fragen, als er mich beiseite nahm und mich leise bat, nichts darüber zu sagen, bis alle gegangen waren.

Als wir allein waren, schloß der Geheimdienst-Offizier die Tür, ging an seinen Safe und fischte einen großen dicken Bericht heraus. Es das Standard-Bericht-Formular der Air Force, das für alle Geheimdienst-Berichte benutzt wird, einschließlich der UFO-Berichte. Der Geheimdienst-Offizier sagte mir, daß dies das einzige existierende Exemplar wäre. Er sagte, er wäre angewiesen worden, alle Exemplare zu zerstören, hätte dieses jedoch für mich zum Lesen aufbewahrt.

Mit großer Neugierde nahm ich den Bericht und fing an zu lesen. Was war auf dieser Kampfflieger-Basis passiert?

Um ungefähr zehn Uhr morgens an einem Tag vor ein paar Wochen hatte das Basis-Radar ein unidentifiziertes Objekt erfaßt. Es war ein seltsames Objekt, da es sehr schnell auftauchte - mit ungefähr 1.350 km/Std. - and sich dann auf ungefähr 150 km/Std. verlangsamte. Das Radar zeigte, daß es sich im Nordosten des Flugplatzes über einem kaum besiedelten Gebiet befand.

Bedauerlicherweise besaß die Station keine Höhenbestimmungsausrüstung. Die Radar-Operateure kannten die Richtung des Objekts und seine Entfernung von der Station, aber sie kannten seine Höhe nicht. Sie meldeten das Objekt, und zwei F-86 wurden zum Aufsteigen abkommandiert.

Das Radar erfaßte die F-86 bald, nachdem sie sich im Luftraum befanden, und dirigierte sie gerade in Richtung Zielobjekt, als es auf dem Bildschirm anfang zu verschwinden. Mehrere Radar-Operateure meinten, das Verschwinden wäre dadurch verursacht, daß das Zielobjekt rasch an Höhe verlor und unterhalb des Radarstrahls geraten war. Einige andere Radar-Operateure dachten, daß es sehr hoch flog, und daß es einfach nur deshalb verschwand, weil es so hoch war.

In der folgenden Debatte gewannen die Vertreter der Theorie der großen Höhe, und die F-86 wurden angewiesen, auf 12.000 m aufzusteigen. Aber bevor der Flieger diese Höhe erreichen konnte, war das Zielobjekt vollständig vom Radarbildschirm verschwunden.

Die F-86 fuhren fort, das Gebiet in 12.000 m Höhe abzusuchen, konnten jedoch nichts sehen. Nach ein paar Minuten rief die Bodenflugkontrolle die F-86 und sagte einer von ihnen, sie sollte auf 6.000 m heruntersteigen, und der anderen, auf 1.500 m, und die Suche fortzusetzen. Die beiden Düsenjäger begaben sich in einen Sturzflug, wobei der eine Pilot bei 6.000 m stoppte und der andere sich noch weiter hinunter begab.

Der zweite Pilot, der auf 1.500 m herunterging, war gerade im Begriff sich zurückzuziehen, als er vor sich auf einer geringeren Höhe einen Lichtblitz bemerkte. Er flachte seinen Sturzflug etwas ab und bewegte sich dorthin, wo er das Licht gesehen hatte. Als er näherkam, sah er plötzlich, was er zuerst für einen Wetterballon gehalten hatte. Ein paar Sekunden später wurde ihm klar, daß es kein Ballon sein konnte, weil er stets vor ihm blieb, ein ziemlicher Fortschritt für einen Ballon, da er während seines Sturzflugs stark an Geschwindigkeit zugelegt hatte, nun - auf 900 m - fast horizontal flog und sich mit 1 Mach [ca. 1.200 km/Std.] fortbewegte.

Der Pilot senkte wieder die Nase seiner F-86 und setzte sich auf die Fersen des Objekts. Er näherte sich ziemlich schnell, bis er auf geschätzte 900 m herangekommen war. Jetzt konnte er das Objekt gut sehen. Obwohl es von oben wie ein Ballon ausgesehen hatte, zeigte sich aus der Nähe, daß es definitiv rund und flach wie eine Untertasse geformt war. Der Pilot beschrieb es so: „Wie ein Doughnut ohne Loch.“

* [Doughnut (sprich:dohnat): amerikanisches Schmalzgebäck, autoreifenschlauchförmig.]

Als sich seine Näherungsrate verringerte, wußte der Pilot, daß sich das Objekt seiner Geschwindigkeit anglich. Aber er setzte sich hinter es und folgte ihm. Jetzt saß er ihm im Nacken.

Ungefähr um diese Zeit begann der Pilot sich Sorgen zu machen. Was sollte er tun? Er versuchte seinen Kameraden zu rufen, der irgendwo auf 6.000 m über ihm flog. Er rief zwei oder dreimal, aber konnte keine Antwort bekommen. Dann versuchte er die Bodenkontrolle zu rufen, aber er war zu niedrig, sein Funkgerät reichte nicht so weit. Noch einmal versuchte er es mit seinem Kameraden auf 6.000 m, aber er hatte wieder kein Glück.

Jetzt hatte er das Objekt für ungefähr zwei Minuten verfolgt und den zwischen ihnen auf ungefähr 450 m verringert. Aber dies war nur vorübergehend, denn auf einmal begann das Objekt sich wegzubewegen, zuerst langsam, dann schneller. Dem Piloten wurde klar, daß er es nicht abfangen konnte, und überlegte, was er als Nächstes tun sollte.

Als das Objekt sich ungefähr 900 m wegbewegt hatte, faßte der Pilot plötzlich einen Entschluß - er tat das einzige, was er tun konnte, um das UFO zu stoppen. Es war, als ob David gegen Goliath antrat, aber er mußte die Chance nutzen. Schnell lud er seine Bordwaffe und begann zu schießen... Einen Moment später zog das Objekt hoch und war in wenigen Sekunden verschwunden. Der Pilot stieg auf 3.000 m, rief die andere F-86, und jetzt konnte er den Kontakt zu seinem Kameraden herstellen. Sie vereinigten sich und flogen zurück zu ihrer Basis.

Sobald er gelandet war und sein Flugzeug geparkt hatte, ging der F-86-Pilot nach [Geheimdienst-Abteilung] "Operationen", um seine Geschichte dem Fluggeschwader-Kommandanten zu erzählen. Der bloße Umstand, daß er seine Bordwaffen abgefeuert hatte, war - routinemäßig - Grund genug für das Erfordernis eines ausführlichen Berichts.

Nachdem der Geschwader-Kommandant seine Geschichte gehört hatte, rief er den Gruppen-Kommandanten, den Colonel, und den Geheimdienst-Offizier. Sie hörten die Geschichte des Piloten.

Aus irgendeinem unerkennbaren Grund gab es einen "persönlichen Zusammenstoß", wie sich der Geheimdienst-Offizier ausdrückte, zwischen dem Piloten und dem Geschwader-Kommandanten. Dies war offenkundig, gemäß dem Bericht, den ich las, weil der Geschwader-Kommandant sofort begann, die Geschichte zu zerreißen und dem Piloten "Durchgedrehtheit" vorzuwerfen und daß er einfach "in der Gegend herumballert und die wilde Geschichte benutzt, um es zu verstecken".

Andere Piloten des Geschwaders, Freunde des angeklagten Piloten - der Geheimdienst-Offizier und ein Flug-Chirurg inbegriffen - wurden aufgefordert, die Sache zu "bezeugen". Alle diese Männer waren sich bewußt, daß ein Pilot unter gewissen Umständen ohne Grund "ausflippen" kann, aber keiner von ihnen sagte, daß er irgendein Symptom geistiger Durchgedrehtheit bei dem unglückseligen Piloten bemerkt hätte.

Niemand, ausgenommen der Geschwader-Kommandant. Er ritt auf seiner Meinung, daß der Pilot "durchgeknallt" war, herum und benutzte ein paar Beispiele von - wie der Beicht sie nannte - "geringfügigeren Vorfällen", um seinen Standpunkt zu rechtfertigen.

Schließlich wurde der Pilot, der mit dem "angeklagten" Mann geflogen war, hereingerufen. Er sagte, daß er den Funkverkehr verfolgt, aber keinerlei Ruf von der tieffliegenden F-86 seines Kameraden gehört hätte. Der Geschwader-Kommandant konzentrierte sich triumphierend auf diesen Punkt fest, aber der angeklagte Pilot befreite sich aus der Schlinge, indem er zugab, daß er aus Nervosität vielleicht nicht den richtigen Kanal eingestellt hatte. Als er jedoch gefragt wurde, ob er, nachdem er das Objekt verloren und bevor er schließlich die andere F-86 kontaktiert hatte, den Kanal überprüft oder ihn gewechselt hätte, konnte er sich nicht erinnern.

Der Geheimdienst-Offizier schrieb seinen Bericht über eine UFO-Sichtung, aber in der letzten Minute, gerade als er ihn absenden wollte, wurde er angewiesen, ihn zurückzuhalten. Er war ein wenig unglücklich über diese Wendung der Ereignisse, und so ging er hinein, um zu sehen, warum der Gruppen-Kommandant entschieden hatte, die Absendung des Berichts an *Project Blue Book* aufzuschieben.

Sie sprachen über die möglichen Reaktionen auf den Bericht. Wenn er abgesendet wurde, könnte er eine Menge Aufregung verursachen, vielleicht unnötigerweise. Und doch, wenn der Pilot wirklich gesehen hatte, was er behauptete, war es außerordentlich wichtig, diesen Bericht sofort ans Flugtechnikgeheimdienstzentrum zu übermitteln.

Als ich zu Ende gelesen hatte, war die erste Bemerkung des Geheimdienst-Offiziers: "Was denken Sie?"

Da die Einschätzung des Berichts an persönlichen Konflikten zu hängen schien, wußte ich es nicht, ich konnte keine Meinung äußern, ausgenommen von der, daß der Vorfall den faszinierendsten Bericht darstellt, den ich jemals zu Gesicht bekommen hatte. Ich gab die Frage des Geheimdienst-Offiziers an ihn zurück.

"Ich kenne die beteiligten Personen", antwortete er, "und ich glaube nicht, daß der Pilot verrückt war. Ich kann Ihnen den Bericht nicht geben, weil der Colonel mir gesagt hat, daß ich ihn vernichten soll. Aber ich denke, Sie sollten ihn kennen." Später verbrannte er den Bericht.

Die mit diesem Bericht verbundenen Probleme sind typisch. Es gibt bestimmte definitive Tatsachen, die aus ihm ersichtlich sind; der Pilot sah tatsächlich etwas und er schoß auf etwas, aber - gleichgültig, wie gründlich man den Vorfall untersucht - dieses Etwas kann niemals mit Sicherheit identifiziert werden. Es könnte eine Halluzination gewesen sein, oder es könnte ein Flugkörper aus dem All gewesen sein; niemand wird es jemals wissen. Es war ein UFO.

Die UFO-Geschichte begann kurz nach dem 24. Juni 1947, als Zeitungen überall in den Vereinigten Staaten den ersten Bericht über fliegende Untertassen brachten.* Der Bericht erzählte, wie neun sehr helle, runde, scheibenförmige Objekte von Kenneth Arnold, einem Geschäftsmann aus Boise/Idaho, gesehen wurden, während er in seinem Privatflugzeug in der Nähe von Mount Rainier [Berg in einem Gebirgszug] im Staate Washington [an der Westküste der USA] unterwegs war. Mit journalistischer Freiheit konvertierten die Reporter Arnolds Beschreibung der individuellen Flugbewegung jedes dieser Objekte - wie „eine Untertasse, die in einer flach hüpfenden Weise über Wasser schnell“ - in „fliegende Untertasse“, einen Ausdruck [nur] für die Objekt selbst. In den acht Jahren, die seit Arnolds denkwürdiger Sichtung vergangen sind, ist der Ausdruck so allgemein geläufig geworden, daß er nun in Webster's Wörterbuch steht und heute den meisten Sprachen der Welt bekannt ist.

* [Die Kenneth-Arnold-Sichtung vom 24. Juni 1947 war nachweislich nicht die erste UFO-Sichtung, wie sich später herausstellte.]

Nach der Arnold-Sichtung wurde für eine Zeitlang der Ausdruck „fliegende Untertasse“ benutzt, um alle runden, scheibenförmigen Objekte zu beschreiben, die man mit phantastischen Geschwindigkeiten durch den Himmel rasen sah. Nicht lange danach wurden Objekte gemeldet, die

anders waren als die Scheiben, und sie wurden ebenfalls fliegende Untertassen genannt. Heute wird der Ausdruck gängigerweise auf alles angewandt, was am Himmel gesehen wird, ohne als ein gewöhnliches, alltägliches Objekt identifiziert zu werden.

Auf diese Weise kann eine fliegende Untertasse eine Formation von Lichtern, ein einzelnes Licht, eine Kugel oder irgendeine andere Form bedeuten; und es kann irgendeine Farbe haben. Was die Manöver betrifft, so kann eine fliegende Untertasse auf der Stelle schweben, schnell oder langsam fliegen, hoch oder niedrig, im 90-Grad-Winkel abbiegen oder fast auf der Stelle verschwinden.

Offensichtlich ist der Ausdruck "fliegende Untertasse" irreführend, wenn er auf Objekte jeder nur vorstellbaren Form oder Flugbewegung angewendet wird. Aus diesem Grund zieht das Militär den allgemeineren, wenn auch weniger farbenprächtigeren Namen vor: unidentifizierte fliegende Objekte, kurz UFO (ausgesprochen: Juh-fo).

Offiziell benutzt das Militär den Ausdruck „fliegende Untertasse“ nur bei zwei Gelegenheiten. Erstens in einem erklärenden Sinne, wenn sie Leute instruiert, die mit dem Ausdruck „UFO“ nicht vertraut sind: „UFO - Sie wissen schon - fliegende Untertassen.“ Und zweitens in einem abschätzigen Sinne zum Zwecke des Lächerlichmachens, wenn etwa [spöttisch] bemerkt wird: „Er sagt, er sah eine fliegende Untertasse!“

Diese zweite Form der Verwendung ist das exklusive [geistige] Eigentum jener Personen, die positiv wissen, daß alle UFOs Unsinn sind. Glücklicherweise - wenn auch aus keinem anderen Grund als um der guten Manieren willen, schwinden die Ränge dieser wissenden Kategorie beständig. Einer nach dem anderen von diesen Leuten fällt heraus, und es beginnt in dem Augenblick, in dem sie ihr erstes UFO sehen.

Einige Wochen nach der ersten UFO-Sichtung am 24. Juni 1947 richtete die Air Force ein Projekt zur Untersuchung und Analyse aller UFO-Meldungen ein [ursprünglicher Code-Name *Project Sign*; die Öffentlichkeit bekam Wind von dieser Untersuchungskommission, es bürgerte sich der Ausdruck „Projekt Untertasse“ ein, und dieser wurde zunächst ebenfalls von der Air Force gegenüber der Öffentlichkeit verwendet]. Die mit dieser Aufgabe einhergehende Haltung wechselte von einem Zustand nahe einer Panik - in der Anfangsphase des Projektes - zu dem einer tiefen Verachtung für jeden, der den Ausdruck "fliegende Untertasse" auch nur erwähnte.

Diese verächtliche Einstellung gegenüber "fliegende-Untertassen-Spinner" herrschte von der Mitte des Jahres 1949 bis zur Mitte des Jahres 1950 vor [Code-Name jetzt *Project Grudge* (Groll)]. Während dieser Periode glaubten viele derjenigen, die gegenwärtig oder in der Vergangenheit etwas mit dem Projekt zu tun hatten, daß die Öffentlichkeit an "Kriegsnervosität" litt.

Anfang 1950 wurde das Projekt aus praktischen Gründen geschlossen; zumindest wies es nur minimale Bemühungen auf. Die gegenwärtig Regierenden kamen zu dem Schluß, daß, wenn der Ausdruck "fliegende Untertasse" nicht erwähnt wird, die Menschen sie vergessen und die Untertassen verschwinden würden.

Luftfahrt-Piloten, Militär-Piloten, Generäle, Wissenschaftler und Dutzende anderer Personen berichteten über UFO-Sichtungen - und detaillierter als in Berichten der Vergangenheit.

Eine kontinuierliche Anhäufung beeindruckenderer UFO-Sichtungsberichte hatte zum Resultat, daß sich offizielles Interesse regte. Anfang 1951 kamen mündliche Anweisungen von oben - von Major General Charles P. Cabell, zu der Zeit Leiter des Geheimdienstes des Air Force-Hauptquartiers - eine Studie für das Air Force-Hauptquartier anzufertigen, die einen Überblick über die UFO-Situation gab.

Ich war seit sechs Monaten zurück in der Air Force, als dies geschah. Während des zweiten Weltkriegs war ich ein B-29-Bombardier und Radar-Operateur. Ich ging nach Indien, China und später in den Pazifik - mit dem ursprünglichen B-29-Geschwader. Ich flog zwei DCF und einige medaillenwürdige Missionen, verließ die Air Force nach dem Krieg und ging an die Universität zurück. Um meinen Reserve-Status zu behalten, während ich studierte, flog ich als Navigator in einem Reserve-Transport-Geschwader der Air Force.

Nicht lange nachdem ich meinen Abschluß als flugtechnischer Ingenieur in der Tasche hatte, begann der Krieg in Korea, und ich nahm den aktiven Dienst wieder auf. Ich war dem Flugtechnikgeheimdienstzentrum (*Air Technical Intelligence Center*) auf der Wright-Patterson Air Force Base* in Dayton/Ohio zugeordnet. Das Flugtechnikgeheimdienstzentrum hat die Aufgabe, allen ausländischen Fluggeräten und Lenkraketen auf der Spur zu sein.

* [Air Force Base, Abkürzung: AFB: Luftwaffenbasis oder -stützpunkt]

Ich hatte gerade die Organisation einer neuen Geheimdienst-Gruppe abgeschlossen, als General Cabells Befehl von oben kam, einen Überblick über vergangene UFO-Berichte zu verfertigen. Lieutenant Colonel Rosengarten vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum, der die Order erhielt, fragte mich, ob ich den Job machen wollte. Ich war einverstanden.

Als ich den Überblick fertig hatte, fuhr ich zum Pentagon und präsentierte meine Ergebnisse Generalmajor Samford, der General Cabell als Geheimdienstchef abgelöst hatte.

Das Flugtechnikgeheimdienstzentrum des Air Force-Geheimdienstes wurde bald darauf angewiesen, ein völlig neues Projekt zur Untersuchung und Analyse von UFO-Sichtungsberichten einzurichten. Da ich den Überblick über vergangene UFO-Berichte geschrieben hatte, war ich der Experte und so wurde mir der neue Posten übertragen. Es erhielt den Code-Namen *Project Blue Book*, und ich war der Leiter bis Ende 1953. Während dieser Zeit reisten Mitglieder meines Teams und ich fast eine dreiviertel Million Kilometer. Wir untersuchten Dutzende von UFO-Berichten und lasen sowie analysierten einige tausend mehr. Diese schlossen jeden Sichtsungsbericht ein, der jemals von der Air Force erhalten worden war.

Gemessen an der Größe der Aufgabe war *Project Blue Book* immer unterbesetzt, obwohl ich immerhin zehn Leute in meiner regulären Belegschaft hatte und überdies viele bezahlte Berater, die jeden Wissenschaftszweig repräsentierten. Alle von uns im *Project Blue Book* hatten Zugang zur Sicherheitsstufe "Streng geheim", so daß Geheimhaltung uns in unseren Ermittlungen nicht den Weg blockierte. Hinter dieser Organisation war ein Melde-Netzwerk, ins Werk gesetzt von jedem Air Force-Stützpunkt-Geheimdienstoffizier und jeder Air Force-Radarstation in der Welt sowie dem Boden-Beobachtungs-Korps des Luftverteidigungskommandos. Dieses Melde-Netz sandte *Project Blue Book* Sichtsungsberichte über jeden nur vorstellbaren UFO-Typ und von jeder nur denkbaren Art Person.

Was sahen diese Leute eigentlich, wenn sie meldeten, daß sie ein UFO gesehen hatten? Wenn man einmal die tatsächlich unidentifizierbaren fliegenden Objekte einen Augenblick beiseite läßt, hat diese Frage mehrere Antworten.

In vielen Fällen wurde definitiv bewiesen, daß Leute Ballons, Flugzeuge, Sterne und viele andere gewöhnliche Objekte als UFOs gemeldet haben. Die Leute, die solche Meldungen erstatten, erkennen diese gewöhnlichen Objekte nicht, weil irgend etwas in ihrer Umgebung vorübergehend eine ungewohnte Erscheinung annimmt.

Ungewöhnliche Lichtverhältnisse sind eine geläufige Ursache für solche Täuschungen. Ein Ballon wird im Sonnenuntergang wie ein "Feuerball" glühen. Oder ein Flugzeug, das für das nackte Auge nicht sichtbar ist, reflektiert plötzlich die Sonnenstrahlen und scheint ein "Silberball" zu sein. Pilo-

ten in F-95-Düsenabfangjäger verfolgen Venus am Tage und kämpfen mit Ballons in der Nacht, und Leute in Los Angeles sehen seltsame Lichter.

Am 8. Oktober 1954 brachten viele Zeitungen und Nachrichtensprecher in Los Angeles eine Meldung über eine Gruppe von fliegenden Untertassen, hellen Lichtern, die in einer V-Formation flogen. Die Lichter waren an vielen Orten über Süd-Kalifornien gesehen worden. Piloten sahen sie, während sie zum Landeanflug des Los Angeles International Airport ansetzten, Air Force-Piloten - von Long Beach aufsteigend - sahen sie, zwei CBS-Reporter in Hollywood gaben einen Augenzeugenbericht und zahllose Leute riefen die Polizei und den Zivilschutz an. Alle berichteten aufgeregt von Lichtern, die sie nicht identifizieren konnten.

Am nächsten Tag identifizierte die Air Force die UFOs - es waren Air Force-Flugzeuge, KC-97 Lufttanker, die B-47-Düsenbomber im Flug auftankten. Der Grund für den merkwürdigen Effekt, der so viele Süd-Kalifornier verblüfft hatte, war, daß während des Auftankens ein Flutlicht an der Unterseite des Tankflugzeuges den Bomber anstrahlt, der aufgetankt wird. Die Flugzeuge flogen hoch und langsam, so daß kein Geräusch zu hören war; nur das helle Flutlicht konnte gesehen werden. Da die meisten Leute, sogar andere Piloten, niemals eine nächtliche Luftraum-Betankungsoperation gesehen haben und die eigenartigen Lichter nicht identifizieren konnten, wurden die Lichter UFOs.

In anderen Fällen sehen alltägliche Objekte wie UFOs aus - aufgrund einer merkwürdigen Eigenheit im menschlichen Geist. Ein Stern oder Planet, der jeden Tag im Leben des Beobachters dagewesen ist, erscheint plötzlich anders: "hebt in hoher Geschwindigkeit und einer sehr unberechenbaren Flugbahn ab".

Einige Psychologen erklären solch eine geistige Verwirrung als massenpsychologisches Phänomen ähnlich der Teenager-Hysterie. Teenager wissen nicht, warum sie kreischen und heulen, wenn ihr gegenwärtiges Idol sich wiegt und schmachend singt. Aber jeder und alle kreischen, und so kreischen sie auch. Vielleicht hat der große Komödiant Jimmy Durante die Antwort: "Jeder möchte mitmischen." Ich bin überzeugt, daß ein gewisser Prozentsatz von UFO-Sichtungsberichten von Leuten kommt, die fliegende Untertassen sehen, weil andere sie sehen.

Aber dieser "Wille zu sehen" kann tiefere Wurzeln, fast religiöse Hintergründe für einige Leute haben. Bewußt oder unbewußt wollen sie, daß UFOs real sind und aus dem Weltall kommen. Diese Individuen - vielleicht verängstigt aufgrund der Bedrohung durch atomare Zerstörung oder wer weiß welche geringfügigeren Befürchtungen - benehmen sich, als könnte nichts, das der Mensch tut, die Welt bewahren. Statt dessen suchen sie Rettung aus dem Weltall, unter der Prämisse, daß Besatzungen fliegender Untertassen, allein weil sie existieren, weiser und fortgeschrittener sind als wir. Solche Leute können argumentieren, daß eine Menschenrasse, die zu interplanetarischer Reise fähig ist, schon im atomaren Zeitalter oder darüber hinaus sind. Sie haben überlebt, und sie können uns ihr Überlebensgeheimnis mitteilen. Vielleicht einigte die atomare Bedrohung ihren Planen und ermöglichte es ihnen, ihre Aufrüstungsbestrebungen in Bemühungen um sozialen und technischen Fortschritt umzuwandeln. Für solche Leute ist ein Suchscheinwerfer auf einer Wolke oder ein heller Stern [leicht] ein interplanetarisches Raumschiff.

Wenn all die UFO-Berichte, die die Air Force in den vergangenen acht Jahren erhalten hat, zur Kategorie "psychologische Eigenheit" gehörten, hätte man *Project Blue Book* niemals eingerichtet. Es ist eine andere Klasse von Berichten, die die Air Force veranlaßt, an den UFOs interessiert zu bleiben. Diese Klasse von Berichten werden "Unbekannte" genannt.

Bei der Bestimmung der Identität eines UFO durch das Projekt basiert die Herangehensweise auf einer wohlbekanntem psychologischen Grundannahme. Diese Grundannahme besteht darin, daß dort, wo einer der Sinne reagiert, ein Stimulus sein muß. Wenn einer denkt, daß er ein UFO sieht, muß er etwas gesehen haben. Reine Halluzinationen sind extrem rar.

Für irgend etwas, das in der Luft fliegt, könnte der Stimulus irgend etwas sein, das normalerweise in der Luft gesehen wird. Ballons, Flugzeuge und astronomische Körper sind die gewöhnlicheren Stimuli. Vögel und Insekten sind ebenfalls gewöhnlich, aber normalerweise in so großer Nähe gesehen, daß sie fast immer erkannt werden. Weniger häufig beobachtete Dinge wie Nebensonnen, Luftspiegelungen, riesige Feuerbälle und eine Menge anderer unüblicher fliegender Objekte sind ebenfalls als Stimuli bekannt.

- * [Nebensonnen (astronomische Optik: Parhelien) sind helle weiße Flecken oder Bänder, die durch Lichtreflexe der Sonnenstrahlen auf Eiskristallen in der Atmosphäre entstehen können. Befinden sie sich der Sonne *gegenüber*, spricht man von Gegensonnen (Anthelien).]

In *Project Blue Book* war es unsere Aufgabe, diese Stimuli zu identifizieren. Wir hatten Mittel und Wege zur Überprüfung des Ortes - zu jeder gegebenen Zeit - eines jeden Ballons, der irgendwo in den Vereinigten Staaten aufgestiegen war. Bis zu einem gewissen Grade galt dasselbe für Flugzeuge. Die Einschätzung der UFO-Beobachter, an welcher Stelle des Himmels das Objekt sich befand, half uns, astronomische Körper zu identifizieren. Riesige Ordner mit UFO-Charakteristika nebst minutiösen Wetterdaten und Hinweisen von Spezialisten erlaubten uns, solche Dinge wie Nebensonnen, im Aufwind befindliches Papier, riesige Meteore etc. zu identifizieren.

Diese Bestimmung der Stimuli, die UFO-Sichtungen anreizten, war - obwohl keine unüberwindbare Aufgabe - ein langer, mühsamer Prozeß. Die Identifikation bekannter Objekte war Routine und löste keine Aufregung aus.

Aufregung und ernsthaftes Interesse traten auf, wenn wir UFO-Sichtungsberichte erhielten, die von einem zuverlässigen Beobachter stammten und deren Stimulus nicht identifiziert werden konnte. Dies waren die Berichte, die eine Herausforderung für das Projekt darstellten und dazu führten, daß ich vor höchstrangigen US-Beamten stundenlange Informationsvorträge hielt.

Von den mehreren tausend UFO-Sichtungsberichten, die die Air Force seit 1947 erhielt, fallen ca. 15 bis 20 Prozent in die Kategorie der sogenannten Unbekannten. Dies bedeutet,

- a) daß der Beobachter *nicht* durch irgendeine feststellbare *psychologische Eigenheit* beeinflusst war und
- b) nach erschöpfender Ermittlung das gemeldete Objekt *nicht identifiziert* werden konnte.
- c) Um als Unbekannt klassifiziert zu werden, muß ein UFO-Bericht ebenfalls "gut" sein, d.h. daß er von einem *kompetenten* Beobachter stammen mußte und
- d) einen *angemessenen Informationsgrad* aufzuweisen hatte.

Oft geschieht es, daß Sichtungsberichte in den Zeitungen so gehen: „Frau Henry Jones von der 5464-Süd-Elm [-Straße] sagte, daß sie um 10 Uhr morgens ihren Staubwedel im Schlafzimmerfenster ausschüttelte, als sie eine fliegende Untertasse sah“ oder: „Henry Armstrong befand sich gestern nacht in seinem Auto zwischen dem Grundy-Zentrum und Rienbeck, als er ein Licht sah. Henry denkt, es wäre eine fliegende Untertasse.“ Dies ist kein guter UFO-Bericht.

Ein solcher eventuell bei *Project Blue Book* eingehender UFO-Bericht würde als "Ungenügend informativ für Einschätzung" gestempelt und in einer toten Akte abgelegt werden, wo er nur noch eine statistische Nummer wäre.

Neben dem „Ungenügende Informationen“-Ordner war ein Ordner mit der Aufschrift „C.P.“ (*crackpot*). Dies bedeutete Spinner. In diesen Ordner wanderten alle Berichte von Leuten, die mit den Besatzungen fliegender Untertassen geredet hatte, die in den Vereinigten Staaten gelandete fliegende Untertassen inspiziert hatten oder mit ihnen geflogen waren oder die Mitglieder einer Be-

satzung einer fliegenden Untertasse waren. Nach den Standards von *Project Blue Book* waren dies ebenfalls keine „guten“ UFO-Berichte.

Aber hier ist ein „guter“ UFO-Bericht, der schließlich als „Unbekannt“ eingestuft wurde:

Am 24. Juli 1952 hoben zwei Air Force-Colonels in einer B-25 von der Hamilton Air Force Base in der Nähe von San Francisco ab, um nach Colorado Springs in Colorado zu fliegen. Der Tag war klar - keine Wolke am Himmel.

Die Colonels hatten die Sierra Nevada zwischen Sacramento und Reno überquert und flogen gerade südlich in einer Höhe von 3.300 m auf „Grün 3“, der „Himmelsschnellstraße“ nach Salt Lake City. Um 3:40 Uhr nachmittags waren sie über dem Carson-Sink-Gebiet in der Nähe von Nevada, als einer der Colonels drei Objekte bemerkte, die sich vor ihnen und ein wenig zu ihrer Rechten befanden. Die Objekte sahen aus wie drei F-86 [der Air Force], die in einer engen V-Formation flogen. Wenn es sich um F-86 handelte, hätten sie gemäß den zivilen Luftraumvorschriften niedriger fliegen müssen, aber an einem klaren Tag kontrollierten einige Piloten ihre Höhe nicht allzu genau.

In wenigen Sekunden waren die drei Flugmaschinen nahe genug an die B-25 herangekommen und war klar und deutlich zu sehen. Sie waren keine F-86. Sie waren drei hell-silberne deltaförmige* geflügelte Flugkörper ohne hinteres Leitwerk und ohne Pilotenkabinen.

* [Der altgriechische Buchstabe Delta stellt als Großbuchstabe ein Dreieck dar.]

In der nächsten Sekunde beschrieben die drei Dreiecke eine leichte Linkskurve und schossen mit sagenhafter Geschwindigkeit auf die B-25 zu. Die Colonels schätzten, daß die Geschwindigkeit mindestens dreimal so hoch war die die einer F-86. Sie konnten die drei Dreiecke gut sehen, als sie in einem Abstand von ungefähr 350 bis 700 Metern an ihrer B-25 vorbeiflogen.

Als sie in Colorado Springs landeten, riefen die Colonels die Geheimdienstler des Hauptquartiers des Luftverteidigungskommandos an, um eine UFO-Meldung zu erstatten. Man legte ihnen nahe, daß sie drei F-86 gesehen haben könnten. Die Colonels entgegneten sofort, wenn es sich um F-86 gehandelt hätte, wären sie leicht als solche erkennbar gewesen. Die Colonels wußten, wie F-86 aussahen.

Das Luftverteidigungskommando leitete den Bericht an *Project Blue Book* weiter. Es wurde sofort eine Untersuchung eingeleitet.

Der Flugdienst, der alle Militärflüge genehmigt, wurde kontaktiert und über die örtliche Position von Flugzeugen nahe dem Carson-Sink-Gebiet um 3:40 Uhr nachmittags befragt. Sie hatten keine Registrierung einer Präsenz von Flugzeugen in diesem Gebiet.

Da die Colonels deltaförmige Flugzeuge erwähnt hatten und sowohl die Air Force als auch die Marine einige wenige dieses Typs besaß, führten wir eine doppelte Ermittlung durch. Die Deltas der Marine waren alle an der Ostküste, zumindest die silbernen. Einige wenige im traditionellen Marine-Blau gehaltene Deltas waren an der Westküste, aber nicht in der Nähe von Carson Sink. Die Deltas der Air Force waren vorübergehend am Boden stationiert.

Da Ballons hier und da eine merkwürdige Form annehmen können, wurden alle Standard-Ballon-Flüge und auch die der großen 30-m-Ø-Forschungsballons überprüft. Es wurde nichts gefunden.

Eine rasche Überprüfung der zwei Colonels ergab, daß beide kommandierende Piloten waren und jeder von ihnen bereits mehrere tausend Flugstunden hinter sich hatte. Sie waren beim Pentagon stationiert. Ihre hochgeheimen Aufträge waren von der Art, daß sie fähig waren, jedes den Vereinigten Staaten bekannte Fluggerät in der Welt zu erkennen.

Beide Männer hatten Freunde, die manchmal „fliegende Untertassen gesehen“ hatten, aber beide hatten offen ihre Skepsis geäußert. Jetzt - laut den Aussagen der Colonels während ihrer Befragung nach der Landung in Colorado Springs - hatten sie ihre Meinung geändert.

Niemand weiß, was die zwei Colonels über Carson Sink sahen. Es ist jedoch immer möglich, Spekulationen anzustellen. Vielleicht *meinten* sie nur, daß sie den drei Objekten nahe genug waren, um sie deutlich zu sehen. Die Objekte könnten drei F-86 gewesen sein - vielleicht hatte der Flugdienst die Aufzeichnungen verlegt. Es könnte sein, daß die drei F-86 aufgestiegen waren, um in dem Gebiet ihrer Basis einen Flug zu absolvieren, aber sich zu einer illegalen Besichtigungstour entschlossen. Der Flugdienst hätte keine Unterlagen über einen derartigen Flug. Vielleicht hatten beide halluziniert.

Es gibt eine gewisse mathematische Wahrscheinlichkeit, daß irgendeine der obigen spekulativen Antworten richtig ist - richtig für diesen einen Fall. Wenn man diese Art von Spekulationen auf hundert Sichtungen der Kategorie „Unbekannt“ anwendet, schwindet die Wahrscheinlichkeit, daß die spekulativen Antworten richtig sind, rasch auf annähernd Null.

Vielleicht sahen die Colonels tatsächlich, was sie zu sehen meinten, einen Flugkörper von einer Art, die ihnen vollkommen unbekannt war.

Ein anderer guter UFO-Bericht zeigt einen Vorfall, der so gut wie keinen Raum für irgendeine Spekulation dieses Typs läßt. Die Schlußfolgerung ist einfacher: „Unbekannt“, Punkt.

Am 20. Januar 1952 um 7:20 Uhr abends gingen zwei Hauptfeldwebel, beide Geheimdienstspezialisten, eine Straße auf der Fairchild-Air Force Base in der Nähe von Spokane/Washington [Westküste] hinunter. Plötzlich bemerkten beide Männer ein großes rundgeformtes Objekt, das sich von Osten her näherte. Sie blieben stehen und beobachteten das Objekt genau, weil während der vergangenen Monate mehrere jener UFOs von Piloten der Basis gemeldet worden waren. Die Hauptfeldwebel hatten die Berichte über diese früheren Sichtungen abgefaßt.

Das Objekt flog in mäßiger Geschwindigkeit in einer horizontalen Flugbahn dahin. Als es nördlich von ihrer Position vorbeiflog und im Westen verschwand, bemerkten die Hauptfeldwebel, daß es einen langen blauen Schweif aufwies. Zu keiner Zeit hörten sie irgendein Geräusch. Sie notierten sich bestimmte Orientierungspunkte, die das Objekt überquert hatte, und schätzten die Zeit, die es brauchte, um an diesen Orientierungspunkten vorbeizufiegen. Am nächsten Tag kehrten sie zurück und maßen die Winkel zwischen diesen Orientierungspunkten, um die Angaben in ihren Bericht aufzunehmen.

Als der Bericht bei uns im Flugtechnikgeheimdienstzentrum einging, war unsere erste Reaktion, daß die Hauptfeldwebel einen großen Meteor gesehen hatten. Aufgrund der Indizienlage hatte ich alle früheren ähnlichen UFO-Berichte dieser Basis als Meteore abgetan.

Der Bericht der Hauptfeldwebel jedoch enthielt eine Information, die das vorherige Bild vollkommen veränderte. Zur Zeit der Sichtung lag eine solide 1.800 m dicke Wolkendecke in einer Höhe von 1.400 m. Und Meteore fliegen nicht so tief.

Ein paar schnelle Kalkulationen führten zu einem ziemlich phantastischen Ergebnis. Wenn sich das Objekt direkt an der Unterseite der Wolken befand, war es 3 km von den beiden Beobachtern entfernt und flog mit einer Geschwindigkeit von 2.100 km/Std.

Aber abgesehen von der Geschwindigkeit war die Geschichte immer noch phantastisch. Das Objekt war kein Düsenjäger, denn es flog geräuschlos. Es war kein [von den Wolken reflektierter] Suchscheinwerfer, denn es gab keine auf dem Stützpunkt. Es war kein Autoscheinwerfer, da ein Scheinwerfer nicht die Art von Licht produziert, die die Hauptfeldwebel beschrieben. Trotzdem wurden beide Männer hinsichtlich dieses Punktes sehr eingehend befragt. Sie äußerten mit Ent-

schiedenheit, daß sie schon hunderte von Suchscheinwerfern und Scheinwerfern auf Wolken spielen sahen, und daß dies nicht dem gleich, was sie jetzt gesehen hatten.

Über diese begrenzten Möglichkeiten [mit den Scheinwerfern] hinaus unterband das UFO der Hauptfeldwebel weitere sinnvolle Spekulationen. Das Objekt blieb unidentifiziert.

Die UFO-Berichte der zwei Colonels und der beiden Hauptfeldwebel sind typisch für hunderte von anderen guten UFO-Berichten, die die Beurteilung "Lösung unbekannt" tragen.

Einige von diesen UFO-Berichten wurden veröffentlicht, aber viele wurden nicht veröffentlicht. Sehr wenig Information hinsichtlich der UFOs wurde der Presse vorenthalten - wenn der Presse der spezifische Vorfall bekannt war. Unsere Informationspolitik war es, nur direkte Fragen von der Presse zu beantworten. Wenn die Presse nichts über ein stattgefundenes UFO-Ereignis wußte, konnten sie natürlich keine Fragen darüber stellen. In der Konsequenz wurden solche Berichte niemals veröffentlicht.

Wenn in anderen Fällen die Einzelheiten einer UFO-Sichtung veröffentlicht wurden, handelte es sich nur um die nackten Fakten dessen, was gemeldet worden war. Jede Zusatzinformation, die sich aufgrund späterer Ermittlungen ergeben haben mochte, sowie Analysen wurden nicht veröffentlicht.

Es besteht ein großes Interesse an UFOs, und dieses Interesse zeigt keine Zeichen des Abnehmens. Seit die erste fliegende Untertasse im Sommer 1947 hüpfend über den Himmel schnellte, sind eine Vielzahl von Artikeln über dieses Thema in jeder Zeitung und den meisten Zeitschriften in den Vereinigten Staaten erschienen. Während einer sechsmonatigen Zeitspanne im Jahr 1952 allein brachten 148 der führenden Zeitungen der Nation insgesamt mehr als 16.000 Artikel oder Meldungen über fliegende Untertassen.

Während des Monats Juli 1952 haben Berichte über fliegende Untertassen, die über Washington D.C. gesehen wurden, den Demokratischen Nationalkonvent* um wertvollen Platz auf der ersten Seite der Zeitungen gebracht.

* [Parteizusammenkunft, auf der für eine bevorstehende Wahl der endgültige Präsidentschaftskandidat bestimmt wird.]

Das Thema der fliegenden Untertassen, das mehr unwissenschaftliches Verhalten hervorgerufen hat als jedes andere Thema moderner Zeiten, ist auf den Tagungen wissenschaftlicher Gesellschaften debattiert worden und hat Emotionsausbrüche verursacht, wo nüchterne Objektivität herrschen sollte.

Jedoch diese Unzahl geschriebener und die noch viel größere Zahl gesprochener Worte, die bezeugt das allgemeine Interesse bekunden, haben mehr Hitze als Licht erzeugt. Aus diesem Erdbeben von Druck und Gespräch ist die volle, faktische, wahre Geschichte der UFOs nur bei seltenen Gelegenheiten aufgetaucht. Das Interesse der Mehrheit der Bevölkerung an den UFOs ist mit Mißinformationen abgespeist worden.

Viele zivile Gruppen [von Privatleuten zwecks Untersuchung der UFOs gebildet] müssen dies bemerkt haben, denn während ich Leiter des *Project Blue Book* war, erhielt ich Dutzende von Anfragen, ob ich über das Thema UFOs einen Vortrag halten könnte. Diese Anfragen mußten aufgrund von Geheimhaltungsvorschriften abgelehnt werden.

Ich habe in der Tat viele offizielle Informationsvorträge gehalten, jedoch hinter geschlossenen Türen, für bestimmte mit der Regierung verbundene Gruppen - alle auf Anfrage.

Das Thema UFOs wurde zu einer regelmäßigen Serie von Geheimdienstbesprechungen hinzugefügt, die für Studenten an der Schule für Führungsoffiziere und Verwaltungsangehörige der Air Force sowie für Klassen der Geheimdienstschule der Air Force durchgeführt wurden.

Ich instruierte die technische Belegschaft der Los-Alamos-Laboratorien der Atomenergiekommission, wo die erste Atombombe gebaut worden war. Der Schauplatz, an dem diese Unterweisung stattfand, faßte nicht alle Personen, die daran teilnehmen wollten, so daß die Unterweisung auf Band aufgenommen und viele Male wieder abgespielt wurde. Dasselbe geschah auf der Sandia Air Base der Atomenergiekommission in der Nähe von Albuquerque.

Viele Gruppen im Pentagon und im Forschungsinstitut der Marine forderten UFO-Unterweisungen an. Zivile Gruppen, zusammengesetzt aus einigen der Spitzenwissenschaftler und -unternehmer der Nation und eingerichtet zwecks Untersuchung spezieller militärischer Probleme, arbeiten in einer UFO-Unterweisung mit. Mit Oberkommandierenden der Air Force wurden regelmäßige Informationsgespräche abgehalten.

Nach jeder Informationsveranstaltung, die ich durchführte, gab es im Anschluß eine Diskussion, die zwischen einer bis vier Stunden dauerte.

Außerdem publizierte *Project Blue Book* einen geheimen monatlichen Bericht über UFO-Aktivitäten. Die Bitten darum, auf die Verteilerliste dieses Berichts gesetzt zu werden, waren so zahlreich, daß die Verteilung auf die Hauptquartiere der größeren Air Force-Kommandos beschränkt werden mußte.

Dieses Interesse war nicht durch irgendwelche revolutionären Informationen verursacht, das in den Instruktionsveranstaltungen oder Berichten enthalten war. Es entstammte lediglich dem Wunsch, die Fakten über ein interessantes Thema zu erfahren.

In diesen offiziellen Informationsveranstaltungen wurden viele Aspekte des UFO-Problems abgedeckt. Ich teilte die Einzelheiten von vielen der besseren Sichtungsberichte mit, die wir erhielten, unsere Schlußfolgerungen darüber und auf welchem Wege diese Schlüsse gezogen worden waren. Wenn wir ein UFO identifiziert hatten, wurde den Zuhörern berichtet, wie diese Identifikation zustande gekommen war. Wenn wir den Schluß zogen, daß die Erklärung einer UFO-Sichtung „Unbekannt“ lautete, erfuhr die Zuhörerschaft, warum wir überzeugt waren, daß es sich um etwas Unbekanntes gehandelt hatte.

Unter den besseren Sichtungsberichten, die den interessierten Regierungsgruppen ausführlich geschildert wurden, waren: die vollständige Geschichte der Lubbock-Lichter, einschließlich der möglichen Sichtung der gleichen V-förmigen Lichter-Formationen anderer Orte in derselben Nacht; die Geschichte einer Wissenschaftlergruppe, die mysteriöse atomare Strahlung entdeckte, als UFOs gesichtet wurden; und alle Fakten hinter solchen berühmten Fällen wie dem Mantell-Vorfall, dem Pfadfinder-Gruppenleiter aus Florida, der durch eine "fliegende Untertasse" Verbrennungen erlitt und die Sichtungen in Washington D.C., die Schlagzeilen gemacht hatten [vor allem die UFO-Welle 1952].

Ich zeigte ihnen die wenigen Photographien, die wir hatten, die die meisten schon gesehen hatten, da sie ausgiebig in Zeitschriften und Zeitungen publiziert worden waren. Unsere Photographien-Sammlung war immer eine Enttäuschung in Hinsicht auf definitive Beweise, weil gesagt werden kann: wenn man eine gesehen hat, hat man alle gesehen. Wir hatten keine klare Aufnahme einer Untertasse, sondern nur eine Ansammlung von verschwommenen Flecken, Klecksen und Linien von Licht.

Die Informationsveranstaltungen schlossen Beschreibungen darüber ein, wie *Project Blue Book* arbeitete, und einen Überblick über die Resultate der vielen Untersuchungen der Masse an UFO-Daten, die wir gesammelt hatten. Außerdem wurden unsere Befragungen von einem Dutzend

nordamerikanischer Astronomen behandelt, die Geschichte der unerklärten grünen Feuerbälle von New Mexico und ein Bericht darüber, wie ein Komitee von sechs ausgezeichneten US-Wissenschaftlern viele Stunden damit verbrachten, die Frage zu beantworten: „Kommen die UFOs aus dem Weltraum?“

Bedauerlicherweise war die Öffentlichkeit niemals in der Position, an diesen Informationsveranstaltungen teilzunehmen. Seit langer Zeit bin ich - im Gegensatz zur gegenwärtigen Denkweise in militärischen Kreisen - überzeugt, daß die Öffentlichkeit ebenfalls berechtigt ist, die Einzelheiten dessen, was in diesen Veranstaltungen besprochen wurde, zu erfahren (weniger allerdings hinsichtlich der vereinzelt Details, die sich auf Radar beziehen und als „geheim“ eingestuft sind, sowie die Namen bestimmter Personen).

Es ist schon sehr viel über das Thema der UFOs geschrieben worden, aber nichts davon präsentiert die wahre, vollständige Geschichte. Frühere Vorstöße auf das Gebiet der UFOs sind auf inadäquate Informationen aufgebaut worden, die zwecks Anpassung an die persönliche Voreingenommenheit des individuellen Schreibers verformt wurden. So wohlmeinend diese Autoren auch sein mögen - der Grad der Mißinformation der Öffentlichkeit durch ihre Bücher ist unkalkulierbar.

Es ist höchste Zeit, daß die Menschen die Wahrheit erfahren.

Die folgenden Kapitel schildern die wahre und vollständige UFO-Geschichte, und sie fußen auf dem, was ich erfuhr, während ich der Leiter von *Project Blue Book* war, dem Projekt der Air Force zur Untersuchung und Analyse von UFO-Berichten. Hier finden sich dieselben Informationen, wie ich sie dem Staatssekretär der Air Force Thomas K. Finletter, den Air Force-Kommandeuren, Wissenschaftlern und Unternehmern gegeben habe. Dies ist es, was die Air Force über unidentifizierte fliegende Objekte weiß.

Der Leser mag mit einigen der offiziellen Vorstellungen oder Schlußfolgerungen nicht einverstanden sein - dies war auch bei vielen der von mir Instruierten so - aber dies ist die Geschichte.

KAPITEL 2 - DIE ÄRA DER KONFUSION BEGINNT

Am 23. September 1947 sandte der Leiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums - eine der mit höchst sensiblen Aufgaben befaßten Geheimdiensteinrichtungen der Air Force - einen Brief an den kommandierenden General der damaligen Army Air Force. Der Brief beantwortete die mündliche Anweisung des kommandierenden Generals, eine vorläufige Studie über die Sichtsberichte von unidentifizierten fliegenden Objekten vorzulegen.

[General Nathan F. Twining in Wright Field in Dayton/Ohio, schrieb an Brigadier-General George Schulgen im Pentagon. Zu dieser Zeit - im September 1947 - wurden die ehemaligen US-Luftstreitkräfte der Armee (*US Army Air Forces*) restrukturiert und zu einer eigenständigen dritten Waffengattung neben Armee und Marine umgewandelt; neue Bezeichnung US-Luftwaffe (*US Air Force*).]

Der Brief besagte, daß das Flugtechnikgeheimdienstzentrum nach einer vorläufigen Untersuchung von UFO-Berichten zu dem Schluß gekommen war, daß - um den Brief zu zitieren - „die gemeldeten Phänomene real sind“. Der Brief legte dringend nahe, daß im Flugtechnikgeheimdienstzentrum ein dauerhaftes Projekt zur Untersuchung und Analyse zukünftiger UFO-Meldungen eingerichtet würde. Er forderte eine Dringlichkeitsstufe für das Projekt, einen registrierten Code-Namen und durchgängige Geheimhaltung.

Die Forderung des Flugtechnikgeheimdienstzentrums wurde erfüllt und *Project Sign* etabliert, Vorgänger von *Project Grudge* und *Project Blue Book*. Es erhielt die Dringlichkeitsstufe 2A, wobei A war die höchste Dringlichkeitsstufe war, die einem Air Force-Projekt gegeben werden konnte.

Damit begab sich die Air Force in die längste und verbreitetste Kontroverse, die sie jemals erlebt hatte oder vielleicht jemals erleben wird. Die Air Force packte den sprichwörtlichen Stier bei den Hörnern - und bis zum heutigen Tage war sie nicht in der Lage, ihn loszulassen.

Der Brief des kommandierenden Air Force-Generals [Schulgen] an den Leiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums [General Twining] hatte den Ausdruck „Phänomen“ benutzt. Die Geschichte hat gezeigt, daß dies kein allzu gut gewähltes Wort war.

Aber am 23. September 1947, als der Brief geschrieben wurde, waren die Geheimdienstspezialisten des Flugtechnikgeheimdienstzentrums überzeugt, daß man in ein paar Monaten oder einem Jahr die Antwort auf die Frage „Was sind UFOs?“ in Händen hielte. Die Frage „Existieren UFOs?“ wurde niemals erwähnt. Das einzige Problem, dem die Leute des Flugtechnikgeheimdienstzentrums gegenüberstanden, war: „Waren die UFOs russischen oder interplanetarischen Ursprungs?“ Jeder dieser beiden Fälle verlangte nach einem ernsthaften, geheimgehaltenen Projekt. Nur Top-Leute des Flugtechnikgeheimdienstzentrums waren mit *Project Sign* befaßt.

Obwohl ein formelles Projekt für UFO-Untersuchungen nicht vor September 1947 eingerichtet wurde, hatte die Air Force ein vitales Interesse an UFO-Berichten seit dem 24. Juni 1947, dem Tag, an dem Kenneth Arnold die ursprüngliche UFO-Meldung erstattete.

Als Arnolds Bericht dessen, was er an jenem Tag sah, von den Barden der Untertassensaga weitergegeben wurde, sind die Fakten verformt, verzerrt und verändert worden. Sogar einige Punkte in Arnolds eigenem Bericht von seiner Sichtung, publiziert in seinem Buch *THE COMING OF THE SAUCERS* [„Das Kommen der Untertassen“, keine dt. Ausg.], stimmt nicht mit den offiziellen Unterlagen über das, was er 1947 der Air Force sagte, überein.

Da dieser Vorfall die ursprüngliche UFO-Sichtung war,* bekam ich ständig viele Anfragen darüber sowohl von der Presse als auch auf den [internen] Informationsveranstaltungen.

* [Dieser Vorfall war nicht die *ursprüngliche* UFO-Sichtung, es gab Sichtungen, wie bereits erwähnt, nachweislich bereits vorher; wie später ans Licht gekommene Air Force-Dokumente belegen; ferner gab es Pressemeldungen über UFO-Sichtungen schon seit dem Ende des 19. Jh. (siehe z.B. <http://www.project1947.com/fig>). Die griffige, aber durchaus falsche Version des Anfangs der UFO-Geschichte mit dem Kenneth Arnold-Vorfall von 1947 hatte sich rasch eingebürgert, selbst heute (2007) findet man sie noch gelegentlich.]]

Um die wahre und akkurate Geschichte dessen, was Kenneth Arnold am 24. Juni 1947 widerfuhr, zu erfahren, mußte ich die alten Zeitungsunterlagen durchkämmen sowie offizielle Berichte und mit Leuten sprechen, die im *Project Sign* gearbeitet hatten. Bei genauer Überprüfung dieser Daten und nach Gesprächen mit Personen, die Arnold über die UFO-Sichtung hatten erzählen hören, nachdem es passiert war, ergab sich für mich am Ende, was meiner Auffassung nach die akkurate Geschichte ist:

Arnold war in Chehalis/Washington aufgestiegen und beabsichtigte nach Yakima/Washington zu fliegen. Um ungefähr 3:00 Uhr nachmittags befand er sich in Nähe von Mount Rainier. Ein Transportflugzeug C-46 des Marine-Korps war in der Mount-Rainier-Gegend verlorengegangen, und so beschloß Arnold, eine Weile herumzufliegen und nach ihm zu suchen.

Er sah auf die Landschaft hinunter, als er plötzlich eine Serie von hellen Blitzen auf der linken Seite bemerkte. Er suchte nach der Quelle der Lichtblitze und sah eine Kette von neun sehr hellen scheibenförmigen Objekten, die er auf 13 bis 15 m Länge schätzte. Sie bewegten sich quer zur Nase seines Flugzeugs von Norden nach Süden. Sie flogen in umgekehrter Rangfolge (d.h. führendes Objekt oben mit dem Rest abwärts gestuft), auf ihrem Flug durch das Gebirge abwechselnd sichtbar und dann wieder durch eine Bergspitze verdeckt. Jedes der Objekte wies eine hüpfend dahinschnellende Bewegungsweise auf, die Arnold mit einer „Untertasse, die hüpfend über Wasser schnellert“ verglich [wie flache Steine, die man sehr flach mit Schwung auf die Wasseroberfläche wirft].

Während der Zeit, als die Objekte in Sicht waren, hatte Arnold ihre Geschwindigkeit mit der Uhr gestoppt. Er markierte jeweils seine Position und ihre Position auf der Mappe und hielt dann wieder die Zeit fest. Als er landete, fertigte er eine Skizze von dem Flugweg der Objekte an und berechnete ihre Geschwindigkeit - fast 2.500 km/Std. Er schätzte, daß sie zwischen 30 und fast 40 Kilometern entfernt gewesen waren und 70 km in 102 Sekunden zurückgelegt hatten.

Ich fand eine Menge von Spekulationen über diesen Bericht. Zwei Fraktionen im Flugtechnikheimdienstzentrum hatten sich hinter je einer von zwei Argumentationsmustern zusammengefunden.

Eine Seite sagte, daß Arnold bloße alltägliche Düsenflugzeuge in Formation gesehen hatte. Diese Seite stützte sich auf das Argument der physischen Beschränktheit des menschlichen Auges, die visuelle Sehschärfe, die Fähigkeit des Auges, kleine entfernte Objekte zu sehen. Testverfahren, so zeigten sie auf, hatten erwiesen, daß eine Person mit normaler Sehfähigkeit ein Objekt nicht „sehen“ kann, das einen Winkel von weniger als 0,2 Bogensekunden unterschreitet. Beispielsweise kann ein Basketball nicht in einer Entfernung von mehreren Kilometern gesehen werden, aber wenn man den Basketball näher und näher heranzuführt, wird man an irgendeinem Punkt in der Lage sein, ihn zu sehen. An diesem Punkt beträgt der Winkel zwischen der Ober- und der Unterseite des Balles und dem eigenen Auge ungefähr 0,2 Bogensekunden.

Dies wurde auf die Arnold-Sichtung angewendet. Die „Arnold-sah-Flugzeuge“-Fraktion behauptete, daß die Objekte - da Arnold sagte, sie wären 13 bis 15 m lang gewesen - viel näher gewesen sein mußten, als er schätzte, oder er hätte sie überhaupt nicht sehen können. Da sie aber viel näher waren, als er schätzte, war Arnolds gestoppte Zeit vollkommen verkehrt, und statt daß die Objekte 2.500 km/Std. geflogen wären, hätten sich die Objekte mit einer Geschwindigkeit näher bei 600 km/Std. bewegt - der Geschwindigkeit eines Düsenjägers. Es gab keinen Grund anzunehmen, daß es sich nicht um Düsenjäger gehandelt hatte. Die Düsenjäger schienen eine hüpfende Bewegung aufzuweisen, weil Arnold durch Schichten warmer und kalter Luft auf sie geblickt hätte, so wie Hitzewellen, die von einem heißen Fahrdamm aufsteigen, ein Objekt zum Schimmern bringen.

Die andere Seite akzeptierte diese Vorstellung in keiner Hinsicht. Sie stützten ihre Argumentation auf die Tatsache, daß Arnold wußte, wo die Objekte sich zu der Zeit, als er die Zeit stoppte, befanden. Außerdem war er ein alter Gebirgspilot und so vertraut mit dem Gebiet um die Cascade-Berge wie mit seiner eigenen Westentasche. Um diesen Punkt klarzustellen, wurde die Tatsache angeführt, daß die Objekte hinter Bergspitzen vorbeigeflogen waren. Dies erwies definitiv die Ent-

fernung der Objekte von Arnold und bestätigte die von ihm mit 2.500 km/Std. berechnete Geschwindigkeit. Außerdem kann kein Flugzeug in der von Arnold beobachteten kurzen Zeit zwischen Bergspitzen abwechselnd verdeckt sein und wieder auftauchen. Der Sehschärfe-Faktor stärkte nur die Theorie der „Arnold-sah-eine-fliegende-Untertasse“-Fraktion, daß das, was er gesehen hatte, ein Raumschiff war. Wenn er die Objekte 30 bis fast 40 Meilen entfernt sehen konnte, mußten sie statt der von ihm schlecht geschätzten 12 bis 15 m ungefähr 60 m lang gewesen sein.

1947 war dies eine phantastische Geschichte, aber jetzt ist sie ein UFO-Bericht der Rubrik „Unbekannt“ unter anderen. Er ist insofern typisch, als er nicht leicht abgetan werden könnte, wenn Arnold tatsächlich die UFOs hinter einen Berg fliegen sah und wenn er seine genaue Position zu dem Zeitpunkt kannte - aber es gibt immer „Wenns“ in UFO-Berichten.

Dies ist diejenige Art von Sichtungsberichten, die Generalmajor John A. Samford, Leiter des Geheimdienstes des Air Force im Hauptquartier, veranlaßte, folgenden Kommentar auf einer Pressekonferenz im Juli 1952 abzugeben:

„Es verblieb jedoch ein Prozentsatz dieser Gesamtmenge [an von der Air Force erhaltenen UFO-Berichten] - ungefähr 20 Prozent der Sichtungsberichte, die von glaubwürdigen Beobachtern eingegangen sind über relativ ungläubwürdige Dinge. Wir nehmen sie weiterhin ernst.“

Die Schreiber der Untertassen-Saga, die den Arnold-Vorfall verformt, verzerrt und verändert haben, waren nicht damit zufrieden, sich auf den Vorfall selbst zu beschränken; sie zogen die abgestürzte C-46 des Marine-Korps mit hinein [die Arnold suchen half]. Sie deuten an, daß dieselben fliegenden Untertassen, die Arnold sah, die C-46 abgeschossen haben, die Körper der Besatzung und der Passagiere kaperten und sie nun in der medizinischen Abteilung der Universität von Venus zu eingelegten Gurken verarbeiten.

Arnold selbst scheint der Grund für einen Großteil der Aufregung um fliegende Untertassen [gewesen] zu sein. Geschichten von eigenartigen Vorfällen in unserer Welt werden immer wieder von Zeitungen gebracht, aber sie sind niemals so spektakulär wie der erste UFO-Bericht. Gelegentliche Berichte über den „Himalaya-Schneemann“ oder die „malaysischen Monster“ bringen es nur auf ein Dutzend Zeilen oder eine Spalte auf der letzten Seite der Zeitungen. Arnolds Geschichte hingegen erschien - sofern sie nicht sogar die Schlagzeilen bestimmte - [mindestens] auf der ersten Seite. Der Grund dafür wurde mir eines Tages, als ich im Frühjahr 1952 in Kalifornien aufgrund von UFO-Berichten ermittelte, erklärt.

Ich richtete gerade mein Hauptquartier auf einem Air Force-Stützpunkt ein, auf dem eine Kampfbomberflotte stationiert war, als ich - über einen gemeinsamen Freund - einen der Kampfbomberpiloten traf, die Arnold kannten. Er erzählte mir, daß die Zeitungsherausgeber in der Umgebung, als die Sache bekannt wurde, fest davon überzeugt waren, daß der Vorfall ein schlechter Scherz war und ihre Artikel dementsprechend abfassen wollten. Je mehr sie jedoch in die Sache eindringen sowie in Arnolds Ruf, desto mehr schien er ihnen die Wahrheit zu sagen. Abgesehen davon, daß er einen unantastbaren Charakter aufwies, war er auch ein ausgezeichnete Gebirgsflieger, und Gebirgspiloten werden von Männern ausgebildet, die jeden Winkel des Gebirges in ihrem Gebiet kennen.

Der phantastischste Teil der Geschichte von Arnold war die Geschwindigkeit von 2.500 km/Std., die Arnold berechnete, indem er die Zeit stoppte, die die Objekte von einem Orientierungspunkt zum anderen brauchten. „Als Arnold uns erzählte, wie er die Geschwindigkeit berechnete“, so sagte mir meine Zufallsbekanntschaft, „hatten wir alle großes Vertrauen in seine Geschichte.“ Er fuhr fort, daß die Zeitungsherausgeber, als sie herausfanden, daß sie sich hinsichtlich des schlechten Scherzes geirrt hatten, eine vollkommene Kehrtwendung machten und sehr von der Geschichte beeindruckt waren. Diese Begeisterung verbreitete sich, und da die Air Force so rasch die Eigentümerschaft dieser Objekte in Abrede stellte, verdichteten sich alle Fakten in eine so einzigartige Story, daß Zeitungen in aller Welt ihr Platz auf der ersten Seite einräumten.

Es gab eine alte Theorie, daß Arnold eventuell windgepeitschten Schnee entlang der Bergkämme gesehen hatte, und so fragte ich danach. Ich bekam ein entschiedenes „Unmöglich!“ zur Antwort.

Mein Experte über die Arnold-Frühphase sagte: „Ich lebe seit vielen Jahren im pazifischen Nordwesten und bin in diesem Gebiet hunderte von Stunden geflogen. Es ist unmöglich, im Juni auf Puderschnee in den niederen Lagen zu treffen. Ich persönlich glaube, daß Arnold irgendeine Art von Fluggerät sah - und sie waren nicht von dieser Erde.“

Er fuhr fort, mir über zwei andere, sehr ähnliche Sichtungen zu erzählen, die am Tag nach Arnolds Sichtung der neun Scheiben passiert waren. Er kannte die Personen, die diese Sichtungen gemacht hatten, und sagte, daß sie nicht von der Sorte waren, die noch grün hinter den Ohren sind. Er bot an, eine T-6 aufzutreiben und mich nach Boise zu fliegen, damit ich mit ihnen sprechen konnte, da sie niemals einen Bericht für das Militär gemacht hatten, aber ich mußte nach Dayton zurückkehren, und so lehnte ich ab.

Innerhalb weniger Tage nach Arnolds Sichtungsbericht kamen andere herein. Am 28. Juni flog ein Air Force-Pilot in einer F-51 in Nähe von Lake Mead/Nevada, als er eine Formation von fünf oder sechs runden Objekten in der Richtung seines rechten Flügels sah. Es war ungefähr drei Uhr nachmittags.

In jener Nacht hatten vier Air Force-Offiziere - zwei Piloten und zwei Geheimdienst-Offiziere vom Maxwell Air Force-Stützpunkt in Montgomery/Alabama - ein helles Licht über den Himmel fliegen sehen. Als es zuerst bemerkt wurde, befand es sich gerade über dem Horizont, und als es sich in die Richtung der Beobachter bewegte, geschah dies in einer Zickzackbewegung und mit abrupten, starken Beschleunigungen. Als es direkt über ihren Köpfen war, vollführte es eine scharfe 90-Grad-Wendung nach Süden und verschwand.

Andere Berichte kamen herein. In Milwaukee sah eine Dame zehn über ihrem Haus, die „wie blaue Flammen“ in Richtung Süden flogen. Ein Schulbusfahrer in Clarion/Iowa sah ein Objekt über den Himmel ziehen. Nach wenigen Sekunden folgten zwölf andere dem ersten. Das White Sands-Testgelände in New Mexico verzeichnete die erste von vielen Sichtungen dieses Ortes, als mehrere Leute in einem Auto ein pulsierendes Licht in 30 Sekunden von Horizont zu Horizont fliegen sahen. Eine Hausfrau aus Chicago sah eines „mit Beinen“.

Die Woche vom 4. Juli 1947 stellte einen Sichtungsrekord auf, der bis 1952 nicht gebrochen wurde.

Das Zentrum der Aktivitäten war die Gegend um Portland/Oregon. Um 11 Uhr vormittags sahen die Insassen eines vollbesetzten Autos in der Nähe von Redmond vier scheibenförmige Objekte am Mount Jefferson vorbeifliegen. Um 1:05 Uhr mittags befand sich ein Polizist gerade auf dem Parkplatz hinter dem Portland City-Polizeihauptquartier, als er einige Tauben plötzlich herumflattern sah, als ob sie erschreckt wären, und als er nach oben sah, bemerkte er fünf große scheibenförmige Objekte, von denen zwei nach Süden und drei nach Osten flogen. Sie bewegten sich mit großer Geschwindigkeit und schienen um ihre Querachse zu schwingen.

Minuten später berichteten zwei andere Polizisten, beide ehemalige Piloten, über drei gleiche Dinger, die in einer Reihe flogen. Nicht lange danach rief die Hafenkontrolle im Hauptquartier an. Eine Gruppe von vier Hafenwachtmännern hatte drei oder sechs der Scheiben - „wie verchromte Autoradkappen“ - in schnellem Flug gesehen. Ein Mann sah eines nach Osten und zwei nach Norden fliegen. Um halb fünf kam eine Frau herein, sie hatte gerade eines beobachtet, das wie „ein neuer, herumwirbelnder Groschen“ aussah. Ein anderer Mann meldete zwei, eines in Richtung Südosten, das andere Nordosten. Von Milwaukee/Wisconsin wurden drei in Richtung Nordwesten gemeldet. In Vancouver/Washington [Nordwestküste] sahen stellvertretende Sheriffs zwanzig bis dreißig.

Das erste Photo wurde am 4. Juli in Seattle aufgenommen. Nach viel Medienwirbel stellte es sich als Wetterballon heraus.

In jener Nacht sah die Besatzung eines Flugzeugs der United Airlines in der Nähe von Emmett/Idaho fünf. Der Bericht des Piloten* las sich folgendermaßen:

* [E. J. Smith, *siehe* Donald E. Keyhoe, *The Flying Saucers Are Real*, 1950 (dt. Ausg.: *Der Weltraum rückt uns näher*, 1954), S. 25; lt. Keyhoe erschienen bald darauf weitere 4 Scheiben.]

“Fünf ‘Dinger’, die unten dünn und glatt und oben rauh erschienen, wurden mit ihren Silhouetten gegen den Sonnenaufgang gesehen, kurz nachdem das Flugzeug von Boise um 8:04 Uhr nachmittags abgehoben hatte. Wir sahen sie deutlich. Wir folgten ihnen knapp 70 Kilometer in Richtung Nordosten. Sie verschwanden schließlich. Wir waren nicht in der Lage zu sagen, ob sie uns davonflogen oder sich auflösten. Wir konnten nicht sagen, ob sie ‚wie ein Schmierfleck‘, ‚oval‘ oder sonstwie aussahen, aber was immer sie sein mochten, es waren keine Flugzeuge, Wolken oder Rauch.“

Zivilpersonen hatten keinen Anteil. Am 6. Juli sah ein Sergeant in Birmingham/Alabama mehrere „schwach leuchtende Lichter“ über den Himmel rasen und fotografierte eines von ihnen. Außerdem sah die Besatzung einer B-25 der Air Force ein helles, scheibenförmiges Objekt „niedrig bei neun Uhr“. Dies ist einer der wenigen Berichte von einem Objekt, das niedriger flog als ein Flugzeug. Auf der Fairfield-Suisun Air Force Base sah ein Pilot etwas über dreiviertel des Himmel in wenigen Sekunden fliegen. Auch dieses Objekt schwang um seine Querachse.

Gemäß alteingesessenen Mitarbeitern im Flugtechnikgeheimdienstzentrum war es die Sichtung am 8. Juli [1947] auf der Muroc Air Base (jetzt Edwards Air Force Base) - des supergeheimen Air Force-Testzentrums in der Mojave-Wüste/Kalifornien -, die die Air Force endgültig dazu veranlaßte, ein ernsthaftes Interesse an UFOs zu entwickeln.

Um 10 Uhr morgens ließ ein Testpilot den Motor der damals neuen XP-84 in Vorbereitung für einen Testflug warmlaufen. Zufällig blickte er nach oben. In nördlicher Richtung sah er etwas, das zunächst ein in westliche Richtung treibender Wetterballon zu sein schien. Nachdem er es einige Sekunden beobachtet hatte, änderte er seine Meinung. Man hatte ihn über die Winde in der oberen Luftschicht instruiert, und die Objekte, die er sah, bewegten sich gegen den Wind. Wäre es von der Größe eines normalen Flugzeugs gewesen, so hätte der Testpilot es auf einer Höhe von 3.000 bis 3.600 m befindlich und die Geschwindigkeit auf 300 bis 340 km/Std. geschätzt. Er beschrieb das Objekt als kugelförmig und von gelb-weißer Farbe.

[FOIA-Dokument: vertrauliche eidesstattliche Erklärung Major J. C. Wise und andere - das Objekt „bewegte sich in oszillierender, wirbelnder Art vorwärts, ohne an Höhe zu verlieren“; Wise bemerkt: „Ich habe keine Zeit gehabt, es zu jagen.“ (www.project1947.com)]

Zehn Minuten zuvor hatten mehrere andere Offiziere und Piloten drei Objekte gesehen. Sie waren ähnlich, abgesehen von ihrer eher silbernen Farbe. Sie bewegte sich ebenfalls in westliche Richtung.

[FOIA-Dokument: vertraul. eidesstattl. Erklärungen (3) 1st Lieutenant Joseph C. Mc Henry und andere - die scheibenförmigen Objekte flogen gegen den Wind, und das dritte, das nach einigen Minuten erschien, bewegte sich in engen Kreisen horizontal, ebenfalls in Richtung Mojave Wüste)]

Zwei Stunden später beobachtete eine Gruppe von Technikern auf dem Rogers Dry Lake [ausgetrockneter See] in der Nähe der Muroc Air Force Base ein weiteres UFO. Ihr Bericht [Captain John Paul Strapp] sah folgendermaßen aus:

“Am 8. Juli 1947 um 11:50 Uhr saßen wir in einem Beobachtungslastwagen, der postiert war in Area #3, Rogers Dry Lake. Wir schauten nach oben zu einer Flugzeug-Formation von zwei P-82 und einer A-26 in einer Höhe von 6.000 m. Sie bereiteten sich auf ein Schleudersitz-Experiment vor. Wir beobachteten ein rundes Objekt von der Farbe weißen Aluminiums, das zunächst einem Fallschirmoberteil glich. Unser erster Eindruck war, daß der Sitz mit der Testpuppe vorzeitig hinauskatapultiert worden war, aber dies war nicht der Fall.

Das Objekt was niedriger als 6.000 m und fiel dreimal so schnell wie der Test-Fallschirm, der dreißig Sekunden nach unserer Entdeckung des Objekts herauskatapultiert wurde. Das fallende Objekt bewegte sich vom Western her leicht nördlich gegen den herrschenden Wind. Die Geschwindigkeit, horizontale Bewegung konnte nicht bestimmt werden, aber es schien langsamer zu sein als die Höchstgeschwindigkeit einer F-80-Flugmaschine.

Als dieses Objekt herunterkam und für das Erkennen seiner Quersilhouette niedrig genug war, zeigte es einen klaren ovalen Umriß mit zwei Vorsprüngen auf der Oberseite, die mögli-

cherweise dicke Flossen oder Höcker gewesen sind. Diese überkreuzten einander in Abständen, was entweder Rotation oder Oszillation von langsamer Art nahelegt.

Kein Rauch, keine Flammen oder Propeller, kein Maschinengeräusch oder andere denkbare oder sichtbare Antriebsausrüstungen wurden bemerkt. Die Farbe war silbern, ähnlich einem aluminiumfarbenen angestrichenen Stoff, und erschien nicht so dicht wie ein Fallschirmoberteil.

Als das Objekt bis auf eine Ebene mit den sichtbaren Bergspitzen heruntergekommen war, verschwand es aus der Sicht der Beobachter.

Das Objekt war schätzungsweise 90 Sekunden sichtbar. Von den fünf Personen, die im Beobachtungslastwagen saßen, haben vier dieses Objekt beobachtet.

Das Folgende ist unsere Meinung über dieses Objekt: Es war menschengemacht [kein Naturphänomen], was durch den Umriß und die funktionale Erscheinung erwiesen wird. Dies zu sehen, war weder eine Halluzination noch andere Einbildungen der Sinne.“

Genau vier Stunden später, als der Pilot einer F-51 in 6.000 m Höhe ungefähr 60 km südlich der Muroc Air Base [Kalifornien] dahinflog, sah er ein „flaches Objekt einer lichtreflektierenden Art“. Er berichtete, daß es keine vertikalen Flossen oder Flügel besaß. Als er es zuerst erblickte, war das Objekt über ihm und er versuchte, zu ihm aufzusteigen, aber seine F-51 stieg nicht hoch genug. Alle Air Force-Basen in dieser Gegend wurden kontaktiert, aber sie hatten kein Flugzeug in dem Himmelsabschnitt.

Ende Juli 1947 war der Sicherheitsdeckel fest geschlossen. Die wenigen Vertreter der Presse, die dennoch nachfragten, was die Air Force trieb, wurden genauso behandelt, wie einer heutzutage behandelt würde, der die Anzahl der thermonuklearen Waffenvorräte in den Atomarsenalen der Vereinigten Staaten zu erfahren wünschte. Niemand, mit Ausnahme weniger hochrangiger Offiziere im Pentagon, wußte, was die Leute in den mit Stacheldraht umgebenen Wellblechhütten, die das Flugtechnikgeheimdienstzentrum beherbergten, dachten oder taten.

Die Memoranden und der Schriftverkehr, den *Project Blue Book* vom alten UFO-Projekt übernahm, erzählten die Geschichte der frühen Ära der fliegenden Untertassen. Diese Memos und Briefe zeigten, daß die UFO-Situation als ernst betrachtet wurde; in der Tat sehr ernst. Der Papierausstoß jener Zeit weist überdies auf die Konfusion hin, die die Untersuchung umgab, Konfusion bis fast an der Grenze zur Panik.

Die hohen Tiere verlangten eine Antwort, schnell, und die Leute stieben in alle Richtungen. Eine Theorie war so gut wie die andere und jede Person mit irgendeinem Gewicht im Flugtechnikgeheimdienstzentrum und stellte Ermittlungen an und Theorien auf.

Die Theorien über den Ursprung der UFOs zerfielen in zwei Hauptkategorien: irdisch und nicht-irdisch. In der irdischen Kategorie waren die Russen führend; die US-Marine und ihr XF-5-U-I, der „Fliegende Pfannkuchen“, standen – in nicht geringer Entfernung – auf dem zweiten Platz. Das Bestreben, alle Möglichkeiten abzudecken, wurde durch eine persönliche, handschriftliche Notiz verdeutlicht, den ich in den Unterlagen fand. Er war vom Leiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums und an einen zivilen Geheimdienst-Spezialagenten gerichtet. Auf ihm war zu lesen: „Sind Sie sicher, daß die Marine das XF-5-U-1-Projekt geschmissen hat?“ Die nicht-irdische Kategorie durchlief die ganze Skala der Theorien bis hin zu Weltraumtieren - sie lagen hinter interplanetarischen Flugkörpern in etwa der Entfernung wie die Marine hinter den Russen.

Dieses konfuse Spekulieren dauerte nur ein paar Wochen. Dann engte sich die Untersuchung auf die Sowjets ein und nahm ihren weiteren Verlauf in einer sehr viel methodischeren Weise.

Als der zweite Weltkrieg endete, hatten die Deutschen mehrere radikal neuartige Flugzeug- und Raketentypen in der Entwicklung. Die meisten dieser Projekte war noch in der Anfangsphase, aber sie waren die einzigen bekannten Flugkörper, die der Manövrierfähigkeit der von den UFO-Beobachtern gemeldeten Objekten ähnlich sein könnten.

Wie die Alliierten hatten sich auch die Sowjets komplette Unterlagen über die letzten deutschen Entwicklungen verschaffen können. Diese Tatsache, zusammen mit Gerüchten, daß die Sowjets

die deutschen Ideen wie besessen weiterentwickelten, verursachten keine geringe Beunruhigung. Als mehr UFOs in der Nähe des Testzentrums der Muroc Air Base, des White Sands-Testgeländes der Armee und Atombombenfabrikationsstätten gesichtet wurden, wurden die Anstrengungen des Flugtechnikgeheimdienstzentrums konzentrierter.

Telegramme wurden an Geheimdienstagenten in Deutschland gesandt mit der Bitte, genau zu ermitteln, wie weit die verschiedenen deutschen Projekte vorangeschritten waren. Die letzte Möglichkeit war natürlich, daß die Sowjets ein völlig neues aerodynamisches Konzept erfunden hatten, das [Flugkörpern] Untertassenmanövrierfähigkeit verlieh.

Während die technische Analytiker des Flugtechnikgeheimdienstzentrums die Vereinigten Staaten nach den deutschen Projekten durchkämmten* und Geheimdienstagenten in Deutschland die gewünschten Informationen suchten, überfluteten UFO-Berichte weiterhin das Land. Der pazifische Nordwesten lag mit den meisten Sichtungen noch immer in Führung, aber jeder Bundesstaat in der Union meldete ein paar fliegende Untertassen.

* [Deutsche Wissenschaftler - am berühmtesten ist Wernher von Braun - waren mit der Operation "Paperclip" in die Vereinigten Staaten gebracht worden und setzten hier die Arbeit an den Projekten fort, z.B. an der "Vergeltungswaffe" V-2.]

Zuerst gab es keine koordinierten Bemühungen, die Daten der UFO-Berichte zu sammeln. Anhaltspunkte ergaben sich durch Radioberichte oder Zeitungsartikel. Militärische Geheimdienste außerhalb des Flugtechnikgeheimdienstzentrums zögerten - wie es so typisch ist für das Militär - in Eigeninitiative zu ermitteln, weil sie keine spezifischen Befehle hatten. Als keine Befehle kamen, faßten sie dies als Desinteresse des Militärs an den UFOs auf. Aber es dauerte nicht lange, bis diese gelassene Haltung sich änderte - und sie änderte sich drastisch.

Geheime Befehle kamen von oben, alle UFO-Sichtungen zu untersuchen. Ermittelt die Einzelheiten und sendet sie direkt an das Flugtechnikgeheimdienstzentrum in Wright Field! Der Befehl wies keine Erklärung dafür auf, warum die Information gewünscht wurde. Dieser Mangel an einer Erklärung und die Tatsache, daß die Information direkt zu einer mächtigen Geheimdienstgruppe im Air Force-Hauptquartier gesandt werden sollten, beflügelte die Einbildungskraft jedes zukünftigen Spions im militärischen Geheimdienstsystem. Geheimdienstler im Außendienst, die vorher freizügig ihre Meinungen kundgetan hatten, verhielten sich nun zugeknöpft.

Frühe Presseerklärungen, die die Meinung der Öffentlichkeit prägten, verminderten die Konfusion nicht. Während Flugtechnikgeheimdienstzentrum grimmig höchste Anstrengungen in einer ernsthaften Untersuchung machte, kicherten „gewisse hochrangige Regierungsbeamte“ offiziell bei der Erwähnung von UFOs.

Im Juli 1947 zitierte eine telegraphische Meldung des Internationalen Nachrichtendienstes [INS]** den Informationsbüro-Offizier von Wright Field, der sagte: „Bis jetzt haben wir nichts gefunden, das die Existenz der Untertassen bestätigte. Wir glauben auch nicht, daß es sich um Lenkraketen handelt.“ Er fuhr fort: „Wie die Dinge stehen, scheinen sie entweder eine Naturerscheinung zu sein oder das Produkt der Einbildung.“

** [International News Service]

Ein paar Wochen später fand die Äußerung eines Lieutenant Colonel weite Verbreitung, der der Assistent des Generalstabschefs des 4ten Air Force-Geschwaders war:

Die "Experten" haben in ihren Geschichten der Untertassen-Saga gesagt, daß dieses Abtun der UFO-Sichtungen ein bewußtes Vernebelungsmanöver war, um die Tatsachen durch noch mehr Konfusion zu verheimlichen. Dies ist nicht wahr; es war lediglich ein Mangel von Koordination. Aber wenn die Air Force versucht hätte, Verwirrung zu stiften, hätte sie es nicht besser machen können.

Als der Lieutenant Colonel seine eifrig verbreitete Herabwürdigung der Untertassen-Gläubigen vom Stapel ließ, erwähnte er insbesondere einen UFO-Bericht aus der Umgebung von Tacoma/Washington.

Der Bericht über die Untersuchung dieses mysteriösen Maury-Insel-Vorfalles war einer der detailliertesten Berichte der frühen UFO-Ära. Der - in unseren Akten befindliche - Bericht war vom Air Force-Geheimdienst und anderen Behörden erstellt worden, weil die Geheimdienstoffiziere, die die Untersuchung ursprünglich führten, sie nicht beenden konnten. Sie waren tot.

Für die Air Force nahm die Sache am 31. Juli 1947 ihren Anfang, als Lieutenant Frank Brown, Geheimdienstagent der Hamilton Air Force Base in Kalifornien, ein Ferngespräch erhielt. Der Anrufer war ein Mann - ich werde ihn Simpson nennen -, der Brown getroffen hatte, als er eine frühere UFO-Sichtung untersuchte, und er hatte eine heiße Spur bezüglich eines anderen UFO-Vorfalles. Gerade hatte er mit zwei Männern der Hafenspatrouille von Tacoma gesprochen, und einer von ihnen hatte sechs UFOs über seinem Patrouillenboot schweben und merkwürdige Klumpen von Metall ausspeien sehen. Simpson hatte einige der Metallklumpen.

Die Sache hörte sich für Lieutenant Brown gut an, daher erstattete er seinem Chef Bericht. Sein Chef genehmigte eine Reise und innerhalb von Stunden flogen Lieutenant Brown und Captain Davidson in einer B-25 der Luftwaffe nach Tacoma. Als sie ankamen, trafen sie Simpson und einen mit ihm befreundeten Piloten der zivilen Luftfahrt in Simpsons Hotelzimmer. Nach der üblichen Vorstellungsrunde erzählte Simpson Brown und Davidson, daß er von einem Verleger in Chicago per Brief aufgefordert worden war, in der Sache zu ermitteln. Der Verleger hatte ihm \$ 200 gezahlt und wünschte eine Exklusiv-Story, aber die Dinge wurden heiß, und so zog Simpson es vor, daß das Militär die Sache in die Hand nahm.

Simpson fuhr fort, daß er über die Geschichte außerhalb von Mary Island gehört hatte, aber wollte, daß Brown und Davidson sie aus erster Hand erfuhren. Er hatte die zwei Hafenspatrouillisten angerufen, und waren auf dem Weg zum Hotel. Als sie eintrafen, erzählten sie ihre Geschichte.

Ich werde diese beiden Männer Jackson und Richards nennen, obwohl dies nicht ihre richtigen Namen sind. Im Juni 1947, so sagte Jackson, patrouillierten seine Crew, sein Sohn und sein Hund in der Nähe von Mary Island, einer Insel in Puget-Sund [pazifische Lagune an der Küste von Washington State], ungefähr viereinhalb Kilometer von Tacoma entfernt. Es war ein grauer Tag mit einer dicken Wolkendecke bis hinunter auf 750 m. Plötzlich bemerkte jedermann auf dem Boot sechs "Doughnut"-geformte Objekte direkt unter der Wolkendecke, die auf das Boot zukamen [Doughnut: Gebäck in Form eines *Autoreifenschlauchs*]. Sie kamen näher und näher, und als die ungefähr 150 m über dem Boot waren, stoppten sie. Eines der Doughnut-geformten Objekte schien Probleme zu haben, da die anderen um es herum schwebten. Sie waren sehr nahe und jeder konnte sie gut sehen. Der Durchmesser der UFOs betrug ungefähr 30 Meter, und das "Loch im Doughnut" war ungefähr 7,5 m groß. Sie waren silberfarben machten absolut kein Geräusch. Jedes Objekt hatte große Fenster entlang der Kante.

Während die fünf UFOs das sechste umkreisten, so erinnerte sich Jackson, bewegte sich eines in seine Nähe, und es schien mit dem defekten UFO Kontakt aufzunehmen. Die beiden UFOs hatten einige Minuten Kontakt, dann trennten sie sich. Während dies geschah, machte Jackson Photographien. Gerade als sie sich trennten, ertönte ein dumpfer Schlag und im nächsten Augenblick begann das UFO dünne Lagen von sehr leichtem Metall aus dem Loch in der Mitte zu speien. Als diese auf das Wasser flatterten, begann das UFO härteres, felsensartiges Material auszuspucken. Einiges davon landete am Strand von Maury Island. Jackson und seine Crew wandten sich in Richtung Maury Island, aber nicht bevor das Boot beschädigt, sein Sohn am Arm verletzt und der Hund getötet wurde. Als sie die Insel erreichten, sahen sie nach oben und bemerkten, daß die UFOs das Gebiet mit hoher Geschwindigkeit verließen.

Der Hafenspatrouillist fuhr fort zu erzählen, daß er einige große Stücke des Metalls vom Strand sammelte und im Patrouillenboot verstaute. Er versuchte, mit seinem Radio Hilfe herbeizuholen, aber aus einem ungewöhnlichen Grund waren die Störungen diesmal so gravierend, daß er nicht einmal zum nur viereinhalb Kilometer entfernten Hauptquartier in Tacoma durchkommen konnte. Als sie in Tacoma andockten, holte Jackson erste Hilfe für seinen Sohn und erstattete dann seinem Vorgesetzten Richardson Bericht, der, so fügte Jackson hinzu, ihm die Geschichte nicht glaubte. Er glaubte sie nicht, bis er sich selber zur Insel begab und selber das Metall sah.

Jacksons Schwierigkeiten waren nicht vorbei. Am nächsten Morgen sagte ein mysteriöser Besucher zu Jackson, er solle vergessen, was er gesehen hatte.

Am selben Tag wurden später die Photos entwickelt. Sie zeigten sechs Objekte, aber der Film war sehr fleckig und verschwommen, als wäre er irgendeiner Art von Strahlung ausgesetzt gewesen.

Dann erzählte Simpson über seinen Streit mit mysteriösen Anrufern. Er sagte, daß Jackson es nicht allein war, der von merkwürdigen Anrufern belästigt wurde, die Zeitungsagenturen von Tacoma hätten ebenfalls Anrufe von anonymen Informanten bekommen, die exakt darüber berichteten, was in Simpsons Hotelzimmer geschah. Dies war eine sehr seltsame Situation, da niemand außer Simpson, dem Luftfahrtpiloten und den beiden Hafenzöllnern wußte, was vor sich ging. Der Raum war sogar sorgfältig nach versteckten Mikrofonen abgesucht worden.

Dies war der Stand der Geschichte ein paar Stunden nach der Ankunft von Lieutenant Brown und Captain Davidson in Tacoma.

Nachdem sie Jackson und Richards ein paar wenige Fragen gestellt hatten, gingen die beiden Geheimagenten schon, und sie zögerten sogar, irgendeines der Fragmente mitzunehmen. Wie einige Autoren, die seitdem über diesen Vorfall schrieben, gesagt haben, schien Brown und Davidson daran gelegen wegzukommen und bemüht zu sein, die Fragmente des UFOs nicht zu berühren, als wüßten sie mehr darüber. Die zwei Offiziere begaben sich zur McChord Air Base in der Nähe von Tacoma, wo ihre B-25 wartete, hielten eine Konferenz mit dem Geheimdienstoffizier der McChord ab und flogen zu ihrer Heimatbasis Hamilton zurück. Als sie McChord verließen hatten, sie eine gute Idee hinsichtlich der Identität der UFOs. Glücklicherweise erzählten sie dem McChord-Geheimdienstoffizier, zu welcher Schlußfolgerung sie aufgrund ihrer Befragung gekommen waren.

Ein paar Stunden später waren die Offiziere tot. Die B-25 stürzte in der Nähe von Kelso/Washington ab. Der Crew-Chef und ein Passagier hatten sich mit einem Fallschirm in Sicherheit gebracht. Die Zeitungen deuteten an, daß das Flugzeug sabotiert worden war und hochgeheimes Material mit sich führte. Autoritäten der McChord Air Base bestätigten später diesen Punkt - das Flugzeug hatte geheimes Material an Bord.

Innerhalb weniger Tage erstarb die Öffentlichkeitswirksamkeit des Absturzes und das Maury-Island-Rätsel wurde niemals öffentlich gelöst.

Spätere Berichte besagen, daß die beiden Hafenzöllner auf mysteriöse Weise nach dem schrecklichen Absturz verschwanden.

Sie hätten in den Puget-Sund verschwinden sollen. Das ganze Maury-Island-Rätsel war ein schlechter Scherz. Der erste, wahrscheinlich zweitbeste und schmutzigste Scherz in der UFO-Geschichte. Eine Passage in dem ausführlichen Bericht über das Maury-Island-Rätsel lautet:

Beide _____ (die beiden Hafenzöllner) gaben zu, daß die Felsenfragmente nichts mit fliegenden Untertassen zu tun hatten. Die ganze Sache war ein Scherz. Sie hatten die Felsenfragmente eingesandt (an einen Zeitschriftenverleger) als Witz. _____ Einer der Hafenzöllner schrieb an _____ (den Verleger) und äußerte, daß die Felsenfragmente ein Teil einer fliegenden Untertasse sein könnten. Er sagte, der Felsen kam von einer fliegenden Untertasse, weil er (der Verleger) wollte, daß er dies sagt.

Der erwähnte Verleger, der - so sagte einer der Scherzbolde - wollte, daß er sagt, die Felsenfragmente wären von einer fliegenden Untertasse gekommen, ist derselbe, der dem Mann, den ich Simpson nenne, \$ 200 gab, um den Vorfall zu untersuchen.

Der Bericht fährt fort, indem er weitere Details des Vorfalles nennt. Keiner der beiden Männer konnte jemals die Photos vorweisen. Sie hatten sie „verlegt“, sagten sie. Einer von ihnen, ich habe vergessen, welcher, war der mysteriöse Informant, der die Zeitung angerufen hatte, um über die Gespräche zu berichten, die in dem Hotelzimmer stattfanden. Jacksons merkwürdiger Besucher existierte nicht. Keiner der Männer war ein Hafenzöllner, sie besaßen lediglich ein paar ka-

putte alte Boote, die sie benutzen, um Treibholz aus dem Puget-Sund zu fischen. Der Flugzeugabsturz war ein Unglück wie viele andere. Ein Motor fing Feuer, brannte aus, und kurz bevor die beiden Piloten sich in Sicherheit bringen konnten, rissen die Flügel und der Schwanz ab, so daß eine Flucht unmöglich war. Die beiden toten Offiziere von der Hamilton AFB argwöhnten einen Scherz, worauf ihr kurzes Interview und ihr Widerstreben, die „Fragmente“ zu nehmen, zurückzuführen ist. Sie bestätigten ihre Überzeugung, als sie mit dem Geheimdienstoffizier von McChord [AFB] sprachen. Es hatte sich bereits herausgestellt, durch einen Informanten, daß die Fragmente das waren, was Brown und Davidson dachten - Schlacke. Das geheime Material in der B-25 war eine Mappe mit Berichten, die die zwei Offiziere zur Hamilton [AFB] mitzunehmen angeboten hatten, und hatten nichts mit dem Maury-Island-Rätsel zu tun, oder besser dem Maury-Island-Scherz.

Simpson und seinem Freund, dem Luftfahrt-Piloten, wurde nichts über den Scherz gesagt, und zwar aus folgendem Grund: Sobald es entdeckt wurde, daß die beiden gehörig auf die Schippe genommen worden waren und sich nicht an dem Scherz beteiligt hatten, wollte niemand sie in Verlegenheit bringen.

Die Mehrheit der Untertassen-Saga-Schreiberlinge hat diese Sichtung auf die Spitze getrieben, indem als Hauptargument angeführt wird, daß sie wahr sein muß, weil die Regierung die beiden Scherzbolde niemals öffentlich entlarvt oder Ermittlungen gegen sie eingeleitet hat. Dies ist ein logisches Argument, aber es ist falsch. Der Grund für die eingehende Untersuchung des Maury-Island-Schwindels war, daß die Regierung ernsthaft daran gedacht hatte, sie anzuklagen. In letzter Minute, nach einem Gespräch mit den zwei Männern, wurde entschieden, daß der Schwindel ein harmloser Witz war, der aus dem Ruder geriet, und daß der Verlust von zwei Menschenleben und einer B-25 nicht direkt auf die zwei Männer zurückgeführt werden konnte. Die Geschichte wurde nicht einmal gedruckt, obwohl die Presse davon Kenntnis hatte, weil die Fakten als Beweismittel eingestuft wurden. Als die Fakten freigegeben wurden, waren sie Nachrichten von gestern. Und nichts ist so tot wie Nachrichten von gestern.

Als sich das Jahr 1947 dem Ende näherte, hatte *Project Sign* die anfängliche Panik überwunden sich zu einer Routineangelegenheit entwickelt. Jeder Geheimdienstbericht, der mit der flugtechnischen Forschung der Deutschen im zweiten Weltkrieg befaßt war, wurde daraufhin geprüft, ob die Russen irgendein spätes deutschen Entwurf bis hin zu fliegenden Untertassen entwickelt haben konnten. Flugtechniker des Flugtechnikgeheimdienstzentrums und Wright Fields Flugtechnisches Labor (*Aircraft Laboratory*) berechneten die maximale Leistung, die von einem deutschen Entwurf erwartet werden konnte.

Die Entwickler der Flugzeuge selber wurden kontaktiert. „Könnten die Russen ihre Entwürfe zu einer fliegenden Untertasse weiterentwickeln?“ Die Antwort lautete: „Nein, es ist in keinem Fall denkbar, daß irgendein Flugzeug/gerät ausführen könnte, was den berichteten Manövern der UFOs gleichkäme.“ Das Luftmedizinische Labor der Luftwaffe pflichtete dem bei. Wenn die Flugkörper gebaut werden könnten, würde der menschliche Körper die berichteten drastischen Manöver nicht aushalten. Die Flugzeugkonstrukteure unterstützten dies, kein bekanntes Material könnte den Belastungen durch die berichteten Manöver und der Hitze durch die enormen Geschwindigkeiten standhalten.

Immer noch überzeugt, daß die UFOs reale Objekte waren, begannen die Mitarbeiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums umzudenken. Diejenigen, die meinten, daß die UFOs russischen Ursprungs waren, faßten nun den Weltraum ins Auge, nicht weil es irgendeinen Beweis dafür gegeben hätte, daß die UFOs aus dem Weltall kamen, sondern weil sie überzeugt waren, daß UFOs existierten und nur irgendeine unbekannte Rasse mit einem hochentwickelten Stand der Technik solche Vehikel bauen konnte. Was die Auswirkungen auf den menschlichen Körper betraf - warum konnten diese Wesen - wer auch immer sie sein mochten - die ungeheuerlichen Manöverbelastungen aushalten? Warum sie anhand irdischer Standards beurteilen? Ich fand ein entsprechendes Memo in den alten Projekt-Zeichen-Unterlagen.

Für *Project Sign* ging das Jahr 1947 mit einem neuen Problem zu Ende. Wie sammelt man interplanetarische Geheiminformationen? Während des zweiten Weltkriegs hatte die Organisation, die

die Vorgängerin des Flugtechnikgeheimdienstzentrums war, die geheime „T-2“-Abteilung des Luftwaffenmaterialkommandos (*Air Materiel Command*), sehr effektive Mittel entwickelt, jedes kleinste Stückchen Information über die technischen Aspekte feindlicher Flugzeuge herauszubekommen. Das Flugtechnikgeheimdienstzentrum kannte diese Methoden, aber wie konnten sie auf ein Raumschiff angewendet werden? Das Problem wurde mit organisierter Konfusion angegangen.

Wenn auch die Konfusion in den Köpfen der Luftwaffe organisierte Konfusion war, die in den Köpfen der Öffentlichkeit war es nicht. Publierte Statements über die UFOs widersprachen einander.

Eine eifrig verbreitete Pressemeldung, die einen unbenannten Air Force-Offizier im Pentagon zitierte, besagte:

Die „fliegenden Untertassen“ sind eines von drei Dingen:

1. Sonnenreflexe auf tiefhängenden Wolken
2. Kleine auseinanderbrechende Meteore, deren Kristalle die Sonnenstrahlen einfangen
3. Durch Vereisung entstandene Hagelkörner, die abflachten und in Gleitflug übergingen

Eine weitere Pressemeldung, die mehrere Wissenschaftler zitierte, sagte im wesentlichen, daß der unbenannte Air Force-Offizier verrückt war. Niemand hatte von kristallisierten Meteoren oder riesigen flachen Hagelkörnern je gehört und die Sonnenreflex-Theorie war absurd.

LIFE, TIME, NEWSWEEK und viele andere Nachrichtenmagazine brachten Artikel über die UFOs. Manche waren mit ironischem Unterton geschrieben, andere nicht. Alle Artikel erwähnten die von der Luftwaffe behaupteten, durch Massenhysterie verursachten Halluzinationen. Aber ein Psychiater der Veteranen-Administration ging öffentlich geringschätzig darüber hinweg: „Zu viele Leute sehen diese Dinge“, sagte er.

Viele waren der Meinung, daß alle UFOs Meteore wären. Zwei Chicagoer Astronomen schüttelten darüber die Köpfe. Dr. Gerard Kuiper, Leiter des Observatoriums der Universität von Chicago wurde mit der entschiedenen Äußerung zitiert, UFOs könnten keine Meteore sein. „Sie sind wahrscheinlich menschengemacht“, erklärte er der ASSOCIATED PRESS [AP]. Dr. Oliver Lee, Leiter des Observatoriums der Northwestern University, stimmte mit Dr. Kuiper darin überein. Und er fügte der Ratlosigkeit einen weiteren Faktor hinzu, den viele Leuten im Hinterkopf gehabt hatten. Vielleicht waren sie unsere eigenen Flugkörper.

Die Regierung hatte von Anfang an beständig in Abrede gestellt, daß die UFOs den Vereinigten Staaten gehörten, aber Dr. Vannevar Bush, der weltberühmte Wissenschaftler, und Dr. Merle Tuve, Erfinder der Stromsicherung, gaben dem noch mehr Gewicht. „Unmöglich“, sagten sie.

Die ganze Zeit bestritten namentlich nicht genannte Air Force-Beamte jedes ernsthafte Interesse an den UFOs. Jedoch jedesmal, wenn ein Zeitungsreporter sich auf den Weg machte, um eine Person zu interviewen, die ein UFO gesehen hatte, waren Geheimdienstagenten bereits dorthin geflogen, hatten die ausführliche Geschichte mitsamt Zeichnungen des UFOs erhalten und waren auf ihre Basis zurückgeeilt, um den Bericht *Project Sign* zu übermitteln. Viele Menschen waren angabegemäß „gewarnt“ worden, daß sie nicht soviel darüber reden sollten. Die Air Force war mächtig interessiert an Halluzinationen.

Auf diese Weise ging das Jahr 1947 mit Fragezeichen verschiedener Größe in den Köpfen der Menschen zu Ende. Wenn man den fliegenden Untertassen dicht auf der Spur blieb, war das Fragezeichen groß, wenn man bloß die UFO-Schlagzeilen registrierte, waren das Fragezeichen kleiner, aber es war da und es wuchs. Wahrscheinlich war niemand, der sich öffentlich geäußert hatte, ob Militär- oder Zivilperson, in irgendeiner Weise dazu qualifiziert, aber sie hatten sich geäußert, ihre Kommentare waren gedruckt worden und ihre Kommentare waren gelesen worden. Ihre Kommentare bildeten das Fragezeichen.

KAPITEL 3 - DIE KLASSIKER

1948 war gerade einmal eine Stunde und fünfundzwanzig Minuten alt, als ein Herr aus Abilene/Texas den ersten UFO-Sichtungsbericht des Jahres machte. Was er sah - „ein fächerförmiges Licht“ am Himmel - war hinsichtlich der UFO-Berichte unbedeutend, aber es läutete ein Jahr ein, das *Project Sign* in fieberhafte Regsamkeit versetzen sollte.

Da die Sowjets praktisch als UFO-Quelle eliminiert waren, wurde die Vorstellung interplanetarischer Raumschiffe zunehmend populärer. Während des Jahres 1948 wurde im Flugtechnikgeheimdienstzentrum die Möglichkeit interplanetarischer Besucher offen diskutiert, ohne daß andere sich an den Kopf gefaßt und süffisante Blicke geworfen hätten. Im Laufe des Jahres 1948 hatte sich die Neuheit der UFOs für die Presse abgenutzt, und so machten Hinz und Kunz, die eines gesehen hatten, keine Schlagzeilen mehr wie noch 1947. Die Zeitungsherausgeber waren desinteressiert, und wenn überhaupt, so fanden nur die besten Berichte noch Erwähnung. Nur die „Klassiker“ machten Schlagzeilen. Die „Klassiker“ waren drei historische Berichte, die die Höhepunkte im Jahr 1948 darstellten. Sie werden die „Klassiker“ genannt, ein Name, den ihnen die *Project Blue Book*-Belegschaft gab, weil sie (1) klassische Beispiele dafür waren, wie einige Schreiberlinge die wahren Fakten eines UFO-Berichts verzerrten und verkürzten, um ihren Standpunkt zu beweisen, weil sie (2) die am meisten publizierten Berichte dieser frühen Epoche der UFOs darstellen und (3) für die Geheimdienstspezialisten des Flugtechnikgeheimdienstzentrums als „Beweis“ dafür galten, daß UFOs real waren.

Der offenkundige Mangel an Interesse hinsichtlich der UFO-Berichte auf seiten der Presse war kein wahrer Indikator der Situation. Ich fand später durch Gespräche mit Autoren heraus, daß das ganze Jahr 1948 hindurch das Interesse an UFOs hoch war. Die Presseabteilung der Air Force im Pentagon wurde beständig gefragt, welchen Fortschritt sie in ihrer UFO-Untersuchung machte. Die Antwort war: „Geben Sie uns Zeit. Diese Aufgabe kann nicht in einer Woche erledigt werden.“ Die Presse respektierte dies und gab ihnen Zeit. Aber jeder Autor, der sein Geld wert ist, hatte Kontakte, jene „zuverlässigen Quellen“, von denen man liest, and diese Kontakte gaben Informationen. Das ganze Jahr 1948 sprachen Kontakte im Pentagon darüber, wie pro Tag mehrere UFO-Berichte hereinkamen und UFO-Ermittler des Flugtechnikgeheimdienstzentrums von Dayton ausflogen, um zu recherchieren. Sie erzählten, wie eine weitere Air Force-Ermittlungsorganisation eingerichtet worden war, um die Arbeitslast des Flugtechnikgeheimdienstzentrums zu erleichtern und ihm zu ermöglichen, sich auf die Analyse der Berichte zu konzentrieren. Die Autoren wußten, daß dies stimmte, denn sie waren diesen Männern - die von ihnen irrtümlich als FBI-Agenten identifiziert worden waren - begegnet. Das FBI war offiziell zu keiner Zeit an den UFO-Sichtungen interessiert.*

* [Dieses offizielle Desinteresse des FBI entsprach nicht den Tatsachen, wie sich später herausstellte.]

Die Kontakte der Autoren im Luftfahrtwesen berichteten über die UFO-Gespräche von VIPs* bis hinunter zu den Jungs an den Rampen. Dutzende von guten, soliden, zuverlässigen, erfahrenen Luftfahrt-Piloten sichteten UFOs. All dies führte zu *einer* Schlußfolgerung: Was auch immer die Air Force sagen würde - sobald bereit dazu - wäre eine Nachricht wert. Aber die Air Force war nicht bereit, sich zu äußern.

Das *Project Sign*-Team hatte nach Neujahr [1948] die Arbeit gerade wieder aufgenommen, als die „Geisterraketen“ in den skandinavischen Ländern Europas zurückkehrten. Air Force-Attachés in Schweden, Dänemark und Norwegen jagten Fernschreiben an das Flugtechnikgeheimdienstzentrum und berichteten über die Sichtungen. Fernschreiben wurden zurückgeschickt mit der Bitte um mehr Information.

Die „Geisterraketen“ - eine Bezeichnung der Zeitungen - wurden zum erstenmal im Sommer 1946 gesehen, ein Jahr vor der ersten UFO-Sichtung in den USA. Es gab viele verschiedene Beschreibungen der gemeldeten Objekte. Sie wurden gewöhnlich in den Stunden der Dunkelheit gesehen und bewegten sich fast immer mit extrem hohen Geschwindigkeiten. Ihre Form war die eines Bal-

les oder Projektils, sie waren hellgrün, weiß, rot oder gelb und machten manchmal Geräusche. Ohne Grund - außer Spekulation und Absatzzahlen - begannen die Zeitungen rasch, diese „Geisterraketen“ im Brustton der Überzeugung als Lenkraketen zu bezeichnen und deuteten Rußland als ihren Ursprungsort an. Peenemünde, das berühmte deutsche Raketenentwicklungszentrum und Geburtsort der V-1- und V-2-Lenkraketen, wurde ins Spiel gebracht und trug seinen Teil zu dem Argwohn bei, da die Russen es besetzt hielten. Am Ende des Sommers 1946 hatten die Sichtungsberichte weite Verbreitung, denn sie kamen aus Dänemark, Norwegen, Spanien, Griechenland, Französisch-Marokko, Portugal und der Türkei. 1947, nachdem man zu keinem endgültigen Schluß über die Identität der „Raketen“ gekommen war, hörten die Sichtungsberichte auf. Jetzt, Anfang Januar 1948, begannen sie von neuem. Aber das *Project Sign*-Personal war zu beschäftigt, um sich über die europäischen UFO-Berichte Sorgen zu machen, sie hatten genug zu Hause zu tun. Ein Pilot der Air National Guard [Nationale Luftverteidigung] war gerade während einer UFO-Verfolgung zu Tode gekommen.

Am 7. Januar brachten alle Abendzeitungen in den U.S. Schlagzeilen, die denen im *Louisville Courier* ähnlich waren: „F-51 mit Captain Mantell abgestürzt während Verfolgung einer fliegenden Untertasse.“ Dies war Teil I der „Klassiker“ - der Mantell-Vorfall.

An jenem Nachmittag, um 13:15 Uhr, erhielt die Flugsicherung der Godman AFB* in der Nähe von Louisville/Kentucky einen Anruf von Kentuckys Autobahnpolizei. Die Beamten wollten wissen, ob die Godman-Flugsicherung irgend etwas über ein ungewöhnliches Flugzeug in der näheren Umgebung wüßte.

* [AFB: Air Force Base - Luftwaffenstützpunkt]

Mehrere Leute aus Maysville/Kentucky, einer Kleinstadt 120 km östlich von Louisville, hatten ein seltsames Flugzeug gemeldet. Godman wußte, daß man nichts in der näheren Umgebung [in der Luft] hatte, und rief den Flugdienst von Wright-Patterson AFB [damals noch Wright Field] an. In wenigen Minuten rief der Flugdienst zurück. Ihre Flugkontrolle wies keine Flüge in dem Gebiet aus. Ungefähr zwanzig Minuten später rief die Autobahnpolizei erneut an. Diesmal hatten Leute der Städte Owensboro und Irvington, Kentucky, im Westen von Louisville ein merkwürdiges Objekt gemeldet. Die Berichte von diesen zwei Städten waren ein wenig vollständiger. Die Stadteinwohner hatten der Autopolizei ein Objekt beschrieben, das „rund und ungefähr 75 bis 90 m im Durchmesser groß“ war und sich „ganz hübsch rasant“ in westliche Richtung bewegte. Die Godman-Flugsicherung rief erneut den Wright-Field-Flugdienst an. Wieder nichts. Die ganze Zeit hatten die Flugsicherungslotsen nach dem gemeldeten Objekt Ausschau gehalten. Sie überlegten sich, daß das UFO, das nördlich von Godman vorbeigeflogen sein mußte, um von Maysville nach Owensboro zu kommen, vielleicht zurückkommen würde.

Um 13:45 Uhr sahen sie es - oder etwas, das ihm glich. Später, in seinem offiziellen Bericht, sagte der Flugsicherungsassistent, daß er das Objekt mehrere Minuten lang beobachtet hatte, bevor er die Aufmerksamkeit seines Vorgesetzten darauf lenkte. Er sagte, daß er zögerte, „eine Meldung über eine fliegende Untertasse zu machen“. Sobald die beiden Männer im Kontrollturm sich davon überzeugt hatten, daß das UFO, das sie sahen, kein Flugzeug oder ein Wetterballon war, riefen sie die Flugsicherung an. Sie wollten, daß der verantwortliche Offizier das UFO sah. Rasch machte die Nachricht über die Sichtung beim maßgeblichen Personal der Basis die Runde, und mehrere Offiziere - außer dem verantwortlichen Offizier und dem Stützpunkt-Geheimdienstoffizier - fanden sich im Kontrollturm ein. Alle schauten auf das UFO durch die 6x50-Fernrohre des Kontrollturms und kamen zu dem Schluß, daß sie es nicht identifizieren konnten. Um diese Zeit traf Colonel Hix, der Basiskommandant ein. Er schaute - und war perplex. Um 14:30 Uhr, so berichteten sie, diskutierten sie darüber, was unternommen werden sollte, als vier F-51 in Sicht kamen, die sich der Basis von Süden her näherten.

Der Kontrollturm rief den Flugführer, Captain Mantell, und bat ihn, einen Blick auf das Objekt zu werfen und zu versuchen, es zu identifizieren. Eine F-51 hatte nur noch wenig Treibstoff und bat um Landeerlaubnis auf der Basis. Mantell und seine beiden verbleibenden Formationsbegleiter wendeten und flogen in Richtung UFO. Die Leute im Godman-Kontrollturm dirigierten ihn, da keiner der Piloten zu dieser Zeit das Objekt sehen konnte. Sie lenkten Mantell zunächst in südliche

Richtung, und die Flieger wurden zuletzt gesehen, als sie sich in ungefähre Richtung des UFO bewegten.

Als die F-51 auf eine Höhe von 3.000 m geklettert waren, so berichteten die beiden Formationsbegleiter später, hatte sich Mantell weit nach vorn begeben, und sie konnten ihn kaum noch sehen. Um 14:45 Uhr rief Mantell den Kontrollturm und sagte: „Ich sehe etwas über und vor mir, und ich steige weiter.“ Alle Leute im Kontrollturm hörten Mantell dies sagen, und sie hörten einen der Formationsbegleiter zurückrufen und fragen: „Was zur Hölle suchen wir?“ Der Kontrollturm rief Mantell sofort und fragte ihn nach einer Beschreibung dessen, was er sah. So seltsam es sein mag, aber niemand kann sich genau an seine Antwort erinnern. Untertassen-Historiker haben ihm die Äußerung zugeschrieben: „Ich sehe das Ding. Es sieht metallisch aus und ist riesengroß ... Jetzt fängt es an zu steigen.“ Dann, ein paar Sekunden später, hat er angeblich gesagt: „Es ist über mir und ich komme ihm näher. Ich gehe auf 6.000 m.“ Jeder im Kontrollturm bestätigte diesen letzten Satz der Funkübermittlung - „Ich gehe auf 6.000 m“ -, jedoch nicht den ersten Teil über das metallische Aussehen und die riesige Größe des UFO.

Die beiden Formationsbegleiter waren jetzt auf einer Höhe von 4.500 m und versuchten aufgeregt, Mantell zu rufen. Da keiner von ihnen eine Sauerstoffausrüstung hatte, waren sie besorgt über Mantell. Ihre Rufe wurden nicht beantwortet. Mantell hat mit niemanden mehr gesprochen. Die beiden Begleiter gingen auf Horizontalflug bei 4.500 m und machten einen weiteren fruchtlosen Versuch, Mantell zu rufen, und leiteten dann ihren Rückflug ein. Als sie auf ihrem Weg zu ihrer Basis am Godman-Kontrollturm vorbeiflogen, sagte einer von ihnen etwas, das darauf hinauslief, daß alles, was er gesehen hatte, ein Lichtreflex auf seiner Pilotenkanzel war.

Als sie auf ihrer Basis landeten, Standiford Field, ein kleines Stück nördlich von Godman, ließ einer der Piloten seine F-51 auftanken und mit Sauerstoff ausrüsten und stieg wieder auf, um das Gebiet erneut abzusuchen. Er entdeckte nichts.

Um 15:50 Uhr verlor der Kontrollturm das UFO aus den Augen. Ein paar Minuten später erreichte sie die Mitteilung, daß Mantell abgestürzt und dabei umgekommen war.

Mehrere Stunden später, um 19:20 Uhr, übermittelten Flugkontrolltürme im ganzen Mittelwesten aufgeregte Berichte über ein anderes UFO. Insgesamt meldeten ungefähr ein Dutzend Flugkontrolltürme das UFO, das sich tief über dem Horizont befand und nach ungefähr zwanzig Minuten verschwunden war. Die Verfasser von Untertassen-Geschichten sagten, dieses UFO wäre es gewesen, das Mantell verfolgt hatte, als er starb; die Air Force sagt, dieses UFO war Venus.

Das *Project Sign*-Team befaßte sich sehr bald mit dem Mantell-Vorfall. Eine Flut von Anfragen der Presse befürchtend, sobald sie von dem Absturz erfuhren, war ihnen klar, daß sie so schnell wie möglich eine Erklärung finden mußten. Venus war einige Wochen zuvor das Ziel einer Verfolgungsjagd durch eine Air Force F-51 gewesen, und es gab Ähnlichkeiten zwischen dieser Sichtung und dem Mantell-Vorfall. So wurde noch fast vor der Ankunft der Rettungskräfte an der Absturzstelle das Wort „Venus“ verbreitet - Mantell wäre unglückseligerweise bei dem Versuch, Venus zu erreichen, getötet worden.

Für die Presse bewies das lässige Abtun der Sichtung durch den Air Force-Informationsbüro-Offizier großes Vertrauen in die Erklärung, Venus, aber hinter dem Stacheldrahtzaun, der das Flugtechnikgeheimdienstzentrum umgab, existierte die lässige Attitüde bei den Geheimdienstanalysten nicht. Ein Mann war bereits nach Louisville abgereist, und der Rest versuchte sich in Spekulationen. Die Geschichte über das Kontrollturm-Piloten-Gespräch - „Es sieht metallisch aus und ist riesengroß“ - verbreitete sich rasch. Das Gerücht ging um, daß der Kontrollturm die Unterhaltung mit den Piloten fortgeführt hatte und mehr daran war als das, was bisher bekannt geworden war. Es ging auch das Gerücht, daß diese Unterhaltung aufgezeichnet worden war. Leider war keines der Gerüchte wahr.

Über einen Zeitraum von mehreren Wochen wuchsen die Unterlagen über den Mantell-Vorfall an, bis er die am gründlichsten untersuchte Sichtungsmeldung der damaligen Zeit war, zumindest war die Unterlagen am umfangreichsten.

Ungefähr ein Jahr später [Ende 1949, d.h. zwei Jahre später, siehe weiter unten] veröffentlichte die Air Force ihren offiziellen Bericht über den Vorfall. Um einen abgedroschenen Ausdruck zu verwenden, es war ein Meisterstück in der Kunst des „Wortgedrechsels“. Er besagte, daß das UFO Venus gewesen sein könnte, oder daß es ein Ballon gewesen sein könnte. Möglicherweise zwei Ballons. Wahrscheinlich Venus, es sei denn, dies müßte bezweifelt werden, weil Venus zu schwach war, um am Nachmittag gesehen werden zu können. Dies rüttelte Autoren [von Zeitungs- und Zeitschriftenartikeln], die die UFO-Geschichte verfolgt hatten, auf. Nur ein paar Wochen zuvor hatte die *Saturday Evening Post* einen zweiteiligen Artikel mit dem Titel „Was glaubhaft ist über die fliegenden Untertassen“ veröffentlicht. Die Story hatte offizielle Rückendeckung und nannte die Venus-Theorie als gültige Lösung. Um die Situation zu klären, wurde mehreren Autoren ein Interview mit einem Major des Pentagon gewährt, der der UFO-„Experte“ der Air Force im Pentagon war. Die Autoren wiesen auf die offizielle Air Force-Analyse hin. Die Antwort des Majors war: „Sie haben es erneut geprüft, und es war Venus.“ Er wußte nicht, wer „sie“ waren, wo sie es nachgeprüft hatten oder was sie geprüft hatten, aber es war Venus. Die Autoren fragten daraufhin: „Wenn es einen späteren Überprüfungsbericht gab, warum wurde er nicht zur Begründung benutzt?“ „War er verfügbar?“ Die Antwort auf die letzte Frage war: „Nein“, und der Sicherheitsdeckel fiel wieder zu. Dieses Interview vermittelte den unabweislichen Eindruck, daß die Air Force ohne Erfolg eine sehr wichtige Information zu verheimlichen versuchte und Venus als Deckmantel benutzte. Nichts reizt einen Zeitungs- oder Zeitschriftenautor mehr als der Gedanke, daß er über eine große Story gestolpert ist und jemand sie zu unterdrücken versucht. Viele Autoren dachten dies nach dem Interview mit dem Major, und viele denken es noch. Man kann es ihnen auch nicht verdenken.

Anfang 1952 bekam ich im Flugtechnikgeheimdienstzentrum einen Telefonanruf auf der direkten Leitung zum Pentagon. Es war ein Colonel des Büros des [Air Force] Geheimdienstleiters. Das Büro für Öffentlichkeitsarbeit hatte eine Anzahl von Anfragen über die Verwirrung im Zusammenhang mit dem Mantell-Vorfall erhalten. Was war die Antwort?

Ich grub die Unterlagen aus. 1949 war das Originalmaterial über den Vorfall auf Mikrofilm gespielt worden, aber irgend etwas war auf den Film ausgeschüttet worden. Viele Abschnitte waren so schwach geworden, daß sie unlesbar waren. Wie ich es mit vielen der älteren Sichtungsberichte machen mußte, die nun Geschichte sind, sammelte ich, soviel ich konnte, aus den Unterlagen, indem ich die blinden Flecken durch Gespräche mit Leuten zu ergänzen suchte, die während der frühen UFO-Phase im Flugtechnikgeheimdienstzentrum gewesen waren. Viele von ihnen waren noch da, „Red“ Hannacker, George Towles, Al Deyemond, Nick Post und viele andere. Die meisten waren zivile Mitarbeiter, die militärischen waren zu dieser Zeit schon versetzt worden.

Einige der Ausschnitte von Presseartikeln in den Unterlagen erwähnten den Pentagon-Major und seinen konkreten Venus-Beweis. Ich konnte diesen konkreten Beweis in den Unterlagen nicht finden, und so versuchte ich durch Herumfragen etwas über den Major in Erfahrung zu bringen. Der Major, stellte ich fest, war ein Offizier im Pentagon, der irgendwann einen kurzen Geheimdienstbericht über UFOs verfaßt hatte. Er war weder jemals im Flugtechnikgeheimdienstzentrum stationiert gewesen, noch war er eingehend mit dem UFO-Problem vertraut. Als die Presse-Konferenz über den Mantell-Vorfall angeordnet wurde, bestand Bedarf an einem UFO-Experten. Der Major wurde, aufgrund seines kurzen Geheimdienstberichtes über UFOs, der „Experte“. Er hatte sich offensichtlich diese „sie“ ausgedacht sowie ihren „späteren Überprüfungsbericht“, um seine Venus-Erklärung zu unterstützen, da die Autoren in der Presse-Konferenz ihn in die Enge getrieben hatten. Ich suchte weiter.

Glücklicherweise konnte der Mann, der in dieser Sache die gründlichste Arbeit geleistet hatte, Dr. J. Allen Hynek, Leiter der Astronomischen Abteilung der Ohio State University, kontaktiert werden. Ich rief Dr. Hynek an und arrangierte ein Treffen für den nächsten Tag.

Dr. Hynek war einer der eindrucksvollsten Wissenschaftler, die ich während der Arbeit am UFO-Projekt kennengelernt hatte, und ich hatte ziemlich viele kennengelernt. Er tat zwei Dinge nicht, die sie taten: nämlich dir schon die Antwort zu geben, bevor er die Frage kannte, oder sofort einen Vortrag über seine wissenschaftlichen Leistungen zu halten. Ich kam bei der Ohio State Uni-

versity kurz vor dem Mittagessen an, und Dr. Hynek lud mich ein, mit ihm im Fakultätsclub zu essen. Er wollte mir speziell einige Notizen, die er sich über den Mantell-Vorfall gemacht hatte, zeigen, da sie aber in seinem Büro waren, sprachen wir während des Essens über UFOs im allgemeinen.

In seinem Büro begann er den Mantell-Vorfall zu erläutern. Er war für den Wortgedrechsel-Bericht verantwortlich gewesen, den die Air Force Ende 1949 veröffentlicht hatte, und er entschuldigte sich dafür. Wenn er gewußt hätte, daß der Bericht so viel Verwirrung stiften würde, sagte er, hätte er sich genauer ausgedrückt. Er dachte, daß der Vorfall letztlich nicht erklärbar war. Der Grund dafür, daß der Verdacht auf Venus fiel, lag darin, daß der Planet sich fast am selben Ort am Himmel befand wie das UFO. Dr. Hynek verwies auf seine Notizen und sagte mir, daß Venus um 3:00 Uhr nachmittags süd-südwestlich von Godman und 33° über dem Horizont war. Um 3:00 Uhr war das UFO nach der Schätzung der Leute im Kontrollturm im Südwesten von Godman und in einer Höhe von ungefähr 45° . Wenn man die menschlichen Fehler in der Einschätzung von Richtungen und Winkeln berücksichtigte, lagen die Werte nahe beieinander. Jedoch gab es einen großen Mangel in der Theorie. Venus war nicht hell genug, um gesehen werden zu können. Dr. Hynek hatte die Strahlkraft des Planeten berechnet, und am fraglichen Tag war sie nur sechsmal so hell wie der umgebende Himmel. Dann erklärte er, was dies bedeutete. Sechsmal klingt nach einer Menge, aber es ist nicht so. Wenn man nach einem Lichtpünktchen sucht, das nur sechsmal heller ist als der umgebende Himmel, dann ist es fast unmöglich, ihn zu finden, selbst an einem klaren Tag.

Dr. Hynek sagte, daß er nicht der Meinung war, das UFO wäre Venus gewesen.

Ich fand später heraus, daß, obwohl es ein relativ klarer Tag war, beträchtlicher Dunst geherrscht hatte.

Ich fragte Dr. Hynek nach einigen der anderen Möglichkeiten. Er wiederholte die Ballon-, Kanzelreflexions- und Nebensonnen-Theorien, weigerte sich aber, sie zu kommentieren, weil er, wie er sagte, ein Astrophysiker wäre und sich nur zu den astrophysikalischen Aspekten der Sichtung äußern wollte.*

Ich fuhr nach Dayton zurück, überzeugt, daß das UFO nicht Venus gewesen war. Dr. Hynek hatte gesagt, Venus wäre ein Lichtpünktchen gewesen. Die Leute im Kontrollturm waren sich über ihre Beschreibungen sicher, dies zeigten ihre Äußerungen. Sie konnten sich über ihre Beschreibungen nicht einigen, sie nannten das UFO „einen Fallschirm, eine Eistüte mit roter Spitze“, „rund und weiß“, „riesig und silbrig oder metallisch“, „ein kleines weißes Objekt“, „ein Viertel der Größe des Vollmondes“ - aber alle Beschreibungen verwiesen eindeutig auf ein großes Objekt. Keine der Beschreibungen konnte auch nur entfernt ein Lichtpünktchen genannt werden.

Dieser Aspekt einer klarumrissenen Form schien die Nebensonnen-Theorie ebenfalls zu eliminieren. Nebensonnen - oder mit ihrem technischen Ausdruck Parhelien - werden durch Eiskristalle verursacht, die diffuses Licht [der Sonne] reflektieren. Dies würde keinen klaren Umriß ergeben. Außerdem erinnere ich mich an zwei Fälle, als Air Force-Piloten Neben/Gegensonnen gejagt hatten. In beiden Fällen verschwanden die Neben/Gegensonnen, wenn die Flieger aufzusteigen begannen. Dies wurde dadurch verursacht, daß beim Aufstieg um mehrere hundert Meter sich die Winkel der Reflexionen veränderten. Diese durch Nebensonnen verursachten UFOs hatten überdies unscharfe Ränder.

Ich habe stets viele wilde Spekulationen über die Umstände von Mantells abgestürzter F-51 gehört, so daß ich eine Kopie des Unfallberichts anforderte. Sie kam einige Tage nach meinem Besuch bei Dr. Hynek an. Der Bericht besagte, daß die F-51 aufgrund zu schnellen Sinkflugs nach Mantells Bewußtlosigkeit durch Sauerstoffmangel einen Flügel verloren hatte. Mantells Körper war nicht verbrannt, nicht zerstört und auch nicht voller Löcher; das Wrack war nicht radioaktiv und auch nicht magnetisiert.

Eine sehr wichtige und drängende Frage blieb: Warum hatte Mantell, ein erfahrener Pilot, versucht, auf 6.000 m zu gehen, obwohl er keine Sauerstoffmaske hatte? Wenn er keinen Sauerstoff mehr gehabt hätte, wäre es eine andere Sache gewesen. Jedem Piloten und Besatzungsmitglied

wird eingehämmert: „Steigen Sie nicht, unter keinen Umständen, höher als 4.500 m ohne Sauerstoff.“ Während der Höhenflugausbildung während des zweiten Weltkriegs war ich mehrfach in einer Höhe bis zu 9.000 m in einer Druckkammer gewesen. Zu Demonstrationszwecken nahmen wir unsere Sauerstoffmasken ab, bis wir benommen waren. Einige wenige Hartgesottene kamen bis auf 4.500 m, aber niemals schaffte es irgend jemand höher als rund 5.000 m. Möglicherweise dachte Mantell, er könnte bis auf 6.000 m steigen, wenn es nur schnell genug ging und er rasch wieder tiefer ging, bevor er unter Sauerstoffmangel litt und bewusstlos wurde - aber dies wäre töricht gewesen. Auf diesen Punkt ging der Bericht ein. Ein langjähriger Freund Mantells sagte aus, daß er seit mehreren Jahren mit ihm geflogen war und ihn persönlich kannte. Er konnte sich nicht vorstellen, daß Mantell auch nur daran gedacht hätte, seine mangelnde Sauerstoffausrüstung unberücksichtigt zu lassen. Mantell war einer der vorsichtigsten Piloten, die er kannte. „Die einzige Möglichkeit, die ich mir denken kann“, kommentierte er, „war, daß er hinter etwas her war, das er für wichtiger hielt als sein Leben oder das seiner Familie.“

Mein nächster Schritt bestand darin, zu versuchen herauszufinden, Was Mantells Flügelmänner gesehen oder gedacht hatten, aber dies war eine Sackgasse. All dies war in dem zerstörten Teil des Mikrofilms, selbst ihre Namen fehlten. Der einzige Hinweis, den ich auf sie finden konnte, war eine vage Passage, die andeutete, daß sie nichts gesehen hatten.

Ich konzentrierte mich auf die Flugzeugkanel-Reflexionstheorie. Es wird vielfach geglaubt, daß viele fliegende Untertassen Piloten erscheinen, die in Wahrheit die Reflexion auf ihrer Kanel jagen. Ich prüfte alle Berichte, die in den Unterlagen waren. Ich konnte keinen finden, der aus diesem Grund abgetan worden war. Ich grub in meinen eigenen Flugerfahrungen nach und sprach mit einem Dutzend Piloten. Jeder von uns war einmal momentweise durch eine Reflexion auf der Flugkanel oder einem Flügel verblüfft worden, aber in einer oder zwei Sekunden war es offensichtlich geworden, daß es sich um eine Reflexion handelte. Mantell hatte das Objekt für mindestens fünfzehn bis zwanzig Minuten verfolgt, und es ist unvorstellbar, daß er es in dieser langen Zeit nicht erkannt hätte, wenn er eine Reflexion jagte.

Die einzige Theorie, die zu überprüfen übrig blieb, war die, daß das Objekt einer der großen „Skyhook“-Ballons mit einem Durchmesser von 30 m war. Ich ging noch einmal die Beschreibungen des UFOs durch, die von den Leuten im Kontrollturm gemacht worden waren. Der erste Mann, der das Objekt sichtete, nannte es einen Fallschirm, andere sprachen von einer Eistüte, rund etc. Alle diese Beschreibungen passen auf einen Ballon. Vergraben in den Unterlagen fand ich zwei weitere Hinweise auf Ballons, die ich vorher übersehen hatte. Nicht lange nachdem das Objekt auf der Godman-Basis den Blicken entschwunden war, rief ein Mann aus Madisonville/Kentucky den Flugdienst in Dayton an. Er hatte ein Objekt in südliche Richtung fliegen sehen. Er sah es sich durch ein Teleskop an, und es war ein Ballon. Um 16:45 Uhr rief ein Astronom an, der nördlich von Nashville/Tennessee lebte. Er hatte ebenfalls ein UFO gesehen, es sich durchs Teleskop angeschaut, und es war ein Ballon.

In den Tausenden von Wörtern der Berichte über den Mantell-Vorfall war dies die einzige Bezugnahme auf Ballons. Ich hatte dieser Möglichkeit absichtlich keine große Aufmerksamkeit geschenkt, weil ich sicher war, daß sie damals im Jahr 1948 gründlich geprüft worden war. Jetzt war ich mir nicht mehr sicher.

Ich sprach mit einem der Leute, die an der Untersuchung des Mantell-Vorfalles beteiligt gewesen waren. Die Möglichkeit, daß ein Ballon die Sichtung verursacht hatte, war erwähnt worden, wurde jedoch aus zwei Gründen nicht weiterverfolgt. Zum einen war jedermann im Flugtechnikgeheimdienstzentrum davon überzeugt, daß es sich bei dem von Mantell gejagten Objekt um ein Raumschiff handelte - und dies war die einzige Spur, die sie verfolgten. Als sich im Laufe der Zeit kein Beweis für ein Raumschiff fand, sprang jedermann auf den Zug der Venus-Erklärung auf, da diese Theorie sich „schon erwiesen“ hatte. Es war ein bequemer Ausweg. Der zweite Grund war, daß eine rasche Überprüfung von Wetterballons ergeben hatte, daß sich keine in der Gegend befunden hatten. Das Projekt der großen Skyhook-Ballons war hochgeheim zu jener Zeit, und da alle überzeugt waren, daß das Objekt interplanetarischen Ursprungs war (eine Minderheit wollte

den Russen die Ehre erweisen), wollten sie sich nicht mit der Geheimhaltungsbürokratie abplagen, die mit einer Informationseinholung über die Skyhook-Flüge verbunden gewesen wäre.

Die Gruppe, die für die Verträge aller Skyhook-Forschungsflüge der Air Force verantwortlich ist, befindet sich in Wright Field, und so rief ich sie an. Dort hatten man keine Unterlagen über die Flüge des Jahres 1948, ging aber davon aus, daß die großen Ballons damals von der Clinton County AFB [Air Force Base] im südlichen Ohio gestartet wurden. Man bot an, die Aufzeichnungen über die Windverhältnisse am 7. Januar zu besorgen und herauszufinden, welchen Flugweg ein im Südwesten Ohios gestarteter Ballon genommen haben würde. In wenigen Tagen hatte man die Daten für mich.

Leider waren die Zeiten der ersten Sichtungen - in den Städten außerhalb von Louisville - nicht exakt, aber es war möglich, die Abfolge der Ereignisse teilweise zu rekonstruieren.

Die Winde waren von der Art, daß ein von der Clinton County AFB gestarteter Skyhook-Ballon in der Stadt südlich der Godman AFB gesehen werden konnte, jener Stadt, aus der die Polizei von Kentucky die erste UFO-Meldung bekam. Es war nicht ungewöhnlich, einen großen Ballon aus 75 bis 90 km Entfernung sehen zu können. Der Ballon konnte eine Weile westwärts getrieben sein, dann durch die an jenem Tag herrschenden starken Ostwinde höhergeklettert sein und durch die in den Hochlagen stärker werdenden Winde an Geschwindigkeit zugenommen haben. Nach zwanzig Minuten konnte er in einer Position gewesen sein, in der er von Owensboro und Irvington/Kentucky, den zwei Städten westlich von Godman, sichtbar war.

Die folgenden Meldungen an die Polizei waren von diesen zwei Städten gekommen. Immer noch im Steigen begriffen konnte der Ballon eine Höhe erreicht haben, in der starke Winde in eine südliche Richtung bliesen. Die Jetstream-Winde* wurde 1948 nicht aufgezeichnet, aber die Wetterkarte weist starke Indizien für eine südliche Krümmung des Jetstreams an diesem Tag auf.

* [Jetstream, Strahlstrom: Westwindstrom knapp unterhalb der Tropopause mit Windgeschwindigkeiten bis zu 500 km/Std. Tropopause: Obergrenze der Troposphäre (ca. 8 km hoch über den Polen, ca. 17 km hoch über dem Äquator.)]

Jetstream oder nicht, der Ballon würde sich rasant gen Süden bewegt haben, immer noch steigend. An einen Punkt irgendwo südlich oder südwestlich von Godman würde er durch die in südlicher Richtung blasenden Winde in einen ruhigen Gürtel in ungefähr 12 km Höhe geklettert sein. Auf diesem Niveau würde er langsam nach Süden oder Südosten getrieben sein. Ein Skyhook-Ballon kann [noch] in einer Höhe von 12 km gesehen werden.

Als das UFO von den Leuten in der Godman-Flugkontrolle zuerst gesehen wurde, befand es sich südlich des Luftstützpunktes. Es war relativ nahe und sah aus „wie ein Fallschirm“, wie es bei einem Ballon zu sein pflegt. Während der zwei Stunden, die das UFO in Sicht war, meldeten die Beobachter, daß es auf der Stelle zu schweben schien; jedoch jeder Beobachter schätzte die Uhrzeit ein, zu der er das Objekt durchs Fernglas beobachtete, und je nach Zeitpunkt lauteten die Beschreibungen [der Größe] „riesig“, „klein“, „ein Viertel der Größe des Vollmondes“, „ein Zehntel der Größe des Vollmondes“. Was immer das UFO war, es bewegte sich langsam fort. Der fortwährend in südlicher Richtung treibende Ballon würde auf stärkere Winde getroffen sein, und er hätte von Astronomen in Madisonville/Kentucky sowie nördlich von Nashville eine Stunde, nachdem er auf Godman den Blicken entschwunden war, leicht gesehen werden können.

Irgendwo in den Archiven der Air Force oder der Navy gibt es Unterlagen, die ausweisen, ob ein Ballon von der Clinton County AFB/Ohio am 7. Januar 1948 gestartet worden war. Ich konnte diese Unterlagen niemals finden. Leute, die an den frühen Skyhook-Projekten mitarbeiteten, „erinnern“ sich, von der Clinton County AFB im Jahr 1947 operiert zu haben, lehnen es jedoch ab, sich auf einen Flug am 7. Januar [1948] festnageln zu lassen. Mag sein, sagen sie.

Der Mantell-Vorfall ist ein typisches UFO-Puzzle. Akzeptiert man die Form eines der Puzzle-Teile, ein im Südwesten Ohios gestarteter Ballon, so fügt sich das ganze Bild bestens zusammen. Es zeigt einen riesigen Ballon, den Captain Thomas Mantell zu erreichen versuchte und dabei starb. Er wußte nicht, daß er einen Ballon verfolgte, weil er niemals von einem riesigen Skyhook-Ballon

mit einem Durchmesser von 30 m gehört, geschweige einen solchen gesehen hatte. Man lasse dieses eine Puzzle-Teil weg, und das Bild ergibt ein UFO, „metallisch und riesengroß“.

Es konnte ein Ballon gewesen sein. Dies ist die Antwort, die ich dem Pentagon telefonisch durchgab.

Während der Monate Januar und Februar 1948 setzten sich die Berichte über „Geisterraketen“ von Luftwaffen-Attachés in fremden Ländern nahe dem Baltikum fort. Leute in Nordjütland, Norwegen, Dänemark, Schweden und Deutschland meldeten „Feuerbälle, die langsam über den Himmel wandern“. Die Berichte - zumeist in Zeitungen - waren sehr grob und unvollständig. Innerhalb weniger Tage wurden die UFOs überall in Europa und Südamerika gesehen. Ausländische Berichte erreichten einen Höhepunkt Ende Februar, und US-amerikanische Zeitungen fing an, die Stories abzudrucken.

Das schwedische Verteidigungsministerium führte angeblich eine umfassende Untersuchung der Vorfälle durch und kam zu dem Schluß, daß sie alle anhand von astronomischen Phänomenen erklärt werden könnten. Da es sich um UFO-Geschichte handelte, machte ich mehrere Versuche, detaillierte und offizielle Informationen über diesen [Abschluß-]Bericht und die Sichtungen zu erhalten, aber es gelang mir nicht.

Die Geisterraketen verschwanden im März ebenso mysteriös, wie sie erschienen waren.

Während des ganzen Frühlings im Jahr 1948 kamen laufend gute Berichte herein. Einige waren nur mittelmäßig, aber ein großer Prozentsatz von ihnen war gut und kam von Leuten, deren Zuverlässigkeit nicht in Frage gestellt werden konnte. Beispielsweise meldeten drei Wissenschaftler, daß sie dreißig Sekunden lang ein rundes Objekt beobachtet hatten, das in der Nähe des geheimen White Sands-Testgeländes der Army auf einer sehr unregelmäßigen Flugbahn über den Himmel gezogen war. Und am 28. Mai sah die Crew einer C-47 der Air Force direkt über ihnen drei UFOs auf sich zuschießen und ihren Transporter umschwirren.

Am 21. Juli kam ein merkwürdiger Bericht von den Niederlanden herein. Am Tag zuvor meldeten mehrere Personen die Sichtung eines UFO durch hohe, aufgelockerte Wolken über Den Haag. Das Objekt war raketenförmig mit zwei Fensterreihen an der Seite. Es war ein magerer Bericht, grob und unvollständig, und er wäre wahrscheinlich vergessen worden, wenn nicht vier Nächte später ein ähnliches UFO fast mit einer Eastern Airlines DC-3 kollidiert wäre. Diese Beinahe-Kollision stellt Fall 2 der „Klassiker“ dar.

Am Abend des 24. Juli 1948 startete eine Eastern Airlines DC-3 von Houston/Texas. Es handelte sich um einen Linienflug nach Atlanta mit Zwischenaufhalten. Die Piloten waren Clarence S. Chiles und John B. Whitted. Um ungefähr 2:45 Uhr morgens, als der Flieger sich 30 km südlich von Montgomery befand, sah der Flugkapitän Chiles ein Licht direkt von vorn herankommen und sich schnell nähern. Sein erster Impuls war, so berichtete er später einem Ermittlungsteam des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, es für einen Düsenjäger zu halten, aber im nächsten Augenblick bemerkte er, daß nicht einmal ein Düsenjäger sich so rasch nähern konnte wie dieses Licht. Chiles sagte, daß er dem anderen Piloten, Whitted, einen kurzen Knuff am Arm gab und hinauswies. Das UFO war jetzt fast über ihnen. Chiles steuerte die DC-3 in eine enge Linkskurve. In dem Augenblick, als das UFO in einer Entfernung von ungefähr 200 m rechts an ihnen vorbeirasste, traf die DC-3 auf Luftturbulenzen. Whitted sah zurück und sah das UFO steil aufwärts klettern.

Beide Piloten hatten das UFO gut sehen können und waren in der Lage, den Air Force Geheimdienstlern eine gute Beschreibung zu geben. Es war [wie] ein B-29-Rumpf. Die Unterseite wies ein „tiefblaues Leuchten“ auf. Es gab „zwei Fensterreihen, aus denen helles Licht schien“, und hinten schoß ein „heller Strom aus orange-roten Flammen“ heraus.

Nur einer der Passagiere sah zu der Zeit gerade aus dem Fenster. Die Ermittler des Flugtechnikgeheimdienstzentrums sprachen mit ihm. Er sagte, er sah einen „seltsamen, unheimlichen Lichtstreifen, sehr intensiv“, aber dies war alles, keine weiteren Details. Er gab an, daß es geschah, bevor er seine Augen an die Dunkelheit gewöhnen konnte.

Minuten später erstattete ein Mannschaftsführer der Robins Air Force Base in Macon/Georgia Meldung über ein extrem helles Licht, das mit hoher Geschwindigkeit über die Basis flog. Wenige Tage später traf eine andere Meldung über die Nacht des 24. Juli ein: Ein nahe der Virginia/North Carolina-Bundesgrenze fliegender Pilot meldete, daß er eine „helle Sternschnuppe“ in der Richtung Montgomery/Alabama gesehen hatte - zu exakt der Zeit, als [ein UFO] die Eastern Airlines DC-3 „umschwirrte“.

Nach den Angaben der Alteingesessenen im Flugtechnikgeheimdienstzentrum erschütterte dieser Bericht sie mehr als der Mantell-Vorfall. Es war das erstmal, daß zwei zuverlässige Augenzeugen an etwas, das wie ein UFO aussah, tatsächlich nahe genug herangekommen waren, um es gut sehen zu können, und hinterher in der Lage waren, darüber zu berichten. Die rasche Überprüfung einer Karte zeigte, daß das UFO, das mit dem Flugzeug fast zusammengestoßen war, fast über Macon/Georgia geflogen sein mußte, nachdem es die DC-3 passiert hatte. Es bewegte sich in der Richtung auf Macon, als es zuletzt gesehen wurde. Die Geschichte des Mannschaftsführers der Robins AFB, 300 km entfernt, schien die Sichtung zu bestätigen, abgesehen von der Meldung nahe der Bundesgrenze zwischen Virginia und North Carolina.

Im Geheimdienst, wenn Sie etwas über ein elementares Problem zu sagen haben, schreiben Sie einen Bericht, der als „Einschätzung der Situation“ bekannt ist. Wenige Tage nach dem DC-3-Vorfall entschieden die Leute im Flugtechnikgeheimdienstzentrum, daß der Zeitpunkt gekommen war, eine Einschätzung der Situation zu schreiben. Die Situation waren die UFOs, die Einschätzung lautete, daß sie interplanetarisch waren!

Es war ein ziemlich dickes Dokument mit einem schwarzen Deckblatt, und es war auf speziellem Papier gedruckt. Quer über das Deckblatt waren die Worte gestempelt: STRENG GEHEIM.

Es enthielt die Air Force-Analyse vieler der Vorfälle, die ich Ihnen geschildert habe, und einer großen Anzahl ähnlicher Vorkommnisse. Alle [Berichte] waren von Wissenschaftlern, Piloten und anderen gleichermaßen glaubwürdigen Beobachtern eingegangen, und jeder wurde unter Unbekannt eingeordnet.

Das Dokument wies darauf hin, daß die Meldungen faktisch nicht erst mit dem Arnold-Vorfall angefangen hatten. Nachträgliche Berichte eines Wetterbeobachters in Richmond/Virginia, der eine „silberne Scheibe“ durch sein Theodolit-Teleskop beobachtete, sowie eines F-47-Piloten und drei Piloten seiner Formation, die eine „silberne Flugmaschine“ sahen, und die englischen „Geister-Flugzeuge“, die Anfang 1947 von Radargeräten geortet worden waren, bewiesen dies. Obwohl diese Berichte erst nach der Sichtung Arnolds eingingen, hatten sie sich früher ereignet.

Nachdem die Einschätzung [der Situation] abgefaßt, getippt und abgezeichnet worden war, durchlief sie die üblichen Stationen bis zu den höheren Kommandoebenen.

Einige Tage nach der Abzeichnung, Versiegelung und Expedition der Einschätzung der Situation fand die dritte große Sichtung von 1948 - Vorfall III der „Klassiker“ - statt. Es war der 1. Oktober, und der Ort war Fargo/North Dakota; es handelte sich um den berühmten Gorman-Vorfall, bei dem ein Pilot ein „Todes-Duell“ mit einem UFO ausfocht.

Der Pilot war George F. Gorman, ein 25jähriger Zweiter Leutnant der Air National Guard [Nationale Luftverteidigung] von North Dakota.

Es war 20:30 Uhr abends, und Gorman näherte sich Fargo auf einem Flug quer durch das Land. Er umflog Fargo eine Weile, und um ungefähr 21:00 Uhr entschloß er sich zu landen. Er bat den Kontrollturm um Landeerlaubnis, und man sagte ihm, daß eine Piper Cub im Anflug wäre. Er sah die Cub unter sich. Plötzlich flog etwas, das wie das Schwanzlicht eines anderen Flugzeugs aussah, rechts an ihm vorbei. Er rief den Kontrollturm und beschwerte sich, aber man versicherte ihm, daß kein anderes Flugzeug als die Cub sich im Anflug befände.

Gorman konnte das Licht immer noch sehen, und so entschloß er sich herauszufinden, was es war. Er wendete seine F-51 und schnitt dem Licht den Weg ab. Er konnte die Cub, die sich von den Lichtern der Stadt unten abhob, deutlich sehen, aber er konnte keinen Umriß eines Körpers bei dem mysteriösen Licht ausmachen. Er gab der F-51 mehr Schub und näherte sich bis auf un-

gefähr 900 m, nah genug, um feststellen zu können, daß das Licht einen Durchmesser von 15 bis 20 cm hatte, einen scharfen Umriß aufwies und an und aus blinkte.

Plötzlich wurde das Licht beständig, als es offensichtlich die Energie erhöhte; es vollzog eine scharfe Linkswendung und hielt auf den Kontrollturm zu. In wilder Verfolgungsjagd mit der F-51 schoß das Licht aufwärts. In einer Höhe von 2.000 m scherte es aus. Gorman folgte und versuchte, dem Licht den Weg abzuschneiden, um näher heranzukommen, aber er schaffte es nicht. Das Licht ging abermals in eine Kurve, und jetzt befand sich die F-51 auf Kollisionskurs. Das UFO schien zu versuchen, die F-51 zu rammen, und Gorman mußte heruntergehen, um auszuweichen. Das UFO flog über der Pilotenkanzel der F-51 im Abstand von nur ungefähr einem Meter hinweg. Wieder gingen die F-51 sowie das Objekt in eine Kurve und flogen dann geradewegs auf einander zu, und wieder mußte der Pilot ausweichen, um einen Zusammenstoß zu verhindern. Plötzlich begann das Licht zu steigen und verschwand.

„Ich hatte das deutliche Empfinden, daß seine Manöver durch Denken oder Verstand kontrolliert wurden“, sagte Gorman später den Ermittlern des Flugtechnikgeheimdienstzentrums.

Vier andere Beobachter in Fargo erhärteten seine Geschichte teilweise, ein Augenarzt namens Dr. A. D. Cannon, der Pilot der Cub, und sein Passagier Einar Neilson. Sie sahen ein Licht, das sich „schnell bewegte“, konnten jedoch nicht alle von Gorman beschriebenen Manöver bezeugen. Zwei CAA-Angestellte* vom Bodenpersonal sahen ein Licht, das sich einmal über das Feld bewegte.

* [CAA: Civil Aviation Authority - Zivile Luftfahrtbehörde ; später Federal Aviation Administration - Bundesluftfahrtbehörde]

Project Sign-Ermittler eilten nach Fargo. Sie hatten zuvor telegraphiert, daß das Flugzeug am Boden bleiben sollte. Sie wollten es überprüfen, bevor es wieder flog. Als sie eintrafen, nur wenige Stunden nach dem Vorfall, gingen sie mit einem Geigerzähler über das Flugzeug, vom Propeller bis zum Schwanzruder. Eine Grafik im offiziellen Bericht zeigt, wo jede Geigerzählerablegung vorgenommen wurde. Zum Vergleich nahmen sie Ablesungen an einem ähnlichen Flugzeug vor, das seit einigen Tagen nicht geflogen war. Gormans Flugzeug war radioaktiver. Sie eilten umher, ließen sich eidesstattliche Erklärungen von den Flugsicherungslotsen und dem Augenarzt geben und flogen nach Dayton zurück.

In den Unterlagen über den Gorman-Vorfall fand ich ein altes Memo über die Besprechung, die nach der Rückkehr des Teams des Flugtechnikgeheimdienstzentrums von Fargo stattfand. Das Memo schloß, daß irgendwelche merkwürdigen Dinge vor sich gingen.

Die UFO-Chronisten stimmen zu. Donald Keyhoe, ein pensionierter Marine-Corps-Major und professioneller Schriftsteller, Autor von *THE FLYING SAUCERS ARE REAL* [„Die fliegenden Untertassen sind real“]* und *FLYING SAUCERS FROM OUTER SPACE* [„Fliegende Untertassen aus dem All“]** stachelt die Air Force hinsichtlich des Gorman-Vorfalles zur Aktion an, indem er darauf verweist, daß sie - nach einer schwachen Andeutung, das Licht könnte ein beleuchteter Wetterballon gewesen sein - die Sache wie ein heißes UFO fallenließ.

* [1950 erschienen; keine dt. Ausgabe]

** [1953 erschienen; dt. Ausgabe „Der Weltraum rückt uns näher“, erschienen 1954; 11. Auflagen.]

Jemand mit Namen Wilkins sagt in einem gleichermaßen entschieden auftretenden Buch, daß die Air Force angesichts des Gorman-Vorfalles mit ihrem Latein am Ende sei. Andere Chronisten unterschiedlicher Couleur heben hervor, daß die UFOs normalerweise friedlich sind, Gorman und Mantell einfach zu draufgängerisch waren, „sie“ wären eben noch nicht so weit, aus der Nähe beobachtet zu werden. Wenn die Air Force den Sicherheitsdeckel nicht hätte zufallen lassen, wären diese Autoren möglicherweise nicht zu dieser Schlußfolgerung gekommen. Es hatte andere und schockierendere „Todesduelle“ gegeben.

Am 21. Juni 1952 um 22:58 Uhr meldete ein Wachposten des Boden-Beobachtungs-Korps [des Luftsicherheitskommandos], daß sich ein langsam fortbewegendes Objekt dem AEC Oak Ridge

Laboratorium* näherte, einem Areal von so hoher Sicherheitsstufe, daß jeder Flugverkehr darüber verboten ist.

* [AEC: Atomic Energy Commission]

Der Wachposten meldete seinem Filterzentrum* das Licht, und das Filterzentrum leitete die Nachricht an die Radar-Bodenkontrolle weiter. Dort hatte man ein Objekt erfaßt, aber bevor man mehr tun konnte, als die Meldung des GOC-Wachpostens zu bestätigen, verschwand das Objekt vom Radarschirm.

* [Knotenpunkt des Netzwerkes.]

Eine F-47 auf einem Kontrollflug in dem Gebiet wurde herbeigerufen, entdeckte ein Licht und flog darauf zu. Sie „kämpften“ von 3.000 bis 8.000 m Höhe, und mehrere Male führte das Objekt ein Manöver durch, das wie eine Ramm-Attacke aussah. Das Licht wurde beschrieben als weiß, 15 bis 20 cm im Durchmesser und blinkend, bis es Geschwindigkeit zulegte. Der Pilot konnte keine Silhouette um das Licht sehen. Die Ähnlichkeit mit dem Fargo-Vorfall war auffällig.

In der Nacht des 10. Dezember 1952, in der Nähe einer anderen Atom-Einrichtung, der Hanford-Anlage in Washington, entdeckten der Pilot und der Radaroperateur einer patrouillierenden F-94 ein Licht, während sie in einer Höhe von 7.800 m flogen. Sie näherten sich ihm und sahen ein großes, rundes, weißes „Ding“ mit einem schwachen rötlichen Licht, das aus zwei „Fenstern“ drang. Sie verloren den visuellen Kontakt, sahen es jedoch auf dem Radarschirm. Sie berichteten, daß, als sie versuchten, sich ihm wieder zu nähern, es in die entgegengesetzte Richtung flog und wegtauchte. Mehrfach veränderte das Flugzeug seinen Kurs seinerseits, weil eine Kollision bevorzustehen schien.

In jedem dieser Fälle, so wie auch in dem folgenden, waren die Quellen der Geschichten ausgebildete Piloten mit exzellentem Ruf. Sie waren erstlich verblüfft über das, was sie gesehen hatten. Sie hatten kein vorstellbares Motiv dafür, ihre Berichte zu verfälschen oder zu „frisieren“.

Der andere Luftkampf ereignete sich am 24. September 1952 zwischen dem Navy-Piloten einer TBM** und einem Licht über Kuba.

** [Turbo Bomber Plane - Turbinenbombenflugzeug]

Der Pilot hatte gerade einige Nachtkampf-Übungsflüge absolviert, als er östlich seines Flugzeugs ein orangefarbenes Licht bemerkte. Er überprüfte, ob sich Flugzeuge in seinem Gebiet befanden, erfuhr, daß das Objekt unidentifiziert war und flog ihm nach. Hier ist sein Bericht, der unmittelbar nach seiner Landung niedergeschrieben wurde:

*Als es sich der Stadt vom Osten her näherte, ging es in eine Linkswendung über. Ich machte mich daran, es abzufangen. Während der ersten Phase der Verfolgungsjagd war meine größte Nähe zu dem Licht 12 bis 15 Kilometer. Zu dieser Zeit schien es so groß zu sein wie eine SNJ*** und hatte einen grünlichen Schwanz, das fünf- bis sechsmal so lang aussah wie der Durchmesser des Lichts. Dieser Schwanz wurde in den nächsten 10 Minuten mehrmals gesehen, jeweils 5 bis 30 Sekunden lang. Als ich eine Höhe von 3.000 m erreicht hatte, schien es sich auf einer Höhe von 4.500 m zu befinden und links abzuschwenken. Zu dieser Zeit, so schätzte ich, war das Licht auf einer 15-23-km-Kreisbahn.*

*** [Trainingsflugzeug der Navy, Rumpflänge ca. 9 m, Flügelspannweite ca. 12,5 m;
Quelle: http://www.olympicflightmuseum.com/aircraft_gallery/snj.htm]

In 3.600 m Höhe hörte ich auf zu steigen, aber das Licht stieg immer noch schneller als ich. Ich kehrte meine Wendung von links nach rechts, und das Licht drehte ebenfalls um. Da ich keinen Abstand gewann, hielt ich einen konstanten Kurs nach Süden und versuchte, den Höhenunterschied zwischen dem Licht und mir abzuschätzen. Das Licht bewegte sich nach Norden, und so wendete ich in nördliche Richtung. Als ich wendete, schien das Licht sich westwärts zu bewegen, dann südwärts über die [Air Force] Basis. Ich versuchte wieder, es abzufangen, aber das Licht schien schnell in einem Winkel von 60 Grad aufzusteigen. Es stieg bis auf ca. 13.000 m, dann ging es in einen rapiden Abstieg über.

Vorher, als das Licht noch annähernd 4.500 m hoch war, brachte ich es absichtlich dreimal zwischen den Mond und mich, um zu versuchen, einen soliden Körper zu identifizieren. Ich und meine beiden Besatzungsmitglieder konnten das Licht gut sehen, als es den Mond passierte. Wir konnten keinen soliden Körper sehen. Wir zogen die Tatsache in Betracht, daß es sich um den Ballon eines Aerologen handeln könnte, aber wir sahen keine Silhouette. Außerdem hätten wir einen Ballon schnell eingeholt und überholt.*

* [Aerologie: Zweig der Meteorologie, der mit Ballons, Radiosonden und Flugzeugen die Atmosphäre beobachtet und erforscht; Quelle: http://www.chmi.cz/meteo/oap/eoap_aerol.html]

Während seines Abstiegs schien das Licht sich auf ca. 3.000 m Höhe zu verlangsamen, und zu dieser Zeit flog ich es dreimal an; zweimal in einem 90-Grad-Kollisionskurs, und das Licht flog mit enormer Geschwindigkeit über meine Schnauze. Beim drittenmal kam ich so nahe, daß das Licht nach unten die Sicht verdeckte. Plötzlich begann es abzusteigen, und ich folgte ihm, verlor es jedoch in 450 m Höhe.

Bei diesem Vorfall war das UFO ein Ballon.

In der folgenden Nacht wurde ein beleuchteter Ballon nach oben geschickt, und der Pilot wurde aufgefordert, seine Erfahrungen zu vergleichen. Er duplizierte seinen Luftkampf - Illusionen und alles. Die Navy stattete uns mit einer langen Analyse dieser Affäre aus und erklärte, wie der Pilot zum Narren gehalten worden war.

In dem Fall, in den der Bodenbeobachter und die F-47 nahe der Atomanlage verwickelt waren, prüften wir die Winde und rechneten aus, daß ein beleuchteter Ballon sich genau an der Stelle befand, wo der Pilot dem Licht begegnete.

In dem anderen Fall - "weißes Objekt mit zwei Fenstern" - fanden wir heraus, daß ein Skyhook-Ballon für genau die Stelle der „Schlacht“ eingetragen war.

Auch Gorman kämpfte mit einem beleuchteten Ballon. Eine Analyse der Sichtung vom Luftwaffen-Wetterdienst, gesandt an das Flugtechnikgeheimdienstzentrum unter dem Datum 24. Januar 1949, bewies es. Die radioaktive F-51 wurde dekontaminiert durch ein Memo von einem Wright-Field-Labor, das erklärte, daß ein kürzlich geflogenes Flugzeug radioaktiver sein wird als eines, das einige Tage lang am Boden geblieben war. Ein Flugzeug in einer Höhe von 6.000 bis 9.000 m nimmt mehr kosmische Strahlung auf als eines, das durch den immer präsenten Dunst der Erde abgeschirmt wird.

Warum können erfahrene Piloten einen Ballon nicht erkennen, wenn sie einen sehen? Wenn sie nachts fliegen, können ihrem Sehvermögen merkwürdige Dinge unterlaufen. Da ist das Problem des Höhenschwindels und das der Desorientierung durch das Fliegen ohne Bezugspunkte. Nachtkampfflieger haben Dutzende von Geschichten darüber erzählt, wie sie von Lichtern genarrt wurden.

In einer Nacht während des zweiten Weltkriegs hatten wir gerade eine Bombenladung auf ein Ziel abgeworfen, als ein „Nachtkampfflieger“ auf uns zukam. Jeder im Cockpit sah den brandroten Abgasschacht [der Gasturbine] des Kampffliegers, als er auf uns zuhielt. Ich feuerte mit sechs Kaliber-.50-Maschinengewehren. Glücklicherweise verfehlte ich den „Nachtkampfflieger“ - andernfalls hätte ich den Astronomen die Suppe versalzen, weil der „Nachtkampfflieger“ Venus war.

Während die Leute von *Project Sign* über Lieutenant Gormans Luftkampf mit dem UFO sinnierten - zu der Zeit dachten sie noch gar nicht an einen Ballon -, war die streng geheime Einschätzung der Situation auf ihrem Weg nach oben in die höheren Ränge der Air Force. Sie kam bei General Hoyt S. Vandenberg an, damals Generalstabschef, bevor sie zurückgeschlagen wurde. Der General wollte ihr die interplanetarischen Vehikel nicht abkaufen. Dem Abschlußbericht mangelte es an Beweisen. Eine Gruppe des Flugtechnikgeheimdienstzentrums begab sich zum Pentagon, um ihre Position zu erhärten, aber sie hatten kein Glück, der Generalstabschef konnte einfach nicht überzeugt werden.

Die Einschätzung starb einen schnellen Tod. Einige Monate später wurde sie komplett der Geheimhaltung entzogen und an dem Verbrennungsofen überantwortet. Ein paar Exemplare - von denen ich eines sah - wurden als Erinnerungsstücke der goldenen Tage der UFOs aufbewahrt.

Die Weigerung der oberen Kommandoebene der Air Force, die interplanetarische Theorie zu akzeptieren, hatte keinerlei unmittelbaren Effekt auf die Moral von *Project Sign*, da die Sichtungsberichte besser wurden.

Ein nachträglicher Sichtungsbericht, der mehr einem Sammlerstück glich als einem guten UFO-Bericht, ging beim Flugtechnikgeheimdienstzentrum im Herbst 1948 ein. Er war von Moskau. Irgend jemand - ich konnte niemals herausfinden, wo es genau war - meldete ein riesengroßes „schmutzfleckartiges“ Objekt am Himmel.

Dann kam Radar ins Bild. Monatelang hatten Anti-Untertassen-Fraktionen mit dem Finger auf den Mangel an Radarberichten gezeigt und gesagt: „Wenn sie existieren, warum zeigen sie sich dann nicht auf Radarbildschirmen?“ Als sie sich auf Radarbildschirmen zeigten, gewannen die UFOs einige Bekehrte.

Am 15. Oktober war ein F-61-Nachtkampfflieger, eine „Schwarze Witwe“ aus dem zweiten Weltkrieg, auf Patrouille über Japan, als ihre Besatzung ein unidentifiziertes Objekt mit dem Radar erfaßte. Das Objekt bewegte sich auf einer Höhe zwischen 1.500 und 1.800 m und flog mit einer Geschwindigkeit von 300 km/Std. Als die F-61 versuchte, es abzufangen, kam es auf 3.600 m an es heran, nur um zu erleben, daß das UFO auf geschätzte 1.800 km/Std. beschleunigte und die F-61 weit hinter sich ließ, bevor es wieder langsamer wurde. Die F-61-Besatzung machte sechs Versuche, nahe an das UFO heranzukommen. Während eines dieser Anflüge, sagte die Besatzung, kamen sie nahe genug heran, um die Silhouette zu sehen. Es war 6 bis 9 Meter lang und sah aus „wie eine Gewehrkuugel“.

Gegen Ende November ging bei *Project Sign* ein Telegramm aus Deutschland ein. Es war der erste Bericht über ein UFO, das gesichtet und gleichzeitig per Radar erfaßt worden war. Dieser Typ Sichtungsbericht, der erste von vielen, ist einer der bessern UFO-Berichte. Das Telegramm besagte:

Um 22:00 Uhr lokale Zeit am 23. November 1948 sah Capt. direkt östlich über dieser Basis ein Objekt. Es befand sich in unbekannter Höhe. Es sah aus wie ein rötlicher Stern und bewegte sich in südlicher Richtung über München, wobei es eine leichte Kurve zunächst nach Südwesten und dann nach Südosten beschrieb. Die Geschwindigkeit könnte 300 bis 900 km/Std. betragen haben, die tatsächliche Geschwindigkeit konnte nicht eingeschätzt werden, da die Höhe nicht bekannt war. Capt. rief die Basis-Operationsabteilung an und diese rief die Radarstation an. Radar berichtete, daß sie nichts auf ihrem Bildschirm gesehen hatten, aber dies noch einmal überprüfen würden. Radar rief dann die Operationsabteilung an und berichtete, daß sie ein Objekt hätten in ca. 8.000 m Höhe, etwa 45 km südlich von München, Geschwindigkeit 1.350 km/Std. Capt. berichtete, daß das Objekt, das er sah, jetzt in dem Areal wäre. Ein paar Minuten später rief Radar wieder an und teilte mit, daß das Objekt auf 15 km geklettert wäre und 60 km von München entfernt kreiste.

Capt. _____ ist ein erfahrener Pilot, der jetzt eine F-80 fliegt, und wird als vollkommen vertrauenswürdig betrachtet. Die Sichtung wurde von Capt. _____ bestätigt, ebenfalls ein F-80-Pilot.

Die Möglichkeit, daß dies ein Ballon war, wurde geprüft, jedoch lautete die Antwort vom Luftwaffen-Wetterdienst: es war „kein Ballon“. Kein Flugzeug war in dem Areal. Nichts uns Bekanntes - mit Ausnahme möglicherweise von Testflugzeugen, die jedoch nicht in Deutschland sind - kann in einer Sache von Minuten auf 8.000 m Höhe steigen und eine Geschwindigkeit von 1.350 km/Std. erreichen.

Bis Ende 1948 hatte *Project Sign* mehrere hundert UFO-Berichte erhalten. Von diesen wurden 167 als gute Berichte aufbewahrt. Ungefähr drei Dutzend waren „Unbekannte“. Obwohl die UFO-Berichte besser und zahlreicher wurden, kühlte sich der „interplanetarische“ Enthusiasmus ab. Dieselben Leute, die im Januar dafür gekämpft hatten, nach Godman AFB gehen zu können, um

mit Colonel Hix und seinen UFO-Beobachtern reden zu können, mußten nun angespornt werden, wenn eine Sichtung Ermittlungsarbeit erforderte. Mehr und mehr Arbeit wurde weggeschoben in Richtung der anderen ermittelnden Organisationen, die dem Flugtechnikgeheimdienstzentrum halfen. Der Rückschlag hinsichtlich der streng geheimen Einschätzung der Situation fing an, den Enthusiasmus gehörig zu dämpfen. Die UFOs steckten definitiv in einer Rezession.

Jedoch bahnte sich eine Hochkonjunktur an. Der Anfang von 1949 sollte „kleine Lichter“ und grüne Feuerbälle bringen.

Die „kleinen Lichter“ waren UFOs, aber die grünen Feuerbälle waren real.

KAPITEL 4 - GRÜNE FEUERBÄLLE, PROJECT TWINKLE, KLEINE LICHTER UND *MISSMUT*

Genau um Mitternacht am 18. September 1954 klingelte mein Telefon. Es war Jim Phalen, einer meiner Freunde von der LONG BEACH PRESS-TELEGRAM, und er hatte einen „guten Bericht über eine fliegende Untertasse“ - frisch von den Nachrichtenagenturen. Er las ihn mir vor. Die Überschrift lautete: „Tausende Menschen sahen heute nacht einen riesigen Feuerball den Himmel über New Mexico beleuchten.“

Die Story berichtete darüber, wie um 20:40 Uhr in jener Nacht ein „gleißend grüner“ Feuerball von der Größe des Vollmondes geräuschlos in südöstlicher Richtung quer über Colorado und den Norden New Mexicos gezogen war in jener Nacht. Tausende Menschen hatten den Feuerball gesehen. Es war direkt über die Köpfe eines gefüllten Fußballstadions in Santa Fe/New Mexico geflogen, und Leute in Denver sagten, es „machte die Nacht zum Tag“. Die Besatzung eines TWA-Passagierflugzeugs* auf dem Weg von Amarillo/Texas nach Albuquerque sah es ebenfalls. Jede Polizei- und Zeitungstelefonzentrale in den zwei Staaten wurden mit Telefonanrufen blockiert.

* [TWA: *Trans World Airlines* - Fluggesellschaft]

Einer der Anrufe war von einem Mann, der anfragte, ob kürzlich etwas Ungewöhnliches geschehen war. Als er über den mysteriösen Feuerball informiert wurde, gab er einen hörbaren Seufzer der Erleichterung von sich: „Danke“, sagte er, „ich war besorgt, daß ich zuviel Whisky getrunken hätte.“ Und hängte auf.

Dr. Lincoln La Paz, weltberühmte Meteoriten-Autorität und Leiter des Meteoriten-Instituts der Universität von New Mexico hat das Vorkommnis offensichtlich gelassen zur Kenntnis genommen. Die Story der Nachrichtendienste besagte, er hätte einem Reporter gegenüber geäußert, daß er versuchen würde, den Kurs des Lichts nachzuvollziehen und festzustellen, wo es landete, um hinzufahren und es zu finden. „Aber“, sagte er, „ich erwarte nicht, irgend etwas zu finden.“

Als Jim Phalen den Rest des Berichts vorgelesen hatte, fragte er: „Was war es?“

„Für mich hört es sich danach an, daß die grünen Feuerbälle wieder da sind“, antwortete ich.

„Was zum Teufel sind grüne Feuerbälle?“

Was zum Teufel waren grüne Feuerbälle? Ich hätte es auch gern gewußt. Und viele andere Leute ebenfalls.

Die grünen Feuerbälle zogen in die UFO-Geschichte Ende November 1948 ein, als Leute in der Gegend von Albuquerque/New Mexico begannen, über nächtlich gesichtete mysteriöse „grüne Leuchtkugeln“ zu berichten. Der erste Bericht erwähnte nur eine „grüne Spur am Himmel“ über dem Horizont. Laut der von den Air Force-Geheimdienstoffizieren der Kirtland AFB in Albuquerque und den *Project Sign*-Leuten des Flugtechnikgeheimdienstzentrums abgefaßten Beschreibung taten sie die Objekte als Leuchtkugeln ab. Schließlich waren wahrscheinlich Tausende von GIs mit einem Seesack voller „freigewordener“ Leuchtkugelpistolen und Leuchtkugeln entlassen worden.

Aber mit der Zeit wurden die Berichte besser. Sie schienen anzuzeigen, daß die „Leuchtkugeln“ größer wurden und mehr Leute Sichtungen meldeten. Es war zweifelhaft, ob dieses „Wachstum“ auf psychischen Gründen beruhte, denn es hatte keine Publizität gegeben - so daß die Air Force entschied, die „Leuchtkugel“-Lösung zu überdenken.

Am 5. Dezember um 21:27 Uhr abends flog ein C-47 Transportflugzeug der Air Force 15 km von Albuquerque entfernt in 5.400 m Höhe. Der Pilot war Captain Goede. Plötzlich sahen Captain Goede, sein Co-Pilot und sein Flugingenieur zu ihrer Überraschung einen grünen Feuerball vor ihnen über den Himmel rasen. Er sah einem riesigen Meteor ähnlich, nur daß er hellgrün war und nicht in einem Bogen abwärts raste, wie es bei Meteoren gewöhnlich der Fall ist. Der grüne Feuerball war in der Nähe der östlichen Hänge des Sandia-Gebirges aus niedriger Höhe aufgestiegen, beschrieb einen leichten Bogen und schien dann horizontal zu fliegen. Und er war zu groß

für einen Meteor, zumindest war er größer als jeder Meteor, den irgend jemand in der C-47 jemals zuvor gesehen hatte. Nach einer hektischen Diskussion beschloß die Besatzung, daß sie lieber jemandem darüber berichten sollten, zumal sie ein identisches Objekt zweiundzwanzig Minuten zuvor in der Nähe von Las Vegas/New Mexico gesehen hatten.

Captain Goede nahm sein Mikrophon, rief den Kontrollturm der Kirtland AFB und berichtete, was er und seine Crew gesehen hatten. Der Kontrollturm leitete seine Nachricht an die lokalen Geheimdienst-Leute weiter.

Wenige Minuten später rief der Flugkapitän des Flugs Nr. 63 der Pioneer Airlines den Kirtland-Kontrollturm. Um 21.35 Uhr hatte er ebenfalls einen grünen Feuerball östlich von Las Vegas/New Mexico gesehen. Er war auf dem Weg nach Albuquerque und wollte einen ausführlichen Bericht nach seiner Landung schreiben.

Als er seine DC-3 wenige Minuten später zur Passagierrampe in Kirtland rollte, warteten mehrere Geheimdienstoffiziere bereits auf ihn. Er berichtete, daß er um 21:35 Uhr auf westlichem Kurs war und sich Las Vegas vom Osten her näherte, als er und sein Co-Pilot etwas sahen, das sie zuerst für eine „Sternschnuppe“ hielten. Es befand sich vor ihnen und ein wenig höher als sie. Aber, so sagte der Captain, sie brauchten nur den Bruchteil einer Sekunde, um zu erkennen, daß das gesichtete Objekt - was immer es sein mochte - eine zu niedrige und zu flache Flugbahn aufwies, als daß es ein Meteor hätte sein können. Während sie es beobachteten, schien das Objekt sich direkt ihrem Flugzeug zu nähern, wobei sich die Farbe von Orange-Rot zu Grün verwandelte. Als es größer und größer wurde, sagte der Captain, war er sicher, daß es im Begriff war, mit ihnen zu kollidieren, und so riß er die DC-3 in einer Rechtskurve nach oben. Als der grüne Feuerball an ihrer Seite war, begann er abwärts zu fallen, wurde schwächer und schwächer, bis es verschwand. Kurz bevor er mit der DC-3 ausscherte, war der Feuerball so groß wie der Vollmond, oder größer.

Die Geheimdienstoffiziere stellten ein paar Fragen und kehrten in ihre Dienststelle zurück. Auf sie warteten weitere Meldungen, die per Telefon aus allen Gegenden des Nordens von New Mexico eingegangen waren. Als der Morgen anbrach, war eine umfassende Untersuchung auf den Weg gebracht.

Gleichgültig, was diese grünen Feuerbälle waren, das Militär wurde ein wenig gereizt. Sie konnten gewöhnliche Meteoriten, psychologisch aufgeblähte Leuchtkugeln oder tatsächliche UFOs sein, aber was immer sie waren, sie tummelten sich in einem der sensitivsten Sicherheitszonen der Vereinigten Staaten herum. In einem Umkreis von 150 Kilometern von Albuquerque befanden sich zwei Anlagen, die das Rückgrat des Atombombenprogramms waren, Los Alamos und die Sandia-Basis. Über das Land verteilt gab es weitere Anlagen, die von vitaler Bedeutung für die Verteidigung der Vereinigten Staaten waren: Radarstationen, Abfangjägerbasen und die anderen geheimnisvollen Areale, die durch hohe Maschendrahtzäune abgesperrt waren.

Da die grünen Feuerbälle einige Ähnlichkeit mit Meteoren oder Meteoriten aufwiesen, riefen die Kirtland-Geheimdienstoffiziere Dr. Lincoln La Paz an.

Dr. La Paz sagte, daß er sehr gerne helfen würde, und so erklärten die Offiziere ihm die seltsamen Vorgänge. Es stimmt, sagte er, die Beschreibung der Feuerbälle hörte sich in der Tat so an, als könnten es Meteoriten sein - mit Ausnahme einiger weniger Punkte. Ein Weg, sich Sicherheit zu verschaffen, bestand darin zu versuchen, die Flugbahn der grünen Feuerbälle auf dieselbe Weise zu rekonstruieren, wie er in der Vergangenheit so erfolgreich die Flugbahn von Meteoriten rekonstruiert hatte. Auf der Basis dieser Flugbahn könnte er bestimmen, wo sie auf die Erde niedergegangen sein müßten - falls es Meteoriten waren. Man würde dieses Gebiet durchsuchen, und falls man Teile eines Meteoriten fände, hätte man die Lösung für das Rätsel der grünen Feuerbälle.

Die Feuerball-Aktivität der Nacht vom 5. Dezember wurde dazu benutzt, Flugbahnen zu rekonstruieren. Die guten Berichte jener Nacht beinhalteten sorgfältig notierte Örtlichkeiten, die Richtungen, in denen die Objekte gesehen wurden, ihre Höhe über dem Horizont und die Zeiten ihrer Beobachtung. Am nächsten Morgen durchkämmten Dr. La Paz und eine Gruppe von Geheim-

dienstoffizieren den Norden von New Mexico. Ihr erster Schritt bestand darin, mit den Leuten zu sprechen, von denen Meldungen eingegangen waren, aber sie stellten bald fest, daß Dutzende anderer Leute ebenfalls die Feuerbälle gesehen hatten. Durch genaue Überprüfung der Zeit der Beobachtungen stellen sie fest, daß acht separate Feuerbälle gesehen worden waren. Einer war offenkundig spektakulärer und wurde von den meisten Leuten gesichtet. Jeder im Norden von New Mexico hatte ihn von West nach Ost fliegen sehen, so daß sich Dr. La Paz und seine Gruppe ostwärts quer durch New Mexico zur Westgrenze von Texas vorarbeiteten und mit Dutzenden von Leuten sprachen. Nach vielen Stunden ohne Schlaf rekonstruierten sie schließlich, wo er auf die Erde gestürzt sein mußte. Sie durchsuchten das Gebiet, fanden jedoch nichts. Sie wiederholten ihre Suche mehrmals - nichts. Wie Dr. La Paz mir später sagte, bezweifelte er jetzt zum erstenmal ernsthaft, daß die grünen Feuerbälle Meteoriten wären.

Innerhalb weniger Tage erschienen die Feuerbälle fast jede Nacht. Die Geheimdienstoffiziere von Kirtland beschlossen, sich - vielleicht - einen guten Blick auf einen von ihnen zu verschaffen, und so stiegen sie am Abend des 8. Dezember, als es dunkel zu werden begann, mit einem Flugzeug auf und begannen nördlich von Albuquerque umherzufliegen. Sie hatten einen sorgfältig ausgearbeiteten Plan: jeder Mann sollte bestimmte Details beobachten, falls sie einen der grünen Feuerbälle sahen. Um 18:33 Uhr sahen sie einen. Dies ist ihr Bericht:

Um 18:33 Uhr, während wir in [vom Meßgerät] angezeigter Höhe von 3.450 m flogen, wurde ein eigenartiges Phänomen beobachtet. Die exakte Position des Flugzeugs Zeit der Beobachtung war 30 km östlich der Funkleitstelle von Las Vegas/N.M. Das Flugzeug war auf einem Kompaßkurs von 90 Grad. Capt. --- war Pilot und ich fungierte als Co-Pilot. Ich sah das Objekt zuerst, und den Bruchteil einer Sekunde später sah es auch der Pilot. Es war 600 m höher als das Flugzeug und näherte sich dem Flugzeug mit hoher Geschwindigkeit bei 30 Grad links von unserem Kurs. Das Objekt war in seiner Erscheinung einer brennenden grünen Leuchtkugel ähnlich, von der Art, wie sie die Air Force verwendet. Jedoch war das Licht viel intensiver, und das Objekt erschien bedeutend größer als eine normale Leuchtkugel. Die Flugbahn des Objekts war, als wir es zuerst sahen, fast flach und parallel zur Erde. Das Phänomen dauerte ungefähr 2 Sekunden. Am Ende dieser Zeitspanne schien das Objekt auszubrennen, und von da an fiel die Flugbahn rapide ab. Das Phänomen war von solcher Intensität, daß es vom ersten Augenblick seiner Entzündung an sichtbar war.

Das Flugtechnikgeheimdienstzentrum auf der Wright-Patterson AFB erhielt einen detaillierten Bericht der Feuerball-Aktivität, nahm jedoch nicht direkt Anteil an der Untersuchung. Sein Hauptinteresse war es, alle hereinkommenden UFO-Berichte zu prüfen und zuzusehen, ob es sich bei den grünen Feuerbällen um ein spezifisches Phänomen der Albuquerque-Umgebung handelte. So war es. Obwohl viele UFO-Meldungen von anderen Teilen der Vereinigten Staaten eingingen, paßte keiner auf die Beschreibung der grünen Feuerbälle.

Im Dezember 1948 und Januar 1949 setzten die grünen Feuerbälle ihre Invasion des Himmels von New Mexico fort. Jedermann, einschließlich der Geheimdienstoffiziere der Kirtland AFB, der Leute vom Luftverteidigungskommando, La Paz und einiger der profiliertesten Wissenschaftler von Los Alamos hatten - mindestens - eines gesehen.

Mitte Februar 1949 wurde eine Konferenz in Los Alamos einberufen, um zu entscheiden, was zu tun war, um die Untersuchung weiter voranzutreiben. Die Air Force, *Project Sign*, die Geheimdienstleute von Kirtland und andere interessierte Gruppen hatten alles getan, was ihnen möglich war - und noch immer keine Lösung.

Solche angesehenen Wissenschaftler wie Dr. Joseph Kaplan, eine weltbekannte Autorität auf dem Gebiet der Physik der oberen Atmosphäre, und Dr. Edward Teller, berühmt für seine H-Bombe, und natürlich Dr. La Paz nahmen teil, neben vielen hochrangigen Militärs und Wissenschaftlern von Los Alamos.

Bei dieser Konferenz bestand kein Bedarf, die Frage zu erörtern, ob dieser spezielle Typ UFO, die grünen Feuerbälle, existierte oder nicht. Fast jeder hatte bereits einen gesehen. Der Zweck

der Konferenz bestand darin, zu bestimmen, ob die Feuerbälle natürlichen oder menschlichen Ursprungs waren und wie mehr über sie herauszufinden war.

Wie es auf jeder Konferenz der Fall ist, waren die Meinungen geteilt. Einige Leute dachten, die grünen Feuerbälle wären natürliche Feuerbälle. Die Vertreter der Theorie der natürlichen Meteore oder Meteoriten legten Fakten vor, die sie in astronomischen Zeitschriften gefunden hatten. Grün gefärbte Meteore, obwohl unüblich, waren bei vielen Gelegenheiten beobachtet wurden. Die flache Flugbahn, die so bedeutsam für den Beweis ihrer extraterrestrischen Herkunft zu sein schien, war ebenfalls nichts neues. Aus einem bestimmten Blickwinkel konnten Meteore eine flache Flugbahn zu haben scheinen. Der Grund dafür, daß so viele während der Monate Dezember 1948 und Januar 1949 gesehen worden waren, lag darin, daß das Wetter über dem Südwesten während dieses Zeitraums ungewöhnlich klar gewesen war.

Dr. Pa Paz führte diejenige Gruppe an, die glaubte, daß die grünen Feuerbälle keine Meteore oder Meteoriten waren. Seine Argumentation war von den Tatsachen abgeleitet, die ihm durch viele Tage der Forschung und der Arbeit mit Geheimdienstteams der Air Force bekanntgeworden waren. Er beharrte darauf, daß 1. eine flache Flugbahn vorlag, 2. die Farbe grün war und er 3. keinerlei Fragmente hatte lokalisieren können, obwohl er die Stellen gefunden hatte, an denen sie auf die Erde niedergegangen sein mußten, wenn es Meteoriten gewesen wären.

Teilnehmer der Konferenz haben mir erzählt, daß Dr. La Paz' Theorie sehr interessant und jeder Punkt sorgfältig durchdacht war. Aber offensichtlich war sie nicht schlüssig genug, denn als die Konferenz nach zwei Tagen zu Ende war, wurde bestimmt, daß die grünen Feuerbälle ein natürliches Phänomen irgendeiner Art war. Es wurde empfohlen, diese Phase der UFO-Untersuchung dem Cambridge Research Laboratory der Air Force [Penn State/Pennsylvania]* zu überlassen, da die Funktion dieser Gruppe in der Untersuchung natürlicher Phänomene bestand, und daß Cambridge ein Projekt einrichten und versuchen sollte, die grünen Feuerbälle zu photographieren sowie ihre Geschwindigkeit, Höhe und Größe zu messen.

* [Eingerichtet Anfang 1949, Quelle: <http://www.ee.psu.edu/cssl/ferraro.html>]

Im Spätsommer 1949 richtete Cambridge das *Project Twinkle* (wörtlich: „Funkeln“), um das Rätsel zu lösen. Das Projekt forderte die Einrichtung von drei Cinetheodolit-Stationen** in der Nähe von White Sands/New Mexico. Ein Cinetheodolit ist einer 35-mm-Filmkamera ähnlich, mit dem Unterschied, daß man, wenn man ein Objekt photographiert, zusätzlich die Photographie von drei Meßgerät-Skalen erhält, die die Zeit der Aufnahme, den Azimut-Winkel*** und den Höhenwinkel der Kamera zeigt.

** [Elektro-optisches Beobachtungsgerät; Quelle: <http://www.wsmr-history.org/Dome.htm> - Museum des Lenkkraken-Testgeländes White Sands/New Mexico]

*** [Astronomische Meßgröße zur Positionsbestimmung]

Wenn zwei oder mehr Kameras dasselbe Objekt photographieren, ist es möglich, eine sehr genaue Messung von Höhe, Geschwindigkeit und Größe des photographierten Objekts zu erhalten.

Project Twinkle war ein Schlag ins Wasser. Absolut nichts wurde photographiert. Von den drei Kameras, die für das Projekt geplant waren, war nur eine verfügbar. Diese eine Kamera wurde ständig von Ort zu Ort transportiert. Wenn mehrere Sichtungsberichte aus einem bestimmten Gebiet eingingen, lud die Kamera-Crew die Ausrüstung auf und fuhr in das betreffende Gebiet - und kam jedesmal zu spät. Jeder Entenjäger kann Ihnen sagen, daß dies die falsche Taktik ist. Wenn Sie irgendwelche Enten schießen wollen, wählen Sie einen guten Platz aus, bleiben an Ort und Stelle und lassen die Enten kommen.

Die Leute, die *Project Twinkle* durchzuführen versuchten, hatten Probleme mit dem Geld und der Motivation. Um einen guten Job zu machen, brauchten sie mehr und bessere Geräte sowie mehr Leute, aber Streichungen im Air Force-Budget schlossen dies aus. Moralische Unterstützung war unentgeltlich, aber diese bekamen sie ebenfalls nicht.

Als der Korea-Krieg ausbrach [Sommer 1950], versandete *Project Twinkle* geräuschlos, mitsamt dem offiziellen Interesse an grünen Feuerbällen.

Als ich *Project Blue Book* im Sommer 1951 organisierte, hatte ich noch nie zuvor von einem grünen Feuerball gehört. Wir besaßen einige Unterlagen mit den Aufschriften „Los Alamos-Konferenz“, „Feuerbälle“, „*Project Twinkle*“ etc., aber ich schenkte ihnen keine Aufmerksamkeit.

Eines Tages nahm ich an einer Konferenz in Los Angeles mit mehreren anderen Offizieren des Flugtechnikgeheimdienstzentrums teil und wurde Dr. Joseph Kaplan vorgestellt. Als er wußte, daß wir vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum kamen, war seine erste Frage: „Was ist aus den grünen Feuerbällen geworden?“ Keiner von uns hatte je von ihnen gehört, so daß er uns die Geschichte rasch erzählte. Er und ich diskutierten schließlich über grüne Feuerbälle. Er erwähnte Dr. La Paz und dessen Meinung, daß die grünen Feuerbälle menschlichen Ursprungs sein könnten, und obwohl er La Paz' berufliche Qualitäten schätzte, war er nicht überzeugt. Aber er legte mir mit Nachdruck nahe, mich mit Dr. La Paz in Verbindung zu setzen und seine Seite der Geschichte zu hören.

Als ich zum Flugtechnikgeheimdienstzentrum zurückkehrte, verbrachte ich mehrere Tage damit, mich in unsere Sammlung von Sichtsberichten über grüne Feuerbälle zu vertiefen. Alle diese Berichte umfaßten eine Zeitperiode von Anfang Dezember 1948 bis 1949. Was die *Blue Book*-Unterlagen betrifft, hat es seit eineinhalb Jahren keinen Bericht über einen grünen Feuerball gegeben.

Ich las den Bericht über *Project Twinkle* sowie ein paar Notizen, die wir über die Los-Alamos-Konferenz besaßen und entschloß mich, bei meinem nächsten Besuch in Albuquerque Dr. La Paz aufzusuchen. Tatsächlich war ich mehrmals in Albuquerque, aber meine Besuche waren jedesmal kurz, und ich war immer in Eile, so daß es nicht zu einem Treffen kam.

Es dauerte sechs oder acht Monate, bevor das Thema der grünen Feuerbälle wieder im Raum stand. Ich aß gerade zu Mittag mit einer Gruppe von Leuten des AEC Los Alamos Laboratory,* als einer der Gruppe die rätselhaften kelly-grünen** Feuerbälle erwähnte. Die vollkommen unoffizielle, aufgeregte Diskussion, die entstand, zog sich während der einstündigen Mittagspause und weiterer Stunden des Nachmittags hin. Es war eine interessante Diskussion, weil diese Leute, alle Wissenschaftler und Techniker des Laboratoriums, einige fundierte Einschätzungen dessen hatten, worum es sich gehandelt haben könnte. Alle hatten schon grüne Feuerbälle gesehen, einige von ihnen sogar mehrere.

* [AEC: Atomic Energy Commission, Atomenergiebehörde]

** [Kelly-grün: ein leuchtendes Gelb-Grün; der Name Kelly ist die engl. Form eines irischen Vornamens und wird mit der grünen Farbe Irlands assoziiert; Quelle: Merriam Webster Dictionary]

Einer der Männer, ein Privatpilot, war eines Nachts einem Feuerball begegnet, als er seine Navion nördlich von Santa Fe flog, und in lebhafter Art und Weise erklärte er, was er gesehen hatte: „Nehmen Sie einen Ball mit weicher Oberfläche und malen Sie ihn mit einer fluoreszierenden Farbe an, die in der Dunkelheit hellgrün strahlt“, erinnere ich mich, ihn sagen zu hören, „dann lassen Sie jemanden den Ball ungefähr 30 Meter vor Ihnen und 3 Meter über Ihnen plazieren. Lassen Sie ihn den Ball direkt in Ihr Gesicht werfen, so hart, wie er kann - dann wissen Sie, wie ein grüner Feuerball aussieht.“

Die Spekulationen über die grünen Feuerbälle durchliefen die üblichen Theorien: ein neuer Typ eines natürlichen Phänomens, eine geheime US-Entwicklung und psychologisch aufgeblähte Meteore [bzw. Leuchtkegel, siehe weiter oben]. Als die Möglichkeit ins Spiel kam, daß die grünen Feuerbälle mit interplanetarischen Vehikeln zusammenhängen könnten, wurde die Gruppe ernst. Sie hatten viel darüber nachgedacht, sagten sie, und sie hatten eine Theorie.

Die grünen Feuerbälle, so theoretisieren sie, könnten von einem unbemannten Testvehikel stammen, das von einem „Raumschiff“ in unsere Atmosphäre geschossen worden war, das Hunderte von Kilometern über der Erde schwebte. Zwei Jahre zuvor wäre ich erstaunt gewesen, eine Gruppe von renommierten Wissenschaftlern eine derartige erstaunliche Bemerkung machen zu hören. Jetzt jedoch nahm ich sie wie selbstverständlich hin, ich hatte die gleiche Art von Äußerung schon viele Male von ähnlich qualifizierten Gruppen gehört.

Drehen wir die Sache einmal um, sagten sie, nehmen wir an, wir machen uns an die Aufgabe, einen fernen Planeten zu finden. Es gäbe drei Phasen der Reise: Austritt aus der Atmosphäre der Erde, Reise durch den Weltraum und schließlich Wiedereintritt in die Atmosphäre des Planeten, auf dem wir landen wollen. Die ersten zwei Phasen würden zugegebenermaßen gewaltige Probleme bereiten, aber die letzte Phase, der Wiedereintritt, wäre am kritischsten. Wenn sie vom Weltall herankäme, würde die Flugmaschine einem Meteoriten ähnlich sein, mit dem Unterschied, daß sie nicht frei fallen, sondern gesteuert würde. Es würde Myriaden von Problemen geben, die mit der aerodynamischen Erhitzung, der hohen aerodynamischen Aufladung und einer Menge anderer Schwierigkeiten zusammenhängen würden. Einige dieser Probleme könnten teilweise durch Experimente im Labor gelöst werden, aber nichts kann Testflüge ersetzen, und die durch Testflüge in unserer Atmosphäre erlangten Resultate wären in einer anderen Art von Atmosphäre nicht gültig. Der logischste Weg, diese Schwierigkeit zu überwinden, wäre, ein eigenes interplanetarisches Vehikel zu bauen, zu dem Planeten zu fliegen, wo wir gern landen würden, und es in mehreren hundert Kilometern Höhe zu stationieren. Von dort könnten wir mit Instrumenten ausgestattete Testvehikel hinunterschicken. Wenn wir nicht wollen, daß die - möglichen - Einwohner des Planeten wissen, was wir tun, könnten wir Zerstörungsgeräte in die Testvehikel einbauen oder den Test so arrangieren, daß das Testvehikel an einem bestimmten Punkt durch die aerodynamische Aufheizung verbrennt.

Sie fuhren fort zu diskutieren, indem jedermann seine Ideen einbrachte.

Vielleicht sind die Feuerbälle die Testvehikel von jemand anders. Die regulären UFO-Berichte könnten dadurch erklärt werden, daß bemannte Vehikel sich bis auf 30 oder 60 km an die Erde heranwagen oder bis auf eine Höhe, von der an der Wiedereintritt kritisch zu werden beginnt.

Ich mußte zur Flugpiste hinunter, um ein *CARGO Airlines*-Flugzeug nach Albuquerque zu erreichen, so daß ich keine Zeit hatte, die vielen Fragen zu stellen, die mir in den Sinn kamen. Ich bewerkstelligte es immerhin, einen Punkt anzusprechen: Die Gespräche hatten mir den Eindruck vermittelt, daß diese Leute nicht glaubten, die grünen Feuerbälle wären irgendein natürliches Phänomen. Das ist nicht ganz richtig, sagten sie, aber bisher wären die Indizien, die auf ein natürliches Phänomen deuteten, von denjenigen Indizien, die dies widerlegten, bei weitem in den Schatten gestellt worden.

Während des durchschüttelnden Flugs durch das Tal von Los Alamos nach Albuquerque in einer *CARGO Airlines Bonanza* beschloß ich, einen Tag länger zu bleiben und mit Dr. La Paz zu sprechen.

Er kannte jedes Detail, das es über die grünen Feuerbälle zu erfahren gab. Er bestätigte, daß die echten grünen Feuerbälle nicht länger gesichtet wurden. Er sagte, daß er Hunderte von Meldungen bekommen hatte, insbesondere nachdem er mehrere Artikel über die mysteriösen Feuerbälle veröffentlicht hatte, daß jedoch alle diese gemeldeten Objekte einfach nur grünliche gewöhnliche, alltägliche Meteore wären.

Dr. La Paz sagte, einige Leute - Dr. Joseph Kaplan und Dr. Edward Teller inbegriffen - hielten die grünen Feuerbälle für natürliche Meteore. Er war jedoch aus mehreren Gründen nicht dieser Meinung. Erstens wich die Farbe sehr ab. Um diesen Punkt zu veranschaulichen, öffnete Dr. La Paz seine Schreibtischschublade und nahm eine abgenutzte Karte des Farbenspektrums heraus. Er stellte zwei Grünschattierungen ein, die eine blaß, fast gelblich-grün, und die andere ein sehr intensives Grün. Er wies auf das helle Grün und sagte mir, daß dies die Farbe der grünen Feuerbälle war. Er hatte diese Farbenkarte mitgenommen, wenn er sich auf den Weg machte, um mit Leuten zu sprechen, die die grünen Feuerbälle gesehen hatten, und jeder deutete auf diese eine Farbe. Das blasse Grün, erklärte er, war die Farbe, die in den Sichtungsberichten dokumentierter grüner Meteore vorkam.

Es gab weitere Unähnlichkeiten zwischen einem Meteor und grünen Feuerbällen. Die Flugbahn der Feuerbälle war zu flach. Dr. La Paz erklärte, daß ein Meteor nicht notwendigerweise in einem Bogen über den Himmel rasen muß, sondern seine Flugbahn flach erscheinen kann, aber nicht so flach wie die der grünen Feuerbälle. Dann war da die Größe. Fast immer wurden solche Wen-

dungen wie „schrecklich“, „so groß wie der Mond“ und „gleißend“ gebraucht worden, um die Feuerbälle zu beschreiben. Meteore sind einfach nicht so groß und hellstrahlend.

Nein - Dr. La Paz war nicht der Auffassung, daß sie Meteore waren.

Dr. La Paz glaubte auch nicht, daß sie Meteoriten waren.

Ein Meteorit wird von Geräuschen und Schockwellen begleitet, die Fenster zerbersten und Rinder in Panik ausbrechen lassen. Jedoch bei jeder Sichtung eines grünen Feuerballs berichteten die Beobachter, daß sie keinerlei Geräusch gehört hatten.

Aber das größte Rätsel von allen war die Tatsache, daß niemals Teile von grünen Feuerbällen gefunden worden waren. Wären sie Meteoriten gewesen, hätte er etwas gefunden, da war sich La Paz ganz sicher. Er hatte nur wenige Fälle von bekannten Meteoriten verpaßt. Er zog eine Karte aus seinen Unterlagen hervor, um mir zu zeigen, was er meinte. Es handelte sich um eine Karte, die er benutzt hatte, um die Stelle zu rekonstruieren, an der ein Meteorit auf die Erde aufgeprallt war. Ich glaube, es war in Kansas. Die Karte war auf der Basis von Informationen angefertigt worden, die er von Dutzenden Beobachtern erhalten hatte, die einen flammenden Meteoriten auf die Erde niedersausen sehen hatten. Für jede Stelle, an der ein Beobachter stand, zeichnete er eine Sichtlinie vom Beobachter zum Meteoriten ein. Von Dutzenden Beobachtern hatte er Dutzende von Sichtlinien. Diese Linien trafen sich, und so hatte Dr. La Paz eine graphische Darstellung der abwärts führenden Flugbahn des Meteoriten. Daraufhin war er in der Lage, die Stelle zu rekonstruieren, an der er auf der Erde eingeschlagen war. Er und sein Team begaben sich zu dem betreffenden Areal, sondierten den Boden mit langen Stahlstangen und fanden den Meteoriten.

Von all den erfolgreichen Expeditionen in seinen Unterlagen war dies nur ein einziger Fall, den er mir zeigte. Er besaß Unterlagen von vielen anderen ähnlichen Expeditionen.

Dann zeigte er mir einige andere Karten. Die gezeichneten Linien sahen genauso aus wie die auf der Karte, die er mir gerade gezeigt hatte. Dr. La Paz hatte bei diesen Zeichnungen die gleiche Technik angewendet und ein Areal markiert, wo er zu suchen gedachte. Er hatte das Areal mehrfach durchkämmt, jedoch niemals irgend etwas gefunden.

Dies waren die Zeichnungen der Flugbahn der grünen Feuerbälle.

Als Dr. La Paz geendet hatte, stelle ich eine letzte Frage: „Was sind sie Ihrer Meinung nach?“

Er dachte ein paar Sekunden über die Frage nach und antwortete, daß alles, was er dazu sagen wollte, war, daß sie seiner Meinung nach keine natürlichen Phänomene wären. Vielleicht würde eines Tages einer auf die Erde aufschlagen und das Rätsel dann gelöst sein. Er hoffte, daß es sich um ein natürliches Phänomen handelte.

Nach meinem Gespräch mit Dr. La Paz kann ich seine Gelassenheit in der Nacht vom 18. September 1954 gut verstehen, als der Zeitungsreporter ihn anrief, um herauszufinden, ob er eine Untersuchung dieser jüngsten grünen Feuerball-Meldung plante. Er sprach aus Erfahrung, nicht aus Gleichgültigkeit, als er sagte: „Aber ich erwarte nichts zu finden.“

Wenn die grünen Feuerbälle zurückgekehrt sind, hoffe ich, daß Dr. La Paz diesmal die Lösung findet.

Wir gehen zurück zur Geschichte der UFOs in den letzten Januartagen des Jahres 1949, die Zeit, als die Air Force sich mitten im Mysterium der grünen Feuerbälle befand. In einem anderen Teil des Landes vollzog sich gerade eine weitere eigenartige Abfolge von Ereignissen. Das Zentrum der Aktivität war ein hochgeheimes Gebiet, das nicht benannt werden kann, und die Anlaufstelle der UFOs, die aus Formationen von kleinen Lichtern bestanden, war die US-Armee.

Die Serie der Ereignisse setzte ein, als die zur Bewachung dieses Gebiets abkommandierten Militärpatrouillen begannen, Sichtungen von Lichtformationen, die durch den Nachthimmel flogen, zu melden. Zuerst wurden dieser Lichter alle drei oder vier Nächte gemeldet, aber innerhalb von zwei Wochen steigerte sich die Frequenz. Bald darauf waren sie eine nächtliche Erscheinung.

Einige Patrouillen berichteten, daß sie drei oder vier Formationen in einer Nacht gesehen hatten. Die Sichtungen waren nicht auf die Männer der Patrouille beschränkt. Eines Tages, es dämmerte bereits, beobachtete die gesamte Garnison während des Abend-Appells eine Formation direkt über den Exerzierplatz fliegen.

Wie üblich bei UFO-Sichtungsberichten waren die Beschreibungen der Lichter unterschiedlich, aber die Mehrheit der Beobachter meldete eine V-Formation von drei Lichtern. Als sich die Formation durch den Himmel bewegte, wechselten die Lichter ihre Farbe von einem bläulichen Weiß zu Orange und zurück zum bläulichen Weiß. Dieser Farbwechsel vollzog sich innerhalb von zwei Sekunden. Die Lichter bewegten sich gewöhnlich von Westen nach Osten und waren geräuschlos. Sie rasten nicht wie Meteore über den Himmel, aber sie flogen „schneller als ein Düsenjäger“. Die Lichter waren „ein wenig größer als der größte Stern“. Hin und wieder, während die GIs Ferngläser auf sie richteten, waren keinerlei weitere Details zu sehen. Die Lichter wirkten einfach nur größer.

Seit der ersten Sichtung wurden Berichte über die kleinen Lichter über Militärgeheimdienstkanäle an die Air Force gesendet. Die Berichte gelangten zum Flugtechnikgeheimdienstzentrum, aber die grünen Feuerbälle rangierten ganz oben, und über die kleinen Lichter wurden keine Kommentare an die Armee zurückgeschickt. Laut einem Major der [Militärgeheimdienstsektion] G-2, mit dem ich im Pentagon sprach, war das Schweigen so zu verstehen, daß auf seiten der Army außer dem Einsenden von Sichtsungsberichten kein Handlungsbedarf bestand.

Jedoch nach ungefähr zwei Wochen allnächtlicher Sichtungen und mangelnder Aktivität der Air Force entschied der Kommandant der Militäranlage, selbst aktiv zu werden und eine Falle aufzustellen. Seine Mannschaft arbeitete in rekordverdächtiger Zeit einen Plan aus. Besondere UFO-Patrouillen sollten in die Sicherheitszone geschickt und mit Sichtungsgeräten ausgestattet. Es konnte die Ausrüstung sein, die normalerweise für die Feindfeuerüberwachung benutzt wurden. Jede Patrouille sollte an eine bestimmte Örtlichkeit geschickt werden und dort einen Kommandoposten einrichten. Von hier aus würden Sichtungsteams operieren, an für die Himmelsbeobachtung geeigneten Stellen. Jedes Team hätte eine Sichtungsausrüstung mit Meßgeräten für Höhen- und Azimutwinkel des UFO. Es sollte aus vier Männern bestehen: einem Instrumentenbediener, einem Zeitbeobachter, einem Protokollant und einem Funker. Allen diese UFO-Patrouillen war eine spezielle Radiofrequenz zuzuweisen.

Es war in folgender Weise vorzugehen: Wenn ein Sichtungsteam ein UFO entdeckte, gab der Funker die Ortskoordinaten seines Teams sowie die des UFO am Himmel und dessen Bewegungsrichtung durch. Alle anderen Teams wußten auf diese Weise, wann nach dem UFO zu suchen und die Beobachtung aufzunehmen war. Während der Funker seinen Bericht durchgab, erfaßte der Instrumentenbediener das UFO und fing an, seine Höhen- und Azimutwinkel auszurufen, der Zeitbeobachter rief die die Zeit aus, und der Protokollant schrieb dies alles nieder. Der Kommandoposten, der die UFO-Meldung hörte, rief die nächste Patrouille, um sie zu informieren, und sie sollte versuchen, es zu verfolgen.

Damit war eine ausgezeichnete Möglichkeit gegeben, einige konkrete Daten über wenigstens einen Typ UFO zu erlangen. Derartiges hätte von Anfang an durchgeführt werden müssen. Geschwindigkeiten, Höhen und Größen von UFOs, die lediglich durch Augenschein eingeschätzt werden, sind hoffnungslos ungenau. Aber wenn man präzise belegen konnte, daß einige Objekttypen 45.000 km/Std. flogen oder auch nur 4.500 km/Std., durch unsere Atmosphäre - die UFO-Geschichte wäre die größte Geschichte seit der Schöpfung.

Der Plan schien idiotensicher und hatte die volle Unterstützung von jedem, der daran teilnehmen sollte. Zum erstenmal in der Menschheitsgeschichte wollte jeder GI Wache schieben. Der Plan wurde sofort in die Form eines Feldbefehls gebracht, genehmigt und vervielfältigt. Da die Air Force für die UFO-Untersuchung verantwortlich war, beschloß man, den Plan rasch mit der Air Force zu koordinieren, und so wurde ihr in aller Eile ein Exemplar zugesandt. Die Zeit drängte, denn jeder nächtliche Sichtsungsbericht konnte der letzte sein. Alles bereit, in Aktion zu treten, sobald die Air Force sagte: „Go!“

Die Air Force gab dem Plan kein OK. Ich weiß nicht, wo der Plan abgewürgt wurde, oder wer ihn abwürgte, aber er wurde abgewürgt. Sein Sterben verursachte zwei Reaktionen:

Viele Leute glaubten, daß der Plan abgewürgt wurde, damit nicht zu viele Leute die Wahrheit hinter den UFOs herausfänden. Andere dachten, jemand war einfach stupide. Beides war falsch. Die Lösung ist einfach, daß die sich die offizielle Haltung hinsichtlich der UFOs in den letzten Monaten drastisch geändert hatte. Sie existierten nicht, sie konnten nicht existieren. Es war die Überzeugung des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, daß das letzte Rätsel, die grünen Feuerbälle, ein paar Tage zuvor in Los Alamos gelöst worden war. Die Feuerbälle waren Meteore und *Project Twinkle* würde es beweisen. Jede weitere Ermittlung durch die Armee wäre eine Verschwendung von Zeit und Mühe.

Dieser eklatante Kurswechsel in der offiziellen Haltung ist ebenso schwer zu erklären wie für die in die Vorgänge von *Project Sign* Eingeweihten zu glauben. Ich gebrauche die Wendung „offizielle Haltung“, weil die UFOs zu dieser Zeit ein so kontroverses Thema wurden, wie es dies heute ist. Quer durch alle Geheimdienstkreise hatten die Leute sich für eine Seite entschieden, und die zwei UFO-Fraktionen, die heute existieren [1956] waren geboren.

Eine Seite war die Fraktion, die immer noch von fliegenden Untertassen ausging. Diese Leute hielten an ihren ursprünglichen Vorstellungen fest, was wolle, fest. Einige dachten, daß die UFOs interplanetarische Raumschiffe waren. Andere waren nicht ganz so kühn und glaubten, daß eine Menge mehr über die UFOs bekannt sein sollte, bevor man sie abschrieb. Diese Leute waren kein Haufen von Verrückten oder Spinnern. Sie waren auf allen Rangstufen - von Generälen und Spitzenpolitikern abwärts - zu finden. Außerhalb [des Militärapparats und Verteidigungsministeriums] wurden ihre Ansichten von zivilen Wissenschaftlern bekräftigt.

Auf der anderen Seite standen diejenigen, die nicht an fliegende Untertassen glaubten. Zu einer bestimmten Zeit waren viele von ihnen [von der Realität der UFOs] überzeugt gewesen. Als die UFO-Sichtungsberichte nur so hereinflossen, in den Jahren 1947 und 1948, waren sie ebenso sicher, daß die UFOs existierten, wie diejenigen, die jetzt zum Ziel ihres Spottes wurden. Sie hatten ihre Meinung geändert. Einige von ihnen änderten ihre Meinung, weil sie sich ernsthaft mit den UFO-Berichten beschäftigt hatten und einfach keine Belege dafür entdecken konnten, daß die UFOs existierten. Aber viele von ihnen sprangen einfach nur auf den in Sichtweite vor ihnen daherziehenden „Ich glaube nicht“-Zug auf.

Der Kurswechsel in der Operationsphilosophie des UFO-Projekts war so deutlich, daß ich - wie so viele andere Leute - mich wunderte, ob es einen versteckten Grund für den Wechsel gab.

Was es in Wirklichkeit ein Versuch unterzutauchen - d.h. die Geheimhaltung Projekts zu verstärken? Was es eine Bemühung, die Tatsache zu verschleiern, daß die UFOs sich als interplanetarisch erwiesen hatten, und dies von der Öffentlichkeit um jeden Preis fernzuhalten, um eine Massenpanik zu verhindern? Die UFO-Unterlagen sind voller Bezugnahmen auf die nahezu massenhafte Panik am 30. Oktober 1938, als Orson Welles sein jetzt berühmtes Stück „Der Krieg der Welten“ im Radio sendete.*

* [„Krieg der Welten“ ist der Titel des der Radiosendung zugrunde liegenden Buches des britischen Schriftstellers H. G. Wells (1866-1946). Die Radiosendung selber hieß „Invasion vom Mars“. Diese Sendung und ihre Auswirkungen auf viele Menschen - von aufmerksameren Hörern in Leserbriefen an Zeitungen heftig kritisiert - wurden ausführlich beschrieben in dem Buch „The Panic Broadcast“ („Die Panik-Radiosendung“, keine dt. Ausg.) von Howard Koch (New York, 1970), dem damals zuständigen Mitarbeiter der Radiostation.]

Diese Periode des Meinungsumschwungs beunruhigte mich. Hier entschieden Leute, daß an dem UFO-Geschäft nichts war, zu einem Zeitpunkt, als die Sichtsberichte besser wurden. Aus allem, was ich sehen konnte, hätte ein Meinungswechsel, falls er zu vollziehen war, in die andere Richtung gehen müssen - Skeptiker hätten zu Überzeugten werden sollen.

Vielleicht war ich nur das Feigenblatt für ein großangelegtes Verschleierungsmanöver.

Der Gedanke gefiel mir überhaupt nicht, denn wenn irgend jemand von denen da oben wußte, daß UFOs tatsächlich Raumschiffe war, hätte ich mich selbst zum Narren gemacht, wenn die

Wahrheit herauskäme. Ich recherchierte gründlich. Ich verbrachte eine Menge Zeit damit, Gespräche mit Leuten zu führen, die für *Project Grudge* gearbeitet hatten.

Die Anti-Untertassen-Fraktion entstand aufgrund eines alten psychologischen Charakteristikums: Menschen wollen keine Verlierer sein. Ein Verlierer zu sein verursacht das Gefühl, minderwertig und unfähig zu sein.

Am 23. September 1947, als der Leiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums einen Brief an den kommandierenden General der Army Air Forces sandte, in dem er äußerte, daß die UFOs real waren, übernahm der Geheimdienst die Verantwortung. Die Sache mußte bewiesen werden. Man versuchte es eineinhalb Jahre erfolglos. Der Geheimdienst hatte einmal versucht, eine Antwort zu geben, in der damaligen streng geheimen Einschätzung der Situation, die „bewies“, daß die UFOs real waren, aber sie war vehement zurückgewiesen worden. Die Mitarbeiter des UFO-Projekts begannen zu glauben, daß die hohen Tiere ihnen nicht so genau auf die Finger sahen, und versuchten eine neue Hypothese: UFOs existieren nicht. Im Nu fanden sie heraus, daß dies leichter zu beweisen war und Anerkennung zu bekommen. Wenn vorher ein interessanter UFO-Bericht eingegangen war und das Pentagon eine Erklärung forderte, bekam es zu hören: „Es könnte real sein, aber wir können es nicht beweisen.“ Jetzt bekam es auf eine solche Anforderung eine rasche, schmissige Antwort: „Es war ein Ballon“, und die Leute vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum wurden vom Pentagon gelobhudelt. Jeder fühlte sich gut.

Anfang 1949 war die Redewendung „letzter Schrei“ wohlbekannt. Der letzte Schrei in der Damenmode waren länger Röcke, bei Autos ein längeres Chassis. In UFO-Kreisen war der letzte Schrei „Pfeif drauf!“

Der letzte Schrei bezüglich UFOs wurde offiziell am 11. Februar 1949 bestätigt, als ein Befehl aufgesetzt wurde, der den Namen des UFO-Projektes von *Project Sign* in *Project Grudge* umwandelte. Der Befehl wurde vermutlich aufgesetzt, weil der geheime Name *Project Sign* preisgegeben worden war. Dies war immer meine offizielle Antwort auf Fragen nach dem Namenswechsel. Ich fuhr fort, daß die Namen des Projekts, zuerst *Sign* [*Zeichen, Anzeichen, Vorzeichen*], dann *Grudge* [*Groll, Widerwillen*], keine Bedeutung hätte. Dies war nicht wahr, sie hatten sehr wohl eine Bedeutung, eine große Bedeutung.

KAPITEL 5 - DAS DUNKLE MITTELALTER

Der Befehl vom 11. Februar 1949, die den Namen von *Project Sign* in *Project Grudge* abänderte, hatte keine unmittelbare Veränderung der Operationspolitik des Projektes angeordnet. Er hatte betont, daß das Projekt mit den Ermittlungen und Beurteilungen der Sichtungen unidentifizierter fliegender Objekte fortzufahren hatte. Dabei waren standardmäßige geheimdienstliche Prozeduren anzuwenden. Dies verlangte gewöhnlich eine unvoreingenommene Beurteilung der nachrichtendienstlichen Daten. Aber man muß bei der Beschäftigung mit den alten UFO-Unterlagen keine große Mühe aufwenden, um zu erkennen, daß die standardmäßigen geheimdienstlichen Prozeduren von *Project Grudge* nicht länger befolgt wurden. Alles wurde auf der Grundlage bewertet, daß die UFOs nicht existieren konnte. Gleichgültig, was Sie sehen oder hören - glauben Sie es nicht.

Neue Leute übernahmen *Project Grudge*. Die erstklassigen Geheimdienstspezialisten des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, die so eifrig am *Project Sign* gearbeitet hatten, waren am *Project Grudge* nicht mehr beteiligt. Einige von ihnen hatten eilig ihre Meinung über UFOs drastisch geändert, als sie glaubten, das Pentagon stünde mit der UFO-Angelegenheit nicht mehr auf gutem Fuß. Sie wendeten ihre Talente nun Projekten zu, die gesellschaftlich anerkannter waren. Von anderen Gründungsmitgliedern war *Project Sign* „gesäubert“ worden. Dabei handelte es sich um diejenigen, die sich geweigert hatten, ihre ursprüngliche Meinung über UFOs zu ändern.

Mit dem neuen Namen und dem neuen Personal ging das neue Ziel einher, die UFOs loszuwerden. Es war nicht schriftlich niedergelegt worden, aber man mußte keine große Mühe aufwenden, um zu erkennen, daß dies das Ziel von *Project Grudge* war. Dieses ungeschriebene Ziel war in jedem Bericht und in jeder Aktennotiz oder Anordnung ersichtlich.

Um das Ziel zu erreichen, brachte *Project Grudge* eine Kampagne auf den Weg, die eine neue Ära in der UFO-Geschichte einläutete. Wenn ein Zeitalter in der Weltgeschichte zum Vergleich herangezogen werden konnte, dann war das dunkle Mittelalter am geeignetsten. Websters Wörterbuch definiert das dunkle Mittelalter als eine Periode „intellektueller Stagnation“.

Wer mit der UFO-Geschichte gut vertraut ist, dem ist klar, daß *Project Grudge* ein Zwei-Phasen-Programm zur UFO-Leugnung aufgelegt hatte. Die erste Phase bestand darin, jeden UFO-Sichtungsbericht zu erklären; die zweite Phase darin, der Öffentlichkeit zu sagen, die Air Force hätte alle Sichtungen aufgeklärt. Dies, so dachte *Project Grudge*, würde die UFO-Meldungen zum Versiegen bringen.

Phase Eins war von den *Project Sign*-Mitarbeitern gestartet worden. Sie stellten fest, daß eine große Anzahl von Meldungen dadurch verursacht wurden, daß Leute Ballons oder astronomische Körper oder Planeten wie Meteore oder Sterne sahen. Sie stellten außerdem fest, daß sie, wenn sie zum Kern des UFO-Problems vorstoßen wollten, diese Art Sichtungsbericht aussondern mußten. Um dies zu bewerkstelligen, forderten sie Hilfe von außen an. Sie baten den Wetterdienst der Air Force, die Meldungen durchzusehen und diejenigen, die sich nach Ballons anhörten, mit ihren Aufzeichnungen über Ballonflüge zu vergleichen. Mit Dr. J. Allen Hynek, dem ausgewiesenen Astrophysiker und Leiter der Astronomie-Abteilung der Ohio State University, wurde ein Vertrag gemacht, der ihm die Aufgabe übertrug, diejenigen Sichtungsberichte auszusortieren, die man auf Sterne, Planeten, Meteore etc. schieben konnte. Anfang März gelangten der Wetterdienst und Dr. Hynek zu einigen derartigen Identifikationen. Laut den alten Unterlagen konnten durch diese Lösungen und die von *Sign* und *Grudge* bereits gefundenen ungefähr 50 Prozent der gemeldeten UFOs als Schwindele, Ballons, Planeten, Nebensonnen etc. identifiziert werden. Es war jetzt an der Zeit, Phase zwei zu starten, die Öffentlichkeitskampagne.

Viele Monate lang hatten Reporter und Autoren versucht, hinter die Geheimdienstmauer zu blicken und die UFO-Geschichte aus erster Hand zu erlangen, aber sie hatten kein Glück. Einige versuchten es noch immer, aber sie blieben erfolglos, weil sie den Fehler machten, es sich entschlüpfen zu lassen, daß ihrer Meinung nach Luftfahrtpiloten, Militärpiloten, Wissenschaftler und

durchweg bodenständige Mitbürger keine „Halluzinationen“ hatten oder „Schwindele“ durchführten oder von der „Mißinterpretation gewöhnlicher Objekte“ genarrt wurden. Die Leute von *Project Grudge* sahen sich nicht nach dieser Art Autoren um, sondern nach Autoren, die ihnen zuhörten und *ihre* Story schreiben würden. Ein Offizier für Öffentlichkeitsarbeit erzählte mir später: „Wir hatten eine höllische Zeit. All Autoren, die den Untertassengeschichten auf den Fersen waren, führten ihre eigenen Ermittlungen der Sichtungen durch, und wir konnten sie nicht überzeugen, daß sie Unrecht hatten.“

Es dauerte jedoch nicht lange, bis der richtige Mann daher kam. Es war Sidney Shallett, der für die SATURDAY EVENING POST schrieb. Er schien die gewünschten Voraussetzungen aufzuweisen, und so wurde sein Besuch im Flugtechnikgeheimdienstzentrum vom Pentagon freigegeben. Harry Haberer, ein Ass der Öffentlichkeitsarbeit der Air Force, wurde beauftragt, dafür zu sorgen, daß Shallett seine Story bekam. Ich habe oft gehört, sowohl von Militärangehörigen als auch Zivilisten, daß die Air Force Shallett genau sagte, was er in seinem Artikel schreiben sollte: spielen Sie die UFOs herunter, schreiben Sie nichts, das auch nur im geringsten auf ein fremdes Etwas an unserem Himmel deutet. Ich glaube nicht, daß dies der Fall war. Ich denke, daß er die UFO-Story einfach so schrieb, wie sie ihm erzählt wurde - von *Project Grudge*.

Shalletts Artikel, der in zwei Teilen am 30. April und 7. Mai 1949 in der SATURDAY EVENING POST erschien, ist für die UFO-Chronisten und das Verständnis des UFO-Problems wichtig, weil er einen beträchtlichen Einfluß auf die öffentliche Meinung ausübte. Viele Leute hatten sich - mit unterschiedlichen Graden des Interesses - seit mehr als eineinhalb Jahre gefragt, was es mit den UFOs auf sich hatte. Nur sehr wenige hatte irgendeine feste Meinung in der einen oder anderen Richtung. Es schien das Empfinden vorzuherrschen, daß die Air Force an dem Problem arbeitete und wir die Antwort erfahren würden, wenn sie sie herausgefunden hatte. Es hatte einige wenige kurze, zweideutige Presseveröffentlichungen der Air Force gegeben, aber sie hatten keine Bedeutung. Infolgedessen wurde Shalletts Artikel, als er in der POST erschien, von vielen gelesen. Er beinhaltete Fakten, und die Fakten waren vom Geheimdienst der Air Force gekommen. Dies war das erstmal, daß die Air Force offiziell über UFOs berichtete.

Der Artikel war typisch für viele Stories über die fliegenden Untertassen, die in den späteren Jahren der UFO-Geschichte erschienen, alle basierend auf von der Air Force erhaltenem Material. Shalletts Artikel gab beiläufig zu, daß einige wenige UFO-Sichtungen nicht erklärt werden konnten, aber der Leser hatte keine Chance, über diese Tatsache nachzudenken, weil 99 Prozent der Story der Anti-Untertassen-Seite des Problems gewidmet war. Es war die typische negative Herangehensweise. Ich weiß, daß die negative Herangehensweise typisch ist für die Art und Weise, wie die Air Force Material herausgibt, weil man mir beständig sagte: „Erzählen Sie ihnen über die Sichtungsberichte, die wir gelöst haben - erwähnen Sie nicht die ‚Unbekannten‘.“ Man hat mir niemals befohlen, dies zu sagen, aber es war eine dringliche Empfehlung, und wenn im Militär die oberen Ränge etwas empfehlen, führt man es aus.

Shalletts Artikel begann damit, den Leser psychologisch zu konditionieren, indem er solche Wendungen wie „der große Untertassen-Schrecken“, „ausgemachte Spinnerei“, „ängstliche Querköpfe“ und so weiter gebrauchte. Wenn der Leser endlich zur Substanz des Artikels kommt, fühlt er sich wie ein ausgemachter Dummkopf, wenn er auch nur über UFOs nachdenkt.

Er stellte heraus, wie der „Aufruhr“ über die UFO-Meldungen so groß wurde, daß die Air Force „gezwungen“ war, die Meldungen - widerstrebend - zu untersuchen. Er erwähnte nicht, daß zwei Monate nach der ersten UFO-Meldung vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum *Project Sign* vorgeschlagen wurde, da man dort glaubte, daß UFOs existieren. Er erwähnte ebenso wenig die ehemals streng geheime Einschätzung der Situation, die ebenfalls zu dem Schluß kam, daß UFOs real waren. In keiner Weise gab der Artikel die Aufregung und Besorgtheit jener Periode von *Project Sign* wieder, in der jeder Reise zum Zweck der Untersuchung eines UFO-Berichts geheime Konferenzen vorausgingen und nachfolgten. So sah es aus, wenn die Air Force „gezwungen“ war, widerstrebend UFO-Berichte zu untersuchen.

Die Story war durchsetzt mit den Einzelheiten verschiedener UFO-Sichtungen, einige neue und einige alte, soweit es die Öffentlichkeit betrifft. Der ursprüngliche UFO-Bericht von Kenneth Arnold

konnte nicht erklärt werden. Arnold hatte jedoch seine Geschichte an das Magazin FATE verkauft, und in demselben FATE-Heft waren Artikel mit Titeln wie „Hinter dem Ätherschleier“ und „Unsichtbare Wesen wandern auf der Erde“, was suggerierte, daß Arnolds Geschichte in dieselbe Kategorie fallen könnte. Diejenigen Sichtungen, für die die Air Force eine Lösung hatte, wurden ausführlich erläutert. Diejenigen, die zu den „Unbekannten“ gehörten, wurden erwähnt, jedoch nur im Vorbeigehen.

Viele bekannte Namen wurden zitiert. Der [1954] verstorbene General Hoyt S. Vandenberg, damals Generalstabschef der Air Force, hatte eine fliegende Untertasse gesehen, aber es war nur eine Lichtreflexion auf dem Kanzelglas seiner B-17. General Lauris Nordstads UFO war die Reflexion eines Sterns auf einer Wolke, und General Curtis E. LeMay fand heraus, daß je eines von sechs UFOs ein Ballon war. Colonel McCoy, damals Leiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, hatte viele UFOs gesehen; sie waren alle Reflexionen eines entfernten Flugzeugs. Mit anderen Worten, niemand, der etwas in der Air Force darstellt, glaubt an fliegende Untertassen:

Ranghohe Militärs hatten gesprochen.

Einige wenige Schwindele und Berichte von Spinnern rundeten den Artikel von Herrn Shallett ab.

Die Reaktion auf den Artikel war nicht das, was die Air Force und das Flugtechnikgeheimdienstzentrum erwartet hatten. Sie dachten, daß die Öffentlichkeit den Artikel lesen mitsamt allen Gedanken an UFOs in den Mülleimer werfen würde. Aber nichts dergleichen geschah. Innerhalb weniger Tage stiegen die UFO-Meldungen auf Rekordhöhe. Die Leute - ob Militärs oder Zivilisten - kümmerten sich offenkundig wenig darum, was die Generäle Vandenberg, Norstad, LeMay oder Colonel McCoy dachten; sie glaubten nicht, daß das, was sie sahen, Halluzinationen, Reflexionen oder Ballons waren. Was sie sahen waren UFOs, was immer UFOs sein mochten.

Ich hörte oft von ehemaligen Mitarbeitern von *Project Grudge*, daß Shallett sie „verärgert“ hatte, da er vage andeutete, daß an der UFO-Sache etwas dran sein könnte. Dies machte ihn zu einem Befürworter.

Ein paar Tage nach der Fortsetzung des POST-Artikels gab die Air Force eine lange und ausführliche Presseveröffentlichung heraus, die die UFOs samt und sonders abtat, aber dies zeitigte keine Wirkung, es schien die Verwirrung nur zu verstärken.

Das einzige, was Shalletts Artikel erreichte, war, die Saat des Zweifels in die Gemüter vieler Leute zu säen. Sagte die Air Force die Wahrheit über die UFOs? Die Öffentlichkeit und ein großer Prozentsatz des Militärs wußten nicht, was hinter den Stacheldrahtzäunen des Flugtechnikgeheimdienstzentrums vor sich ging, aber sie wußten, daß eine Menge zuverlässiger Leute die UFOs gesehen hatten. Luftfahrtpiloten werden für verantwortungsbewußte Menschen gehalten - Luftfahrtpiloten hatten UFOs gesehen. Erfahrene Militärpiloten und Bodenoffiziere sind verantwortungsbewußte Menschen - sie hatten UFOs gesehen. Wissenschaftler, Ärzte, Rechtsanwälte, Kaufleute und der Mann von der Straße hatten UFOs gesehen, und ihre Freunde wußten, daß sie verantwortungsbewußte Menschen waren. Irgendwie paßten diese Tatsachen und der Ton des POST-Artikels nicht zusammen, und wenn Dinge nicht zusammenpassen, werden die Leute argwöhnisch.

Jene Personen, die eine Vorstellung von dem hatten, was hinter den Stacheldrahtzäunen des Flugtechnikgeheimdienstzentrums vor sich ging, die Reporter und Autoren, die ihre Informationen von den üblichen „verlässlichen Quellen“ bezogen, pflanzte der POST-Artikel noch größere Zweifel. Warum der plötzliche Politikwechsel? fragten sie sich. Wenn die UFOs wenige Monate zuvor noch eine so ernsthafte Angelegenheit waren, warum dieses plötzliche Abtun? Vielleicht war Shalletts Story eine abgekartete Sache. Vielleicht war die Geheimhaltung verstärkt worden. Ihre Informationsquellen berichteten, daß viele Militärangehörige dem Shallett-Artikel die Sache nicht ganz abkauften. Die Saat des Zweifels begann zu wachsen, und einige dieser Autoren fingen an, „unabhängige Ermittlungen“ durchzuführen, um die „wahre“ Story herauszufinden. Recherchen brauchen ihre Zeit, und so schien es im Sommer und Herbst 1949 nicht viel offenkundige UFO-Aktivität zu geben.

Während die Autoren herumzustöbern begannen, um die Tatsachen selber herauszufinden, versank *Project Grudge* mehr und mehr in eine Periode fast vollständiger Inaktivität. Gute UFO-Berichte kamen weiterhin in einer Rate von ungefähr zehn pro Monat herein, aber sie wurden nicht verifiziert oder untersucht. Die meisten von ihnen wurden ausrangiert. Für die Zeit von Mitte bis Ende 1949 gibt es, wenn überhaupt, nur ein paar wenige UFO-Berichte in den Unterlagen des Flugtechnikgeheimdienstzentrums. Nur das Logbuch weist hereinkommende Sichtungsberichte auf und vermittelt eine Vorstellung der Aktivität dieses Zeitraums. Die dürftigen Bemühungen dieser Zeit konzentrierten sich auf einen Abschlußbericht, der alte UFO-Berichte beurteilte, UFO-Berichte aus der Zeit vor dem Frühjahr 1949. *Project Grudge* glaubte einen endgültigen Abschlußbericht über die UFOs abzufassen.

Wie aus den wenigen Briefen und Memos ersichtlich, die sich in den Unterlagen des Flugtechnikgeheimdienstzentrums befanden, ging *Project Grudge* davon aus, daß die UFO-Angelegenheit im Begriff war, sich zu erledigen. Jeder Autor, der nach der UFO-Aktivität fragte, wurde an die abwiegelnde Presseveröffentlichung verwiesen, die kurz nach dem POST-Artikel herausgegeben worden war. Weiter gäbe es nichts zu sagen. *Project Grudge* meinte, im Begriff zu sein, die UFO-Schlacht zu gewinnen; die Autoren meinten, es verschleierte eine brisante Story, die Story nämlich, daß die Air Force wußte, was es mit den fliegenden Untertassen auf sich hatte, und es nicht sagen wollte.

Im Spätherbst 1949 hatten Autoren - die kreuz und quer durch die Vereinigten Staaten gereist waren, um mit Leuten, die UFOs gesichtet hatten, Gespräche zu führen - genügend Material für mehrere UFO-Stories gesammelt. Zum Winteranfang war das Material zu UFO-Artikeln ausgearbeitet. Im Dezember begannen die Druckpressen zu rollen. Das Magazin TRUE überraschte die Welt mit dem „Knüller“, daß die UFOs aus dem Weltraum kamen.

Der TRUE-Artikel mit der Überschrift „Die fliegenden Untertassen sind real“ war von Donald Keyhoe geschrieben. Der Artikel begann mit einem Paukenschlag. Im ersten Absatz kam Keyhoe zu dem Schluß, daß er nach acht Monaten intensiver Recherchen Belege dafür gefunden hatte, daß die Erde von intelligenten Wesen gründlich untersucht wurde. Ihre Vehikel waren die sogenannten fliegenden Untertassen. Dann schritt er zum Beweis seines Standpunktes fort. Seine Argumentation war um die Klassiker herum aufgebaut: der Mantell-Vorfall, der Chiles-Whitted-Vorfall und der Gorman-Vorfall. Er wandte sich jeder Sichtung zu, legte die „Fakten“ im einzelnen dar, zerriß die offiziellen Schlußfolgerungen der Air Force in der Luft und legte seine eigene Analyse vor. Ab und zu streute er verschiedene technische Details ein, die dem Artikel einen entschiedenen, autoritativen Charakter verliehen. Dies - zusammen mit dem Umstand, daß TRUE den Ruf hatte, die Wahrheit zu drucken - traf das lesende Publikum wie eine Haubitze. Stunden nach dem Erscheinen an den Zeitungsständen und den Postkästen der Abonnenten gaben Radio- und Fernsehkommentatoren dem Artikel viel Sendezeit. Die UFOs waren wieder im Geschäft - und sie würden bleiben. TRUE war auch wieder im Geschäft - es geht das Gerücht unter den Zeitschriftenherausgebern, daß Don Keyhoes Artikel in TRUE einer der meistgelesenen und meistdiskutierten Zeitschriftenartikel in der Geschichte war.

Die Air Force hatte Keyhoe unabsichtlich geholfen - tatsächlich hatte sie seiner Story zum Erfolg verholfen. Er und verschiedene andere Autoren hatten die Air Force kontaktiert und um Informationen für ihre Zeitschriftenartikel gebeten. Aber im Wissen, daß die Artikel Pro-Untertasse sein würden, hatte man die Autoren ohne große Umstände abgewimmelt. Keyhoe trug seinen Kampf bis nach ganz oben, zu General Sory Smith, dem Leiter des Büros für Öffentlichkeitsarbeit [Pentagon], aber er hatte auch hier kein Glück - die Air Force gab nicht mehr preis als das, was sie bereits gesagt hatte. Keyhoe konstruierte daraus die Bedeutung der Geheimhaltung, der äußersten Geheimhaltung.

Keyhoe machte jedoch noch einen weiteren Versuch. Er war ein ehemaliger Annapolis-Absolvent,* und unter seinen Klassenkameraden war solche Leute wie Admiral Delmar Fahrney gewesen, damals ein hohes Tier im Navy-Lenkraketenprogramm, und Admiral Calvin Bolster, der Leiter des Büros für Marineforschung.**

* [Annapolis: kurz für US Naval Academy (Marine-Akademie) in Annapolis/Maryland]

** [ONR - Office of Naval Research]

Er suchte sie auf, aber sie konnten ihm nicht helfen. Er wußte, dies bedeutete, daß die tatsächliche UFO-Story eine große Story war und daß es sich einzig um eine Sache handeln konnte: interplanetarische Raumschiffe oder irdische Waffen - und seine Gesprächspartner stellten in Abrede, daß es irdische Waffen waren. Er spielte die Karte der Geheimhaltung in seinem TRUE-Artikel und in einem späteren Buch [1950] aus, und dies gab der Story die benötigte Zugkraft.

Aber die Air Force versuchte nichts zu verschleiern. Es war einfach so, daß sie weder Keyhoe noch irgendwelche anderen Untertassen-Fans in ihrem Nacken haben wollten. Sie wollten in Ruhe gelassen werden. Sie glaubten nicht an fliegende Untertassen und konnten sich nicht vorstellen, daß jemand anders daran glaubte. Daran zu glauben - dies bedeutete für die Leute im Flugtechnikgeheimdienstzentrum im Jahr 1949, daß sogar die Möglichkeit erwogen würde, es könnte an den Sichtungsberichten etwas sein.

Die Air Force hatte einen Plan, dem Keyhoe-Artikel oder jeder anderen Story, die erscheinen könnte, etwas entgegenzusetzen. Der Plan entstand ursprünglich im Flugtechnikgeheimdienstzentrum. Er bestand darin, daß ein General eine kurze Pressekonferenz abhielt, seine Sterne aufblitzen ließ und die magischen Worte sprach: „Schwindele, Halluzinationen und die Mißinterpretation bekannter Objekte.“ TRUE, Keyhoe und der Rest sollten bankrott gehen, wenn sie versuchten, mit ihrem Magazin hausieren zu gehen. Der TRUE-Artikel kam tatsächlich heraus, der General sprach, das Publikum lachte, und Keyhoe und TRUE wurden reich.

Nur die anderen Magazine, die UFO-Stories geplant hatten und von TRUE ausgestochen wurden, verloren. Ihre Stories wurden abgesetzt, sie wären gegen Keyhoes Artikel ein Anti-Höhepunkt gewesen.

Der kurzen Pressekonferenz der Air Force folgte eine Pressemitteilung: Am 27. Dezember 1949 wurde angekündigt, daß *Project Grudge* beendet worden war und der endgültige UFO-Abschlußbericht der Presse in wenigen Tagen zugänglich sein würde. Als er herausgegeben wurde, erregte er breites Interesse, vermutlich weil er alles enthielt, was die Air Force über UFOs wußte. Jedoch wieder einmal, statt die Wogen zu glätten, verursachte er lediglich noch mehr Verwirrung.

Der Abschlußbericht war offiziell betitelt: *Unidentifizierte Fliegende Objekte - Project Grudge, Technischer Abschlußbericht Nr. 102-AC-49/15-100*. Aber meistens wurde von ihm als *Grudge-Bericht* gesprochen.

Der *Grudge*-Bericht war ein typisch militärischer Bericht. Da war der Hauptteil des Berichts, der aus kurzen Erörterungen, Schlußfolgerungen und Empfehlungen bestand. Dann waren da verschiedene Anhänge, dazu bestimmt, die Schlußfolgerungen und Empfehlungen zu untermauern.

Einer der Anhänge war der endgültige Bericht von Dr. J. Allen Hynek, dem Vertragsastronomen von *Project Grudge*. Dr. Hynek und seine Mitarbeiter hatten die besten UFO-Sichtungsberichte untersucht. Sie hatten mehrere Monate damit verbracht, jeden Sichtungsbericht zu analysieren. Durch Recherchen in astronomischen Journalen und Überprüfung der Stellung verschiedener Himmelskörper stellten sie fest, daß einige UFOs erklärt werden konnten. Von den 237 Sichtungsberichten, die er und seine Mitarbeiter überprüften, konnten 32 Prozent astronomisch erklärt werden.

Der Wetterdienst der Air Force und das Air Force Cambridge Research Laboratory gingen die Sichtungsberichte durch, die möglicherweise Ballons gewesen waren. Die beiden Organisationen hatten Daten über die Flüge sowohl der regulären Wetterballons als auch der riesigen, hoch flie-

genden Skyhook-Ballons. Sie schrieben 12 Prozent der 237 fraglichen UFO-Meldungen Ballons zu.

So verblieben 56 Prozent als "Unbekannte". Durch das Aussortieren der Schwindele, der für eine Analyse zu nebulösen Meldungen sowie der möglichen Mißidentifikation von Flugzeugen erledigte *Project Grudge* weitere 33 Prozent der Sichtungsberichte. So verblieben 23 Prozent, die in die Kategorie „Unbekannte“ fielen.

Es gab weitere Anhänge. Die RAND Corporation*, eines der unbekanntesten, jedoch sehr kompetenten Vertragsunternehmen der Air Force, sah die Sichtungsberichte durch und äußerte: „*Wir haben nichts gefunden, was ernsthaft einer einfachen rationalen Erklärung der verschiedenen Phänomene widersprechen würde - als Ballons, konventionelle Flugzeuge, Planeten, Meteore, Papierstücke, optische Illusionen, Witzbolde, psychopathologische Berichterstatter und dergleichen.*“ Aber der Kommentar von RAND war nicht von großem Nutzen, da sie keine Lösung irgendeines Vorfalles der 23 Prozent „Unbekannten“ anboten.

* [RAND: häufig „Denkfabrik“ der Air Force genannt (Donald Keyhoe). „Seit mehr als 50 Jahren, verfolgt die RAND-Gesellschaft ihre gemeinnützige Mission durch Forschung auf wichtigen und komplizierten Gebieten. Ursprünglich war RAND (der Name wurde aus *research and development*, Forschung und Entwicklung, zusammengezogen) auf Fragen der nationalen Sicherheit konzentriert“ - Quelle: Rand-Website <http://www.rand.org/about/index.html>]

Die Psychologische Abteilung des Luftmedizinischen Laboratoriums der Air Force konzentrierte sich auf den psychologischen Aspekt. Sie sagten: „*Es gibt genügend psychologische Erklärungen für die Sichtungsberichte von unidentifizierten Objekten, um plausible Erklärungen für anderweitig nicht erklärbare Berichte zu liefern.*“ Sie hoben hervor, daß einige Leute „*Flecken vor ihren Augen sehen*“, und zwar aufgrund kleiner solider Partikel, die in der Augenflüssigkeit herumschwimmen und Schatten auf die Retina werfen. Dann wiesen sie darauf hin, daß einige Leute ganz einfach verrückt sind. (Viele, die den *Grudge*-Abschlußbericht lasen, verstanden diese zwei Punkte so, daß sie bedeuten sollten, UFO-Beobachter hätten entweder Flecken vor ihren Augen oder wären Verrückte.) Sie brachten die Sichtungsberichte in die Form einer Statistik. Diejenigen, die den Abschlußbericht geschrieben hatten, stellten fest, daß 70 Prozent der Beobachter ein hellfarbiges Objekt gemeldet hätten. (Dies bezweifle ich, aber das ist es, was im Abschlußbericht steht.) Sie sagten, ein wichtiger Punkt dieser Meldungen über hellfarbige Objekte wäre, daß jedes hochfliegende Objekt gegen den Himmel dunkel erscheinen wird. Aus diesem Grunde könnten die UFOs nicht real sein.

Ich schlage vor, daß Sie das nächste Mal, wenn Sie im Freien sind und einen Bomber in großer Höhe fliegen sehen, sehr genau hinschauen. Wenn es nicht gerade mit dunkler Farbe angestrichen wurde, wird es nicht dunkel aussehen.

Der US-Wetterdienst schrieb einen äußerst umfassenden und interessanten Bericht über sämtliche Blitztypen. Er war dem *Grudge*-Bericht beigefügt, enthielt jedoch eine Bemerkung: „Bei keinem der aufgezeichneten Vorfälle scheint es sich um Blitze gehandelt zu haben.“

Es gab noch einen letzten Anhang. Er hatte den Titel: „Zusammenfassung der Beurteilung der übrigen Sichtungsberichte.“ Der Titel meinte folgendes: Wir haben 23 Prozent der Sichtungsberichte, die wir nicht erklären können, aber wir müssen sie erklären, weil wir nicht an fliegende Untertassen glauben. - Dieser Anhang steuerte maßgeblich zu meinem Vergleich mit dem dunklen Mittelalter bei, dem Zeitalter der „intellektuellen Stagnation“.

Dieser Anhang war wichtig - er war das Herzstück des gesamten Abschlußberichts. Jede UFO-Sichtung war sorgfältig überprüft und diejenigen mit einer Erklärung ausgesiebt worden. Folglich mußte es sich bei den in der „Zusammenfassung der Beurteilung der übrigen Sichtungsberichte“ aufgeführten um die besten UFO-Berichte handeln - denen ohne Erklärung.

Dies war der Anhang, nach dem die Zeitungsleute griffen, als der *Grudge*-Abschlußbericht herausgegeben wurden. Er beinhaltete die große Story. Aber wenn Sie einmal durch die alten Zeitungsunterlagen gehen, werden Sie kaum eine Erwähnung des *Grudge*-Bericht finden.

Man sagte mir, daß die Reporter ihm einfach nicht glaubten, als ich herauszufinden versuchte, warum der *Grudge*-Bericht in den Zeitungen nicht erwähnt worden war. Ich erfuhr dies von einem Zeitungskorrespondenten in Washington, den ich recht gut kennenlernte und der mich über die Gerüchte, die in Washingtoner Pressekreisen kursierten, auf dem laufenden hielt. Er war einer jener Menschen, die ein Gehirn wie ein Archiv hatten, er konnte sich an jede Einzelheit jedes einzelnen Ereignisses erinnern. UFOs waren eines seiner Hobbys. Er erinnerte sich daran, wie der *Grudge*-Bericht herauskam. Tatsächlich hatte er es zuwege gebracht, eine eigene Kopie zu ergattern. Er sagte, der Bericht wäre ziemlich eindrucksvoll gewesen, jedoch nur hinsichtlich seiner Widersprüchlichkeit, unlogischen Argumentation und äußert durchsichtigen Absicht, alle UFO-Meldungen um jeden Preis abzutun. Er persönlich fand, daß es ein kläglicher Versuch war, einen „angeblichen“ Abschlußbericht in die Welt zu setzen, voll von mißleitenden Informationen, um die wahre Geschichte zu verschleiern. Andere, so sagte er mir, wußten schlichtweg nicht, was sie davon halten sollten - sie waren irritiert.

Und sie hatten jedes Recht dazu, irritiert zu sein.

Als Beispiel für die Art und Weise, in der viele der bessern Sichtungsberichte der Periode von 1947 bis 1949 "beurteilt" wurden, lassen Sie uns den Bericht eines Piloten* nehmen, der in der Nacht vom 18. November 1948 nahe Washington D.C mit einem UFO in einen Händel geriet.

* [Lieutenant H. G. Combs; anwesend ebenfalls ein Pilot, Lieutenant Jackson. Quelle: *The Flying Saucers Are Real* (Die fliegenden Untertassen existieren) von Donald E. Keyhoe, 1950.]

Um ungefähr 21:45 EST bemerkte ich ein Licht, das sich von Norden nach Süden über Andrews AFB [nahe Washington D.C. bewegte. Es sah wie ein beständiges, weiß glühendes Licht aus. Ich dachte, es war ein Flugzeug mit lediglich einem Landescheinwerfer, und ich näherte mich, um es zu überprüfen, da ich in den Landeanflug übergehen wollte. Ich befand mich zu dieser Zeit noch oberhalb der Höhe des Landeverkehrs. Als ich mich dem Licht näherte, bemerkte ich, daß es kein anderes Flugzeug war. In diesem Augenblick begann es mir auszuweichen, so versuchte ich wieder, ihm näher zu kommen. Ich hatte es zuerst gesehen bei einer Höhe von ca. 800 m über dem Flugplatz. Ich schaltete meine Navigationslichter ein und aus, bekam jedoch keine Antwort, und so näherte ich mich weiter - aber das Licht zog schnell nach oben und über mein Flugzeug hinweg. Ich versuchte es wieder, aber das Licht scherte aus. Ich versuchte, ihm den Weg abzuschneiden und es zwischen gleichzeitig zwischen den Mond und mich zu bekommen. Aber selbst mit heruntergelassenen Klappen schaffte ich es nicht, dem Licht den Weg abzuschneiden. Ich kam zu keiner Zeit in die Position, in der die Silhouette des Lichts gegen den Mond sichtbar gewesen wäre.*

Ich jagte das Licht ungefähr 10 Minuten lang auf und ab und kreuz und quer, dann, als letzten Ausweg, hielt ich darauf zu und schaltete meine Landescheinwerfer ein. Kurz bevor das Licht zum letztenmal ausscherte und in Richtung Küste davonflog, sah ich, daß es ein dunkelgrau-weißes, ovales Objekt war, kleiner als meine T-6. Ich könnte nicht sagen, ob das Licht am Objekt war oder das ganze Objekt gestrahlt hat.

Zwei Offiziere und ein Besatzungsleiter, ein Oberfeldwebel, bestätigten den Bericht des Piloten. Sie hatten am Park- und Service-Abschnitt gestanden und den ganzen Vorfall beobachtet.

Der Wetterdienst der Air Force, dessen Wetterballon-Expertise hinzugezogen worden war, las diesen Sichtungsbericht. Es hieß dort: „Definitiv kein Ballon.“ Dr. Hynek sagte: „Keine astronomische Erklärung.“ Es handelte sich nicht um ein anderes Flugzeug, und es war keine Halluzination.

Aber *Project Grudge* hatte eine Antwort - es war ein Wetterballon. Es wurde keine Erklärung dafür angegeben, warum man so lässig die Entscheidung des Wetterdienstes der Air Force revidiert hatte.

Es gab für jeden Sichtungsbericht eine Lösung.

Auf der Basis der 600 Seiten Anhänge, der Erörterungen der Anhänge und sorgfältiger Prüfung der UFO-Berichte wurde folgendes geschlossen:

1. Beurteilung von Sichtungsberichten unidentifizierter fliegender Objekte: konstituieren keine direkte Bedrohung der nationalen Sicherheit der Vereinigten Staaten.
2. Sichtungsberichte unidentifizierter fliegender Objekte sind das Resultat von:
 - a. einer milden Form von Massenhysterie oder „Kriegsnervosität“
 - b. Individuen, die solche Berichte aus Schwindel oder Publizitätssucht fabrizieren
 - c. psychopathologische Personen
 - d. Mißinterpretationen verschiedener konventioneller Objekte

Es wurde empfohlen, *Project Grudges* „Umfang zu reduzieren“ und nur „jene Sichtungsberichte, die eindeutig eine realistische technische Verwertbarkeit anzeigen“ an *Grudge* zu senden.

Irgend jemand las die Bemerkung und war damit einverstanden, denn mit der Vollendung und Genehmigung des *Grudge*-Berichts zog sich *Project Grudge* vollständig aus dem Geschäft zurück. Mochten die Leute zetern und wettern, fliegende Untertassen sehen, rosa Elefanten, See-schlangen oder Harvey* - es ging das Flugtechnikgeheimdienstzentrum nichts an.

* [Unsichtbarer Hase in „My Friend Harvey“ von Mary Chase]

KAPITEL 6 - DIE PRESSEN ROLLEN - DIE AIR FORCE ZUCKT DIE SCHULTERN

Der *Grudge*-Abschlußbericht war vermutlich nicht für eine allgemeine Verbreitung vorgesehen. Einige wenige Exemplare wurden an die Presseabteilung der Air Force im Pentagon gesandt, Reporter und Autoren konnten kommen und ihn lesen. Aber dennoch begannen viele Exemplare zu zirkulieren. Der Presseraum der Air Force war nicht der beste Platz, um einen 600-seitigen Bericht zu lesen, und ein rascher Blick auf den Bericht zeigte, daß er genauere Inaugenscheinnahme erforderte, wenn auch zu keinem anderen Zweck als herauszufinden, was die Autoren zu beweisen versuchten - und so kursierten mehrere Dutzend Exemplare. Ich weiß, daß diese „freigegebenen“ Exemplare des *Grudge*-Bericht sorgfältig studiert wurden, denn jeder Autor, der während der Zeit zum Flugtechnikgeheimdienstzentrum kam, in der ich Leiter von *Project Blue Book* war, hatte ein Exemplar bei sich.

Da die Presse einige Fragen zu den Motiven hinter der Herausgabe des *Grudge*-Abschlußberichts hatte, wurde sehr wenig über ihn publiziert, während die Autoren ihre Fühler ausstreckten. Folglich las man 1950 wenig über fliegende Untertassen.

Offensichtlich interpretierten gewisse Leute in der Air Force diese Publizitätsflaute so, daß die UFOs endlich verschwunden waren, weil *Project Grudge* in die Rumpelkammer verfrachtet worden war. Alle Projekt-Unterlagen - mehrere hundert Pfund Berichte, Memos, Photographien, Zeichnungen und andere papierne Gemischtwaren wurden sang und klanglos aus ihren Ordnern gezerrt, mit Bindfaden zusammengebunden und in einem alten Lagerbehälter verstaut. Ich schätze, daß viele Sichtungsberichte als „Souvenirs“ endeten, denn ein Jahr später, als ich diese Unterlagen exhumierte, fehlten viele der Berichte.

Ungefähr um diese Zeit hatte das offizielle UFO-Projekt der Air Force einen letzten postmortalen Muskelkrampf. Das letzte Bündel der Berichte war gerade auf dem Stapel in dem Lagerbehälter gelandet, als das Flugtechnikgeheimdienstzentrum einen Brief vom Leiter des Geheimdienstes der Air Force erhielt. In offizieller Sprache besagte er: „Was soll das?“ Es hatte keine Order gegeben, *Project Grudge* zu beenden. Die postwendende Antwort lautete, daß *Project Grudge* nicht aufgelöst worden war, sondern seine Projekt-Funktionen anderswohin übertragen wurden, so daß es kein „Spezial“-Projekt mehr darstellte. Von nun an würden die UFO-Sichtungsberichte neben anderen Geheimdienstberichten durch normale Geheimdienstkanäle gehen.

Um guten Willen zu zeigen, bat das Flugtechnikgeheimdienstzentrum um die Erlaubnis, ein neues Air-Force-weites Mitteilungsblatt herausgeben zu dürfen, das dann ordnungsgemäß vervielfältigt und verbreitet wurde. Im wesentlichen besagte es, daß das Air Force-Hauptquartier das Flugtechnikgeheimdienstzentrum angewiesen hatte, die Sammlung und Beurteilung von UFO-Sichtungsberichten fortzusetzen. Es fuhr fort mit der Erklärung, daß die meisten UFO-Berichte Müll waren. Es stellte die Ergebnisse des *Grudge*-Abschlußberichts in dermaßen starker Sprache heraus, daß der Empfänger des Mitteilungsblattes sich nach Beendigung der Lektüre schämen würde, einen Sichtsungsbericht einzusenden. Um der Sache die Krone aufzusetzen, muß das Mitteilungsblatt nur an Soldaten in der Äußeren Mongolei verbreitet worden sein, denn ich fand niemals irgend jemanden im Felddienst, der jemals ein Exemplar erhalten hatte.

Während die UFO-Ermittlungsaktivitäten der Air Force auf den Nullpunkt herabsanken, schnellte die Presseaktivität auf einen neuen Höchststand. Ein Dutzend Leute machte sich auf, um eigene UFO-Stories aufzutreiben und eigene Schlußfolgerungen zu ziehen.

Nach einem ruhigen Januar deckte das Magazin TRUE seine Leser wieder ein. Diesmal handelte es sich um eine Story in der März-Ausgabe von 1950 mit dem Titel „Wie Wissenschaftler die Spuren fliegender Untertassen verfolgten“. Sie war von niemand anders geschrieben als dem damaligen Leiter eines Teams von Navy-Wissenschaftlern der supergeheimen Test- und Entwicklungssektion für Lenkraketen des White Sands-Testgeländes in New Mexico.

Es handelte sich um Commander R. B. MacLaughlin, einen Annapolis-Absolventen* und Marineoffizier. Sein Artikel wurde vom Militär freigegeben und befand sich in diametralem Gegensatz zu jeder Pressemitteilung, die das Militär in den vergangenen zwei Jahren herausgegeben hatte. Der Commander glaubte nicht nur, daß er die Realität der UFOs bewiesen hatte, sondern auch, daß er wußte, was sie waren. „Ich bin überzeugt“, schrieb er in dem TRUE-Artikel, „daß es“ - bezugnehmend auf ein UFO, das er in White Sands gesehen hatte - „eine fliegende Untertasse war, und ferner, daß diese Scheiben Raumschiffe von einem anderen Planeten sind, gesteuert von beseelten, intelligenten Wesen.“

* [US Naval Academy (Marine-Akademie) in Annapolis/Maryland]

Bei mehreren Gelegenheiten während der Jahre 1948 und 1949 hatten McLaughlin und sein Team auf dem White Sands-Testgelände gute UFO-Sichtungen gemacht. Die beste geschah am 24. April 1949, als das Team des Commanders, bestehend aus Ingenieuren, Wissenschaftlern und Technikern, im Begriff waren, einen der riesigen 30-m-Ø-Skyhook-Ballons steigen zu lassen. Es war 10:30 Uhr an einem vollkommen klaren Sonntag morgen. Vor dem Start hatte das Team einen kleinen Wetterballon steigen lassen, um die Winde in niedrigeren Höhen zu prüfen. Einer der Männer beobachtete den Ballon durch ein Theodolit (ein Instrument, das einer um ein 25-mm-Teleskop gebauten Landvermesserapparatur ähnlich ist), ein anderer hielt eine Stoppuhr und der dritte hatte ein Papierklemmbrett, um die gemessenen Daten niederzuschreiben. Das Team verfolgte den Ballon bis zu ungefähr 3.000 m Höhe, als einer von ihnen plötzlich etwas rief und nach links deutete. Das gesamte Teamschaute zu dem Teil des Himmels, auf den der Mann aufgeregt hinwies, und da war ein UFO.

„Es schien nicht groß zu sein“, sagte einer der Wissenschaftler später, „aber es war deutlich sichtbar. Man konnte leicht sehen, daß seine Form elliptisch war und seine Farbe weißlich-silbern.“ Nachdem es den Bruchteil einer Sekunde gedauert hatte, um zu realisieren, was sie da sahen, schwang einer der Männer das Theodolit herum, um das Objekt ins Visier zu bekommen, und der Zeitmesser brachte seine Stoppuhr in die Anfangsposition. Sechzig Sekunden lang verfolgten sie das UFO, während es sich in Richtung Osten bewegte. In ungefähr fünfundfünfzig Sekunden fiel es von einem Höhenwinkel von 45 Grad auf 25 Grad, dann schnellte es aufwärts, und in ein paar Sekunden war es außer Sicht. Das Team hörte kein Geräusch, und die Wüste von New Mexico war so still an dem Tag, daß man ein Flüstern auf tausend Meter Entfernung hätten hören können.

Als sie die gesammelten Daten bearbeitet hatten, fanden McLaughlin und sein Team heraus, daß das UFO sich mit einer Geschwindigkeit von 4 Grad pro Sekunde bewegt hatte. Zu einem bestimmten Zeitpunkt während des beobachteten Fluges bewegte sich das UFO vor einer Bergkette vorbei. Indem die Männer diese als Vergleichsmaßstab benutzten, schätzten sie die Größe des UFOs auf 12 m Breite und 30 m Länge, und sie berechneten, daß das UFO, als sie es zuerst sahen, auf einer Höhe von fast 90 km war und sich mit einer Geschwindigkeit von ca. 10 km/Sek. bewegte [ca. 36.000 km/Std.].

Dies war nicht die einzige UFO-Sichtung von White Sands-Wissenschaftlern. Am 5. April 1948 beobachtete ein anderes Team mehrere Minuten lang ein UFO, das mit einer Serie von heftigen Manövern über den nachmittäglichen Himmel strebte. Das scheibenförmige Objekt war ungefähr so groß wie ein Fünftel des Vollmondes.

Bei einer anderen Gelegenheit sah die Besatzung einer C-47, die einen Skyhook-Ballon verfolgte, zwei ähnliche UFOs vom Horizont heranfliegen, den Ballon umkreisen - er befand sich in einer ungefähren Höhe von 27 km - und rasch wieder davonrasen. Als der Ballon geborgen wurde, war er zerrissen.

Ich kannte die beiden Piloten der C-47, die jetzt an fliegende Untertassen glauben. Und damit stehen sie nicht allein, denn dasselbe ist der Fall mit den Leuten der Aeronautischen Abteilung von General Mills Inc.,* die die großen Skyhook-Ballons aufsteigen lassen und verfolgen.

* [Militärisches Vertragsunternehmen (z.B. Nahrungsmittel, Instrumente, Ballons). In dessen Firmengeschichte online heißt es: „1947 begannen Einwohner von Minneapolis seltsame silbrige Objekte am Himmel zu melden. Man versicherte ihnen, daß sie sich keine Sorgen zu machen brauchten, aber als die Ballons zum erstenmal erschie-

nen, konnte General Mills den Augenzeugen nicht sagen, daß die Mechanische Abteilung begonnen hatte, hinsichtlich Heißluftballons mit der US-Regierung zusammenzuarbeiten. Die Mehrheit der Flüge hatten die Aufgabe, Informationen über die obere Atmosphäre zu sammeln, einige jedoch, die Verbreitung potentiellen radioaktiven Niederschlags in der Ära des kalten Krieges einzuschätzen.“]

Diese Wissenschaftler und Ingenieure haben alle UFOs gesehen, und es waren nicht ihre eigenen Ballons. Ich wurde einmal fast aus dem Büro von General Mills in den kalten Minneapolis-Januar-Schneesturm hinausgeworfen, als ich Derartiges äußerte - aber dies geschah zu einem späteren Zeitpunkt in unserer Geschichte der UFOs.

Ich weiß nicht, was diese Leute sahen. Ihre Sichtungen hatten jedoch aufgrund der herausragenden Qualifikationen und des Kalibers dieser Beobachter großes Interesse geweckt. Es gibt einen gewissen berechtigten Zweifel bezüglich der Genauigkeit der Geschwindigkeits- und Höhenangaben, zu denen McLaughlins Team auf der Basis der mit ihrem Theodolit vorgenommenen Messungen kam. Dies bedeutet jedoch nicht viel. Selbst wenn sie sich um einen [Toleranz-]Faktor von 100 Prozent geirrt hätten, wären die Geschwindigkeiten und Höhen noch immer phantastisch, und außerdem sahen sie das UFO durch ein 25-mm-Teleskop und schworen, daß es ein flaches ovales Objekt war. Ballons, Vögel und Flugzeuge sind nicht flach und oval.

Der Astrophysiker Dr. Donald Menzel sagt in einem Buch mit dem Titel „Fliegende Untertassen“, daß sie ein Bild ihres eigenen Ballons sahen, dessen reflektierte Lichtstrahlen durch ein atmosphärisches Phänomen gebrochen worden seien. Vielleicht hat er recht, aber die Leute von General Mills glauben es nicht. Und ihre Ablehnung wird durch jahrelange praktische Erfahrungen mit der Atmosphäre und ihren [optischen] Täuschungen und Illusionen untermauert.

Als die März-Ausgabe der Zeitschrift TRUE mit dem Artikel über die das UFO beobachtenden Wissenschaftler von White Sands das Publikum erreichte, stach sie in ein Wespennest. Donald Keyhoses Artikel in der Januar-Ausgabe hatte schon viele Leute bekehrt, aber es gab noch immer ein paar Ungläubige. Die Tatsache, daß Wissenschaftler der Regierung UFOs gesehen hatten und es offen eingestanden, wirkte sich auf einen großen Prozentsatz dieser Ungläubigen aus. Mehr und mehr Leute glaubten an fliegende Untertassen.

Die Navy kommentierte die Sichtungen nicht, jedoch sie äußerte sich über McLaughlin. Es scheint, daß McLaughlin mehrere Monate zuvor, dem Vorschlag einer Gruppe von Wissenschaftlern in White Sands folgend, die Einzelheiten der Sichtung sorgfältig niedergeschrieben und an Washington geschickt hatte. Der Bericht enthielt keine persönlichen Meinungsäußerungen, sondern ausschließlich Fakten. Die Rückäußerungen über McLaughlins Bericht waren von Washington nach White Sands telegraphiert worden und lauteten: „Was trinken Sie da unten?“ Eine äußerst intelligente Antwort - und sie kam von einem Admiral des Lenkraketenprogramms der Navy.

Zu der Zeit, als der Artikel erschien, war McLaughlin nicht mehr in White Sands, er befand sich zur See auf dem Zerstörer Bristol. Vielleicht hatte er auf das Telegramm des Admirals geantwortet.

Die Air Force kommentierte den McLaughlin-Artikel nicht. Die Leute des Flugtechnikgeheimdienstzentrums zuckten nur die Achseln und lächelten, wenn sie an den Überbleibseln von *Projekt Grudge* vorbeikamen, und fuhren fort, „die UFOs durch reguläre Geheimdienstkanäle gehen zu lassen“.

Anfang 1950 wanderten die UFOs hinunter nach Mexiko. Die Zeitungen waren voller Sichtsungsberichte. Touristen brachten mehr Untertassengeschichten mit zurück als handgemachte, echt lederne Handtaschen. TIME berichtete, daß Taschendiebe ein Bombengeschäft machten, wenn sie die himmelwärts starrenden Mengen abgrasten, die sich zusammenfanden, wenn ein *plativo* [Untertasse] gesehen worden war. Mexikos Verteidigungsministerium ließ verlauten, daß es einige gute Sichtsungsberichte gegeben hatte, jedoch die Geschichten über Funde von abgestürzten Untertassen nicht wahr wären.

Am 8. März fand eine der besten UFO-Sichtungen von 1950 direkt über dem Flugtechnikgeheimdienstzentrum statt.

Am Vormittag dieses Tages setzte ein Passagierflugzeug der TWA zur Landung auf dem Dayton Municipal Airport an. Als der Pilot kreiste, um in den Landeanflug überzugehen, sahen er und sein Co-Pilot ein hellstrahlendes Licht, das regungslos im Südosten schwebte. Der Pilot rief den Kontrollturm des Flugplatzes, um ihn über das Licht zu informieren, aber bevor er viel sagen konnte, bemerkte der Flugsicherungslotse, daß man es ebenfalls sah. Man hatte die Einsatzbereitschaft der Air National Guard [Nationalen Luftverteidigung] angerufen, die sich auf dem Flugplatz befand, und während der Flugsicherungslotse noch sprach, rannte bereits ein Air Guard-Pilot auf eine F-51 zu, beladen mit Fallschirm, Helm und Sauerstoffmaske.

Ich kannte den Piloten, und er erzählte mir später: „Ich wollte ein für allemal herausfinden, was es mit diesen verrückten Meldungen über fliegende Untertassen auf sich hatte.“

Während die F-51 warmlief, rief der Kontrollturm das Flugtechnikgeheimdienstzentrum [Wright Field, Dayton/Ohio] an und informierte es über das UFO und wo man hinschauen mußte, um es zu sehen. Die Leute des Flugtechnikgeheimdienstzentrums eilten hinaus, und da war es - ein extrem helles Licht, viel heller und größer als ein Stern. Was immer es auch war, es war hoch, denn ab und zu wurde es von den dicken, hohen, verstreuten Wolken verdeckt, die sich in dem Gebiet befanden. Während die Gruppe von Leuten vor dem Technischen Zentrum standen und das Licht beobachteten, rannte einer hinein und rief das Radarlabor an, um nachzufragen, ob gerade irgendein Radargerät in Aktion war. Die Antwort lautete, daß man mit dem laboreigenen Radargerät den Südosten beobachtete, und schlug vor, daß das Technische Zentrum ein paar Leute herüberschickte.

Als die Mitarbeiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums im Radarlabor ankamen, war das Radargerät eingeschaltet und erfaßte ein Objekt genau dort, wohin jeder blickte. Das Radar erfaßte auch die Air Guard F-51 und eine F-51, die vom Stützpunkt Wright-Patterson hinaufgeschickt worden war. Die Piloten beider Kampfflugzeuge konnten bei das UFO sehen, und sie wollten es verfolgen. Der Oberfeldwebel, der das Radargerät bediente, rief die beiden F-51 über Funk und lotste sie gemeinsam in Richtung des Objekts. Als die beiden Flugzeuge kletterten, hielten sie den Funkkontakt mit dem Radaroperateur beständig aufrecht, um sicherzustellen, daß sie beide hinter demselben Ding her waren.

Mehrere Minuten lang konnten sie das UFO deutlich sehen, aber wenn sie auf ungefähr 4.500 m Höhe anlangten, kamen Wolken heran, und sie verloren es aus der Sicht. Die Piloten trafen rasch eine Entscheidung: da sie immer näher an das Objekt herankamen, trennten sie sich, um vor einer Kollision miteinander sicher zu sein, und flogen dann durch die Wolken. Sie schalteten den Instrumentenflug ein, und in wenigen Sekunden waren sie in den Wolken. Es war viel schlimmer, als sie erwartet hatten, die Wolken waren dick, und die Flugzeuge vereisten schnell.

Eine F-51 ist nicht gut im Instrumentenflug, aber beide Flugzeuge kletterten unaufhörlich, bis der Radaroperateur ihnen sagte, daß sie sich nahe bei dem Objekt befanden - tatsächlich fast bei ihm waren. Die Piloten berieten sich wieder eilig über Funk und entschieden, daß es besser wäre, wieder herunterzugehen, da das Wetter so schlecht war. Wenn ein UFO - oder sonst irgend etwas - in den Wolken war, könnten sie mit ihm zusammenstoßen, bevor sie es sehen konnten. Sie trafen eine kluge Entscheidung. Sie senkten die Nasen ihrer Flugzeuge und stiegen hinunter in klarere Gefilde. Sie kreisten eine Weile, aber die Wolken rissen nicht auf. Nach ein paar Minuten informierte sie der Oberfeldwebel am Radargerät, daß das Objekt schnell vom Bildschirm verschwand. Die beiden F-51 landeten.

Als das Objekt vom Radarbildschirm verschwand, gingen einige Leute nach draußen, um mit ihren eigenen Augen nach dem UFO zu sehen, aber es war von den Wolken verdeckt, und die Wolken blieben eine Stunde lang. Als es sich endlich für ein paar Minuten aufklarte, war das UFO verschwunden.

An diesem Nachmittag wurde im Technischen Zentrum eine Besprechung abgehalten. An ihr nahm auch Roy James, der Elektronikspezialist und UFO-Radarexperte des Zentrums teil. Roy war zum Radarlabor herübergekommen und hatte das UFO auf dem Bildschirm gesehen. Aber weder die F-51-Piloten noch der Oberfeldwebel, der das Radar bedient hatte, waren bei der Be-

sprechung anwesend. Die Aufzeichnungen zeigen, daß man bei dieser Besprechung zu der einmütigen Entscheidung gelangte, die UFOs zu identifizieren. Das helle Licht war Venus, da Venus sich am Morgen des 8. März 1950 im Südosten befunden hatte, und das Radarergebnis wurde verursacht durch mit Eispartikeln durchsetzten Wolken, denen die F-51 Piloten begegnet waren. Wolken mit Eispartikeln können ein Radarergebnis hervorrufen. Die Gruppe von Geheimdienstspezialisten auf der Besprechung befanden, dies würde außerdem durch die Tatsache belegt, daß, als sich die beiden F-51 dem Wolkenzentrum näherten, das Radarergebnis eine Annäherung an das UFO-Objekt auf dem Radarschirm anzuzeigen schien. Sie befanden sich in der Nähe des UFO und in der Nähe von Eis, und so mußte das UFO Eis gewesen sein.

Damit war der Fall erledigt.

Ich hatte den Bericht über diese Sichtung gelesen, ihm jedoch nicht allzu viel Aufmerksamkeit geschenkt, da er „gelöst“ worden war. Aber eines Tages, fast zwei Jahre später, bekam ich in meinem Büro von *Project Blue Book* einen Anruf. Der Anrufer war der Oberfeldwebel, eben jener, der das Radargerät des Labors bedient hatte. Er hatte gerade erfahren, daß die Air Force ernsthaft UFOs untersuchte, und er wollte wissen, was über den Dayton-Vorfall gesagt worden war. Er kam herüber, las den Bericht und bestritt die endgültige Erklärung heftig. Er sagte, daß er schon seit der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg mit Radar vertraut wäre, er war an den Tests der ersten Mikrowellen-Warnradargeräte beteiligt gewesen, die in den Anfängen des Krieges von einer Gruppe entwickelt worden waren, die von Dr. Luis Alvarez* geleitet wurde. Er sagte, was er auf dem Radarschirm gesehen hatte, war keine Eiswolke, es war eine Art Flugzeug. Er hatte jede erdenkliche Art von Wetterphänomen auf den Radarschirm gesehen, erzählte er mir, Gewitter, Eiswolken, Temperaturinversionseffekte und wie sie sich auswirkten. Sie hatten alle ähnliche Charakteristiken - das Objekt war „verschwommen“ und seine Intensität schwankend. Aber in diesem Falle lag ein gutes, solides Radarergebnis vor, und er war überzeugt, daß es von einem guten, soliden Objekt verursacht worden war.

* [Dr. Luis Alvarez (1911-1988), herausragender Wissenschaftler, diverse Medaillen und Preise]

Und außerdem, sagte er, hatte er die Neigung der Antenne verändert, als das Objekt zu verschwinden begann, und daraufhin erschien es wieder, was darauf hinweist, daß es - was immer es war - aufstieg. Wolken mit Eispartikeln steigen nicht auf, kommentierte er ziemlich bitter.

Auch einer der Piloten der beiden F-51 stimmten der Analyse des Flugtechnikgeheimdienstzentrums nicht zu. Der Pilot, der das F-51-Doppelgespann an dem Tage angeführt hatte, sagte mir, daß das, was er sah, kein Planet war. Während er und sein Flügelmann aufstiegen und bevor die Wolken es verdeckten, konnten sie beide das UFO gut sehen, und es wurde die ganze Zeit größer und deutlicher. Während sie stiegen, nahm das Licht eine Form an - es war definitiv rund. Und wenn es Venus gewesen wäre, hätte es am nächsten Tag an derselben Stelle des Himmels stehen müssen, aber als er danach Ausschau hielt, sagte der Pilot, war es nicht da. Der Bericht des Flugtechnikgeheimdienstzentrums erwähnt diesen Punkt nicht.

Ich erinnere mich, daß ich ihn ein zweites Mal fragte, wie das UFO aussah. Seine Antwort, „riesig und metallisch“, gemahnte an den Mantell-Vorfall.

Der Dayton-Vorfall wurde von der Presse kaum beachtet, da es sich offiziell nicht um einen Fall der Rubik „Unbekannte“ gehandelt hatte und an Eiswolken und Venus nichts Aufregendes ist. Dennoch brachten die Zeitungen UFO-Berichte.

Eine Story, die weite Verbreitung fand, handelte von einer Sichtung des Marine-Luftstützpunktes in Dallas/Texas. Kurz vor Mittag am 16. März sah der Oberbootsmann Charles Lewis ein scheibenförmiges UFO quer über den Himmel kommen und nahe an einer in großer Höhe befindlichen B-36 vorbeifliegen. Lewis sah zuerst das UFO vom Norden herankommen, niedriger als die B-36, und dann sah er es zum Bomber hochziehen, als es näherkam. Es verharrte für einen Augenblick unter der B-36, dann beschleunigte es und verschwand. Als die Presse sich nach dem Vorfall erkundigte, bürgte Captain M. A. Nation, Kommandant des Luftstützpunktes, für seinen Oberbootsmann und fügte hinzu, daß die Flugsicherungslotsen der Basis ungefähr zehn Tage zuvor ein UFO gesehen und ihm darüber Meldung erstattet hatten.

Diese Story war nicht langlebig, da am nächsten Tag eine größere hereinstand, als über den Himmel über der kleinen Stadt Farmington/New Mexico, ungefähr 300 Kilometer nordwestlich von Albuquerque, buchstäblich eine Invasion von UFOs hereinbrach. Jede größere Zeitung brachte die Story. Die UFOs hatten sich offensichtlich über der Vierländerecke seit zwei Tagen gesammelt, da mehrere Leute meldeten, daß sie am 15. und 16. März UFOs gesehen hatten. Aber der 17. war der große Tag, jede Untertasse diesseits des Polarsterns muß ein erfolgreiches Rendezvous über Farmington gehabt haben, weil an dem Tag die meisten der 3.600 Einwohner der Stadt eine Masse vorüberfliegen sahen. Die ersten Meldungen wurden um 10:15 Uhr gemacht, dann war für eine Stunde die Luft voller fliegender Untertassen. Schätzungen der Anzahl schwankten von konservativen 500 und „Tausenden“. Die meisten Beobachter sagten, die UFOs waren untertassenförmig, flogen mit fast unglaublichen Geschwindigkeiten und hatten sich anscheinend keine Flugroute gesetzt. Sie schossen heran und rasten wieder fort und schienen Kollisionen nur um Haaresbreite zu vermeiden. Sie waren ohne Frage keine Halluzinationen, da der Bürgermeister, die lokale Zeitungsbelegschaft, Ex-Piloten, die Highway-Patrouille und alle Arten von Personen, die die Gemeinde von 3.600 Seelen ausmachten, sie gesehen hatten.

Ich habe mit mehreren Leuten gesprochen, die in Farmington waren und diese jetzt berühmte UFO-Präsentation am St. Patrick's Day sahen. Ich habe Dutzende von Erklärungen gehört - vom Wind getriebene Baumwollflocken, Sonnenlicht reflektierende Insektenflügel, ein Schwindel, um Farmington bekannt zu machen, und wirkliche fliegende Untertassen. Eine Erklärung wurde jedoch niemals publiziert, und falls es eine Erklärung gibt, ist sie die beste. Unter bestimmten Bedingungen extremer Kälte, wahrscheinlich zwischen minus 45 und 50 Grad Celsius, wird der Plastiksack eines Skyhook-Ballons sehr spröde und nimmt die Form einer riesigen Lampenbirne an. Wenn eine plötzliche Windböe oder andere Turbulenzen auf den Ballon stoßen, zerfällt er in tausend Stücke. Wenn diese Plastikstücke, vom Wind getragen, herunterschweben, könnten sie wie Tausende fliegender Untertassen aussehen.

Am St. Patrick's Day platzte in der Nähe von Farmington tatsächlich ein Skyhook-Ballon, der von der an das White Sands-Testgelände angrenzenden Holloman Air Force Base aufgestiegen war, und in 18 km Höhe war es kalt genug, um den Ballon spröde werden zu lassen. Es ist zwar wahr, daß die Einwohner von Farmington niemals ein Stück Plastik fanden, aber die kleinen Plastikstücke sind buchstäblich so leicht wie Federn und könnten weit über die Stadt hinausgeschwebt sein.

Am nächsten Tag, es war der 18. März, zuckte die von der Presse bedrängte Air Force mit den Achseln und sagte: „Es ist nichts daran“, aber sie hatten keine Erklärung.

Das Magazin TRUE landete zum drittenmal einen Knüller, als die April-Ausgabe, die Ende März 1950 herauskam, eine Zusammenstellung von UFO-Photos brachte. Sie präsentierten sieben Photos als Beweis, daß UFOs existierten. Es bedurfte keines Photo-Auswertungsexperten, um sagen zu können, daß alle sieben durchaus in Frage gestellt werden konnten, aber die Photosammlung goß Öl ins bereits glimmende Feuer. Die amerikanische Öffentlichkeit hörte viel über fliegende Untertassen, und alles davon stand auf der befürwortenden Seite. Für jemanden, der nicht an diese Dinger glaubte, dachte das Publikum, daß die Air Force mächtig wortkarg war.

Das Thema erregte noch mehr Interesse, als ein berühmter Nachrichtenkommentator am Abend des 26. März sagte, die UFOs wären von Rußland.

Am nächsten Abend sagte Henry J. Taylor* in einer Radiosendung von Dallas/Texas, daß die UFOs den Vereinigten Staaten gehörten. Er konnte nicht alles sagen, was er wußte, aber es wäre eine fliegende Untertasse am Strand in der Nähe von Galveston/Texas gefunden worden - mit Markierungen der US Air Force.

* [Wirtschaftler, Journalist, Autor, Botschafter; Radiosendungen 1945-1956, http://www.ecommcode2.com/hover/research/historicalmaterials/other/taylor_h.htm]

Zwei Tage später unterbrach eine Nachrichteneilmeldung das reguläre Abendprogramm einer Fernsehstation in Los Angeles, und später am Abend sagte der Sprecher, man würde die ersten Photos des wahren Dinges zeigen - unsere militärische fliegende Untertasse. Die Photos, so stell-

te sich heraus, waren die einer XF-5-U der Navy,* eines experimentellen Flugzeugs des zweiten Weltkriegs, das niemals geflogen war.

* [„Fliegender Pfannkuchen“; mehr darüber: <http://www.daveswarbirds.com/usplanes/aircraft/flapjack.htm>]

Das Publikum war nun gründlich verwirrt.

Zu dieser Zeit warfen jeder Zeitungsreporter, Radio- und Fernsehsprecher, Kabarettist und der Mann von der Straße mit dem Ausdruck „fliegende Untertasse“ nur so um sich. Einige der Kommentare waren nicht gerade schmeichelhaft, aber nach dem Motto des Öffentlichkeitsspektakels ist es „gleichgültig, was gesagt wird, Hauptsache das Wort ist richtig buchstabiert“.

Anfang April warf das von vielen so hochverehrte Blatt U.S. NEWS AND WORLD REPORT seinen Anteil in die Debatte. Das UFO gehörte der Navy. Da war sie wieder - die alte, fluguntaugliche XF-5-U.

Die Sachlage kehrte zur Normalität zurück, als Edward R. Murrow die UFOs zum Thema seiner TV-Dokumentationen machte. Er führte seine Zuschauer in den Vereinigten Staaten herum, sprach mit durch seine UFO-Sichtung berühmten Kenneth Arnold per Telefon und ließ einen Reporter, der „dort gewesen“ war, die Geschichte des Todes von Captain Mantell erzählen. In die Berichte von stattgefundenen UFO-Sichtungen waren die Pro- und Contra-Meinungen hoher Tiere aus Washington und des Mannes von der Straße eingeblendet.

Sogar die seriöse NEW YORK TIMES, die sich bis jetzt von der UFO-Debatte ferngehalten hatte, knickte ein und brachte einen Leitartikel mit dem Titel „Diese fliegenden Untertassen - gibt es sie, oder gibt es sie nicht?“

All diese Aktivitäten trugen wenig dazu bei, das Dogma des Militärs zu erschüttern. Es gab zu, daß die UFO-Untersuchung tatsächlich nicht beendet worden war. „Jeder substantielle Bericht über irgendein Phänomen im Luftraum wird durch normale Geheimdienstkanäle bearbeitet“, wurde der Presse gesagt.

Seit dem 4. Juli 1947, zehn Tage nach dem ersten Bericht* über fliegende Untertassen, hatten Luftfahrtpiloten immer wieder gemeldet, daß sie UFOs gesehen hatten. Aber diese Berichte gab es nicht häufig - vielleicht einmal in mehreren Monaten. Im Frühjahr 1950 änderte sich dies jedoch, und von den Luftfahrtpiloten kamen immer häufiger [UFO-]Berichte - gute Berichte.

* [Es war, wie bereits angemerkt, nachweislich nicht der „erste“ Bericht, wie sich später herausstellte.]

Die Berichte gingen an das Flugtechnikgeheimdienstzentrum, aber sie erregten nicht viel Aufmerksamkeit. In wenigen Fällen gab es etwas, das einer Untersuchung ähnelte, aber nur einer halbherzigen. Die Berichte gelangten auch an die Zeitungen, und hier erregten sie sehr viel mehr Aufmerksamkeit. Es wurden Recherchen gemacht und die Geschichten geprüft und wieder geprüft. Als Passagierflugzeugbesatzungen einen UFO-Bericht nach dem anderen einsandten, war es schwer, an die üblichen Verdächtigungen zu glauben: „Schwindel, Halluzination und Mißinterpretation bekannter Objekte“. In den Monaten April, Mai und Juni 1950 gab es mehr als vierzig gute Berichte von Passagierflugzeugbesatzungen.

Einer von ihnen stammte von einer *Chicago and Southern**-Besatzung, die in der Nacht vom 31. März eine DC-3 von Memphis nach Little Rock/Arkansas flog.

* [Luftfahrtgesellschaft]

Es war eine außergewöhnlich klare Nacht, keine Wolken, kein Dunst - eine wundervolle Nacht für einen Flug. Als die Uhr des Cockpits genau 21:29 Uhr anzeigte, bemerkte der Pilot Jack Adams ein weißes Licht zu seiner Linken. Der Co-Pilot, G. W. Anderson, sah gerade auf eine Karte, aber aus dem Winkel seiner Augen bemerkte er, daß sich der Pilot vorbeugte und aus dem Fenster sah, so daß er ebenfalls dorthin blickte. Er sah das Licht in dem Moment, als der Pilot sagte: „Was ist das?“

Der Co-Pilot gab die klassische Antwort: „Oh nein, es ist doch hoffentlich nicht eins von diesen Dingen!“

Beide Piloten hatten erst vor kurzem ihre Meinung zu den fliegenden Untertassen geäußert, und sie war nicht wohlgesonnen.

Während sie das UFO beobachteten, flog es quer über die Nase ihrer DC-3, und sie konnten es ziemlich gut sehen. Weder der Pilot noch der Co-Pilot konnten den Umriß des Objekts deutlich ausmachen, da es „schattenhaft“ erschien, aber sie nahmen an, daß es scheibenförmig war, weil es eine kreisförmig angeordnete Reihe von acht oder zehn „Fenstern“ aufwies, die von einem starken bläulichen Licht beleuchtet waren, das aus dem Innern des - was immer es war, was sie da sahen - zu kommen schien. An der Oberseite des UFO war ein weißes Licht, eine Tatsache, die viele Leute glauben machte, daß es sich um ein anderes Flugzeug handelte. Aber diese Vorstellung wurde zunichte, als angekündigt wurde, daß sich kein anderes Flugzeug in der Nähe befand. Die Besatzung der DC-3, als sie zu dieser Möglichkeit befragt wurde, war sich ganz sicher. Wenn es ein anderes Flugzeug gewesen wäre, hätten sie die Nummer lesen, die Passagiere sehen und verflucht noch einmal fast herüberlangen können, um dem Piloten einen Schlag zu versetzen, weil er ihnen so nahe kam.

Ungefähr einen Monat später, über dem Norden von Indiana, lud Trans World Airlines alle Passagiere eines DC-3-Flugs zu einem Blick auf ein UFO ein, das wie „ein Klumpen geschmolzenen Metalls“ aussah.

Die offizielle Erklärung für diesen Vorfall lautet, daß das riesige orange-rote UFO nichts anderes als das Licht einer der vielen Hochofenflammen in Nord-Indiana war, das von der höheren Dunstschicht reflektiert wurde. Mag sein, aber die Piloten sagten nein.

Es gab zwei Jahre später ähnliche Sichtungen in Nord-Korea - und hier hatte das FEAF*-Bomberkommando einen Ausfall von Hochofenflammen verursacht.

* [Far East Air Forces - amerikanische Fernost-Luftwaffe]

UFO-Sichtungen von Luftfahrtpiloten interessierten mich immer ebenso wie jede andere Art von Sichtung. Piloten sollten im allgemeinen kompetente Beobachter sein, einfach weil sie viel Zeit ihres Lebens damit verbringen, den Himmel abzusuchen. Und Piloten suchen den Himmel ab; eines der ersten Dinge, die einem Kadetten des Flugwesens beigebracht wird, ist: „Halte deinen Kopf auf einer Schwenkachse!“ - mit anderen Worten, schau dich unablässig am Himmel um. Von allen Piloten sind die Luftfahrtpiloten das Beste vom Besten dieser Gruppe guter Beobachter. Möglicherweise kann ein Zweiter Lieutenant, der gerade die Flugschule verlassen hat, durch irgendeine unübliche Formation von Bodenlichtern, einen Meteor oder einen Stern verwirrt werden, aber Luftfahrtpiloten haben Tausende von Flugstunden absolviert oder sie würden nicht auf dem linken Platz des Flugzeug-Cockpits sitzen, und sie sollten wohl mit einem Haufen unüblicher Sichtungen vertraut sein.

Eines Nachmittags im Februar 1953 hatte ich die Gelegenheit, meine Beschäftigung mit UFO-Sichtungen durch Luftfahrtpiloten zu vertiefen. Ich hatte dem Hauptquartier des Luftverteidigungskommandos in Colorado Springs einen Besuch abgestattet und war auf dem Rückflug in einer United Airlines-DC-6. An diesem Nachmittag waren nicht viele Passagiere an Bord, aber wie üblich kam der Captain zu einem Schwätzchen in die Passagierkabine. Als er mir zu kam, setzte er sich auf den Platz neben mir. Wir unterhielten uns ein paar Minuten lang, dann fragte ich ihn, was er über fliegende Untertassen wußte. Er lachte ein wenig und antwortete, daß ein Dutzend Leute ihn jede Woche danach fragt, aber als ich sagte, wer ich war und warum ich daran Interesse hatte, änderte sich seine Haltung. Er sagte, er hätte niemals ein UFO gesehen, aber er kannte viele Piloten der United Airlines, die eins gesehen hatten. Einer, so erzählte er mir, hatte vor einigen Jahren eines gesehen. Er hatte Meldung erstattet, war jedoch wie alle anderen abgewimmelt worden. Aber er war so überzeugt, etwas Unübliches gesehen zu haben, daß er sich eine Leica-Kamera mit einem 105-mm-Teleobjektiv kaufte, damit umzugehen lernte und sie nun äußerst gewissenhaft auf jedem seiner Flüge bei sich hatte.

Es entstand eine Pause in unserer Unterhaltung, und dann sagte der Captain: „Wollen Sie wirklich eine Meinung über die fliegenden Untertassen hören?“

Ich bejahte.

„In Ordnung“, erinnere ich ihn sagen, „wie lange wird Ihr Aufenthalt in Chicago dauern?“

Ich hatte ungefähr zwei Stunden Zeit.

„Gut, sobald wir in Chicago sind, treffe ich Sie im Caffarello's, an der Straße gegenüber dem Terminalgebäude. Ich werde zusehen, daß ich noch andere Kollegen mitbringen kann.“

Ich dankte ihm, und er ging wieder nach vorne.

Ich wartete eine Stunde lang in Caffarello's Bar. Gerade als ich dachte, er hätte es wohl nicht geschafft und ich sollte besser zurückgehen, um meinen Flug nach Dayton zu bekommen, kamen er und drei andere Piloten. Wir bekamen einen großen Tisch in dem Café,* da er weitere drei Piloten außer Dienst zusammengetrommelt hatte, die in Chicago lebten und zu uns herüberkommen wollten. Ich erinnere mich nicht an ihre Namen, da ich keinen Versuch machte, sie zu erfahren. Dies war nur eine unoffizielle Gruppendiskussion und keine offizielle Befragung, aber ich bekam wirklich einen Knüller zu hören über die Gedanken der Piloten zum Thema UFOs.

* [In den USA werden die Plätze in aller Regel zugewiesen, anders als in Deutschland.]

Vor allem wollten sie bezüglich ihrer Gedanken über die Air Force und ihre Untersuchung der UFO-Berichte kein Blatt vor den Mund nehmen. Einer der Männer brachte es gleich auf den Punkt: „Wenn ich eine fliegende Untertasse in Flügelspitzen-Formation mit mir fliegen und mir kleine Männchen zuwinken sähe, und selbst wenn alle meine Passagiere es ebenfalls sähen - ich würde es der Air Force nicht melden.“

Ein anderer Mann schaltete sich ein: „Erinnern Sie sich an das Ding, das Jack Adams bei Memphis sah?“ Ich bejahte. „Er schickte einen Bericht an die Air Force, und auf seiner nächsten Reise traf ihn ein heißer Typ in Memphis. Er sprach ein paar Minuten mit Adams und sagte ihm dann, daß er einen Meteor gesehen hätte. Adams hat sich wie ein Idiot gefühlt. Zur Hölle, ich kenne Jack Adams gut, und er ist der konservativste Kerl, den ich kenne. Wenn er sagt, er sah etwas mit leuchtenden Fenstern, dann sah er etwas mit leuchtenden Fenstern - und es war kein Meteor.“

Obwohl ich mich an die Namen der Piloten nicht erinnere - ihre Kommentare werde ich niemals vergessen. Sie mochten die Art und Weise, wie die Air Force die UFO-Berichte behandelte, nicht, und ich war „Herr Fliegende Untertasse“ der Air Force. Kaum hatte einer der Piloten mich zu rechtgesetzt und mir eine verpaßt, so daß ich zu Boden ging, schnappte mich der andere, zog mich wieder hoch, und nun war er an der Reihe. Ich konnte nicht viel dagegensetzen, ich hatte es selbst herausgefordert. Ich glaube, diese Gruppe von sieben Piloten repräsentierten die Gefühle einer Menge von Luftfahrtpiloten recht gut. Sie waren keine gutgläubigen Weltraum-Fans, aber wenn sie und ihre Kollegen etwas gesehen hatten, was immer es gewesen sein mochte - es waren keine Halluzinationen, Massenhysterie, Ballons oder Meteore.

Drei der Männer in dieser Caffarello-Konferenz hatten UFOs gesehen, oder - um ihre Sprache zu benutzen - sie hatten etwas gesehen, das sie nicht als bekanntes Objekt identifizieren konnten. Zwei von ihnen hatten bei Nacht merkwürdige Lichter ihrem Flugzeug folgen sehen. Beide hatten bei der CAA* nachgefragt und noch einmal nachgefragt, aber es gab kein anderes Flugzeug in der Nähe. Beide gaben jedoch zu, daß sie nicht genug gesehen hatten, um einordnen zu können, ob es eine gute UFO-Sichtung war. Aber der dritte Mann hatte etwas Bemerkenswertes auf Lager.

* [CAA: Civil Aviation Authority (Zivile Luftfahrtbehörde), später Federal Aviation Administration (Bundesluftfahrtbehörde)]

Wenn ich mich recht entsinne, flog dieser Pilot für TWA. Eines Tages, es war im März 1952, flogen er und sein Co-Pilot sowie eine dritte Person - entweder ein Pilot auf dem Heimflug oder ein anderes Besatzungsmitglied, ich weiß ich nicht mehr so genau - ein C-54 Transportflugzeug von Chicago nach Kansas City. Um ungefähr 14:30 Uhr nahm der Pilot mit der CAA-Funkstelle in Kirksville/Missouri Kontakt auf, während er sich 150 m über einer dichten Wolkendecke befand. Während er sprach sah er hinaus zu seinem zweiten Motor, der Öl verlor. Direkt auf einer Ebene mit dem Motor, wenige Grad höher, sah er ein silbriges, scheibenförmiges Objekt. Es war für einen guten Blick darauf zu weit weg, aber zum Erkennen seiner Form war es nahe genug.

Das UFO hielt seine relative Position mit der C-54 fünf oder sechs Minuten lang bei, dann beschloß der Pilot, eine kleine *ad hoc*-Untersuchung zu machen. Er leitete eine Kurve in Richtung des UFO ein, und nach ungefähr dreißig Sekunden kam er ihm näher, aber dann vollzog das UFO eine Linkskurve. Es hatte offensichtlich die Geschwindigkeit verringert, denn sie kamen einander immer noch näher. Ungefähr in diesem Moment beschloß der Co-Pilot, daß das UFO ein Ballon war; es sah so aus, als wenn das UFO sich drehte. Der Pilot stimmte halbherzig zu - und da die Firma sie nicht dafür bezahlte, Ballons abzufangen, begaben sie sich wieder auf ihren Kurs nach Kansas City. Sie flogen ein paar weitere Minuten mit dem „verflixten Ding“ zu ihrer Linken.

Wenn es ein Ballon war, müßten sie es hinter sich lassen, überlegte der Pilot, wie er sich erinnerte; wenn sie eine 45-Grad-Wendung nach rechts durchführen würden, müßte der „Ballon“ am linken Flügel bleiben und weit zurückfallen. Also machten sie eine 45-Grad-Kurve nach rechts, und obwohl der „Ballon“ ein wenig zurückblieb, fiel er nicht weit genug zurück, um ein Ballon sein zu können. Er schien Geschwindigkeit zuzulegen, um eine Kurve außerhalb der Kurve der C-54 zu machen. Der Pilot flog seine Kurve weiter, bis er eine 360-Grad-Kurve vollzogen hatte, und das UFO folgte und blieb außen. Die Piloten konnten seine Geschwindigkeit nicht beurteilen, da sie nicht wußten, wie weit es entfernt war, aber um einer C-54 in einer 360-Grad-Wendung zu folgen und die ganze Zeit außen zu bleiben, setzt ein mächtig schnelles Objekt voraus.

Dies schoß der Ballon-Theorie geradeswegs in den Kopf. Nach der 360-Grad-Wendung schien das UFO beständig an Höhe zu verlieren, denn es war nun unterhalb der Ebene der Flügel. Der Pilot entschloß sich, es besser sehen zu können. Er bat um volle Kraft aller vier Motoren, kletterte mehrere hundert Meter und steuerte wieder auf das UFO zu. Er manövrierte die C-54 in einen langen Gleitflug mit Richtung auf das UFO. Als sie sich näherten, schien das UFO ein wenig schneller an Höhe zu verlieren und „sank“ in die Wolkendecke. Gerade als die C-54 über die Stelle zischte, an der das UFO verschwunden war, sah die Besatzung es an ihrem rechten Flügel aus der Wolkendecke aufsteigen und so schnell zu steigen, daß es in wenigen Sekunden außer Sicht war.

Beide Piloten wollten bleiben und nach ihm Ausschau halten, aber der zweite Motor hatte unmittelbar nach dem Hochfahren für den Aufstieg zu stottern begonnen, und sie beschlossen, sich lieber nach Kansas City zu begeben.

Ich verpaßte meinen Dayton-Flug, aber ich hörte eine gute UFO-Geschichte.

Was hatten die beiden Piloten und ihre Passagiere gesehen? Wir drehten und wendeten [die Antworten] lange Zeit herum an jenem Nachmittag. Es war kein Ballon. Es war kein anderes Flugzeug, da der Pilot, als er mit der Kirksville-Funkstelle Kontakt aufnahm, sich danach erkundigt hatte, ob ein anderes Flugzeug in der Nähe wäre. Es hätte vielleicht irgendeine Reflexion sein können, ausgenommen als es in die Wolkendecke „sank“, denn es sah aus wie etwas, das in eine Wolkendecke sinkt - es verschwand nicht, wie es bei einer Reflexion der Fall gewesen wäre. Dann war da das plötzliche Wiedererscheinen in Höhe des rechten Flügels. Dies sind die Art von Dingen, die man nicht erklären kann.

Was dachten die Piloten, worum es sich handelte? Drei waren überzeugt, die UFOs wären interplanetarische Raumschiffe, einer war überzeugt, sie wären irgendwelche „geheimen Waffen“ der Vereinigten Staaten, und drei der Männer schüttelten einfach nur den Kopf. So auch ich. Wir alle stimmten in einem Punkt überein - dieser Pilot hatte wirklich etwas gesehen, und es war etwas höchst Ungewöhnliches.

Das Treffen war um 21:00 Uhr beendet. Ich hatte die persönlichen und sehr offen ausgesprochenen Meinungen von sieben Luftfahrtpiloten erfahren, und es wurden die Meinungen von einem halben hundert weiteren Luftfahrtpiloten angeführt. Ich hatte erfahren, daß die UFOs oft diskutiert werden. Ich hatte erfahren, daß viele Luftfahrtpiloten UFO-Sichtungen sehr ernst nehmen. Ich erfuhr, daß einige glauben, sie wären interplanetarisch, andere, sie wäre US-Waffen, und viele einfach nicht wissen, was sie denken sollen. Aber sehr wenige tun die guten Sichtungen mit einem Lachen ab.

Im Mai 1950 hatte die Geschäftigkeit der fliegenden Untertassen eine neue Rekordhöhe erreicht. Die Air Force ergriff keine Partei, sondern zuckte einfach die Achseln. Es gab keinen Versuch, die zahlreichen Sichtungen zu untersuchen und erklären. Vielleicht lag dies daran, daß jemand Angst hatte, die Lösung könnte „Unbekannt“ lauten. Oder vielleicht daran, daß einige wenige Schlüssel-offiziere dachten, die Adler oder Sterne auf ihren Schultern machten sie zu Führern aller Menschen. Wenn sie nicht an fliegende Untertassen glaubten und dies auch sagten, so wäre dies wie die Besänftigung des stürmischen Galiläischen Meeres.* „Es ist alles ein Haufen verdammten Unsinn“, sagte ein Air Force Colonel, der die UFO-Ermittlungen kontrollierte, „es gibt keine fliegenden Untertassen.“ Er fuhr fort, daß alle Leute, die fliegende Untertassen sahen, Witzbolde, Spinner oder Publizitätssüchtige wären. Dann begnadigte er die Luftfahrtpiloten, die UFOs gemeldet hatten: „Sie waren einfach nur müde“, sagte er, „was sie für Raumschiffe hielten, waren Reflexionen auf der Windschutzscheibe.“

* [Jesus von Nazareth besänftigte angeblich das Galiläische Meer, bekannter als der See von Genezareth (Bibel)]

Dies war die unvoreingenommene Bearbeitung von UFO-Berichten durch normale Geheimdienstkanäle.

Aber die amerikanische Öffentlichkeit hatte offenbar mehr Vertrauen in die „spinnerten“ Wissenschaftler, die auf dem White Sands-Testgelände Millionen an Steuergeldern ausgaben, in die „publizitätssüchtigen“ Militärpiloten und die „müden, alten“ Luftfahrtpiloten, denn in einer nationalen Umfrage wurde festgestellt, daß nur 6 % der 150.697.361 Bürger des Landes mit dem Colonel übereinstimmten und sagten: „Solche Dinge gibt es nicht.“

94% hatten andere Vorstellungen.

KAPITEL 7 - DAS PENTAGON-GROLLT

Am 25. Juni 1950 strömten die nordkoreanischen Armeen hinunter über den 38. Breitengrad, und der Koreanische Krieg brach aus - UFOs waren keine Nachricht mehr wert. Aber die Dame oder der Herr, die als erste sagten „Aus den Augen, aus dem Sinn“, hatten nicht mit den UFOs gerechnet.

Am 8. September 1950 waren die UFOs in den Nachrichten zurück. An dem Tag wurde aufgedeckt, in einem Buch mit dem Titel BEHIND THE FLYING SAUCERS [„Hinter den fliegenden Untertassen, keine dt. Ausg., Autor Frank Scully],* daß Regierungswissenschaftler drei verschiedene Modelle von fliegenden Untertassen geborgen und analysiert hatten.

Und sie waren phantastisch - wie es im Buche steht. Sie waren aus einem ganz tollen, unbekanntem Metall gemacht und bemannt mit kleinen blau uniformierten Männern, die ein Nahrungskonzentrat aßen und schweres Wasser* tranken. Der Autor des Buches, Frank Scully, hatte die Geschichte direkt von einem Ölmillionär, Silas Newton, gehört. Newton wiederum hatte die Geschichte von einem seiner Angestellten, einem mysteriösen „Dr. Gee“, einem der Regierungswissenschaftler, der geholfen hatte, die abgestürzten Untertassen zu analysieren.

* [Schweres Wasser: Wird in bestimmten Atomreaktoren verwendet; die normalen Wasserstoffatome (H) sind durch schwere Wasserstoffatome (Deuterium, Symbol D) ersetzt. Wirkt auf die meisten Organismen leicht giftig.]

Die Geschichte machte Schlagzeilen, Newton und „Dr. Gee“ machten sich einen Namen, und Scully machte Gewinn.

Rund zwei Jahre später machten Newton und der Mann, der angeblich gemäß der mysteriöse „Dr. Gee“ war, wiederum Schlagzeilen. Das Büro des Bezirksstaatsanwalts von Denver hatte ein Auge auf das Ölgeschäft des Paares geworfen und festgestellt, daß die Taschen, die sie anzupapfen versuchten, kein Öl enthielten. Gemäß der SATURDAY REVIEW-Ausgabe vom 6. Dezember 1952 klagte der Bezirksstaatsanwalt die beiden Männer wegen eines 50.000-Dollar-Betrugs an. Eines ihrer Elektronikgerätschaften im Wert von 800.000 Dollar stellte sich als 4-Dollar-Gerümpel aus Kriegstagen heraus.

Im Herbst 1950 kam auch ein anderes Buch heraus, als Donald Keyhoe seine ursprüngliche UFO-Story ausweitete, die zuerst im TRUE Magazine vom Januar 1950 erschienen war. Gemessen an Scullys Buch war Keyhoes Buch zahm, aber es überzeugte mehr Leute. Keyhoe hatte seine Vermutungen auf Fakten gegründet, und seine Fakten waren korrekt, wenn auch seine Vermutungen nicht.

Weder das Hin und Her der Angriffe und Rückzüge der Truppen der Vereinten Nationen in Korea noch die zwei Bücher über die fliegenden Untertassen schienen einen Effekt auf die Anzahl der UFO-Meldungen zu haben, die vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum verzeichnet wurden. Laut offizieller Zählung kamen in der ersten Hälfte des Jahres 1950 siebenundsiebzig herein und in der zweiten Hälfte fünfundsiebzig. Die tatsächliche Anzahl könnte höher liegen, da im Jahr 1950 UFO-Meldungen ungefähr so geläufig waren wie Sand im Spinat, und ich schätze, daß mindestens einige davon im „runden Ablage“ [Papierkorb] landeten.

In den ersten Januartagen des Jahres 1951 wurde ich zum aktiven Dienst einberufen und dem Technischen Zentrum als Geheimdienstoffizier zugewiesen. Ich war erst achteinhalb Stunden im Technischen Zentrum, als ich auf den offiziellen Gebrauch des Ausdrucks „fliegende Untertasse“ stieß. Ich hatte den Berichten über fliegende Untertassen niemals viel Aufmerksamkeit geschenkt, jedoch einige wenige gelesen, insbesondere solche, die von Piloten gemacht worden waren. Ich hatte es zuwege gebracht, einige 2.000 Flugstunden zusammenzubekommen, und hatte viele seltsame Dinge am Himmel gesehen, aber es war mir immer möglich gewesen, in wenigen Sekunden darauf zu kommen, was es war. Ich war davon überzeugt, wenn ein Pilot oder irgendein Besatzungsmitglied eines Flugzeugs sagte, daß er etwas gesehen hatte, was er nicht identifizie-

ren konnte, dann meinte er, was er sagte - es war keine Halluzination. Aber ich war nicht davon überzeugt, daß fliegende Untertassen Raumschiffe wären.

Mein Interesse an UFOs nahm rasch zu, als ich erfuhr, daß das Flugtechnikgeheimdienstzentrum die regierungseigene Einrichtung war, die die Verantwortung für das UFO-Projekt trug. Und ich war wirklich beeindruckt, als ich herausfand, daß die Person, die ein paar Schreibtische weiter saß, die ganze UFO-Show leitete. Als ich am zweiten Tag zur Arbeit kam und hörte, daß über den Ausdruck „Bericht über fliegende Untertassen“ gesprochen wurde, und sah, daß Leute um den Schreibtisch des Chefs des UFO-Projekts herumstanden, spitzte ich mächtig die Ohren, um zu hören, was sie zu sagen hatten. Es schien sich um eine große Sache zu handeln, wenn man davon absieht, daß die meisten von ihnen lachten. Es mußte sich um einen Bericht über einen Schwindel oder eine Halluzination handeln, erinnere ich mich gedacht zu haben, aber ich hörte zu, als einer der Gruppe den anderen über den Bericht erzählte.

In der Nacht zuvor rollte eine Mid Continent Airlines DC-3 zum Start für den Flug nach Sioux City/Iowa, als die Flugsicherungslotsen ein helles bläulich-weißes Licht im Westen bemerkten. Da sie es für ein anderes Flugzeug hielten, riefen sie den Piloten der DC-3 und rieten ihm zur Vorsicht, da sich ein anderes Flugzeug im Anflug befände. Als die DC-3 sich aufstellte, um zu starten, sahen sowohl der Pilot als auch die Flugsicherungslotsen das Licht herankommen, aber weil es sich immer noch in einiger Entfernung befand, erhielt die DC-3 die Starterlaubnis. Als sie die Rollbahn entlangfuhr und Geschwindigkeit aufnahm, waren der Pilot und der Co-Pilot beschäftigt, so daß sie das Herannahen des Lichts nicht sahen, aber die Flugsicherungslotsen sahen es, und sobald die DC-3 in der Luft war, riefen sie den Piloten und warnten ihn, vorsichtig zu sein. Der Co-Pilot antwortete, daß er das Licht sah und es beobachtete. In dem Augenblick nahm ein anderes Flugzeug mit dem Kontrollturm Kontakt auf und bat um Landeanweisungen, so daß die Flugsicherungslotsen vom Licht wegblickten.

Nachdem der Pilot und der Co-Pilot in der DC-3 ein paar Sekunden nicht auf das Licht gesehen hatten und nun zurückschauten, war das Licht offenbar herangekommen, denn es war viel heller und direkt vor ihnen. Im Bruchteil einer Sekunde war es da und raste an ihrem rechten Flügel vorbei, so nahe, daß beide Piloten dachten, sie würden mit ihm kollidieren. Als es die DC-3 passierte, sahen die Piloten mehr als ein Licht - sie sahen ein riesiges Objekt, das so aussah wie der „Rumpf einer B-29“.*

* [Rumpf: 30 m Länge, 3 m Durchmesser; <http://www.wpafb.af.mil/museum/research/bombers/b3-30.htm>]

Als sich der Co-Pilot von seinem Schrecken erholt hatte, sah er aus seinem Seitenfenster, ob das UFO noch zu sehen war - und da war es. Es flog Formation mit ihnen. Er schrie zum Piloten hinüber, der sich vorbeugte und gerade noch rechtzeitig hinblickte, um das UFO verschwinden zu sehen.

Der zweite Blick bestätigte den ersten Eindruck der Mid Continent-Besatzung - das Objekt sah aus wie eine B-29 ohne Flügel. Sie sahen weiter nichts, nur eine große schattenhafte Form und das bläulich-weiße Licht - keine Fenster, keine Abgase.

Die Flugsicherung hatte den Vorfall verpaßt, weil sie mit der Landung des anderen Flugzeugs beschäftigt war und der Co-Pilot keine Zeit gehabt hatte, sie zu rufen und ihnen zu berichten, was vor sich ging. Alles, was die Flugsicherungslotsen sagen konnten, war, daß wenige Sekunden nach dem Verschwinden des UFO auch das Licht, das sie gesehen hatten, nicht mehr da war.

Als das Flugzeug in Omaha landete, setzte die Besatzung einen Bericht auf, der an die Air Force weitergeleitet wurden. Aber dies war nicht der einzige Bericht, denn ein Colonel des militärischen Geheimdienstes war Passagier der DC-3. Er hatte das UFO ebenfalls gesehen und war mächtig beeindruckt.

Ich fand den Bericht interessant und fragte mich, wie die offizielle Reaktion wohl sein würde. Die offizielle Reaktion bestand in einem überwältigenden Gelächter.

Dies verwirrte mich, da ich gelesen hatte, daß die Air Force ernsthaft alle UFO-Meldungen untersuchte.

Ich fuhr fort, die Diskussionen über die Berichte den ganzen Tag zu belauschen, denn der UFO-Experte "untersuchte" den Vorfall. Er sandte ein Telegramm zum Flugdienst und fand heraus, daß sich ein B-36-Bomber zu der Zeit der Sichtung irgendwo in der Gegend von Sioux City befunden hatte, und soviel ich verstehen konnte, versuchte er die B-36 zur Ursache zu machen. Als Washington anrief, um das Ergebnis der Analyse der Sichtung zu erfahren, müssen sie die B-36-Behandlung bekommen haben, denn der Fall wurde geschlossen.

Ich war erst zwei Tage im Flugtechnikgeheimdienstzentrum und hielt mich sicherlich nicht für einen Geheimdienstexperten, aber es bedurfte keines Experten, um zu sehen, daß eine B-36, selbst wenn der Pilot ein erfahrener Idiot war, nicht ausführen konnte, was das UFO ausgeführt hatte - einer DC-3, die sich im Landeanflug befand, derart nahe zu kommen.

Ich wußte es zu der Zeit nicht, aber ein ähnliches Ereignis hatte sich ein Jahr zuvor abgespielt. In der Nacht des 29. Mai 1950 war eine American Airlines DC-6 gerade vom Washington National Airport gestartet - sie waren ungefähr sieben Meilen westlich von Mount Vernon -, als der Co-Pilot plötzlich hinaussah und schrie „Vorsicht! Vorsicht!“ Der Pilot und der Ingenieur sahen hinaus und erblickten ein bläulich-weißes Licht, das von vorn herankam. Der Pilot riß die DC-6 in eine scharfe Rechtskurve, und das UFO flog links „von elf nach sieben Uhr“ und ein wenig höher als sie vorbei. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das UFO zwischen dem Vollmond und der DC-6, so daß die Besatzung die dunkle Silhouette einer „flügellosen B-29“ sehen konnten. Seine Länge war ungefähr halb so groß wie der Durchmesser des Vollmondes, und aus seinem rückwärtigen Ende schoß eine blaue Flamme.

Sekunden nach dem Vorbeiflug des UFOs an der DC-6 schaute der Co-Pilot hinaus - und da war es wieder, beim rechten Flügel, offenkundig in Formation mit ihnen. Dann schoß es mit dem Aufblitzen einer blauen Flamme davon, wobei es dem Flugzeug voranflog und dann nach links in Richtung Küste abschwenkte.

Der Pilot der DC-6, der den Bericht abfaßte, hatte mehr als 15.000 Flugstunden.

Ich hörte wochenlang nichts mehr über UFOs - beziehungsweise fliegende Untertassen, wie man sie damals nannte -, aber ich behielt sie im Kopf, und eines Tages fragte ich einen der Alteingesessenen im Flugtechnikgeheimdienstzentrum nach ihnen; insbesondere wollte ich etwas über den Sioux City-Vorfall wissen. Warum wurde er so leichthin abgetan? Seine Antwort war typisch für die offizielle Denkweise zu jener Zeit. Eines Tages werden sich alle diese verrückten Piloten selbst umbringen, die verrückten Leute am Boden werden eingesperrt, und es wird keine Berichte über fliegenden Untertassen mehr geben.

Aber nachdem ich die Leute des Flugtechnikgeheimdienstzentrums ein bißchen besser kannte, stellte ich fest, daß sie nicht einmütig anti-Untertasse eingestellt waren. Einige der Geheimdienstoffiziere nahmen die UFO-Berichte ernst. Einer von ihnen, der seit der Einrichtung von *Project Sign* dazugehört hatte, war fest davon überzeugt, daß die UFOs interplanetarische Raumschiffe waren. Er hatte die Flugsicherungslotsen von Godman AFB befragt, als Captain Mantell auf der Verfolgungsjagd des UFOs zu Tode gekommen war, und er hatte Stunden damit verbracht, mit der Besatzung der DC-3 zu sprechen, auf die in der Nähe von Montgomery/Alabama ein „zigarrenförmiges UFO, das eine blaue Flamme spuckte“, zugeflogen war. Im wesentlichen kannte er die Geschichte der UFOs von A bis Z, denn er war „vor Ort“ gewesen.

Ich glaube, es waren diese kontroversen Einstellungen, die mein Interesse an dem Thema UFOs zuerst weckte und mich dazu brachte zu versuchen, von ein paar Leuten mehr herauszubekommen.

Was mir - unbeeinflusst in Sachen UFO-Saga - in die Augen stach, war die schizophrene Herangehensweise so vieler Leute des Flugtechnikgeheimdienstzentrums. An der Oberfläche standen sie Seite an Seite mit denen, die jedwede Untertassen-Frage verlachten, aber wenn man mit ihnen allein war und anfang, das Thema lächerlich zu machen, verteidigten sie es oder zeigten zumindest ein lebhaftes Interesse. Ich erlebte dies eines Tages, nachdem ich ungefähr einen Monat lang im Flugtechnikgeheimdienstzentrum war.

Ein nachträglicher UFO-Bericht war von Afrika hereingekommen. Einer meiner Freunde las ihn, und so fragte ich ihn, ob ich ihn mir ansehen könnte, wenn er zu Ende gelesen hätte. Ein paar Minuten später gab er ihn mir. Als ich ihn gelesen hatte, warf ich ihn zurück auf den Schreibtisch meines Freundes und äußerte etwas von der Art, daß die ganze Welt verrückt geworden wäre. Ich bekam eine Reaktion, die ich nicht erwartet hatte. Er war nicht so sicher, ob die ganze Welt verrückt geworden wäre - oder ob die Verrückten nicht im Technischen Zentrum saßen.

„Was hat es damit auf sich?“ fragte ich, „haben sie wirklich jeden Bericht sorgfältig überprüft und herausgefunden, daß überhaupt nichts daran ist?“ Er antwortete, daß er dies nicht glaubte. Er war schon lange im Technischen Zentrum. Er hatte niemals am UFO-Projekt mitgearbeitet, aber er hatte viele der Sichtungsberichte gesehen und wußte, was sie dort taten; er kaufte ihnen einfach viele ihrer Erklärungen nicht ab. „Und ich bin nicht der einzige, der so denkt“, fügte er hinzu.

„Warum dann aber all dieses Machtgeprotze gen UFO-Berichte?“ erinnere ich mich ihn gefragt zu haben.

„Die Mächtigen sind anti-Untertasse“, antwortete er fast verbittert, „und wenn man sich ihre Gunst erhalten will, ist man gehalten, ihrem Beispiel zu folgen.“

Ab Februar 1951 sah so das UFO-Projekt aus.

Der Ausdruck „fliegende Untertasse“ tauchte für einen oder zwei Monate nicht mehr auf. Ich hatte ihn ganz vergessen und war emsig damit beschäftigt eine Analyse des Leistungsumfangs der [sowjetrussischen] Mig-15 durchzuführen. Die Mig war seit kurzem in Korea aufgetaucht, und mehr darüber herauszufinden war ein heißes Projekt.

Dann hörte ich den Ausdruck „fliegende Untertasse“ wieder quer durch den Raum. Aber diesmal gab es kein großes Gelächter, sondern einen Anflug von Hysterie.

Es scheint, daß ein Autor von LIFE MAGAZINE ein wenig in Sachen UFOs recherchierte, und es ging das Gerücht, daß LIFE daran dachte, einen Sonderbeitrag zu bringen. Der Autor war zum Büro für Öffentlichkeitsarbeit im Pentagon gegangen und hatte sich über Stand von *Project Grudge* erkundigt. Um dem Autor entgegenzukommen hatte das OPI ein Telegramm zum Flugtechnikgeheimdienstzentrum gesandt: Wie ist der Stand von *Project Grudge*?

Es kam eine forsche Antwort zurück: Alles unter Kontrolle, jeder neue Sichtsungsbericht wird von unseren Experten sorgfältig analysiert, die Masse an Unterlagen ist in bester Ordnung, und im allgemeinen ist die Sachlage zufriedenstellend. Alle UFO-Berichte sind Schwindele, Halluzinationen und die Mißinterpretation bekannter Objekte.

Ein anderes Telegramm kam von Washington: Gut, Herr Bob Ginna von LIFE ist auf dem Weg zum Technischen Zentrum, Dayton. Er möchte einige Sichtsungsberichte prüfen.

Das reinste Irrenhaus.

Andere Zeitschriften hatten UFO-Stories gedruckt, und andere Reporter hatten das Flugtechnikgeheimdienstzentrum aufgesucht, aber sie hielten sich immer in den Büros der hohen Tiere auf. Aus irgendeinem Grund verursachte der Name LIFE, der bevorstehende Sonderartikel und das Gefühl, daß dieser Bob Ginna Fragen stellen würde, dem Flugtechnikgeheimdienstzentrum Schweißausbrüche.

Ginna kam an, und der UFO-„Experte“ vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum sprach mit ihm. Ginna erzählte mir später über das Treffen. Er hatte eine lange Liste mit Fragen über Sichtsungsberichte, die in den letzten vier Jahren gemacht worden waren, und jedesmal, wenn er eine Frage stellte, ging der „Experte“ widerstrebend aus dem Raum, um zu versuchen, die Unterlagen zu finden, die die Antwort hätte. Ich erinnere mich, daß an dem Tag Mitarbeiter viel Zeit damit verbrachten, Unterlagenbündel aufzureißen und sie zu durchwühlen wie ein Haufen von Erdeichhörnchen. Viele Male zog sich DAS Flugtechnikgeheimdienstzentrum mit einem „Tut mir leid, es unterliegt der Geheimhaltung“ aus der Affäre.

GINNA, dies kann ich Ihnen versichern, war in keiner Weise beeindruckt von der "effizienten Arbeitsweise des UFO-Projekts". Die Leute glaubten die Schwindel-Halluzination-Mißinterpretation-Geschichte nicht so leicht wie die Air Force meinte.

Wo es anfang oder wer es ins Rollen gebracht hatte, weiß ich nicht, aber ungefähr zwei Monate nach dem Besuch des Repräsentanten von LIFE begann das offizielle Interesse an den UFOs zu wachsen. Lieutenant Jerry Cummings, der vor kurzem in den aktiven Dienst zurückgerufen worden war, übernahm das Projekt.

Lieutenant Cummings ist der Typ von Mensch, der, wenn er einen Job bekommt, ihn ernstnimmt. In ein paar Wochen hatte sich die Arbeitsweise des UFO-Projekts beträchtlich verbessert. Aber das Projekt litt weiterhin an politischen, ökonomischen und belegschaftsmäßigen Schwierigkeiten. Cummings Schreibtisch war meinem direkt gegenüber, so daß ich auf dem Wege inoffizieller Unterredungen mit ihm meine UFO-Indoktrination erhielt. Wann auch immer Jerry einen guten Sichtungsbericht in dem Stapel fand - und er mußte mit einem Stapel von Papieren und Ordnern den Anfang machen -, warf er ihn mir zum Lesen herüber.

Einige der Sichtungsberichte waren nicht beeindruckend, wie ich mich erinnere. Aber mit einigen wenigen war es ganz anders. Zwei davon, die mir Jerry zeigte, wenn ich mich recht entsinne, bewirkten, daß ich anfang, mich zu fragen, wie die UFOs so leichthin abgetan werden konnten. Die beiden Berichte beinhalteten Filmaufnahmen, die von Air Force-Technikern auf dem White Sands-Testgelände in New Mexico gemacht worden waren.

Das Lenkraketen-Testgelände von White Sands ist voll ausgerüstet, um hoch und schnell fliegende Objekte - die Lenkraketen - zu verfolgen. Über ein Gelände von mehreren Quadratkilometern sind mit Cinetheodoliten* bestückte und mit Telefonen verbundene Kamerastationen eingerichtet.

* [Siehe Kap. 4: Ein Cinetheodolit ist einer 35-mm-Filmkamera ähnlich, mit dem Unterschied, daß eine Aufnahme damit zusätzlich die Photographie von drei Meßgerät-Skalen erhält, die die Zeit der Aufnahme, den Azimut-Winkel und den Höhenwinkel der Kamera zeigt.]

Am 27. April 1950 wurde eine Lenkrakete abgeschossen, und als sie in die Stratosphäre schoß und dann zur Erde zurückfiel, zeichneten die Kamera-Teams ihren Flug auf. Alle Teams hatten angefangen, ihren Kameras die Filme zu entnehmen, als einer von ihnen ein über den Himmel ziehendes Objekt bemerkte. Im April 1950 war jeder in White Sands UFO-bewußt, und so griff ein Teammitglied nach dem Telefon, alarmierte die anderen Teams und wies sie an, Aufnahmen zu machen. Bedauerlicherweise war nur noch eine Kamera mit Film bestückt, da bei allen anderen die Filme bereits entnommen worden waren, und bevor die Kameras wieder einsatzbereit waren, verschwand das UFO. Die Photos von der einen einsatzbereiten Station zeigten nur ein verschmiertes dunkles Objekt. Das einzige, was der Film bewies, war, daß etwas am Himmel war, und daß es - was immer es war - sich bewegte.

Angeregt durch diese erste Chance, den Kurs eines UFO zu „messen“, beschlossen die Kamera-Teams, wachsamer zu sein. Sie erhielten auch die offizielle Erlaubnis, ein UFO zu „schießen“, falls eines erschien.

Fast genau einen Monat später zeigte sich tatsächlich ein UFO, oder zumindest dachten die Kamera-Teams, daß es ein UFO war. Diesmal waren die Teams geistesgegenwärtig - als der Ruf über das Telefonnetzwerk hinausging, daß ein UFO entdeckt worden wäre, suchten alle Teams den Himmel ab. Zwei der Teams sahen es und schossen mehrere Meter Film, während das glänzende, helle Objekt über den Himmel zog.

Sobald die Raketentests beendet waren, eilten die Kamera-Teams mit ihren Filmen zum Entwicklungslabor und brachten sie dann zur Datenauswertungsgruppe. Aber das UFO war den Menschen wieder einmal entkommen, denn da waren offensichtlich zwei oder mehr UFOs am Himmel, und jede Kamera hatte ein anderes fotografiert; diese Daten eigneten sich nicht für eine Triangulation [vermessungstechnisches Dreiecksverfahren].

Die Unterlagen des Flugtechnikgeheimdienstzentrums enthielten die Analyse dieser Filme nicht, aber sie erwähnten die Datenauswertungsgruppe. Deshalb habe ich, als ich später die UFO-Ermittlungen übernahm, mehrere Telefonate geführt mit dem Zweck, den Film und die Analyse aufzutreiben. Die Ordner von White Sands, wie alle Ordner, waren offenkundig nicht sehr gut geführt, denn die Originalberichte waren nicht mehr da. Ich nahm Kontakt zu einem Major auf, der sehr kooperativ war und anbot zu versuchen, die Leute zu finden, die die Analyse der Filme durchgeführt hatten. Was er berichtete, nachdem er mit zwei Männern gesprochen hatte, die die Analyse damals durchführten, war das, was ich erwartete - nichts Konkretes, nur daß die UFOs „Unbekannt“ waren. Allerdings sagte er, daß es durch den Ansatz eines Toleranzfaktors bei den durch die zwei Kameras gesammelten Daten möglich war, eine grobe Schätzung von Geschwindigkeit, Höhe und Größe vorzunehmen. Das UFO war „höher als 12 km, bewegte sich mit über 3.500 km/Std. und hatte einen Durchmesser von mehr als 90 m“. Er warnte mich jedoch, daß diese Zahlen nur Schätzwerte waren, die auf dem möglicherweise falschen Toleranzfaktor beruhten, und so keinerlei Beweis darstellen konnten, mit Ausnahme der Tatsache, daß da etwas im Luftraum gewesen war.

Die Leute von White Sands blieben weiterhin achtsam auf UFOs, während die Kamerastationen ihre Arbeit verrichteten, weil ihnen klar war, daß ein UFO nach der exakten Aufzeichnung seiner Flugbahn und der Erfassung der Beobachtungszeit mit der Stoppuhr positiv identifiziert werden konnte. Aber es zeigte sich kein UFO mehr.

Eines Tages kam Lieutenant Cummings zu mir herüber an meinen Schreibtisch und ließ vor meiner Nase einen Stapel von Berichten darauf fallen. „Alles Radarberichte“, sagte er, „und ich bekomme jeden Tag mehr davon.“

Radarberichte waren immer - wie ich wußte - ein kontroverser Punkt in der UFO-Geschichte gewesen. Und wenn mehr und mehr Radarberichte eingingen, dann gab es keinen Zweifel, daß die bestehende Kontroverse damit zugespitzt wurde.

Um zu verstehen, warum es immer Meinungsverschiedenheiten gab, sobald eine fliegende Unter-tasse vom Radar erfaßt wurde, ist es notwendig, ein wenig darüber zu wissen, wie Radar funktioniert.

Im wesentlichen ist Radar nichts anderes als ein elektronisches Gerät, das eine Radiowelle hinaus „ruft“ und auf das Echo „horcht“. Indem es „weiß“, wie schnell die Radio- bzw. Radarwelle sich fortbewegt und von wo das Echo zurückkommt, kann das Radargerät Auskunft über Richtung und Entfernung des Objektes geben, das das Echo verursacht.* Jedwedes „solide“ Objekt wie ein Flugzeug, Vogel, Schiff oder sogar eine feuchtigkeitsgesättigte Wolke kann ein Radarecho verursachen.

* [Radio detection and ranging; ehemaliger deutscher Ausdruck: Funkmeßtechnik]

Wenn das Echo zum Radargerät zurückkommt, muß der Radarbeobachter nicht darauf horchen und die Zeit stoppen, weil dies alles das Radargerät für ihn tut, und er sieht die „Antwort“ auf seinem Radarschirm, eine Art runden Fernsehers. Was der Radarbeobachter sieht, ist ein heller Punkt, genannt „Signal“ oder „Echozeichen“. Der Ort des Echozeichens auf dem Schirm zeigt ihm den Ort des Objektes an, das das Echo verursacht. Wenn das Objekt sich über den Himmel bewegt, sieht der Radarbeobachter eine Serie von hellen Punkten auf seinem Schirm, die als Spur erscheinen. Auf einigen Radargeräten kann das die Höhe des „Ziels“, d.h. des Objekts, das das Echo verursacht, ebenfalls gemessen werden.

Unter normalen Bedingungen ist der Weg, den die Radarwelle auf ihrem Weg durch den Luftraum nimmt, bekannt. Normale Bedingungen herrschen, wenn die Temperatur und relative Luftfeuchtigkeit mit der Höhe abnehmen. Aber manchmal herrschen Bedingungen, bei denen in einer bestimmten Luftschicht anstelle des Abnehmens von Temperatur und Luftfeuchtigkeit ein Anstieg auftritt. Diese Schicht warmer feuchter Luft ist als Inversionsschicht bekannt, und sie kann alle möglichen verrückten Dinge mit dem Radar anstellen. Sie kann verursachen, daß die Radarwelle heruntergebogen wird, und zwar gerade so weit, daß sie Lastwagen, Autos, Häuser oder sonst etwas, das senkrecht vom Boden aufragt, erfaßt.

Man denkt leicht, daß ein Radarbeobachter in der Lage sein sollte, diese Objekte von schnellfliegenden Radarzielen zu unterscheiden, da der Boden oder ein Haus sich nicht bewegen und ein Auto oder Lastwagen höchstens 60 bis 90 km/Std. fährt. Aber so einfach ist die Sache nicht. Die Inversionsschicht ist unstat und beweglich, so daß das Radar in einer Sekunde vielleicht einen Lastwagen am Boden erfaßt und in der nächsten Sekunde etwas anderes an einer anderen Stelle, wodurch eine Abfolge von Echozeichen auf dem Schirm verursacht wird, die die Illusion einer extrem schnellen oder langsamen Geschwindigkeit [vermeintlich desselben Objekts] erweckt.

Dies sind nur ein paar wenige Beispiele der Effekte einer Inversionsschicht auf das Radar. Einige sind wohlbekannt, andere jedoch nicht. Die 3. Wetter-Gruppe des Hauptquartiers des Luftverteidigungskommandos in Colorado Springs hat hinsichtlich der Auswirkungen des Wetters auf das Radar viel Arbeit geleistet und mathematische Formeln für die Wahrscheinlichkeit des Auftretens von „anomaler Übertragung“ entwickelt - dies ist der Fachausdruck für wetterbedingte falsche Radarergebnisse.

Die erste Aufgabe bei der Analyse von Berichten über UFOs, die vom Radar erfaßt wurden, besteht in der Feststellung, ob die Wetterbedingungen eine anomale Übertragung verursacht haben könnten. Dies ist durch die Einfügung von Wetterdaten in Formeln feststellbar. Ist dies getan, muß bestimmt werden, ob die Radarziele real waren oder durch Wettereinfluß verursacht wurden. Dies ist eine schwierige Aufgabe. In den meisten Fällen liegt die Antwort allein in dem Erscheinungsbild des Radarziels auf dem Radarschirm. Oftmals ist ein wetterbedingtes Ziel ein verschwommener und undeutlicher Fleck auf dem Schirm, während ein reales Objekt, beispielsweise ein Flugzeug, hell und scharfumrissen erscheint. Die Frage, ob ein Radarergebnis real aussieht oder nicht, ist der Anlaß der Mehrheit der Streitigkeiten über radarerfaßte UFOs, weil es der Beurteilung des Radarbeobachters unterliegt, wie das Ziel aussieht. Und wann immer das menschliche Urteilsvermögen ins Spiel kommt, gibt es Anlaß zu Debatten.

Während des ganzen Frühsommers im Jahre 1951 führte Lieutenant einen „Kampf gegen das Syndikat“ in seinem Versuch, das UFO zu etwas Respektablem zu machen. Während dieser Zeit setzte sich meine Indoktrination fort. Dann stellte sich eines Tages mit der Überstürztheit einer Muß-Ehe die lange überfällige Respektabilität ein.

Es geschah am 12. September 1951 um exakt 15:04 Uhr.

An diesem Tag und zu diesem Zeitpunkt begann eine Fernschreibmaschine von Wright-Patterson AFB eine Nachricht auszuspucken. Fast 100 cm Papier kamen aus der Maschine, bevor der Operateur es abriß, mit dem Stempel „Dringender Handlungsbedarf“ versah und einem Spezialboten zur Überbringung an das Flugtechnikgeheimdienstzentrum in die Hand drückte. Lieutenant Cummings erhielt diese Nachricht. Es war ein Bericht vom Radarzentrum des *Army Signal Corps* in Monmouth/New Jersey, und er war sehr brisant.

Der Vorfall hatte sich zwei Tage vorher ereignet, als ein Radar-Schüler einer Gruppe von hohen Tieren, die die Radarschule inspizierten, eine Demonstration gab. Er führte die Anlage eine Weile im manuellen Betrieb vor, wobei er sich auf den lokalen Flugverkehr konzentrierte, dann kündigte er an, daß er nun die automatische Erfassung vorführen würde, die die Radaranlage auf ein bestimmtes Radarecho fokussiert und es ohne Hilfe des Bedieners verfolgt. Die Anlage konnte Objekte verfolgen, die mit Düsenjägersgeschwindigkeit flogen.

Der Radar-Schüler bemerkte in einer Entfernung von ungefähr 12.000 m südöstlich der Station ein niedriges, in nördliche Richtung fliegendes Objekt. Er versuchte, das Gerät auf automatische Verfolgung einzustellen. Es gelang nicht, er versuchte es nochmals, es gelang wieder nicht. Er drehte sich verlegen seinem Publikum von VIPs zu.*

* [VIP: Very Important Person - „sehr wichtige Person“ - Abkürzung für prominente Persönlichkeiten]

„Es fliegt zu schnell für das Gerät“, sagte er, „es fliegt schneller als ein Düsenjäger!“

Eine Menge von hochrangigen Augenbrauen gingen in die Höhe. Was fliegt schneller als ein Düsenjäger?

Das Objekt war drei Minuten lang in Reichweite, und der Radar-Schüler setzte seine Versuche, die automatische Verfolgung einzuschalten, fort - ohne Erfolg. Das Radarziel verschwand schließlich vom Schirm und hinterließ einen rotgesichtigen Radar-Schüler, der mit sich selbst sprach.

Die Radartechniker von Fort Monmouth hatten das Wetter überprüft - es gab nicht die kleinste Anzeige einer Temperaturinversion.

Fünfundzwanzig Minuten später bemerkte der Pilot eines T-33-Trainingsdüsenjägers mit einem Air Force-Major als Passagier aus einer Höhe von 6.000 m über Point Pleasant/New Jersey ein dunkelsilbernes, scheibenförmiges Objekt weit unter sich. Seiner Beschreibung nach hatte es einen Durchmesser von 9 bis 15 Metern und flog aus einer Höhe von ungefähr eineinhalb Kilometern hinunter auf Sandy Hook zu. Er ging mit seiner T-33 in die Kurve und begann, es zu verfolgen. Als er hinunterschoß, so meldete er, stoppte das Objekt seinen Abstieg, verharrte auf der Stelle, raste dann in einer 120-Grad-Kurve nach Süden und verschwand über dem Wasser.

Der Fort Monmouth-Vorfall schaltete dann zurück zur Radargruppe. Um 15:15 Uhr bekam man dort einen aufgeregten, fast überschnappenden Anruf vom Hauptquartier, man solle das Radarziel hoch im Norden erfassen - dort war das Objekt verschwunden, das „schneller als ein Düsenjäger“ war -, und man solle sich beeilen. Es gelang der Radargruppe, und sie berichtete, daß es sich langsam in einer Höhe von fast 30 km bewegte. Man konnte es ebenfalls mit bloßen Augen als silbernen Punkt sehen.

Was fliegt fast 30 km über der Erde?

Am nächsten Tag erfaßte das Radar ein weiteres Ziel, das nicht automatisch verfolgt werden konnte. Es kletterte, flog horizontal, kletterte weiter, tauchte ab. Wenn es kletterte, dann fast senkrecht.

Die zwei Tage dauernde Aufregung fand ihr Ende an jenem Nachmittag, als das Radar ein weiteres unidentifiziertes, langsam fliegendes Objekt erfaßte und es mehrere Minuten lang verfolgte.

Ein Exemplar der Fernschreibnachricht war auch nach Washington gegangen. Bevor Jerry die fast einen Meter langen Fakten verdauern konnte, bekam der neue Leiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, Colonel Frank Dunn, einen Telefonanruf vom Büro des Leiters des Air Force-Geheimdienstes, Major General (jetzt Lieutenant General) C. P. Cabell. General Cabell wünschte, daß jemand vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum sich - rasch - nach New Jersey begab und herausfand, was los war. Sobald die Sichtungsberichte sorgfältig untersucht worden waren, wollte der General einen vollständigen persönlichen Bericht haben. Nichts ist motivierender als ein Anruf von einem General, und so befanden sich binnen Stunden Lieutenant Cummings und Lieutenant Colonel N. R. Rosengarten in einem Flugzeug nach New Jersey.

Die beiden Offiziere arbeiteten rund um die Uhr. Sie befragten die Radarbeobachter, ihre Instrukteure und die Techniker von Fort Monmouth. Der Pilot, der das UFO in dem T-33 Trainingsdüsenjäger verfolgt hatte, und sein Passagier wurden nach New York geflogen, und sie sprachen mit Cummings und Rosengarten. Alle weiteren Radarstationen der Umgebung wurden überprüft, aber ihre Radargeräte hatten nichts Ungewöhnliches erfaßt.

Um ungefähr 4:00 am zweiten Morgen nach ihrer Ankunft waren die Ermittlungen abgeschlossen, berichtete später Cummings. Er und Lieutenant Colonel Rosengarten konnten nicht rechtzeitig ein Flugzeug in New York bekommen, um rechtzeitig um 10:00 morgens im Pentagon zu sein - zu dieser Zeit sollten sie Bericht erstatten -, und so charterten sie ein Flugzeug in die Hauptstadt, um den General zu informieren.

General Cabell hatte den Vorsitz über die Konferenz, an der sowohl seine gesamte Belegschaft als auch Lieutenant Cummings, Lieutenant Colonel Rosengarten und ein besonderer Repräsentant von der Republic Aircraft Corporation teilnahmen. Der Mann von Republic repräsentierte vermutlich eine Gruppe von US-Spitzenunternehmern und -wissenschaftlern, die meinten, von der Air Force sollten intelligentere Antworten bezüglich der UFOs gegeben werden. Der Mann nahm an der Konferenz auf Anfrage eines Generals teil.

Jedes Wort der zweistündigen Sitzung wurde auf Band aufgenommen. Die Aufnahme war so brisant, daß sie später zerstört wurde, aber nicht bevor ich es mehrfach gehört hatte. Ich kann nicht alles wiedergeben, was darauf zu hören war, aber - um es konservativ auszudrücken - es folgte nicht exakt dem Ton der Air Force-Pressemitteilungen, viele der Anwesenden war nicht überzeugt, daß die „Schwindele, Halluzinationen und Mißinterpretationen“-Antwort so hieb- und stichfest war, wie der *Grudge*-Abschlußbericht und die folgenden Pressemitteilungen es erscheinen ließen.

Gegen Ende der zweistündigen Konferenz bat ein General Lieutenant Cummings, die UFO-Aktivitäten der letzten eineinhalb Jahre durchzugehen. Vielleicht hatte Cummings zu wenig geschlafen oder vielleicht war es einfach seine Art - der General bekam eine direkte Antwort: das Projekt war gestorben. Dann fuhr Cummings fort, die Einzelheiten zu erläutern, die Haltung des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, die Opposition gegen seine Reorganisation des Projekts und die Methode der Bearbeitung der Berichte. Lieutenant Cummings übergang keinen Punkt. Später erzählte er mir, daß alle Generäle und ungefähr drei Viertel der Colonels, die bei der Konferenz anwesend waren, diejenige Farbnuance von Rot annahmen, die normalerweise mit Ärger assoziiert wird, während die Gesichter der restlichen paar Teilnehmer ein kränkliches Grinsen zierte. Dann blitzte einer der Generäle des rotgesichtigen Teams das kränklich grinsende Team an und platzte los.

Das erste, was der General wissen wollte, war: "Wer zur Hölle hat mir immer diese Berichte abgeliefert, daß jede ordentliche fliegende Untertasse untersucht wird?"

Dann fielen andere in die Befragung ein:

"Was passierte mit den zwei Berichten, die General ___ von Saudi-Arabien eingeschickt hat? Er sah diese beiden fliegenden Untertassen mit eigenen Augen."

"Und überhaupt - wer hat diesen dicken Bericht veröffentlicht?" wollte eine andere Person wissen, nahm ein Exemplar des *Grudge*-Berichts hoch und knallte es zurück auf den Tisch.

Lieutenant Cummings and Lieutenant Colonel Rosengarten kamen zum Flugtechnikgeheimdienstzentrum zurück mit dem Befehl, ein neues Projekt einzurichten und General ___ Bericht zu erstatten, wann es die Arbeit aufnehmen konnte. Aber Cummings bekam keine Chance, viel Arbeit an dem neuen, wiederbelebten *Project Grudge* - es behielt den alten Namen bei - zu leisten, denn innerhalb weniger Tage war er ein Zivilist. Er wurde aus dem aktiven Dienst entlassen, weil man ihn bei der Cal Tech* wieder brauchte, wo er, bevor man ihn in den aktiven Dienst zurückgerufen hatte, an wichtigen Regierungsprojekten arbeitete.

* [California Institute of Technology, gegründet 1891; eine kleine, aber weltberühmte Forschungsstätte]

Am Tag nachdem Cummings seinen Abgangsbefehl erhalten hatte, rief mich Lieutenant Colonel Rosengarten in sein Büro. Der Colonel war Leiter der Flugzeug- und Lenkraketen-Sektion, und eine seiner vielen Aufgaben war *Project Grudge*. Er sagte, er wüßte, daß ich als Gruppenführer meiner regulären Gruppe ziemlich beschäftigt wäre, aber er würde mir genügend Leute zur Verfügung stellen - ob ich *Project Grudge* übernehmen könnte? Alles, was er von mir wollte, wäre, daß ich es in Schuß und wieder operationsfähig brächte, dann könnte ich zu meinen Versuchen, die Russen zu überlisten, zurückkehren. Er streute ein paar Kommentare über meine gute Arbeit ein, die ich in anderen Fällen geleistet hätte, als ich verdorbene Projekte wieder auf die Beine brachte. Guter alter „Rosy“. Als mein Ego genügend aufgebläht war, sagte ich Ja.

Bei vielen späteren Gelegenheiten, wenn ich zu Hause in Dayton gelandet war und gerade Zeit genug hatte, um mir frische Kleidung zu holen, oder wenn das Telefon nachts um zwei Uhr klingelte und jemand eine neue „heiße“ Sichtung meldete und das Baby aufweckte, haben Frau Ruppelt und ich mein Ego hörbar verflucht.

Ich arbeitete an dem Projekt erst ein paar Tage, als eine kleine Welle guter UFO-Sichtungsberichte begann. Dies sollte eigentlich nicht geschehen, denn an dem Tag, nach dem ich *Project Grudge* übernommen hatte, traf ich den ehemaligen UFO-„Experten“ in der Halle, und er starb fast vor Lachen, als er etwas von einem Sichfestfahren mit *Project Grudge* erwähnte und

voraussagte, daß ich keinen Sichtungsbericht bekäme, bevor die Zeitungen wieder eine fliegende Untertasse hochspielten. „Es ist alles Massenhysterie“, sagte er.

Der erste hysterische Bericht der Welle kam vom Luftverteidigungskommando*. Am 23. September 1951, um 7:55 Uhr morgens, näherten sich zwei F-86 auf einer Frühpatrouille Long Beach/California im westlichen Abschnitt des Einzugsbereichs der Long Beach-Radarstation. Plötzlich rief der Flugführer seinen Bodenbeobachter - hoch um zwölf Uhr [d.h. hoch oben, direkt vor ihnen] sahen er und sein Flügelmann ein Objekt. Es vollzog eine leichte Linkskurve, und es war kein anderer Flugzeug. Der Bodenbeobachter prüfte sein Radar, aber da war nichts, worauf er den Flugführer der F-86 rief und ihm sagte, er solle das Objekt verfolgen und versuchen, es zu identifizieren. Die beiden Flugzeuge begannen aufzusteigen.

* [ADC - Air Defense Command]

Zu dieser Zeit hatte das UFO sie überquert, aber es befand sich noch immer in einer Kurve und kam zurück. Mehrmals versuchten sie, es abzufangen, aber sie schafften es nicht, zu ihm hinaufzusteigen. Ab und zu, wenn es so schien, als kämen sie ihm näher, bewegte sich das UFO träge außer Reichweite, indem es ein klein wenig höher stieg. Die ganze Zeit über kreiste es links herum in einem großen weiten Kreis. Nach zehn Minuten sagte der Flugführer dem Bodenbeobachter, der laufend über die erfolglose Jagd informiert worden war, daß ihr Treibstoff zu Ende ging und sie [die Jagd] bald abbrechen müßten. Sie hatten einen ziemlich guten Blick auf das UFO, sagte der Flugführer dem Bodenbeobachter, und es sah aus wie ein silbernes Flugzeug mit sehr weit nach hinten geschwungenen Flügeln. Der Bodenbeobachter bestätigte diese Meldung und antwortete, daß er alle verfügbaren Bereitschaftsflugzeuge der George AFB hinaufschicken würde. Ob die zwei F-86 noch ein paar Minuten dort bleiben könnten? Sie bleiben, und nach wenigen Minuten erschienen vier weitere F-86. Sie sahen das UFO sofort und übernahmen die Aufgabe.

Die beiden F-86 mit den nahezu leeren Tanks flogen zur George AFB zurück.

Dreißig Minuten lang flogen die neu angekommenen F-86 in Paaren, um zur Höhe des UFO hinaufzugelangen, die sie auf 14.500 m schätzten, aber sie schafften es nicht. Die ganze Zeit kreiste das UFO langsam und legte nur dann Geschwindigkeit zu, wenn die F-86 näher zu kommen schienen. Dann wurde ihr Treibstoff knapp, und sie baten um die Erlaubnis, ihr Abfangmanöver abzubrechen.

Zu dieser Zeit war eine weitere F-86 alarmiert worden und befand sich in Richtung Long Beach in der Luft. Der Pilot traf die vier heimwärts fliegenden F-86 auf seinem Wege, aber als er über Long Beach anlangte, war das UFO verschwunden.

Alle Piloten mit einer Ausnahme berichteten von einem "silbernen Flugzeug mit weit nach hinten geschwungenen Flügeln". Ein Pilot sagte, das UFO wirkte auf ihn rund und silbern.

Der Sichtungsbericht endete mit einem Kommentar von einem lokalen Geheimdienstoffizier. Er hatte Edwards AFB gerufen, die große Air Force-Testbasis im Norden von Los Angeles, aber dort hatte man kein Flugzeug in der Luft. Der Offizier schloß daraus, daß das UFO kein Flugzeug war. 1951 konnte nichts von dem, was wir besaßen, höher als eine F-86 fliegen.

Dies war ein guter Bericht und ich beschloß, ihm nachzugehen. Zunächst hatte ich einige Fragen, die ich den Piloten stellen wollte. Ich war gerade damit beschäftigt, diese Liste von Fragen zu formulieren, als drei bessere Sichtungsberichte hereinkamen. Sie erhielten automatisch eine höhere Priorität als der Long Beach-Vorfall.

KAPITEL 8 - DIE LUBBOCK-LICHTER, UNGEKÜRZT

Als vier College-Professoren - ein Geologe, ein Chemiker, ein Physiker und ein Petroleumingenieur - berichten, daß sie dasselbe UFO bei vierzehn verschiedenen Gelegenheiten gesehen haben, kann das Vorkommnis als - zumindest - ungewöhnlich klassifiziert werden. Nehmen Sie hinzu, daß Hunderte anderer Leute diese UFOs sahen, und daß sie photographiert wurden - und die Geschichte wird noch besser. Nehmen Sie weitere Tatsachen hinzu: daß diese UFOs vom Radar erfaßt wurden und ein paar Leute eines von ihnen aus der Nähe sehen konnten - und die Geschichte beginnt sogar die hartnäckigsten Skeptiker zu überzeugen.

Dies war die Situation an dem Tag, als die Berichte über die Lubbock-Lichter im Flugtechnikgeheimdienstzentrum hereinkamen. Eigentlich bestehen die Lubbock-Lichter, wie *Project Blue Book* sie nennt, aus vielen weitverstreuten Berichten. Einige dieser Vorfälle sind der Öffentlichkeit bekannt, aber diejenigen, die die Sache bedeutender und faszinierender machten und dazu führten, daß Hunderte von Stunden darauf verwendet wurden, die Berichte zu analysieren, sind noch niemals dargelegt worden. Wir sammelten alle diese Berichte unter dem einen Titel [Lubbock-Lichter], da es so aussah, als gäbe es Verbindungen zwischen ihnen.

Das Flugtechnikgeheimdienstzentrum hörte zum erstenmal von den Sichtungen im September 1951, als eine Botin Briefe in meinen Eingangskorb steckte. Einer der Briefe kam aus Albuquerque/New Mexico, einer aus einer kleinen Stadt in Washington State, wo, wie ich wußte, eine Radarstation des Luftverteidigungskommandos stationiert war, und einer von der Reese AFB in Lubbock/Texas.

Ich öffnete den Albuquerque-Brief zuerst. Er war ein Sichtungsbericht vom 34. Luftverteidigungsgeschwader der Kirtland AFB. Der Bericht besagte, daß ein Angestellter der supergeheimen Sandia-Corporation der Atomenergiebehörde und seine Frau ein UFO gesehen hatten. In der Abenddämmerung saßen sie im rückwärtigen Garten ihres Hauses in einem Außenbezirk von Albuquerque. Sie schauten gerade in den Abendhimmel und sprachen darüber, wie schön er war, als der Anblick eines riesigen Flugzeuges beide verblüffte, das rasch und geräuschlos über ihr Haus flog. Das Flugzeug war nur wenige Sekunden in Sicht, aber sie konnten es gut sehen, da es so niedrig flog. Sie schätzten seine Höhe auf 250 bis 300 Meter. Es hatte die Form eines „fliegenden Flügels“ und war eineinhalbmal so groß wie eine B-36. Der Flügel war scharf nach hinten geschwungen, fast wie ein V. Sowohl der Ehemann als auch seine Frau hatten B-36 oftmals über ihrem Haus gesehen. Sie konnten die Farbe des UFO nicht erkennen, aber sie bemerkten, daß dunkle Bänder von vorne nach hinten quer über den Flügel liefen. An der Hinterkante des Flügels waren sechs bis acht Paare gedämpft leuchtender bläulicher Lichter zu sehen. Das Fluggerät hatte ihr Haus von Norden nach Süden überflogen.

Der Bericht fuhr fort, daß sofort eine Untersuchung durchgeführt worden war. Da das Objekt ein konventionelles Flugzeug gewesen sein konnte, wurde der Flugverkehr überprüft. Ein Constellation-Verkehrsflugzeug befand sich 75 Kilometer westlich von Albuquerque, und eine Air Force B-25 war südlich der Stadt, aber nichts war über Albuquerque an dem Abend. Der Hintergrund des Mannes wurde überprüft. Er hatte eine „Q“-Geheimhaltungsbefreiung. Dies faßte seinen Charakter zusammen - Spinner erhielten keine „Q“-Befreiung. Niemand sonst hatte das UFO gemeldet, aber dies konnte sich dadurch erklären, daß der AEC-Angestellte und seine Frau in einer solchen Umgebung wohnten, in der alles, was über ihr Haus von Norden nach Süden flog, nicht über sehr viele andere Häuser fliegen bzw. ihnen nahe kommen würde. Eine Zeichnung des UFO war ihrem Bericht beigelegt.

Als nächstes nahm ich den Brief von Lubbock in die Hand. Es war ein dicker Sichtungsbericht, und nach den beigelegten Photographien zu urteilen, war er interessant. Ich blätterte darin und hielt bei den Photographien inne. Das erste, was mir auffiel, war die Ähnlichkeit zwischen diesen Photographien und dem Sichtungsbericht, den ich gerade gelesen hatte. Sie zeigten eine Serie von Lichtern in einer V-Formation, sehr ähnlich denen, die der Beschreibung nach an der hinteren

Kante des „fliegenden Flügels“ waren, die von Albuquerque gemeldet worden waren. Dies war einzigartig, und so las ich den Bericht Zeile für Zeile durch.

Um ungefähr 21:20 Uhr in der Nacht vom 25. August 1951, zwanzig Minuten nach der Albuquerque-Sichtung, sahen vier Professoren vom Texas Technological College in Lubbock eine Formation gedämpft leuchtender bläulich-grüner Lichter über ihre Häusern fliegen. Einige Stunden später sahen sie eine ähnliche Gruppe von Lichtern, und in den nächsten zwei Wochen sahen sie mindestens zehn weitere. Am 31. August machte ein Amateurphotograph fünf Photographien von den Lichtern. An diesem Tage sahen zwei Damen ein großes „aluminiumfarbenes, birnenförmiges“ Objekt nahe einer Straße nördlich von Lubbock schweben. Der Bericht legte die Einzelheiten dieser Sichtungen dar und enthielt eine Reihe von aufgenommenen Photographien.

Dieser Sichtungsbericht war ein guter UFO-Bericht, aber die Ähnlichkeit mit der Albuquerque-Sichtung - sowohl hinsichtlich der Beschreibung des Objekts als auch des Zeitpunkt der Sichtung - war wirklich erstaunlich.

Ich übersah fast den Bericht von der Radarstation, weil er ziemlich kurz war. Er besagte, daß am Morgen des 26. August - nur wenige Stunden nach der Lubbock-Sichtung - zwei verschiedene Radarstationen ein Ziel erfaßten, das mit 1.500 km/Std. in einer Höhe von ca. 4.000 m auf nordwestlichem Kurs erfaßt wurden. Das Radarziel wurde sechs Minuten lang beobachtet und ein F-86 Düsenabfangjägerhinaufgeschickt, jedoch als die F-86 abgehoben hatte, war das Objekt verschwunden. Der letzte Absatz des Berichts war kurz und bündig, offensichtlich in Erwartung der Kommentare, die der Bericht auf sich ziehen würde. Er besagte, daß das Radarziel nicht durch das Wetter bedingt war. Der leitende Offizier der Radarstation und mehrere Mitglieder seines Teams waren seit sieben Jahren Radarbeobachter, und sie waren durchaus in der Lage, ein wetterbedingtes Radarecho zu erkennen. Dieses Radarecho stammte von etwas Realem.

Rasch holte ich mir eine Karte der Vereinigten Staaten und trug eine Kurslinie zwischen Lubbock und der Radarstation ein. Ein UFO, das zwischen diesen beiden Punkten flog, würde sich auf einem nordwestlichen Kurs befinden, und die Zeiten der Sichtungen an diesen zwei Orten ergaben eine ungefähre Geschwindigkeit von 1.500 km/Std.

Dies war bei weitem die beste Kombination von UFO-Berichten, die ich jemals gelesen hatte, und ich habe jeden in den Air Force-Unterlagen gelesen.

Das erste, was ich nach der Lektüre der Berichte tat, war, in aller Eile eine Zusammenstellung der Lubbock-Photos an den Geheimdienstoffizier der 34. Air Division in Albuquerque zu senden und ihn zu bitten, diese Photos dem AEC-Angestellten und seiner Frau zu zeigen, ohne ihnen zu sagen, was sie darstellten. Ich bat um telegraphische Antwort. Später an diesem Tag erhielt ich sie: „Die Beobachter sagten sofort, daß dies genau das ist, was sie am Abend des 25. August gesehen hatten. Einzelheiten per Luftpost.“ Bei den Einzelheiten handelte es sich um eine Zeichnung, die der Mann und seine Frau von dem Flügel um die Lichter auf der Lubbock-Photographie gemacht hatten. Die Anzahl der Lichter auf dem Photo und die Anzahl der Lichter, die die beiden Beobachter auf dem Flügel gesehen hatten, stimmten nicht überein, aber sie erklärten dies damit, daß sie sich möglicherweise verschätzt hatten.

Am nächsten Tag flog ich nach Lubbock, um festzustellen, ob ich eine Lösung all dieser mysteriösen Vorkommnisse finden konnte.

Ich kam in Lubbock um ungefähr 17:00 Uhr nachmittags an und kontaktierte den Geheimdienstoffizier der Reese AFB. Er wußte, daß ich kam, und hatte bereits ein Treffen mit den vier Professoren arrangiert. Unmittelbar nach dem Abendessen trafen wir sie.

Wenn eine sozusagen handverlesene Gruppe ein UFO beobachten sollte, hätten wir keine technisch qualifiziertere Gruppe aufstellen können. Es waren:

Dr. W. I. Robinson, Professor der Geologie
Dr. A. G. Oberg, Professor für Chemotechnik
Prof. W. L. Ducker, Leiter der Petroleumtechnik-Abteilung
Dr. George, Professor der Physik

Dies ist ihre Geschichte:

Am Abend des 25. August saßen die vier Männer in Dr. Robinsons Garten. Sie diskutierten gerade Mikrometeoriten und tranken Tee. Dies hoben sie mit einem Sinn für Humor hervor. Um 21:20 Uhr zog eine Lichtformation direkt über ihren Köpfen durch den Himmel. Es geschah alles so schnell, daß keiner von ihnen Genaueres sah. Einer der Männer erwähnte, daß er seine Studenten immer dafür zurechtwies, daß sie nicht aufmerksamer beobachteten - jetzt traf es ihn selbst. Er und seine Kollegen mußten nun erleben, daß sie sich nur wenige Details des Gesehenen ins Gedächtnis zurückrufen konnten. Die Lichter waren seltsam bläulich-grün und bildeten eine halb-kreisförmige Formation. Die Männer schätzten, daß es fünfzehn bis dreißig separate Lichter waren und sie sich von Norden nach Süden bewegten. Sie wünschten jetzt, daß die Lichter zurückkommen würden. Und es geschah. Ungefähr eine Stunde später waren sie wieder da.

Diesmal waren die Professoren ein wenig geistesgegenwärtiger. Da der ursprüngliche Schock keine Wirkung mehr hatte, konnten sie die Dinge besser wahrnehmen. Die Details, an die sich vom ersten Überflug erinnerten, paßten. Es gab einen Unterschied: bei dem jetzigen Überflug befanden sich die Lichter nicht einer geordneten Formation, sondern bildeten nur eine Gruppe.

Die Professoren erwogen, daß die UFOs, wenn sie zweimal erschienen, möglicherweise wiederkommen würden. Und tatsächlich geschah dies. In der nächsten Nacht und während der nächsten Wochen machten die Professoren zwölf weitere Beobachtungen. Mittlerweile hatten sie zwei weitere Leute zu ihrem Beobachtungsteam hinzugefügt.

Methodisches Arbeiten gewöhnt, wie es bei Professoren zu sein pflegt, versuchten sie auf jede Weise, ein gute Zusammenstellung von Daten zu erlangen. Sie maßen den Winkel der Flugbahn des Objekts und die Zeitspanne. Die verschiedenen Flüge, die sie so überwachten, beschrieben 90 Grad in drei Sekunden oder 30 Grad pro Sekunde. Die Lichter erschienen gewöhnlich plötzlich 45 Grad über dem nördlichen Horizont und verschwanden abrupt 45 Grad über dem südlichen Horizont. Sie flogen immer in dieser Nord-Süd-Richtung. Abgesehen vom ersten Flug, in dem die Objekte sich in einer ungefähr halbkreisförmigen Formation befunden hatten, bemerkten die Männer bei den restlichen Flügen keinerlei geordnetes Muster. Des öfteren wurden in einer Nacht zwei oder drei dieser Flüge gesehen.

Die Professoren bemühten sich, die Höhe zu messen, jedoch ohne Erfolg. Zuerst versuchten sie, die Lichter auf die Höhe der Wolken zu beziehen, jedoch waren die Wolken niemals in der Nähe der Lichter bzw. umgekehrt. Als nächstes versuchten sie etwas Komplizierteres. Sie maßen lotrecht zur gewöhnlichen Flugbahn der Objekte eine Basislinie aus. Freunde der Professoren bildeten zwei Teams. Jedes Team war mit einem Gerät zur Höhenmessung ausgerüstet, und jeweils ein Team wurde am Ende der Basislinie postiert. Die beiden Teams hatten über Funksprechgeräte miteinander Verbindung. Wenn sie die Objekte sähen, würden sie sie verfolgen und die Zeit stoppen, um auf diese Weise die Geschwindigkeit und Höhe erfassen zu können.

Leider sah kein Team jemals die Lichter. Die Lichter verhielten sich nicht plangemäß. Die Ehefrauen einiger der Beobachter behaupteten, die Lichter von ihren Häusern in der Stadt aus gesehen zu haben. Dies erwies sich später als Fingerzeig.

Die Professoren waren nicht die einzigen Beobachter der mysteriösen Lichter. Zwei Wochen lang meldeten Hunderte anderer Leute in einem mehrere Kilometer weiten Umkreis von Lubbock, daß sie dieselben Lichter sahen. Die Professoren verglichen viele dieser Meldungen mit der Zeit der Flüge, die sie gesehen und aufgezeichnet hatten, und viele lagen nahe beieinander. Sie versuchten, von diesen Beobachtern die Zeitspanne und die Höhenwinkel zu erfahren, aber die Professoren mußten erleben, was ihnen bereits bewußt war - die Menschen sind keine guten Beobachter.

Natürlich gab es viele Diskussionen unter den Professoren und ihren Freunden hinsichtlich der Natur der Lichter. Ein paar einfache mathematische Berechnungen zeigten, daß die Lichter, wenn sie sehr hoch geflogen waren, sich sehr schnell bewegt haben mußten. Natürlich kam die Möglichkeit, daß es sich um irgendwelche natürlichen Phänomene handelte, ins Spiel und wurde ernsthaft erwogen. Die Professoren grübelten und recherchierten, und schließlich kamen sie zu

dem Schluß, daß die Lichter, wenn sie irgendein natürliches Phänomen wären, etwas vollständig Neuartiges darstellten. Dr. George - er ist mittlerweile gestorben - untersuchte die nächtlichen Phänomene während seiner Jahre als Professor an der Universität von Alaska, und er hatte etwas Derartiges noch niemals gesehen oder davon gehört.

Dies war die Geschichte der Professoren. Frühmorgens kehrten wir zur Reese AFB zurück. Ich blieb stundenlang wach und dachte darüber nach, was sie wohl gesehen hatten.

Am nächsten Tag traf ich erneut den Geheimdienstoffizier, und wir gingen gemeinsam zu Carl Hart jr., dem Amateurphotographen, der die Bilder der Lichter aufgenommen hatte. Hart war ein Neuling an der Texas Tech. Seine Geschichte ging so: In der Nacht des 31. August lag er in einem Obergeschoßzimmer des Hart'schen Hauses im Bett. Er hatte wie jedermann in Lubbock von den Lichtern gehört, sie jedoch niemals gesehen. Es war eine warme Nacht, und so schob er sein Bett in die Nähe eines geöffneten Fensters. Er sah gerade hinaus in den klaren Nachthimmel, nachdem er ungefähr eine halbe Stunde gelegen hatte, als er eine Formation von Lichtern im Norden erscheinen, den freien Himmel überqueren und über seinem Haus verschwinden sah. Da er wußte, daß die Lichter wieder erscheinen könnten, wie sie es in der Vergangenheit getan hatten, griff er nach seiner Kodak 35, setzte die Linse auf f 3.5, die Blende auf 1/10 Sekunde und ging hinaus in die Mitte seines Gartens. Es dauerte nicht lange, bis seine Wachsamkeit belohnt wurde und die Lichter zum zweitenmal vorüberflogen. Er schoß zwei Bilder. Wenige Minuten später tauchte eine dritte Formation auf, und er nahm drei weitere Bilder auf. Am nächsten Morgen, sagte Hart, brachte er in aller Frühe den unentwickelten Film zu einem Freund, der ein Photoentwicklungsgeschäft hatte. Er erklärte, daß er die Entwicklung seines Films im Photolabor seines Freundes durchführte. Er erzählte dem Freund, was es mit den Bildern auf sich hatte, und sie entwickelten sie rasch.

Ich unterbrach Hart an diesem Punkt und fragte, warum er nicht aufgeregter über diese allerbedeutsamsten Photographien des Jahrhunderts war. Er antwortete, daß die Lichter so schwach zu sein schienen, daß er sicher war, auf den Negativen würden nichts zu sehen sein; hätte er jedoch gedacht, ein paar gute Bilder geschossen zu haben, hätte er sofort seinen Freund geweckt, um die Negative auf der Stelle zu entwickeln.

Als er die Negative entwickelte und sah, daß sie ein Bild zeigten, schlug sein Freund vor, die Zeitung anzurufen. Zunächst war die Zeitung nicht interessiert, aber dann entschloß man sich dort, die Photographien zu bringen. Ich fand später heraus, daß die Zeitung selber ein wenig recherchiert hatte.

Wir gingen mit Hart in den rückwärtigen Garten, um zu wiederholen, was stattgefunden hatte. Er beschrieb die Lichter in derselben Weise wie die Professoren als mattleuchtend und von bläulich-grüner Farbe. Jedoch die Formation war anders. Die Lichter, die Hart sah, flogen immer in perfekter V-Formation. Er verfolgte die Flugbahn, als sie über einigen Bäumen im Norden erschienen, den freien Himmel überquerten und über seinem Haus verschwanden. Er betonte, daß die Lichter auf dieser Flugbahn 120 Grad in vier Sekunden zurückgelegt hatten. Diese 30 Grad Winkelgeschwindigkeit pro Sekunde stimmten mit der von den Professoren gemessenen Winkelgeschwindigkeit überein.

Wir liehen uns Harts Negative aus, dankten ihm für seine Informationen und gingen.

Mit einer Liste der Namen anderer Beobachter der mysteriösen Lichter ausgerüstet, versuchten der Geheimdienstoffizier und ich, uns einen Überblick über die anderen UFO-Sichtungen in der Umgebung von Lubbock zu verschaffen. Alle Geschichten besagten das gleiche: unterschiedliche Formationen matter bläulich-grüner Lichter, im allgemeinen in nordsüdlicher Richtung fliegend. Ein paar Leute warteten mit Variationen auf. Eine Dame sah eine fliegende Jalousie und eine andere einen fliegenden Doppel-Boiler. Von Interesse war der Punkt, daß sehr wenige behaupteten, sie hätten die Lichter gesehen, bevor sie die Geschichte der Professoren in der Zeitung lasen, aber dies könnte auf die alte Frage zurückzuführen sein: „Sehen Leute hinauf, wenn sie dafür keinen Grund haben?“

Wir sprachen mit Beobachtern in umliegenden Städten. Ihre Geschichten waren die gleichen. Zwei von ihnen, Flugsicherungslotsen eines Flugplatzes, berichteten, sie hätten die Lichter bei verschiedenen Gelegenheiten gesehen.

Es war in einer dieser abgelegenen Städtchen, Lamesa, daß wir mit einem alten Herrn - ungefähr achtzig Jahre alt - sprachen, der uns eine gute Spur an die Hand gab. Er hatte die Lichter gesehen und sie identifiziert. Seitdem er die Storys in den Zeitungen gelesen hatte, hielt er Ausschau nach ihnen. Eines Abends waren er und seine Frau im rückwärtigen Garten und warteten auf die Lichter. Plötzlich erschienen zwei oder drei. Sie waren für einige Sekunden in Sicht, dann verschwanden sie. Ein paar Minuten später gaben die Lichter eine zweite Vorführung. Der Mann gab zu, daß er Angst bekam. Er brach seinen Bericht ab und ging zu seinem Leben als geborenem Texaner über, mit Grenzkriegen, Indianern und Postkutschen in seinem Erfahrungsschatz. Worauf er hinauswollte, war, daß er trotz der Grenzkriege, Indianer und Postkutschen Angst gehabt hatte. Seine Frau hatte ebenfalls Angst bekommen. Wir hatten einige Schwierigkeiten, auf die Lichter zurückzukommen, aber schließlich schafften wir es. Als sie zum drittenmal vorüberflogen, sagte er, sandte eines der Lichter ein Geräusch aus. Es besagte: „Regenpfeifer.“ Der alte Mann hatte es sofort als Regenpfeifer identifiziert, einen Wasservogel von der ungefähren Größe einer Wachtel. Zu späterer Stunde an diesem Abend - und bei verschiedenen anderen Gelegenheiten - hatten sie dasselbe gesehen. Nach ein paar weiteren haarsträubenden, aber interessanten Geschichten des alten [wilden] Westens von Texas verabschiedeten wir uns.

Unseren nächsten Aufenthalt nahmen wir im Büro des staatlichen Jagdaufsehers in Lubbock. Hier erfuhren wir alles mögliche Zeugs über Regenpfeifer. Wir erklärten dem Aufseher unser Interesse, und er war sehr hilfsbereit. Er hatte sein ganzes Leben im Westen von Texas verbracht und war mit der Tierwelt vertraut. Die ölige weiße Brust eines Regenpfeifers konnte leicht Licht reflektieren, aber Regenpfeifer flogen gewöhnlich in Paaren, höchstens einmal zu dritt. Der Aufseher hatte niemals gehört oder gesehen, daß sie in einem Schwarm von fünfzehn oder zwanzig flogen, aber natürlich war dies nicht unmöglich. Enten, ja, aber wahrscheinlich nicht Regenpfeifer. Er sagte, daß in diesem Herbst aus unbekanntem Gründen mehr als die übliche Anzahl von Regenpfeifern in dem Gebiet vorkämen.

Ich wollte dringend die Negative, die Hart uns ausgeliehen hatte, vom Photolabor in Wright Field holen, aber ich mußte einen weiteren Besuch machen. Ich wollte mit zwei Damen sprechen, die ein seltsames Objekt über ihrem Auto hatten schweben sehen, aber ich wollte auch meinen Bericht schreiben, bevor ich Lubbock verließ. Zwei Air Force Spezialgeheimdienstleute von der Reese AFB boten an, mit den Damen zu sprechen, so daß ich auf dem Luftstützpunkt blieb und meinen Bericht abfaßte.

Am Abend, als die Ermittler zurückkamen, hörte ich die Geschichte. Sie hatten den ganzen Tag mit den Damen verbracht und diskret ein wenig ihren Hintergrund recherchiert.

Die beiden Damen, eine Mutter und ihre Tochter, hatten ihr Haus in Matador/Texas, ca. 100 km nordöstlich von Lubbock, um etwa 12:30 Uhr verlassen und fuhren in ihrem Auto, als sie plötzlich in ungefähr 150 m Entfernung vor ihnen ein „birnenförmiges“ Objekt bemerkten. Es befand sich neben der Straße in ungefähr 45 m Höhe und trieb langsam in Richtung Osten, „langsamer als die Geschwindigkeit, die eine Cub braucht, um abzuheben“. Sie fuhren ca. 50 m weiter, hielten an und stiegen aus. Das Objekt, das ihrer Schätzung nach die Größe des Rumpfes einer B-29 hatte, bewegte sich immer noch langsam weiter. Es gab kein Anzeichen eines Abgasausstoßes, und sie hörten kein Geräusch, aber sie sahen ein „Fenster“ an der Seite des Objektes. In wenigen Sekunden nahm das Objekt Geschwindigkeit auf und stieg rasch außer Sicht. Während es aufstieg, schien es eine spiralenförmige Bewegung zu vollziehen.

Die Ermittlungen ergaben, daß die beiden Damen „solide Bürger“ waren, die durchaus weder Talent noch Grund zu einer solchen Erfindung hatten. Die Tochter war recht gut mit Flugzeugen vertraut. Ihr Ehemann war ein Air Force-Offizier in Korea, und sie hatte seit vielen Jahren in der Nähe von Luftstützpunkten gelebt. Die Damen sagten, daß das Objekt nach Osten „trieb“, was möglicherweise bedeutete, daß es sich mit dem Wind bewegte, aber weitere Ermittlungen stellten fest, daß es gegen den Wind flog.

Die beiden Ermittler hatten den ganzen Tag gearbeitet und nicht die geringste Andeutung einer Erklärung gefunden.

Dies schloß sich an den letzten Teil meines jetzt umfangreichen Berichts über die Lubbock-Affäre an.

Am nächsten Morgen, als ich zum Flugplatz fuhr, um einen Flieger nach Dayton zu bekommen, versuchte ich, das Puzzle zusammenzufügen. Es war kaum zu glauben, daß alles, was ich gehört hatte, real war. War tatsächlich ein riesengroßer Flügel über Albuquerque geflogen und hatte dabei die Strecke von 375 km nach Lubbock in ungefähr fünfzehn Minuten zurückgelegt? Dies wären ungefähr 1.500 km/Std. Erfaßte die Radarstation in Washington dasselbe Ding? Ich prüfte die Entfernungen auf der großen Wandkarte in der Flugabteilung, kurz bevor ich die Reese AFB verließ. Es waren fast 2.000 km von Lubbock bis zur Radarstation. Aus den Gesprächen mit den Leuten schlossen wir, daß die Lichter offensichtlich noch um 23:20 Uhr über Lubbock waren und das Radar sie kurz nach Mitternacht erfaßte. Sie mußten mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 1.200 km/Std. geflogen sein. Dies war ziemlich nahe an der von den zwei Radars gemessenen 1.500 km/Std. Die Photographien der Lichter von Lubbock stimmten mit der Beschreibung dessen, was der AEC-Angestellte und seine Frau in Albuquerque gesehen hatten, überein. Jedoch niemand in Lubbock hatte die Sichtung eines „fliegenden Flügels“ mit Lichtern gemeldet. All dies rumorte in meinem Kopf, als ich am Lubbock-Flugplatz aus dem Wagen stieg.

Mein Flugzeug war bereits gelandet, so daß ich rasch am Fahrkartenschalter eincheckte, eine Morgenzeitung ergriff, zum Flugzeug rannte und einstieg. Ich setzte mich neben einen Mann, der einen Stetson-Hut und Cowboystiefel trug. Ich fand bald heraus, daß er ein pensionierter Rancher von Lubbock war.

Auf der ersten Seite der Zeitung war ein Bericht über einen großen Meteor, der in der Nacht zuvor über New Mexico, den Westen von Texas und Oklahoma gerast war. Laut Zeitungsbericht war es ein spektakuläres Ereignis und hatte viele Leute in Lubbock verblüfft. Ich war an dieser Story interessiert, da ich den Meteor gesehen hatte. Es war ein spektakulärer Anblick, und ich fand es nur zu begreiflich, wie solche Dinge UFOs genannt werden konnten. Mein Sitzpartner mußte bemerkt haben, daß ich die Story über den Meteor las, denn er gab den Kommentar ab, daß einer seiner Freunde - er hatte ihn zum Flugplatz gebracht - ihn gesehen hatte. Wir unterhielten uns über den Meteor. Dies führte zur Erörterung anderer merkwürdiger Vorkommnisse und gab einen perfekten Übergang für ihn ab, auf die Lubbock-Lichter zu kommen. Er fragte mich, ob ich von ihnen gehört hätte. Ich antwortete, daß ich ein paar vage Geschichten gehört hatte. Ich hoffte, daß dies einen ausführlichen Bericht über die Geschichten abwehren würde, mit denen ich während der letzten fünf Tage vollgestopft worden war, aber die Hoffnung war vergeblich - ich hörte alle Einzelheiten noch einmal.

Als er so sprach, setzte ich mich in meinem Sitz zurecht und wartete auf etwas Bestimmtes. Es geschah ziemlich rasch. Der Rancher zögerte, und seine Stimme nahm einen halb stolzen, halb entschuldigenden Tonfall an. Ich hatte diese Veränderung in den vergangenen Monaten sehr oft gehört - er war im Begriff mir über das UFO zu erzählen, das er gesehen hatte. Er fing an, mir von den bläulich-grünen Lichtern zu erzählen. Es war falsch - mit einem Schlag vertrieb, was er sagte, meine Langeweile.

In derselben Nacht, in der die College-Professoren ihre Lichter-Formation gesehen hatten, sahen auch er und seine Frau etwas. Niemand in Lubbock kannte die Geschichte, nicht einmal ihre Freunde. Er wollte nicht, daß irgend jemand ihn und seine Frau für verrückt hielt. Er erzählte mir die Sache nur, weil ich ein Fremder war. Kurz nach Einbruch der Dunkelheit war seine Frau hinausgegangen, um ein paar Laken von der Wäscheleine zu nehmen. Er war im Haus und las die Zeitung. Plötzlich hastete seine Frau herein, „weiß wie die Laken, die sie trug“, wie er erzählte. Soweit er sich erinnerte, war dies zehn Minuten vor der ersten Sichtung der Professoren. An diesem Punkt hielt er inne, um mir über seine Frau zu sagen, daß sie nicht leicht aus der Ruhe zu bringen wäre und sich niemals irgendwelche Geschichten ausdachte. Diese Charakterisierung war Standard für UFO-Geschichtenerzähler. Der Grund für die Aufregung seiner Frau war, daß sie ein großes Objekt schnell und geräuschlos über das Haus hatte gleiten sehen. Sie sagte, es

sah aus „wie ein Flugzeug ohne Rumpf“. An der rückwärtigen Kante des Flügels waren Paare von blauleuchtenden Lichtern. Die Albuquerque-Sichtung! Er fügte hinzu, er hätte keine Ahnung, was seine Frau gesehen hatte, aber er fand, daß es eine interessante Geschichte war.

Es war eine interessante Geschichte. Es traf mich wie ein Schlag. Ich wußte, der Rancher und seine Frau konnten nicht von der Geschichte des Paares aus Albuquerque gehört haben, da nur ein paar Leute von der Air Force sie kannten. Die Wahrscheinlichkeit, daß diese beiden identischen Geschichten erfunden waren, war unendlich gering, insbesondere da keine von ihnen zu der üblichen Beschreibung der Lubbock-Lichter paßte.

Ich versuchte, ein paar mehr Fakten aus dem Rancher herauszubekommen, aber er hatte mir alles erzählt, was er wußte. In Dallas nahm ich ein Flugzeug nach Dayton, und er flog weiter nach Baton Rouge, ohne zu wissen, was er zu der Geschichte der Lichter von Lubbock hinzugefügt hatte.

Auf dem Weg nach Dayton entwarf ich einen Angriffsplan für die Unmenge an Notizen, die ich mir gemacht hatte. Das beste wäre, beschloß ich, jede Sichtung der Lichter-Serie von Lubbock für sich zu behandeln. Alle schienen hinsichtlich ihrer Wichtigkeit voneinander abzuhängen. Wenn die Objekte, die in mehreren Fällen gemeldet worden waren, identifiziert werden könnten, würde der Rest zu lediglich durchschnittlichen UFO-Meldungen werden. Die Photographien, die Carl Hart jr. aufgenommen hatte, wurden Nummer Eins auf der Agenda.

Sobald ich in Dayton war, brachte ich Harts Negative zum Photographischen Erkennungsdienst in Wright Field. Dieser Erkennungsdienst, ausgestattet mit den besten Photographie-Experten der Air Force, führten alle unsere Photographieanalysen durch. Sie machten sich sofort an die Arbeit mit den Negativen, und schon bald lag ihr Bericht vor.

Es waren eigentlich fünf Negative gewesen, aber als wir Hart baten, sie uns auszuleihen, konnte er nur vier übergeben. Die Negative waren sehr zerkratzt und verschmutzt, weil so viele Leute sie in der Hand gehabt hatten, und so war es schwierig, die ursprüngliche Aufnahme von den Staufflecken und Kratzern zu unterscheiden. Das erste, was das Labor tat, war, jeden Flecken auf den Negativen daraufhin zu prüfen, ob es tatsächlich ein photographisches Bild war. Man stellte fest, daß die Photos eine umgekehrte V-Formation von Lichtern zeigten. Auf jeder Photographie war das einzelne Bild wegen der Bewegung der Kamera eines Lichts sehr unscharf, aber durch eine sorgfältige Untersuchung jedes verschwommenen Bildes waren sie in der Lage zu bestimmen, daß die ursprünglich von Hart photographierten Lichter rund und punktförmig waren. Wie ein heller Stern oder eine entfernte Lampenbirne. Dann wurden Vergrößerungen der Negative entwickelt und sorgfältig die Position jedes Lichts in der Formation festgestellt.

Auf jeder Photographie wechselten die individuellen Lichter ihre Position nach einem festen Muster.

Ein zusätzlicher Faktor, den der Bericht [des Labors] herausfand, war, daß im Hintergrund keine Sterne zu sehen waren, obwohl die Photographien in einer klaren Nacht aufgenommen worden waren. Dies bewies eines: die Lichter, die auf den Photographien überbelichtet waren, leuchteten sehr viel heller als die Sterne, oder die Lichter wirkten sich auf den Film stärker aus als das Licht der Sterne.

Dies war alles, was die Photographien zeigten. Es war unmöglich, die Größe der Lichter der Gruppe oder Geschwindigkeit und Höhe zu bestimmen.

Der nächste Schritt bestand in dem Versuch nachzumachen, was Hart seinen Angaben zufolge getan hatte. Ich erbat die Hilfe mehrerer Freunde, und wir versuchten, ein sich bewegendes Licht zu photographieren. Als wir mit Hart in Lubbock gesprochen hatten, ging er mit uns in seinen Garten, wo er die Bilder schoß. Er hatte die Flugbahn der Lichter über den Himmel verfolgt. Wir ließen ihn die Geschwindigkeit schätzen, indem er einen vorgestellten Flug von Lichtern über den Himmel verfolgen sollte. Das Resultat war: ungefähr vier Sekunden. [Jetzt] hatten wir eine Kamera bei uns, die identisch war mit derjenigen, die Hart benutzt hatte, und sorgten dafür, daß sich ein Licht mit derselben Geschwindigkeit wie die UFOs bewegte. Wir versuchten, Photographien

zu machen. In vier Sekunden schafften wir nur zwei nicht sehr gute Aufnahmen. Sie waren sehr unscharf, viel unschärfer als Harts Photographien, was auf die 1/10-Sekunde-Blende zurückzuführen war. Wir wiederholten unser Experiment mehrmals, jedesmal mit demselben Resultat. Dies weckte bei vielen Zweifel über die Authentizität von Harts Photographien.

Mit dem fertigen Bericht des Photolabors in meinen Händen war ich immer noch ohne Lösung. Der Bericht war interessant, aber er bewies nichts. Alles, was ich tun konnte, war, Meinungen einzuholen von Quellen, die so qualifiziert waren, wie ich sie nur irgend finden konnte. Ein Physiologe des Luftmedizinischen Laboratoriums brachte die Zeit-Theorie sofort zu Fall, indem er sagte, daß Hart, wenn er aufgeregt war, leicht drei Photos in vier Sekunden machen konnte, wenn wir fähig waren, in unserem Experiment in vier Sekunden zwei Photos zu schießen. Mehrere professionelle Photographen, einer davon ein Spitzenphotograph der Zeitschrift LIFE, sagten, daß Harts Photographien, wenn er mit der Kamera und Kameraschwenks vertraut war, sehr viel weniger verschwommen sein würden als unsere. Ich erinnerte mich, was ich über Harts photographische Tätigkeit für den Sportteil der Zeitung in Lubbock gehört hatte. Dies erforderte eine gute Kameraschwenk-Technik.

Die Photographien stimmten nicht mit der Sichtungsbeschreibung der Lichter durch die Professoren überein; sie waren sogar überzeugt, daß die Photographien "selbstgemacht" waren. Die Professoren hatten von mattleuchtenden Lichtern gesprochen, jedoch die Lichter auf den Photographien mußten extrem hell gewesen sein. Hart berichtete über eine perfekte Formation, während die Professoren - mit Ausnahme des ersten Flugs - eine unkoordinierte Gruppe meldeten. Es gab keinen Weg, diese Nichtübereinstimmungen im Arrangement der Lichter zu erklären. Natürlich war es nicht unmöglich, daß die Lichter in jener Nacht, als Hart sie sah, in einer V-Formation flogen. Das erstmal, als die Professoren sie sahen, flogen sie in einem Halbkreis.

Die Intensität der Lichter war schwer zu erklären. Ich ging wieder zu den Leuten im Photographischen Erkennungsdienst und fragte sie, ob es eine mögliche Situation gäbe, die dies verursachen könnte. Sie bejahten. Eine sehr helle Lichtquelle mit einer Farbe weit oberhalb des roten Endes des Farbspektrums, das an Infrarot grenzte, könnte dies verursachen. Das Auge ist für solches Licht nicht empfänglich, es könnte ihm matt erscheinen, jedoch „hell“ auf dem Film. Ich fragte sie, was für eine Lichtquelle die Ursache sein könnte. Es gab mehrere Dinge, wenn man spekulieren wollte, sagten sie, extrem hohe Temperaturen beispielsweise. Aber weiter wollten sie nicht gehen. Wir haben nichts, was fliegt, in dieser Welt, das dem Auge matt erscheint und sich auf einem Film hell zeigen wird, sagten sie.

Dies beendete die Untersuchung der Photographien, und die Untersuchung hatte nirgendwohin geführt. Meine offizielle Schlußfolgerung, die später an die Presse gegeben wurde, lautete, daß „die Photographien sich nicht als Schwindel erwiesen, jedoch auch nicht als echt“. Es gibt keine definitive Lösung.

Die Untersuchung wendete sich nun der Sichtung der Professoren zu. Die dürftigen Einzelheiten, die sie gesammelt hatten, schienen präzise zu sein, jedoch bezüglich einer definitiven Erklärung waren sie nicht beweiskräftig. Sie hatten zwei Dinge gemessen: eine wie große Strecke am Himmel die Objekte in einer bestimmten Zeitspanne überquert hatten und den Winkel von einer Seite der Formation zur anderen. Diese Zahlen sagten jedoch nicht viel aus, da die Höhe der Formation der Lichter unbekannt war. Wenn man annahm, daß die Objekte in einer Höhe von 3.000 m flogen, war leicht zu berechnen, daß sie sich mit ungefähr 5.000 km/Std. bewegten - oder mit sechsfacher Schallgeschwindigkeit. Die Formation wäre dann über 500 Meter lang gewesen. Wenn jedes Licht ein Objekt für sich war, könnte es einen Durchmesser von annähernd 30 m gehabt haben. Diese Zahlen waren nur eine Schätzung, da niemand wußte, ob die Lichter sich in 3.000 m Höhe oder darüber bzw. darunter befunden hatten. Wenn sie höher gewesen wären, hätte dies bedeutet, daß sie schneller und größer gewesen sein mußten; wenn tiefer als 3.000 m, dann langsamer und kleiner.

Die einzige materielle Spur, die sich ergeben hatte, als der Geheimdienstoffizier von der Reese AFB und ich die Sichtungen der Professoren untersuchten, war, daß die UFOs Vögel gewesen wären, die die Lichter der Stadt reflektierten - genauer: Regenpfeifer. Der alte Cowboy von Lame-

sa hatte etwas beschrieben, das der Beschreibung der Professoren gleich war, und es hatte sich um Regenpfeifer gehandelt. Zweitens, wann auch immer die Professoren die Umgebung ihrer Häuser verließen, um nach den Lichtern zu sehen, erblickten sie sie nicht, jedoch ihre Frauen, die zu Hause bleiben, sahen sie. Wenn die „Lichter“ Vögel waren, flogen sie tief und konnten aus einer Entfernung von mehr als hundert oder hundertzwanzig Metern nicht gesehen werden. Als ich in Lubbock war, bemerkte ich mehrere Hauptstraßen, die mit den bläulichen Quecksilberdampflampen beleuchtet waren. Ich rief den Geheimdienstoffizier der Reese AFB an, und er schickte mir per Luftpost eine Stadtkarte von Lubbock, auf der die Quecksilberdampflampen gekennzeichnet waren. Der Ort, an dem die Professoren ihre Beobachtungen gemacht hatten, war nahe einer dieser Straßen. Der Haken an dieser Theorie war, daß kilometerweit von einer quecksilberdampfbeleuchteten Hauptstraße entfernt wohnende Leute die Lichter ebenfalls gemeldet hatten. Wie viele dieser Sichtungen auf das Konto der Suggestion gingen und wie viele authentisch waren, wußte ich nicht. Wenn ich es hätte herausfinden können, wäre es möglich gewesen, ein Schema der Sichtungen in Lubbock zu erstellen, und falls sie alle in der Nähe der beleuchteten Straßen stattgefunden hätten, würden Vögel die Lösung sein. Jedoch war es nicht möglich, ein solches Schema zu erstellen.

Die Tatsache, daß die Lichter kein wahrnehmbares Geräusch machten, schien ein Anhaltspunkt zu sein. Vögel oder Lichtphänomene würden kein Geräusch verursachen, aber was ist mir einem Objekt von nennenswerter Größe, das schneller als der Schall fliegt? Düsenjäger fliegen nicht so schnell wie die Schallgeschwindigkeit, aber sie machen einen höllischen Lärm. Artilleriegeschosse, die viel schneller als Flugzeuge fliegen, heulen, wenn sie durch die Luft fliegen. Ich wußte, daß ein großer Teil des Lärms von einem Düsenjäger auf die erhitzte Luft zurückgeht, die aus dem Abgastunnel am Schwanz herausschießt, aber ich wußte nicht genau, wie groß dieser Teil war. Wenn ein Düsenflugzeug mit einer leisen Maschine gebaut werden könnte, wieviel Lärm würde es verursachen? Aus welcher Entfernung könnte man es hören? Um eine Antwort zu bekommen, kontaktierte ich das Nationale Beiratskomitee des Lufttechnischen Laboratoriums der Langley AFB, eine Regierungsbehörde, die sich auf die lufttechnische Forschung spezialisiert hat. Sie wußten es nicht. Weder sie noch sonst jemand hatte je diese Frage erforscht. Ihre Meinung war, daß eine solche Flugmaschine aus einer Entfernung von 1.500 m oder 3.000 m nicht gehört werden könnte. Aerodynamiker von Wright Fields Flugzeuglaboratorium stimmten zu.

Ich rief das Ballistische Forschungslaboratorium der Armee des Testgeländes in Aberdeen/Maryland an, um herauszufinden, warum Artilleriegeschosse heulen. Diese Leute entwickeln alle Arten von Geschossen, so daß sie - wenn irgend jemand - Antwort geben könnten. Sie sagten, daß das Heulen eines Artilleriegeschosses größtenteils wahrscheinlich vom flachen rückwärtigen Ende verursacht würde - wenn ein perfekt stromlinienförmiges Geschosß verwendet werden könnte, wiese es keinerlei wahrnehmbares Heulen auf.

Was ich herausfand bzw. nicht herausfand über das Geräusch eines Objekts, das sich mit mehrfacher Schallgeschwindigkeit bewegt, war typisch für nahezu jede Frage, die hinsichtlich der UFOs entstand. Wir arbeiteten auf einem Gebiet, auf dem es keine definitiven Antworten auf Fragen gab. In einigen Fällen gerieten wir in Gebiete, die dem gängigen Niveau der Forschung weit voraus waren; in anderen Fällen in Gebiete, die überhaupt noch nicht erforscht waren. Dies machte das Problem der UFO-Analyse zu der Aufgabe, Meinungen einzuholen. Alles, was wir tun konnten, war, zu hoffen, daß die Meinungen, die wir einholten, die sachkundigsten waren.

Meine Versuche, zu einer endgültigen Erklärung dessen, was die Professoren gesehen hatten, zu kommen, schlugen ebenfalls fehl. Ich hatte nicht mehr Erfolg als bei meinen Versuchen, das Problem der Authentizität der Photographien zu lösen.

Es wurde eine gründliche Analyse der Berichte über die fliegenden Flügel durchgeführt, die die Frau des pensionierten Ranchers und der AEC-Angestellte sowie seine Frau in Albuquerque gesehen hatten. Auch die Geschichte der zwei Damen, die ein aluminiumfarbenes, birnenförmiges Objekt nahe der Straße bei Matador/Texas hatten schweben sehen, wurde bearbeitet, überprüft und wieder überprüft. In allen diesen Fällen - Fehlanzeige.

Als ich dazu kam, den Sichtsungsbericht der Radarstation im Bundesstaat Washington zu bearbeiten, waren die Daten über die Wetterbedingungen in der Nacht der Sichtung eingetroffen. Ich übergab die Unterlagen des Vorfalles den Elektronikspezialisten des Flugtechnikgeheimdienstzentrums. Sie führten eine Analyse durch und stellten fest, daß die Radarziele durch die Wetterbedingungen verursacht worden war, obwohl es ein Grenzfall war. Sie vermuteten ferner, daß - da die Radarziele von zwei Radargeräten erfaßt worden waren - eine Überprüfung durch mich zeigen würde, daß die zwei Ziele auf den beiden Radarschirmen unterschiedlich aussähen. Dies ist ein Charakteristikum eines wetterbedingten Radarziels, das von Radargeräten erfaßt wird, die auf verschiedenen Frequenzen arbeiten. Ich prüfte die Sache. Ich rief die Radarstation an und sprach mit dem Captain, der in der Nacht, als die Radarziele erfaßt worden waren, die Verantwortung für die Mannschaft hatte.

Das Radarziel sah auf beiden Schirmen gleich aus. Dies war einer der Gründe, sagte mir der Captain, weshalb es gemeldet worden war. Wenn die Radarziele der beiden Schirme nicht gleich gewesen wären, hätte er die Sache nicht gemeldet, da er davon ausgegangen wäre, daß es sich um wetterbedingte Radarziele handelte. Er fragte mich, wie das Flugtechnikgeheimdienstzentrum über die Sichtung dachte. Ich antwortete, daß Captain James sie für wetterbedingt hielt. Kurz bevor die Leitung zwischen Dayton und Washington heißlief, hörte ich einen Kommentar über Leute, die in ihren Bürossesseln kilometerweit vom nächsten Radarschirm entfernt saßen. Ich interpretierte dies so, daß er der wetterbedingten Ursache des Radarziel nicht zustimmte. Aber das ist heutzutage die offizielle Version.

Obwohl die Sache mit den Lichtern von Lubbock offiziell gestorben ist, lebt die Erinnerung daran weiter. Es hat niemals mehr irgendeinen weiteren zuverlässigen Bericht über „fliegende Flügel“ gegeben, aber Lichter, ähnlich denen, die die Professoren gesehen hatten, wurden gemeldet. In ungefähr 70 Prozent dieser Fälle stellte sich heraus, daß es sich um Vögel handelte, die die Lichter der Stadt reflektierten.

Die bekannten Einzelheiten der Vorfälle - die Sichtungen der Professoren und die Photographien - sind von hinten nach vorne durchgegangen worden, auf jeder Sorte von Papier, auf denen Geschriebenes stehen kann, von billigsten, grobschlächtigsten Schundzeitschriften bis hin zu den Hochglanzseiten von LIFE. Untertassensüchtige haben den Vorfall studiert und ihn - nebst Photographien - als schlagenden Beweis dafür offeriert, daß UFOs interplanetarisch seien. Dr. Donald Menzel von [der] Harvard [University] prüfte den Fall und zerriß die Sichtungen in [den Zeitschriften] LOOK und TIME sowie seinem Buch FLIEGENDE UNTERTASSEN in der Luft - seine Theorie lautete, daß die Professoren lediglich die Lichtbrechung von Lichtern der Stadt sahen. Aber niemand von diesen Leuten hatte jemals Zugang zu den vollständigen Sichtsungsberichten. Dies ist das erstemal, daß sie jemals gedruckt erschienen.

Die einzigen anderen Leuten außerhalb von *Project Blue Book*, die den vollständigen Vorfall der Lichter von Lubbock bearbeitet haben, waren eine Gruppe, die aufgrund ihrer Beziehungen zur Regierung uneingeschränkten Zugang zu unseren Unterlagen hatte. Und diese Leute waren nicht Schundautoren oder Fanatiker, es waren Wissenschaftler, Raketexperten, Atomphysiker und Geheimdienstexperten. Sie hatten sich zusammengetan, um unsere UFO-Berichte zu studieren, da sie überzeugt waren, daß einige dieser gemeldeten UFOs interplanetarische Raumschiffe waren und die Lubbock-Serie dazugehörte. Die Tatsache, daß die Lichter-Formationen unterschiedlich waren, focht sie nicht an, es überzeugte sie nur um so mehr davon, daß ihre Vorstellungen der möglichen Operationsweise eines Raumschiffes richtig waren.

Diese Gruppe von Wissenschaftlern glaubte, daß die Raumschiffe oder zumindest ein Teil der Raumschiffe, die der Erde relativ nahe kamen, eine sehr weit nach hinten geschwungene Flügelkonfiguration aufweisen müßten.*

* [Die Flügel standen damals üblicherweise im 90-Grad-Winkel vom Rumpf ab; schräg nach hinten geschwungene Flügel waren eine spätere Entwicklung im Flugwesen.]

Und sie glaubten, daß die Flugmaschinen eine Serie von kleinen Düsen um die Ränder herum für den Antrieb und die Steuerung verwendeten. Das Einschalten verschiedener Kombinationen dieser kleinen Düsen würde verschiedenen Flugmanövern dienen. Die von den zahlreichen Beob-

achtern gesichteten Lichter wichen in ihrem Arrangement voneinander ab, weil die Maschine in unterschiedlichen Flugstellungen flog.

(Drei Jahre später kündigte die kanadische Regierung an, daß dies genau der Weg war, wie sie eine geplante fliegende Untertasse zu steuern beabsichtigten. Sie mußten ihre Untertassen-Entwicklungspläne aufgeben, aber jetzt ist das Projekt von der US Air Force übernommen worden.)

Dies ist die vollständige Geschichte der Lichter von Lubbock, wie sie sich in den Air Force-Unterlagen befindet - eine der interessantesten und umstrittensten Sammlungen von UFO-Sichtungen, die *Project Blue Book* jemals gemeldet wurden. Offiziell werden alle Sichtungen - mit Ausnahme des UFO, das vom Radar erfaßt wurde - in der Rubrik „Unbekannt“ geführt.

Ich persönlich war der Meinung, daß die Professoren möglicherweise Vögel gesehen hatten, die das Licht der Quecksilberdampf-Straßenlampen reflektieren, aber ich lag falsch. Sie waren keine Vögel, sie waren keine Lichtbrechungen, aber sie waren auch keine Raumschiffe. Die Lichter, die die Professoren sahen - das Rückgrat der Serie der Lichter von Lubbock - wurden definitiv als ein sehr gewöhnliches natürliches Phänomen identifiziert.

Es ist bedauerlich, daß ich nicht genau darlegen kann, wie die Antwort gefunden wurde, denn es ist eine interessante Geschichte, wie ein Wissenschaftler Instrumente aufstellte, um die Lichter "festzunageln", und wie er mehrere Monate damit verbrachte, eine Theorie nach der anderen zu testen, bis er schließlich auf die Lösung stieß. Wenn ich die Geschichte erzählte, würde dies zu seiner Identifizierung führen, und ich habe dem Mann als Gegenleistung dafür, daß er mir seine Geschichte preisgab, strikte Anonymität versprochen. Aber er überzeugte mich vollkommen davon, daß er die Lösung fand, und nachdem ich hunderte von Erklärungen über UFOs gehört habe, bin ich nicht so leicht zu überzeugen.

Nachdem die wichtigste Phase der Lichter von Lubbock "geklärt" war - die Sichtungen der Professoren - wurden die anderen [in der Bewertungsskala] zu bloß guten UFO-Sichtungsberichten.

KAPITEL 9 - DAS NEUE *PROJECT GRUDGE*

Während meines Aufenthaltes in Lubbock hatte Lieutenant Henry Metscher, der mich bei *Project Grudge* unterstützte, bereits die vielen einzelnen Informationen sortiert, die Lieutenant Jerry Cummings und Lieutenant Colonel Rosengarten von Fort Monmouth/New Jersey mitgebracht hatten, und er hatte die Lösungen parat.

Das UFO, das nach der Mutmaßung des Radar-Schülers extrem schnell geflogen war, da er es nicht auf die automatische Verfolgung einstellen konnte, war, wie sich herausstellte, ein konventionelles Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von 600 km/Std. Der Radar-Schüler war nur bei der Prozedur für die automatische Verfolgung durcheinander gekommen. Die Sichtung der beiden Offiziere im T-33 Düsenjäger löste sich in nichts auf, als Metscher zeigte, daß sie einen Ballon gesehen hatten.

Die zweite Radarsichtung der Serie stellte sich ebenfalls als Ballon heraus. Der aufgeregte Anruf von der Zentrale mit der Anfrage nach der Höhe des Objekts sollte eine Wette entscheiden. Einige Offiziere in der Zentrale hatten den Start des Ballon gesehen und Wetten auf seine Höhe abgeschlossen.

Die Radarsichtungen des zweiten Tages waren durch einen weiteren Ballon und das Wetter verursacht - beides aufgebauscht durch die feste Überzeugung, es gingen mächtig seltsame Dinge über New Jersey vor sich.

Der Aufklärungserfolg mit dem Fort Monmouth-Vorfall war uns zu Kopf gestiegen, und wir waren sicher, daß wir mit ein wenig Fleiß die Untertassen herunterholen konnten wie ein Meister des Tontaubenschießens. Mit dem allergrößten Selbstvertrauen nahm ich den Long Beach-Vorfall in Angriff, den ich wegen der Reise nach Lubbock/Texas hatte fallenlassen müssen. Aber wenn Untertassen lachen könnten, schwirrten sie wahrscheinlich kichernd durch die Stratosphäre, denn in diesem Fall gab es keine adrette Lösung.

Im ursprünglichen Sichtungsbericht über die sechs F-86 [Düsenabfangjäger], die ein UFO über Long Beach verfolgt hatten, schrieben die Geheimdienstoffiziere, die den Bericht aufgenommen hatten, daß sie alle Flugpläne kontrolliert hatten, so daß ein Flugzeug nicht als Erklärung in Frage kam.

Das UFO konnte ein Ballon gewesen sein, und kabeelte ich an den Wetterdienst der Air Force auf dem Städtischen Flugplatz von Long Beach. Ich erbat die Daten über jedweden Ballon, der am 23. September 1951 um 7:55 Uhr morgens in der Luft war. Während ich auf die Antwort wartete, begannen Lieutenant Metscher und ich die alten UFO-Sichtungsberichte herauszusuchen. Es war keine Kleinigkeit, weil die Unterlagen damals im Jahr 1949 nach der Beendigung des alten *Project Grudge* einfach in Behältnissen zur Lagerung verstaut worden waren. Hank und ich hatten nun eine Masse von unterschiedlichen UFO-Berichten, Briefen, Kopien von Briefen und Memos vor uns.

Aber ich kam nicht dazu, viel auszusortieren, weil das Postmädchen eine telegraphische Nachricht hereinbrachte, die gerade gekommen war. Es handelte sich um den Bericht über eine UFO-Sichtung in Terre Haute/Indiana. Ich las ihn und sagte Metscher, daß ich rasch eine Antwort hinschicken würde und dann sofort zurückkäme, um ihm beim Aussortieren zu helfen. Aber so einfach war die Sache nicht, wie sich herausstellte.

Der Bericht von Terre Haute besagte, daß ein CAA-Angestellter des Städtischen Flugplatzes von Hulman am 9. Oktober ein silbriges UFO beobachtet hatte. Drei Minuten später sah ein östlich von Terre Haute fliegender Pilot ein ähnliches Objekt. Der Bericht war nicht sehr ausführlich, aber ein paar Telefonate verhalfen mir zu der kompletten Geschichte.

Um 13:43 Uhr ging ein CAA-Angestellter des Flugplatzes gerade über die Rampe vor dem Verwaltungsgebäude, als er zufällig nach oben zum Himmel blickte - warum, wußte er nicht zu sagen

- und aus dem Augenwinkel einen Lichtblitz am südöstlichen Horizont bemerkte. Er blieb stehen und sah dorthin, wo der Lichtblitz herkam, aber er sah nichts. Er schickte sich an weiterzugehen, als er an der fraglichen Stelle einen „winzigen Lichtpunkt“ - wie er es beschrieb - entdeckte. In ein oder zwei Sekunden wurde der „winzige Lichtpunkt“ größer, und es war offensichtlich für den CAA-Mann, daß sich etwas dem Flugplatz mit enormer Geschwindigkeit näherte. Das Objekt wurde größer und größer, bis es direkt über ihn hinwegraste und im Nordwesten verschwand. Der CAA-Mann sagte, er hätte niemanden vom Hangar in der Nähe herbeirufen können, um das UFO zu beobachten, weil alles viel zu schnell gegangen und er so verblüfft gewesen war. Aber als er sich wieder gefangen hatte, erinnerte er sich an ein paar Einzelheiten. Das UFO war ungefähr fünfzehn Sekunden lang in Sicht gewesen, und während dieser Zeit hatte es den Himmel von Horizont zu Horizont überquert. Es war geformt wie ein „abgeflachter Tennisball“, von hell-silberner Farbe, und als es sich direkt über ihm befand, war es „so groß wie eine 50-Cent-Münze auf Armeslänge“.

Aber dies war nicht alles. Nur Minuten nach der Sichtung funkte ein Pilot nach Terre Haute, daß er ein UFO gesehen hatte. Auf dem Flug von Greencastle/Indiana nach Paris/Illinois sah er kurz vor Paris einmal nach links hinten. Dort, auf gleicher Höhe mit seinem Flugzeug und ziemlich nahe, hing bewegungslos ein großes silbriges Objekt, „wie eine abgeflachte Orange“ am Himmel. Er schaute es ein paar Sekunden an, dann zog er seine Maschine in eine scharfe Linkskurve. Er hielt direkt auf das UFO zu, aber dieses setzte sich plötzlich in Bewegung und schoß in Richtung Nordosten davon. Die Uhr auf seinem Armaturenbrett zeigte 13:45 Uhr an - nur zwei Minuten später als die Sichtung in Terre Haute.

Als ich mit dem Telefonieren fertig war, holte ich mir eine aeronautische Karte und zeichnete die Sichtungsorte ein. Der CAA-Angestellte hatte das UFO über den nordwestlichen Horizont verschwinden sehen. Der Pilot war von Greencastle/Indiana nach Paris/Illinois geflogen, so daß er sich auf einer Flugbahn von etwas weniger als 270 Grad bzw. fast schnurstracks gen Westen befunden hatte. Er war gerade östlich von Paris gewesen, als er das UFO bemerkte, und da er sagte, daß er nach links hinten geblickt hatte, mußte das UFO genau dort sein, wo der CAA-Mann das UFO hatte verschwinden sehen. Beide Beobachter hatten gleich nach der Sichtung ihre Uhren anhand der Funkzeit überprüft, so daß es nicht mehr als ein paar Sekunden Abweichung geben konnte. Alles, was ich daraus folgern konnte, war, daß beide dasselbe UFO gesehen hatten.

Ich überprüfte die Flugbahn jedes Ballons im mittleren Westen. Ich überprüfte das Wetter - es war ein klarer, wolkenloser Tag. Ich ließ die Verhältnisse der beiden Beobachter überprüfen und überprüfte sogar den Flugverkehr, obwohl ich wußte, daß das UFO kein Flugzeug war. Ich suchte in der Bücherei der Universität von Dayton nach allem, was es über Meteore bei Tage gab, aber dies war sinnlos. Nach der Beschreibung des CAA-Angestellten war das, was er gesehen hatte, eine scharfumrissene, deutlich erkennbare, abgeflachte Kugel, ohne Rauchspur, ohne Funken und ohne Schweif. Ein Meteor bei Tage, so niedrig wie „ein 50-Cent-Stück auf Armeslänge gehalten“, hätte eine Rauchspur und Funken verursacht und ein so brüllendes Geräusch, daß es die Sphinx vom Sockel gehauen hätte. Aber dieses Objekt war geräuschlos. Außerdem verharrt kein Meteor lange genug, um ein Flugzeug in einer Kurve auf sich zufliegen zu lassen. Schlußfolgerung: Unbekannt.

Ein paar Tage später kamen die Informationen über den Long Beach-Vorfall herein, und ich begann, sie zusammenzufügen. Ein Wetterballon war vom Long Beach-Flugplatz gestartet worden, und er befand sich ungefähr dort, wo die sechs F-86 ihren erfolglosen UFO-Abfangversuch gemacht hatten. Ich berechnete die Flugbahn des Ballons, des UFO und der F-86 Abfangjäger. Wie ich wußte, waren die Flugbahnen des Ballons und der F-86 akkurat, da der [mit einem Peilsender ausgerüstete] Ballon per Radiofunk und die F-86 per Radar verfolgt worden waren. Nur an einem Punkt fielen die Flugbahnen des Ballons, des UFO und der F-86 zusammen. Als zwei der F-86 ihren ersten Sichtkontakt mit dem UFO hatten, waren sie fast direkt auf den Ballon ausgerichtet. Aber von da an konnte ich, selbst unter Abänderung des Kurses der F-86 Abfangjäger, rein gar nichts ausrichten.

Außerdem sagten die Wetterbeobachter von Long Beach, daß sie während des Abfangmanövers nach draußen gegangen waren und nach ihrem Ballon geschaut hatten - es war ein ausgesprochen klarer Tag und sie konnten ihn noch in ungewöhnlicher Höhe ausmachen. Sie sahen keine F-86 um ihn herum. Und noch bedeutsamer: der Ballon war ungefähr zehn Minuten früher, als die F-86 das UFO aus der Sicht verloren hatte, [wie üblich] zerplatzt.

Lieutenant Metscher nahm sich der Sache an und - im Vollgefühl seines Fort Monmouth-Sieges - versuchte zu zeigen, daß die Piloten den Ballon gesehen hatte. Er fand dasselbe heraus wie ich - nichts.

Am 27. Oktober 1951 wurde das neue *Project Grudge* offiziell etabliert. Ich hatte die nötigen Briefe geschrieben und die nötigen Genehmigungen erhalten. Ich hatte Kosten und Mitarbeiter geschätzt, aufgelistet und gerechtfertigt. Ich hatte mir den Mund fusselig geredet und die Finger wund geschrieben - und nun hatte ich Geld zur Verfügung, um loszulegen. Der nächste Schritt bestand darin, all den Papierkram auf die Höhe einer Hürde im Luftraum zu stapeln, die Untertassen hineinkrachen und geradewegs vor unsere Tür fallen zu lassen.

Mir wurden sehr flexible Operationsrichtlinien für *Project Grudge* gegeben, weil niemand wußte, wie man eine Untersuchung von UFOs am besten anstellt. Es gab nur eine einzige Einschränkung, und zwar die, daß ich meine Leute keine Zeit mit wilden Spekulationen verlieren lassen sollte. Unsere Aufgabe würde es sein, jeden einzelnen UFO-Bericht zu analysieren und die unserer Ansicht nach ehrliche, unvoreingenommene Lösung zu finden. Konnten wir das gemeldete Objekt nicht als Ballon, Meteor, Planet oder als eines von hundert anderen gewöhnlichen Dingen, die manchmal UFOs genannt werden, identifizieren, so würden wir die Unterlagen mit dem Vermerk „Unbekannt“ versehen und in einem besonderen Ordner ablegen. Zu einem späteren Zeitpunkt, wenn wir genügend „Unbekannte“ angehäuft hatten, würden wir sie genauer durcharbeiten.

So lange ich der Leiter des UFO-Projektes war, bestand darin unsere grundsätzliche Vorgehensweise. Wenn irgend jemand ins Anti-Untertassen-Lager überwechselte und nicht mehr in der Lage war, eine vorurteilsfreie Einschätzung eines Sichtungsberichts vorzunehmen, mußte er gehen. Gleichermaßen erging es demjenigen, der sich zu einem „Gläubigen“ wandelte. Wir waren während der Anfangsphase des Projekts zu beschäftigt, um darüber zu spekulieren, ob die Unbekannten Raumschiffe, außerirdische Monster, sowjetische Waffen oder ätherische Visionen waren.

Ich mußte drei Leute gehen lassen, weil sie zu sehr Pro oder Contra waren.

Gegen Ende November 1951 wußte ich das meiste von dem, was in den früheren UFO-Projekten vor sich gegangen war und was ich zu tun gedachte. Die Leute von *Project Sign* und dem alten *Project Grudge* hatten viele Fehler gemacht. Ich studierte diese Fehler und profitierte davon. Ich konnte sehen, daß meine Vorgänger einen harten Job gehabt hatten. Meiner würde ein wenig leichter sein, weil sie die Pionierarbeit geleistet hatten.

Lieutenant Metscher und ich hatten alle Unterlagen aus der Zeit vor 1951 aussortiert, neue Akten für sie angelegt, sie durchgearbeitet und den zukünftigen Kurs des neuen *Project Grudge* im Grundsatz festgelegt.

Als Lieutenant Colonel Rosengarten und Lieutenant Cummings im Pentagon Generalmajor Cabell über die Fort Monmouth-Vorfälle informierten, hatte der General ihnen aufgetragen, Bericht zu erstatten, wenn das neue Projekt eingerichtet und startbereit war. Wir waren startbereit, aber bevor meine Vorstellungen dem Pentagon vorgelegt wurden, hielt ich es für klug, sie an ein paar anderen Leuten einem Test zu unterziehen, um zu sehen, wie die Reaktion sein würde. Colonel Frank Dunn, damals Leiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, gefiel dieser Einfall. Wir hatten viele namhafte Wissenschaftler und Ingenieure, die dem Technischen Zentrum in regelmäßigen Abständen als Berater einen Besuch abstatteten, und Colonel Dunn war der Ansicht, daß ihre Meinungen und Kommentare von Wert sein würden. In den nächsten zwei Wochen erhielt jeder Besucher des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, der sich als Wissenschaftler, Ingenieur oder Sachverständiger einen Namen gemacht hatte, eine UFO-Instruktion.

Bedauerlicherweise können die Namen dieser Leute nicht genannt werden, weil ich ihnen strikte Anonymität versprach. Aber die Liste liest sich wie eine Seite aus GREAT MEN OF SCIENCE [GROSSE MÄNNER DER WISSENSCHAFT].*

* [Erschienen Anfang des 20. Jh., deutsch, übersetzt ins Amerikanische. Autor: Philipp Lenard, Physikprofessor der Universität Heidelberg; www.questia.com/PM.qst?a=o&d=4909515]

Insgesamt besuchten neun Personen das Projekt in dieser Versuchsperiode. Von diesen neun hielten zwei die Untersuchung der Air Force für reine Zeitverschwendung, einen könnte man als unentschieden bezeichnen, und sechs waren ziemlich begeistert von dem Projekt. Das war eine Überraschung für mich. Ich hatte mit Reaktionen irgendwo zwischen eisiger Kälte und Tauwetter gerechnet. Aber es stellte sich heraus, daß Ufos in wissenschaftlichen Kreisen offen und ernsthaft diskutiert wurden. Die Mehrheit unserer Besucher dachte, daß die Luftwaffe die vorhergehenden Untersuchungen vermasselt hatte, und waren froh über den Neubeginn des Projekts. Alle, auch die beiden, die unsere Arbeit für Zeitverschwendung hielten, gaben hilfreiche Hinweise für unser Vorgehen. Alle boten ihre zukünftige Hilfe an, falls dies notwendig sein würde. Einige von ihnen wurden später gute Freunde und wertvolle Berater für uns.

Ungefähr zwei Wochen vor Weihnachten 1951 gingen Oberst Dunn und ich zum Pentagon, um Bericht zu erstatten. Generalmajor John A. Samford hatte die Stelle von Generalmajor Cabell als Leiter des Geheimdienstes übernommen, aber jemand mußte mit General Samford bereits über die UFO-Situation gesprochen haben, denn er war vertraut mit den allgemeinen Gesichtspunkten des Problems. Er hatte seinen Assistenten für Produktion, Brigadegeneral W.M. Garland, beauftragt, unser Projekt für ihn im Auge zu behalten.

Oberst Dunn umriß kurz für General Samford, was er zu tun beabsichtigte. Er erklärte unser grundsätzliches Vorhaben, die 'Unbekannten' zunächst zu sammeln und darüber keine Spekulationen anzustellen, und sprach darüber, daß der Plan für das neue *Project Grudge* von den Wissenschaftlern, die das Flugtechnikgeheimdienstzentrum besucht hatten, beifällig aufgenommen worden war.

Es gab eine kurze Diskussion über die Verantwortlichkeit der Air Force und DES Flugtechnikgeheimdienstzentrums für UFO-Meldungen. General Garland erklärte, und dies wurde später schriftlich bestätigt, daß für die Untersuchung und Bewertung aller UFO-Meldungen ausschließlich die Luftwaffe zuständig war. Innerhalb der Air Force war das Flugtechnikgeheimdienstzentrum die zuständige Abteilung. Dies bedeutete wiederum, daß *Project Grudge* für alle UFO-Berichte des gesamten amerikanischen Militärs verantwortlich war. Dann begann ich mit meinem Vortrag, indem ich für General Samford und seine Mitarbeiter über die gegenwärtige UFO-Situation informierte.

Die Meldungen hatten, seit sie im Juni 1947 begannen, nie aufgehört. Es gab eine gewisse Korrelation zwischen den Veröffentlichungen und der Anzahl der Sichtungen, aber es bestand kein nachweisbarer zeitlicher Zusammenhang zwischen den Meldungen und dem Auftauchen in der Presse. Gerade innerhalb der letzten Monate hatte es einen scharfen Anstieg an guten Sichtungsberichten gegeben, jedoch keinerlei Berichterstattung in den Medien.

UFOs wurden jetzt häufiger in Gebieten mit einer gewissen Bedeutung für die Verteidigung der Vereinigten Staaten gesichtet. Das Gebiet um Los Alamos und Albuquerque, Oak Ridge und das White Sands-Testgelände standen weit oben auf der Skala, gefolgt von Häfen, SAC-Stützpunkten* und Industriegebieten. In jedem Bundesstaat der Union wurden UFOs gemeldet; ebenso überall im Ausland - die Vereinigten Staaten hatten kein Monopol.

* [SAC: Strategic Air Command - Strategisches Kommando der Air Force]

Die Häufigkeit der Sichtungsberichte war interessant. Jeden Juli gab es einen scharfen Anstieg in der Zahl der Meldungen, und Juli war immer der Spitzenmonat des ganzen Jahres. Kurz vor Weihnachten folgte in der Regel ein kleinerer Höhepunkt.

Der *Grudge*-Abschlußbericht war nicht die Lösung für das UFO-Problem gewesen. Ein großer Prozentsatz der Berichte beruhte wirklich auf der "Mißinterpretation bekannter Objekte" - die

Menschen sahen Ballons, Flugzeuge, Planeten -, aber dies war nicht die letztgültige Antwort. Es gab einige wenige Betrüger, Halluzinierende, Ruhmsüchtige, und übermüdete Piloten, aber die Berichte dieser Personen entsprach weniger als 1 % aller Berichte. Es verblieb ein Rest sehr guter und sehr "unerklärlicher" UFO-Sichtungen, die als "Unbekannt" klassifiziert wurden.

Die Qualität der Sichtungsberichte wurde besser, erklärte ich den Offizieren, sie enthielten mehr Einzelheiten, die für eine Analyse verwendbar waren, und die Details waren präziser. Dennoch ließen sie noch immer sehr zu wünschen übrig.

Jeder der neun Wissenschaftler und Ingenieure, der sich unser Material beim Flugtechnikgeheimdienstzentrum angesehen hatten, wies mit Entschiedenheit darauf hin, daß bei unseren Untersuchungen die genaue Bestimmung von Geschwindigkeit, Höhe und Größe der gemeldeten UFOs oberste Priorität haben müßte. So würde zweierlei erreicht: es würde das Aussortieren von gewöhnlichen Objekten wie Ballons, Flugzeugen und so weiter erleichtern; zweitens würde - und dies war noch wichtiger - selbst eine einzige leidlich genaue Messung von etwas, das mit hoher Geschwindigkeit durch die Atmosphäre flog, aber dennoch kein Meteor war, die Lösung des UFO-Rätsels sehr viel einfacher gestalten.

Also hatte ich eine Plan ausgearbeitet, um Meßdaten zu bekommen. Diesen präsentierte ich nun der Gruppe und bat um ihre Kommentierung.

Mir war klar, daß die Presse innerhalb kürzester Zeit Wind von den die neuerlichen Anstrengungen der Air Force, die UFOs zu identifizieren, bekommen würde. Wenn dies geschah, würden wir - statt ein Mysterium aus der Sache zu machen - die Existenz des neuen Projekts zugeben, ausführlich und genau darlegen, wie die Situation momentan war, und erklären, daß die Luftwaffe jeden Bericht sorgfältig untersuchen würde. Auf diese Art ermutigten wir eine größere Zahl von Leuten zu berichten, was sie beobachteten, und erhielten möglicherweise ein paar nützliche Informationen.

Ich zeichnete eine Skizze an die Tafel, um meinen Plan zu erläutern. Gesetzt den Fall, ein UFO würde über einer mittleren Stadt gemeldet. Jetzt bekämen wir vielleicht ein oder zwei Beschreibungen von dem Objekt, aber diese wären vermutlich eher ungenau. Es wäre nutzlos, nur zu wissen, daß jemand etwas sah, was er nicht erkennen konnte. Aber gesetzt den Fall, fünfzig Personen aus der ganzen Stadt beschrieben das Objekt. Davon könnten wir davon profitieren, diese Leute aufzusuchen und mit ihnen zu sprechen, um herauszufinden, wann sie das UFO gesehen hatten, und wo sie es gesehen hatten (Richtung und Höhe über dem Horizont). Mit diesen Daten könnten wir möglicherweise auf dem Wege der Triangulation eine einigermaßen genaue Bestimmung von Geschwindigkeit, Höhe und Größe bekommen.

Radar bestimmt natürlich Geschwindigkeit und Höhe eines Objekts ziemlich genau, fuhr ich fort, aber Radar ist nicht unfehlbar. Es kann immer Probleme mit dem Wetter geben. Will man genaue Radardaten über UFOs bekommen, muß man ausschließen, daß ein wetterbedingtes Radarziel vorliegt. Radar ist ein wertvolles Instrument, erklärte ich, sollte aber nur als parallele Anstrengung betrachtet werden und die visuellen Sichtungen nicht ersetzen.

Abschließend betonte noch einmal, daß es bis Ende des Jahres 1951 - also bis zum Zeitpunkt dieser Informationsbesprechung - keinen eindeutigen Beweis für die Existenz eines uns unbekanntes Flugkörpers gab. Alle Vorschläge für die Reorganisation des *Project Grudge* stützten sich einzig auf die Tatsache, daß uns viele unglaubliche UFO-Meldungen von sehr glaubwürdigen Personen vorlagen. Aber es waren immer noch nur Untertassen-Sichtungsberichte, die nicht als wissenschaftlicher Beweis angesehen werden dürfen.

Alle Teilnehmer an dieser Besprechung stimmten zu - jeder hatte über diese unglaublichen Sichtungsberichte gelesen oder war darüber informiert worden. Tatsächlich hatten sogar zwei der Anwesenden UFOs gesehen.

Bevor die Besprechung vorläufig beendet war, hatte Colonel Dunn noch eine letzte Frage. Er kannte die Antwort bereits, aber er wollte eine Bestätigung. "Verfügen die Vereinigten Staaten über eine Geheimwaffe, die als UFO gemeldet wird?"

Die Antwort war ein lakonisches: "Nein."

Innerhalb weniger Tage bekam ich grünes Licht für meinen Plan. Ich hatte ihn bereits in Form einer Stabsstudie niedergelegt und schickte ihn durch die offiziellen Kanäle nach oben zur formellen Bestätigung.

Es war offensichtlich, daß mit der Reorganisation des Projekts Fragen auftauchen würden, die kein Mitglied meines Teams technisch ausreichend kompetent beantworten konnte. Für ein vollständiges Team benötigte ich einen Astronomen, einen Physiker, einen Chemiker, einen Mathematiker, einen Psychologen, und wahrscheinlich ein Dutzend anderer Spezialisten. Es war natürlich unmöglich, all diese Leute für mein Team zu bekommen, also unternahm ich das Nächstliegende und beschloß, einen Vertrag mit einer Forschungsorganisation abzuschließen, die derartige Leute beschäftigte. An sie konnten wir uns wenden, wenn wir ihre Dienste benötigten.

Eine Organisation, die an einem solchen Vertrag interessiert war, wurde schnell gefunden, und einen Tag nach Weihnachten verließen Colonel S. H. Kirkland von Colonel Dunns Mannschaft und ich Dayton für eine zweitägige Konferenz mit dieser Gruppe, um im Grundriß darzulegen, worum es uns ging. Die Organisation kann ich nicht namentlich nennen, da dort auch andere hochgeheime Arbeit für die Regierung geleistet wird. Ich werde sie *Project Bear* nennen.

Project Bear ist eine große, bekannte Forschungsvereinigung im Mittleren Westen. Das mehrere Hundert Wissenschaftler und Ingenieure umfassende Personal besteht aus Fachleuten für Ackerboden bis hin zu Atomforschern. Diese konnten uns zur Verfügung gestellt werden bei jedem Problem, das sich bei der Untersuchung eines UFO-Berichts ergeben mochte. Sie hatten keinen Astronomen oder Psychologen für uns, wollen aber auf der Basis eines Untervertrages dafür sorgen. Darüber hinaus würden sie zwei Studien für uns durchführen: eine darüber, wieviel erwartungsgemäß von einer Person bei einer Sichtung wahrgenommen und erinnert werden kann, und eine statistische Studie der UFO-Berichte. Das Endprodukt der ersten Studie über die Beobachtungsqualitäten eines UFO-Beobachters sollte ein Fragebogen für die Ermittlungen sein.

Seit die Air Force im UFO-Geschäft war, hatte es mehrere Versuche gegeben, ein Formular für die Personen, die UFOs gesehen hatten, zu erstellen. Viele Arten wurden ausprobiert, aber alle wiesen fundamentale Nachteile auf. *Project Bear* beauftragte die psychologische Fakultät einer Universität, alle bisher verwendeten Fragebögen und aktuelle UFO-Meldungen zu analysieren und zu versuchen, einen Fragebogen zu erstellen, der so perfekt wie möglich sein sollte. Das neue Formular sollte möglichst einfach sein und gleichzeitig möglichst viele und genaue Informationen aus dem Beobachter herauszuholen.

Die zweite Studie von *Project Bear* sollte eine statistische Untersuchung aller bisherigen UFO-Berichte sein. Seit 1947 hatte die Luftwaffe über 650 davon gesammelt, aber sollte unser Plan funktionieren, die Leute zu Meldungen zu animieren, erwarteten wir eine zehnfach höhere Zahl. Um das Aufkommen verarbeiten zu können, beabsichtigte *Project Bear* die kompletten Unterlagen auf IBM-Lochkarten zu übertragen. Wenn irgendeine Information gesucht wurde, mußten nur ein paar Knöpfe einer IBM-Sortiermaschine gedrückt werden und die Informationen wurden elektronisch innerhalb weniger Sekunden sortiert. Auf jeder Karte würden hundert typische Kennzeichen einer Sichtung vermerkt, angefangen vom Zeitpunkt und der Position am Himmel bis hin zur Persönlichkeit des Beobachters. Die auf den Lochkarten erfaßten Kennzeichen entsprächen den einzelnen Punkten der Fragebögen, die *Project Bear* entwickeln würde.

Neben der raschen Sortierung der Daten, würden die IBM-Unterlagen zugleich *Modus Operandi*-Unterlagen sein.*

* [modus operandi, lat.: Vorgehensweise]

Unsere MO-Unterlagen würden den MO-Unterlagen der Polizei über die Vorgehensweisen von Kriminellen ähnlich sein. Jeder neue Bericht könnte auf Lochkarten übertragen und durch eine IBM-Maschine einfach und schnell mit den charakteristischen Informationen der gelösten Sichtungsvorfälle verglichen werden. Als Antwort könnte sich zum Beispiel ergeben, das von 100 Charakteristika auf einer Karte 95 identisch waren mit denen früherer UFO-Berichte, die sich als Beobachtung von Enten entpuppt hatten, die nachts die Lichter einer Stadt reflektierten.

Auf dem Rückweg waren Colonel Kirkland und ich sehr zufrieden mit der von uns erwarteten Unterstützung von *Project Grudge* seitens *Project Bear*.

Nach wenigen Tagen machte ich mich vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum erneut auf den Weg, dieses Mal zum Hauptquartier des Luftverteidigungskommandos in Colorado Springs, um herauszufinden, ob und wie uns das ADC helfen konnte. Nach meiner Ankunft wurde ich zunächst ausführlich über die Arbeit des ADC informiert, und dann versprach man mir jede Unterstützung bei der Lösung des UFO-Rätsels.

All diese Kooperation hatte ich nicht erwartet. Ich war von den ehemaligen Mitarbeitern des alten *Projekten Sign* und *Grudge* gewarnt worden, daß alle das Wort „UFO“ hassen würden - ich würde um alles kämpfen müssen, was ich benötigte. Aber sie lagen erneut falsch. Die Wissenschaftler, die das Flugtechnikgeheimdienstzentrum besuchten, General Samford, *Projekt Bear*, und nun das Luftverteidigungskommando, hätten nicht kooperativer sein können. Anscheinend machten die UFOs wesentlich mehr Leuten Kopfzerbrechen, als es mir je bewußt gewesen war.

Während ich in den Vereinigten Staaten herumreiste, um das Projekt in Gang zu bekommen, trafen stetig UFO-Berichte herein, und alle waren als gut zu bezeichnen. Eine bestimmte Serie war besonders interessant, und sie kam von einer Gruppe, die eine Menge Erfahrung beim Beobachten des Himmels hatte - von den Leuten, die die großen „Skyhook“-Ballons für die General Mills Inc.* starteten.

* [General Mills: Unternehmen mit breit gestreuten Aktivitäten und militärisches Vertragsunternehmen; siehe Anfang Kap. 6.]

Die Berichte waren entstanden, während die Leute von General Mills nach dem Start die Ballons verfolgten, und umfaßten einen Zeitraum von über einem Jahr. Sie hatten sie gerade jetzt eingeschickt, weil sie gehört hatten, daß *Project Grudge* neu organisiert wurde und nun einen anderen Standpunkt gegenüber UFOs einnehmen würde. Sie waren, wie viele andere verlässliche Beobachter, abgeschreckt worden von der ehemaligen Einstellung der Air Force zu den UFO-Berichten, und hatten es abgelehnt, irgendwelche Meldungen zu schicken. Diese Leute waren mit Sicherheit eine gute Informationsquelle, und ich wollte mehr Einzelheiten dieser Sichtungen erfahren, also mußte ich nach Minneapolis. Einer der Wissenschaftler von *Project Bear* begleitete mich. Wir trafen am 14. Januar 1952 dort ein, mitten in einem Schneesturm.

Die Aeronautische Abteilung von General Mills - einem weitbekannten Unternehmen - hatte jeden „Skyhook“-Ballon gestartet und beobachtet, der vor dem Sommer 1952 aufgestiegen war. Sie kannten ihre Ballons unter allen Lichtverhältnissen, und mit Meteorologie, Aerodynamik und Astronomie waren sie ebenfalls vertraut - und sie kannten UFOs. Ich sprach mit diesen Leuten fast einen Tag lang. Jedesmal, wenn ich die Möglichkeit einer natürlichen Erklärung andeutete, blieb ich in einer kalten Schneewehe stecken.

Warum waren diese Leute so sicher, daß UFOs existierten? Erstens hatten sie sehr viele von ihnen gesehen. Einer meinte, eine der Ballonbeobachtungsgruppen hatten so viele von ihnen gesehen, daß sie der Anblick eines UFO nicht einmal mehr besonders interessierte. Aber was sie gesehen hatten, war nicht zu erklären.

Ein Beispiel: am 16. Januar 1951 waren zwei Männer von General Mills und vier aus Artesia/New Mexico am Flugplatz von Artesia und beobachteten einen „Skyhook“-Ballon. Sie hatten ihn bereits seit einer Stunde im Auge behalten, als einem aus der Gruppe zwei winzige Punkte am Horizont auffielen, weit im Nordwesten. Er wies die anderen in der Gruppe darauf hin, weil gerade zwei Flugzeuge erwartet wurden, und er dachte, daß dies die Flugzeuge wären. Während sie zusahen, näherten sich die beiden Punkte sehr schnell, und nach wenigen Sekunden war zu erkennen, daß die „Flugzeuge“ zwei runde, mattweiße, in enger Formation fliegende Objekte waren. Die Objekte näherten sich weiter, direkt auf den Ballon zu. Als sie ihn erreichten, umkreisten sie ihn einmal und entfernten sich dann wieder nach Nordwesten, wo sie am Horizont verschwanden. Als die zwei UFOs um den Ballon flogen, stellten sie sich hochkant und die Beobachter konnten ihre Scheibenform erkennen.

Als die UFOs in der Nähe des Ballons waren, konnten die Beobachter die Größe der Objekte mit der des Ballons vergleichen. Wenn sie dem Ballon so nah waren, wie es schien, hatten die UFOs einen Durchmesser von 18 m.

Nach meinem Besuch bei General Mills mußte ich an den Artikel einer Zeitschrift denken, den ich ein Jahr zuvor gelesen hatte. Dort hatte gestanden, daß es nicht ein einzige verlässliche UFO-Meldung gab, die nicht einem "Skyhook"-Ballon zugeschrieben werden könnte.

Ich war erst einige Tage zurück im Flugtechnikgeheimdienstzentrum, als ich wieder meine Koffer packte, um nach New York zu fahren. Wir hatten ein Kabel mit hoher Dringlichkeitsstufe bekommen, das beschrieb, wie ein Marinepilot ein UFO über der Mitchel AFB auf Long Island gejagt hatte. Es war ein guter Bericht.

An die Zugfahrt erinnere ich mich immer noch, denn als wir frühmorgens durch Elizabeth/New Jersey, fuhren, konnte ich das Feuer einer abgestürzten Convair der American Airlines sehen. Dies war der zweite einer Serie von drei tragischen Flugzeugabstürzen bei Elizabeth.

Am Morgen zuvor, am 21. Januar, war ein Navy-Pilot mit einer TBM [Turbo Bomber Plane] von Mitchel aus gestartet. Er war Korvettenkapitän, war Pilot im zweiten Weltkrieg gewesen und arbeitete nun als Ingenieur im Zentrum für Sonderausrüstung der Navy auf Long Island. Nachdem er um 9:50 Uhr abgehoben hatte, befand sich nun in einer Höhe von 750 m und kreiste um den Flugplatz. Er war südöstlich vom Flugplatz, als er ein Objekt unter sich bemerkte, "etwa drei Rollfeldlängen entfernt am Ende von Rollfeld 30." Das Objekt sah aus wie die Oberseite eines Fallschirms, erklärte er mir; es war weiß, und er glaubte die keilförmigen Stoffstreifen erkennen zu können. Er fand, daß der Fallschirm sich ein wenig zu schnell über dem Grund bewegte, als daß er mit dem Wind treiben konnte, aber er war sicher, daß jemand abgesprungen war und er nun auf die Oberseite von dessen Fallschirm blickte. Er wollte gerade den Tower rufen, als ihm auffiel, das dieser „Fallschirm“ gegen den Wind flog. Er war selbst gerade vom Rollfeld 30 gestartet und kannte die herrschende Windrichtung.

Während er das Objekt - was immer es war (er hielt es nicht länger für einen Fallschirm) - beobachtet, begann es allmählich zu steigen, und so begann er ebenfalls zu steigen, erzählte er, und blieb rechts über dem Objekt. Als das UFO nach links abdrehte, folgte er ihm und versuchte, ihm den Weg abzuschneiden, aber er schoß darüber hinaus. Es setzte seine Kurvenbewegung fort und wurde schneller, also drückte er die Nase der TBM nach unten, legte Geschwindigkeit zu und setzte sich hinter das Objekt, das sich nun auf einer Höhe mit ihm befand. Innerhalb von Sekunden vollführte es eine 180-Grad-Wendung und flog in einem weiten Bogen um die nördliche Begrenzung der Mitchel AFB. Der Pilot versuchte, ihm zu folgen, aber das UFO wurde rasch immer schneller, und da eine TBM in punkto Geschwindigkeit viel zu wünschen übrig läßt, fiel er weiter und weiter zurück. Er blieb dem Objekt so lange wie möglich auf den Fersen. Als er eine weite Kurve um die Nordgrenze des Flugplatzes flog, sah er das UFO nach Süden drehen. Er zwang seine TBM in eine enge Linkskurve, aber innerhalb weniger Sekunden verschwand das UFO. Als er es zuletzt sah, hatte es die Küstenlinie von Long Island bei Freeport überquert und flog auf das Meer hinaus.

Als der Pilot seinen Bericht über die Verfolgungsjagd beendet hatte, stellte ich ihm bestimmte Fragen über das UFO. In dem Moment, als ihm klar wurde, daß es sich nicht um einen Fallschirm handelte, schien ihm das UFO in einer Höhe von 60 bis 90 Meter über dem bewohnten Gebiet zu sein. Anhand der Zeitspanne, die es benötigte, einen Häuserblock zu überqueren, schätzte er seine Geschwindigkeit auf etwa 450 km/Std. Auch als er direkt hinter ihm flog und es gut im Blick hatte, sah es aus wie ein Fallschirm - halbkugelförmig - weiß - und es hatte eine dunkle Unterseite. Es war zweieinhalb Minuten lang in Sicht gewesen.

Er hatte während der Verfolgung den Kontrollturm von Mitchel gerufen, erzählte er mir, jedoch nur um zu fragen, ob irgendwelche Ballons in der Luft seien. Er war auf den Gedanken gekommen, daß er möglicherweise einen Ballon sah. Die Bodenkontrolle antwortete, daß sich ein Ballon in dem Gebiet befände.

Dann nahm der Pilot eine aeronautische Karte und zeichnete mir seinen Flugweg und den scheinbaren Weg des UFOs darauf ein. Ich denke, seine Zeichnung war ziemlich genau, denn er hatte bei der Verfolgungsjagd beständig Orientierungsmerkmale am Boden im Auge behalten und verfertigte seine Zeichnung sehr sorgfältig.

Ich wandte mich an den Wetterdienst der Mitchel-Basis. Dort hatte man um 9:50 Uhr einen Ballon gestartet, im Südosten des Flugplatzes. Man teilte mir den Flugweg dieses Ballons mit. Genau wie bei dem Vorfall in Long Beach, als die sechs F-86 ein UFO abzufangen versuchten, lag der Punkt, an dem das UFO zuerst gesehen wurde, fast genau auf diesem Flugweg, aber dann begann die Geschichte auseinanderzufallen. Wenn der Pilot wußte, wo er war, und seine Position auch nur halbwegs richtig eingezeichnet hatte, war er nie über dem Ballon gewesen. Und dennoch befand er sich über dem UFO. Er kam ihm bis auf weniger als 600 m nahe, als er darüber hinwegflog. Obwohl er vermutete, es könnte sich um einen Ballon handeln, weil die Flugkontrolle gesagt hatte, es wäre ein Ballon in dem Gebiet, konnte er das Objekt nicht als Ballon erkennen. Er folgte dem UFO um Nordrand des Flugplatzes herum. Jedoch der Wetterballon war im Südosten gestartet worden, flog weiter nach Südosten und passierte den nördlichen Teil des Flugplatzes zu keiner Zeit.

Das stärkste Argument gegen die Ballon-Erklärung war die Tatsache, das der Pilot - mehr als eine Minute lang - hinter dem UFO hergeflogen war, es ihm jedoch davonflog. Wenn man ein Flugzeug in eine Linie mit einem Ballon plaziert und das Flugzeug geradewegs darauf zufliegt, holt es ihn in Sekundenschnelle ein, selbst mit dem langsamsten Flugzeug. Es hatte Luftkämpfe mit UFOs gegeben, die sich als Ballons erwiesen hatten, aber die Piloten berichteten immer, daß das UFO "auf sie zuflieg". Mit anderen Worten, sie holten den Ballon rasch ein und flogen an ihm vorbei. Ich befragte den Piloten wieder und wieder zu diesem Punkt, aber er beharrte darauf, daß er dem Objekt mehr als eine Minute lang - direkt hinter ihm - gefolgt war und es sich die ganze Zeit von ihm wegbewegte.

Der Bericht ist typisch für die UFO-Meldungen in unseren Akten. Er ist typisch, weil man, gleichgültig wie man argumentiert, auf keine eindeutige Lösung kommt.

Wenn man so argumentieren will, daß der Pilot nicht wußte, wo er sich während der Verfolgungsjagd befand - daß er ein paar Kilometer von dem Punkt entfernt war, wo er zu sein glaubte, oder daß er niemals um die Nordgrenze des Flugplatzes geflogen und nicht hinter dem UFO gewesen war -, dann könnte es ein Ballon gewesen sein.

Aber wenn man glauben möchte, daß der Pilot während der ganzen Verfolgungsjagd wußte, wo er war, zumal er einige Tausend Stunden Flugerfahrung hatte, dann kann die Schlußfolgerung nur lauten, daß das UFO in die Rubrik „Unbekannt“ fällt.

Wahrscheinlich faßte der Pilot die Situation sehr angemessen zusammen, als er zu mir sagte: "Ich weiß nicht, was es war, aber ich habe so etwas weder vorher noch nachher gesehen - vielleicht war es ein Raumschiff."

Ich fuhr ratlos zurück nach Dayton - vielleicht war es ein Raumschiff.

KAPITEL 10- *PROJECT BLUE BOOK* UND DER GROSSE AUFMARSCH

Nur zwanzig Minuten nach Mitternacht am 22. Januar 1952, neunzehneinhalb Stunden nach der Verfolgung des UFOs nahe Mitchel AFB durch den Navy-Piloten, fand ein anderer Vorfall in Alaska statt, an dem ein Flugzeug und etwas Unbekanntes beteiligt waren.

Im Gegensatz zu dem ungewöhnlich milden Klima in New York gab der ausführliche Bericht, der wir beim Flugtechnikgeheimdienstzentrum empfangen, eisig kalte Minusgrade für Alaska in dieser Nacht an. Die Sache spielte sich an einer unserer nördlichsten Radarstationen ab. Dieser Außenposten war denen ähnlich, die Sie vielleicht schon einmal auf Bildern gesehen haben - eine Ansammlung flacher, verstreuter Gebäude um die observatoriumartigen Kugelkuppen herum, die die Antennen des modernsten Radars der Welt beherbergen. Gebäude und Kugelkuppen sind einfarbig weiß von dem Verputz aus Eis und Schnee. So ein Außenposten sieht faszinierend aus, wie aus einem Walt Disney-Film, aber fragen Sie jemand, der dort war - es ist trostlos.

Um 0:20 Uhr sah ein Radarbeobachter, der einen der Radarschirme des Außenpostens überwachte, ein Radarziel erscheinen. Es sah aus wie ein Flugzeug - ein heller, solider Lichtpunkt. Aber dies war ungewöhnlich, denn der Lichtpunkt erschien im Nordosten der Radaranlage, und über dieses Gebiet flogen nur selten Flugzeuge. In nordöstlicher Richtung gibt es nichts außer Schnee und Eis und vielleicht ein paar Eskimos, bis man irgendwann nach Rußland kommt. Gelegentlich kreuzten dort B-50 Wetterbeobachtungsflugzeuge auf, aber ein schneller Blick auf den Einsatzplan zeigte, daß in dieser Nacht dort niemand war.

Als die Radar-Mannschaft drei solide Punkte von dem Radarziel hatte, wußten alle, daß das Objekt etwas Ungewöhnliches war - es flog mit ca. 2.200 km/Std. in einer Höhe von ca. 7.000 m. Der Schichtleiter, ein Captain der Air Force, wurde benachrichtigt. Er prüfte die Anzeige, die nun auf die Zieltafel eingetragen worden war, und alarmierte eine Basis mit Düsenabfangjägern.

Die Basis, ungefähr 150 km südlich von der Radaranlage, bestätigte den Funkspruch des Captains, und einige Minuten später war ein F-94 Düsenjäger im Steigflug nach Norden.

Während die F-94 gen Norden flog, beobachtete die Radarmannschaft das unidentifizierte Ziel. Die hellen Punkte, die seine Flugbahn markierten, bewegten sich in gerader Linie quer über den Radarschirm. Das UFO passierte die Radaranlage in 75 km Entfernung. Seine Geschwindigkeit betrug noch immer 2.200 km/Std. Das Radar hatte auch die F-94 erfaßt und auf das Radarziel hingeleitet, als sich das UFO plötzlich verlangsamte, stoppte und dann kehrte um. Nun flog es direkt auf die Radarstation zu. Als es nur noch 45 km von der Station entfernt war, schaltete der Radarbeobachter auf kürzere Reichweite, und dabei verlor er beide, sowohl die F-94 als auch das unbekannte Ziel.

Während der Radarbeobachter versuchte, das Ziel wiederzufinden, hatte die F-94 das Gebiet erreicht. Die Bodenkontrolle rief den Piloten und erklärte ihm, daß sie das Ziel verloren hatten, und baten ihn, in dem Gebiet hin und her zu fliegen und zuzusehen, ob er und sein Radarbeobachter [an Bord] etwas entdecken könnten. Der Pilot antwortete, daß er es tun würde, jedoch ein kleines Problem hatte, da nämlich sein Treibstoff zur Neige ging und er bald zu seiner Basis zurückkehren mußte. Die Bodenkontrolle bestätigte die Meldung, rief die Basis und bat darum, einen zweiten Düsenjäger hinaufzuschicken.

Die erste F-94 und das Bodenradar setzten die Suche fort, konnten aber nichts feststellen.

Dann erschien die zweite F-94, und das Bodenradar schaltete wieder auf größere Reichweite um. In einer Minute erschienen beide, F-94 und das unbekannte Radarziel, auf dem Schirm. Die Bodenkontrolle rief die zweite F-94 und begann sie zum Ziel zu leiten.

Die erste F-94 kehrte zu ihrer Basis zurück.

Als sich Flugzeug und Radarziel der Radarstation näherten, schaltete der Radarbediener wieder auf kurze Reichweite um, und wieder verlor er beide. Er schaltete das Radar wieder zurück auf lange Reichweite, aber nun waren beide der Station zu nahe und nicht mehr erfassen.

Der Pilot hielt weiter auf den Punkt zu, wo das unidentifizierte Objekt sich befinden mußte. Plötzlich sah der Radarbeobachter an Bord der F-94 einen schwachen Reflex rechts auf 4.200 m Höhe. Sie flogen auf es zu, aber das Ziel verschwand.

Der Pilot wendete erneut, und diesmal erkannte sein Radarmann ein starkes Signal auf seinem Gerät. Als sie sich näherten, zeigte das Radargerät der F-94, daß das Radarziel fast stationär blieb, es schien sich kaum zu bewegen. Die F-94 hielt weiter darauf zu, jedoch das Radarziel schien plötzlich wegzutauchen, und sie verloren es. Der Pilot suchte das Gebiet ab, konnte aber nichts finden. Als sich die F-94 von der Station entfernte, wurde sie wieder vom Bodenradar erfaßt, aber das unbekannte Radarziel blieb verschwunden.

Mittlerweile war eine dritte F-94 aufgestiegen, und ihre Besatzung hatte mittlerweile die Suche übernommen. Sie kreuzten zehn Minuten lang über dem Gebiet, ohne daß ihr Radar etwas erfaßte. Sie flogen gerade ein letztes Mal direkt über die Radarstation, als der Radarbeobachter auf dem Rücksitz ins Interphone rief, er hätte ein Ziel auf seinem Schirm. Der Pilot funkte die Bodenkontrolle an, aber jetzt waren seine F-94 und das unbekannte Objekt wieder zu nahe an der Radarstation und konnten vom Boden aus nicht erfaßt werden. Die F-94 näherte sich dem Ziel bis auf ca. 200 m; dann änderte der Pilot den Kurs, um nicht mit dem, was immer es war im Nachthimmel, zu kollidieren. Er machte einen zweiten Anflug, und noch einen dritten, aber jedesmal blieb der Punkt auf dem Flugzeugradar, so als ob etwas aufsässig direkt vor der Nase der F-94 sitzen blieb und den Piloten herausforderte. Dieser Pilot nahm die Forderung nicht an. Er brach jeden Anflug ab, wenn er eine Distanz von 200 m erreicht hatte.

Die F-94-Besatzung machte einen vierten Anflug, sah jedoch nur noch einen schwachen Reflex auf ihrem Radarschirm, der rasch ganz verschwand, und das Objekt schien davonzujagen. Das Bodenradar erfaßte ebenfalls nur ein kurzes Radarecho, und in Sekundenschnelle verlor es das Ziel vollends, da das Objekt sich nun außerhalb der Reichweite in westliche Richtung bewegte.

Wie üblich war das erste, was ich tat, als ich den Bericht gelesen hatte, die Wetterbedingungen zu überprüfen. Aber es existiert kein Wetterbericht für diese Gegend, der genau genug war, um festzustellen, ob eine Temperaturinversion die Radarziele verursacht hatte.

Aber ich brachte den Bericht trotzdem hinüber zu Captain Roy James, in der Hoffnung, er fände einen Anhaltspunkt, der das UFO identifizieren helfen könnte.

Captain James war der Leiter der Radarabteilung des Flugtechnikgeheimdienstzentrums. Er und seine Leute analysierten all unsere UFO-Meldungen, in denen das UFO vom Radar erfaßt worden war. Roy war seit Jahren mit Radar vertraut, er hatte im zweiten Weltkrieg die Einrichtung der ersten Radarstationen in Florida durchgeführt, und später führte er das erste Kontroll- und Frühwarn-Geschwader nach Saipan. Neben der Schwierigkeit, die Funktionsfähigkeit seines Radars aufrechtzuerhalten, hatte er noch das Problem mit den Japanern, die Löcher in seine Antennen schossen.

Captain James war überzeugt, daß die Alaska-Sichtung, die ich ihm zeigte, von verrückten Wetterbedingungen verursacht worden war. Er stützte seine Überlegungen auf die Tatsache, daß das unbekannte Radarziel jedesmal vom Schirm verschwand, wenn das Bodenradar auf kurze Reichweite umgeschaltet wurde. Dies, erklärte er, war ein Indiz dafür, daß das Radar eine Art Ziel erfaßte, das vom Wetter verursacht wurde. Dieselben Bedingungen, die das Bodenradar störten, mußten auch auf dem Radarschirm der F-94 falsche Anzeigen produzieren, fuhr er fort. Schließlich waren sie sogar bis auf 200 Meter herangekommen, konnten aber trotz der klaren, mondhellem Nacht nichts entdecken.

Wie in einem Gerichtsverfahren zitierte er sogar einen Präzedenzfall. Vor über einem Jahr hätte sich über Oak Ridge/Tennessee ein F-82 Abfangjäger dreimal beinahe in den Grund gebohrt bei dem Versuch, ein Ziel zu verfolgen, das sein Radarbeobachter erfaßt hatte. In dieser Nacht hatte

eine starke Temperaturinversion geherrscht, und obwohl das Radarziel in der Luft zu fliegen schien, war es tatsächlich etwas am Boden gewesen.

Da Captain James der Chef der Radarabteilung war und "Wetter" als die Lösung des Falles erklärte, lautete so auch die offizielle Schlußfolgerung des [endgültigen] Berichts. Aber von Radar erfaßte UFOs sind umstritten, und einige Leute stimmten James' Schlußfolgerung nicht zu.

Einen oder zwei Monate nach Erhalt dieser Meldung besuchte ich das Hauptquartier des Luftverteidigungskommandos in Colorado Springs. Ich aß zu Mittag in der Offiziersmesse, als mir jemand von der Radarabteilung begegnete. Er bat mich, in seinem Büro vorbeizuschauen, wenn ich gerade einmal etwas Zeit hätte, und ich sagte zu. Es wäre wichtig, setzte er hinzu.

Es wurde Spätnachmittag, bevor ich ihn traf und herausfand, was er wollte. Er war in Alaska auf TDY, als das UFO vom Radar des Außenpostens erfaßt worden war. Genauer gesagt hatte er zwei Tage nach der Sichtung einen Abstecker zu der Radarstation und zur Düsenabfangjäger-Basis gemacht und hatte mit den Leuten gesprochen, die das UFO auf dem Radarschirm gesehen hatten. Er wollte von mir wissen, was wir davon hielten.

* [TDY - temporary duty - „vorübergehender Dienst“ an einem anderen als dem eigentlichen Dienort (Merriam Webster Dictionary).]

Als ich ihm erzählte, daß wir die Sichtung als wetterbedingt ad acta gelegt hatten, nahm sein Gesicht, wie ich mich erinnere, einen ziemlich komischen Ausdruck an. "Wetter! Was versucht ihr Kerle da eigentlich durchzuziehen?"

Offensichtlich konnte er unserer Erklärung nicht zustimmen. Nun wollte ich wissen, was er davon hielt, da mir bekannt war, daß er einer der besten Radarfachleute des Luftverteidigungskommandos war und als Leihgabe des Oberkommandos durch die ganze Welt reiste, um Probleme mit Radaranlagen zu lösen.

„Den Beschreibungen nach zu urteilen, wie diese Ziele auf den Radarschirmen ausgesehen haben - gute, starke, helle Abbildungen -, kann ich mir nicht vorstellen, daß sie vom Wetter verursacht wurden“, erklärte er mir.

Er fuhr fort, indem er seine Ansicht begründete und betonte dabei die Tatsache, daß das unbekannte Objekt und die F-94 vom Radarschirm verschwanden, als die Reichweite gewechselt wurde. Wäre nur das unbekannte Radarecho vom Schirm verschwunden, hätte es wetterbedingt sein können. Aber da beide verschwanden, funktionierte wahrscheinlich bei der Radaranlage aus irgendeinem Grund die kurze Reichweite nicht. Dann wies er darauf hin, daß beim Vorliegen einer Temperaturinversion - etwas sehr Unwahrscheinliches in Nordalaska - nicht dieselbe Temperaturinversion das Bodenradar beeinflußt haben und gleichzeitig in 7.500 m Höhe vorhanden gewesen sein konnte.

Ich erzählte ihm von dem Bericht aus Oak Ridge, den Captain James als Beispiel verwendet hatte, aber diesen Vergleich akzeptierte er nicht. Er wies darauf hin, daß die F-82 in Oak Ridge sich auf einer Höhe von nur 1.200 m befunden hatte. Er konnte sich nicht erklären, wie sich die F-94 einem Objekt bis auf 200 m nähern konnte, ohne es zu sehen, es sei denn, das Objekt wäre mattschwarz gewesen.

„Nein“, schloß er, „ich kann nicht glauben, daß die Radarziele durch die Wetterbedingungen verursacht wurden. Eher denke ich, das dort etwas Reales war, etwas, das wir nicht kennen.“

Als es im Jahr 1952 Frühling wurde, stieg die Zahl der Radarsichtungen rapide an. Die meisten kamen vom Luftverteidigungskommando, aber auch einige von anderen Einrichtungen. Eines Tages, bald nach dem Vorfall in Alaska, erhielt ich einen Telefonanruf vom Leiter eines zivilen Radarlabors im Staat New York. Die Leute dort arbeiteten an der Entwicklung der neuesten Radartechnik. Vor kurzem hatten sie bei Radartests mehrfach unidentifizierte Radarziele entdeckt. Um meinen Anrufer zu zitieren: „Da passieren ein paar verdammt seltsame Dinge, die mir langsam Sorgen machen.“

Er fuhr fort mit der Schilderung, wie seine Mitarbeiter die Geräte, das Wetter und alle sonstigen denkbaren Möglichkeiten überprüft hatten, jedoch absolut nichts finden konnten, das für die Radarziele verantwortlich gewesen sein konnte, so daß sie nur zu dem einen Schluß kommen konnten, daß sie von etwas Realem herrührten. Ich versprach ihm, daß seine Informationen die richtigen Leute erreichten, wenn er sie in einem Brief darlegen und ihn an das Flugtechnikgeheimdienstzentrum schicken würde. Nach einer Woche trafen die Unterlagen hier ein - persönlich überbracht von einem General. Der General - vom Luftwaffenmaterialkommando (*Air Materiel Command*) im Pentagon], dem wir unterstanden - hatte in New York das Radarlabor besucht und von den UFO-Sichtungsberichten gehört. Er bemühte sich persönlich um Klärung, da ihm bekannt war, daß die Mitarbeiter des Labors zu den besten Radaringenieuren der Welt gehörten. Als er feststellte, daß sie uns bereits kontaktiert und einen Bericht für uns vorbereitet hatten, bot er sich persönlich an, den Bericht nach Wright-Patterson zu bringen.

Ich kann hier nicht darlegen, wie hoch diese Radarziele flogen oder wie schnell sie waren, denn dies würde die Leistungsfähigkeit unserer modernsten Radaranlagen offenlegen, die der Geheimhaltung unterliegt. Ich kann jedoch immerhin dies sagen, daß sie verdammt hoch und schnell waren.

Ich übergab den Brief an die Elektronikabteilung des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, und dort versprach man, sich sofort an die Arbeit zu machen. Dies taten sie auch, und sie vermasselten die Sache gehörig. Die Person, die in der Elektronikabteilung den Bericht erhielt, war ein Veteran von *Project Sign* und *Project Grudge*. Dieser Mann wußte alles über UFOs. Er griff zum Telefon, rief den Leiter des Radarlabors an (einen Mann, der möglicherweise alle Textbücher geschrieben hatte, die der Betreffende bei seiner Ausbildung benutzt hatte), und erklärte ihm lang und breit, auf welche Weise eine Temperaturinversion falsche Radarechos erzeugen konnte. Gnädigerweise bot er dem Leiter des Labors an, ihn anzurufen, wenn er noch weitere "Probleme" hätte.

Wir hörten nie wieder von ihnen. Vielleicht fanden sie heraus, was ihre Radarechos gewesen waren. Oder vielleicht machten sie es wie der Luftfahrtpilot, der mir versicherte, er würde niemals wieder etwas der Air Force melden, selbst wenn eine fliegende Untertasse Flügelspitze an Flügelspitze mit ihm in Formation fliegen würde.

Anfang Februar reiste ich erneut zum Hauptquartier des Luftverteidigungskommandos in Colorado Springs. Diesmal wollte ich einen Plan vorstellen, wie das Luftverteidigungskommando dem Flugtechnikgeheimdienstzentrum helfen könnte, bessere Daten über UFOs zu sammeln. Ich unterrichtete General Benjamin W. Chidlaw, den kommandierenden General des Luftverteidigungskommandos, und seinen Stab über unseren Plan. Sie stimmten ihm grundsätzlich zu und schlugen vor, daß ich gemeinsam mit dem Leiter des Geheimdienstes des Luftverteidigungskommandos, Brigadegeneral W. M. Burgess, die Einzelheiten ausarbeitete. General Burgess bestimmte aus seinem Stab Major Verne Sadowski als Verbindungsoffizier mit unserem *Project Grudge*.

Diese Informationsbesprechung leitete eine lange Periode enger Zusammenarbeit zwischen *Project Grudge* und dem Luftverteidigungskommando ein, und es war eine angenehme Zusammenarbeit. Bei all meinen Aufenthalten in verschiedenen Dienststellen der Regierung - und ich habe Dutzende von ihnen kennengelernt - habe ich nie das Vergnügen gehabt, eine so effiziente und reibungslos funktionierende Organisation vorzufinden. General Chidlaw und General Burgess, und außer ihnen der gesamte Stab des Luftverteidigungskommandos, waren wahrhaft ausgezeichnete Offiziere. Keiner von ihnen glaubte an fliegende Untertassen, aber sie erkannten die Tatsache, daß die UFO-Meldungen ein Problem darstellten, das der Aufmerksamkeit bedurfte. Bei dem heutigen Stand des modernen technischen Fortschritts kann sich niemand mehr leisten, irgend etwas im Luftraum herumfliegen zu lassen, das nicht zu identifizieren ist, seien es Ballons, Meteore, Planeten oder fliegende Untertassen.

Unser Plan für das Luftverteidigungskommando war sehr einfach. Alle Einheiten sollten eine Anweisung bekommen, die die UFO-Situation darlegte und spezielle Vorgehensweisen für den Fall einer UFO-Meldung vorschrieb. Einheiten, die mit Radarschirmkameras ausgerüstet waren, sollten Aufnahmen von Radarechos machen, die in die UFO-Kategorie fielen, also Radarechos, die weder Flugzeuge noch bekannte Wetterphänomene waren. Diese Aufnahmen waren zusammen

mit den ausgefüllten technischen Fragebögen, die Captain Roy James vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum noch zu erstellen hatte, an unser *Project Grudge* zu schicken.

Diese UFO-Anweisung des Luftverteidigungskommandos sollte auch den Alarmstart von Kampfflugzeugen klären. Da es zu den Aufgaben des Luftverteidigungskommandos gehört, die Identität jedes unbekanntes Flugkörpers festzustellen, wurden keine besonderen Befehle für diese Aufgabe ausgestellt. Ein UFO war etwas Unbekanntes und erforderte automatisch einen Alarmstart. Jedoch hatte die Luftraumüberwachung gelegentlich gezögert, Flugzeuge aufsteigen zu lassen, wenn ein Radarecho offensichtlich kein Flugzeug war. Die Direktive wies lediglich darauf hin, daß ein Alarmstart im Rahmen der geltenden Bestimmungen lag, falls ein Radarziel zu schnell oder zu langsam für ein konventionelles Flugzeug war. Der Startbefehl für Kampfflugzeuge lag jedoch immer noch im Ermessen des individuellen Flugsicherheitskontrolleurs, und UFOs hatten nur zweite oder dritte Priorität.

Die Anweisung des Luftverteidigungskommandos enthielt keinen Befehl, auf UFOs zu schießen. Diese Frage tauchte während der Planungstreffen in Colorado Springs auf, aber die Befehlsgehalt darüber war ebenso wie die über einen Alarmstart lange vorher geregelt worden. Jeder Pilot der Luftverteidigung kennt die Einsatzrichtlinien, die Richtlinien, die ihm sagen, wann er die geladenen Bordwaffen abschießen kann, die er immer mitführt. Wenn irgend etwas im Luftraum der Vereinigten Staaten in einer Weise agiert, die von den Einsatzrichtlinien abgedeckt wird, hat der Pilot die Befugnis, das Feuer zu eröffnen.

Drittens wollte das Luftverteidigungskommando sein Boden-Beobachtungs-Korps in das Netz der UFO-Berichterstatter einbeziehen. Die zweitwichtigste Aufgabe des GOC wäre damit die Meldung von UFOs - oberste Aufgabe blieb die Meldung von feindlichen Flugzeugen.

Seit *Project Grudge* reorganisiert worden war, hatten wir mit UFO-Veröffentlichungen im großen Stil nichts mehr zu tun gehabt. Gelegentlich brachte jemand einen Artikel der Lokalpresse mit, aber die Sichtungen erhielten nicht mehr als 2 bis 5 cm Spaltenlänge.

Diese Ruhe wurde unterbrochen, als am 19. Februar 1952 in der Presse der Bericht über einen großen Feuerball erschien, der zwei B-29 in Korea begleitet hatte. Die Geschichte bewirkte keine Flut von Meldungen wie die erste Sichtung im Juni 1947, aber sie war insofern von Bedeutung, als sie den Anfang eines allmählichen Anstiegs der Öffentlichkeitswirksamkeit darstellte, die am Ende alles Vergangene in den Schatten stellte.

Diese koreanische Sichtung erhöhte auch das wachsende offizielle Interesse in Washington. Fast jeden Tag erhielt ich ein oder zwei Anrufe von irgendeiner Abteilung des Regierungsapparates, und ich fuhr mindestens einmal in zwei Wochen nach Washington. Ich verbrachte mehr und mehr ebenso viel Zeit damit, anderen Leuten zu erklären, was vor sich ging, wie damit, die Dinge zu bearbeiten. Die Lösung wäre ein Verbindungsoffizier in der Zentrale des Geheimdienstes im Pentagon. Ich würde den Mann auf dem laufenden halten und er könnte unsere „Zweigniederlassung“ in Washington darstellen. Colonel Dunn akzeptierte die Idee, und Major Dewey J. Fournet bekam die zusätzliche Aufgabe, unsere Pentagon-Zweigniederlassung zu führen. In Zukunft gingen alle Anfragen an Major Fournet, und was er nicht beantworten konnte, leitete er an mich weiter. Dieses Arrangement war ausgezeichnet, denn Major Fournet hatte ein sehr ernstes Interesse an UFOs, und man konnte sich darauf verlassen, daß er sehr gute Arbeit leisten würde.

Irgendwann im Februar 1952 bekamen wir Besuch von zwei Offizieren der Royal Canadian Air Force. Ich erfuhr, daß auch Kanada seinen Teil an UFO-Sichtungen hatte. Einer der letzten Vorfälle, der auch den Besuch der RCAF-Offiziere veranlaßte, ereignete sich in North Bay/Ontario, knapp 400 km nördlich von Buffalo/New York. Bei zwei Gelegenheiten war eine orange-rote Scheibe bei einer neuen Kampfflugzeugbasis gesehen worden.

Die Kanadier wollten unsere Arbeitsweise kennenlernen. Ich erklärte ihnen im einzelnen, wie wir zur Zeit arbeiteten, und was wir für die Zukunft planten, sobald die geplanten Prozeduren in Kraft treten würden. Wir verabredeten, Verbindungskanäle einzurichten, so daß wir ständig Informationen austauschen und auf unserer Seite ihr Projekt, das sie etablieren wollten, in *Project Grudge* einbinden konnten.

Aus unseren Plänen für eine ständige Zusammenarbeit wurde nichts, und über andere Geheimdienstoffiziere der Royal Canadian Air Force fand ich heraus, daß ein von der RCAF gesponserteres UFO-Projekt nicht zustande kam. Jedoch wurde bald danach ein halb-offizielles UFO-Projekt eingerichtet, das die Aufgabe hatte, etwaige in die Erdatmosphäre eindringende Objekte zu entdecken. Aber dieses Projekt wurde 1954 beendet, nachdem es in den zwei Jahren seiner Arbeit offiziell keine UFOs festgestellt hatte. Meine Informationsquellen betonten das Wort "offiziell".

In meiner Zeit als Chef des UFO-Projekts ähnelten die Besucher in meinem Büro den internationalen Brigaden. Die meisten kamen inoffiziell in dem Sinne, daß die Offiziere in anderen Angelegenheiten ins Flugtechnikgeheimdienstzentrum kamen, aber in vielen Fällen war die andere Angelegenheit nur ein Deckblatt für den Besuch in Dayton zwecks Einholung von Informationen über die UFOs.

Zwei Geheimdienstoffiziere der Royal Air Force, die auf einer vertraulichen Mission in den Vereinigten Staaten waren, brachten sechs engzeilig beschriebene Schreibmaschinenseiten voller Fragen mit, die sie und ihre Freunde beantwortet haben wollten.

Nachrichtensoffiziere der Luftwaffe, die in England, Frankreich oder Deutschland stationiert waren und in die Staaten zurückkehrten, brachten ganze Stapel von Geschichten über fliegende Untertassen mit zurück. Ein ziviler Geheimdienstagent, der zwischen Amerika und Europa pendelte, fungierte ebenfalls als inoffizieller Kurier für eine deutsche Gruppe - er transportierte die Zeitungs- und Zeitschriftenartikel über UFOs aus meiner Sammlung. Als Gegenleistung erhielt ich die letzten Informationen über die europäischen Sichtungen - Sichtungen, die niemals veröffentlicht wurden und die wir im Flugtechnikgeheimdienstzentrum niemals über offizielle Kanäle erhielten.

Seit jenem denkwürdigen Tag, an dem Lieutenant Jerry Cummings die Hornbrille auf die Nasenspitze rutschen ließ, seinen Kopf nach vorn neigte, Generalmajor Cabell über seinen Brillenrand anstarrte und, einem Lieutenant ganz unähnlich, erklärte, die ganze UFO-Untersuchung wäre ein einziger Schlamassel - seit diesem Tag hatte *Project Grudge* enorm an Ansehen gewonnen. Lieutenant Colonel Rosengartens Zusagen, daß ich nur ein paar Monate für das Projekt vorgesehen war, ging den Weg aller militärischen Zusagen.

Bis zum März 1952 war *Project Grudge* nicht nur ein Projekt innerhalb einer Gruppe, sondern wir waren eine eigene Organisation geworden, mit der formellen Bezeichnung „Gruppe für Luftraumphänomene“. Kurz nach diesem Aufstieg in der Befehlskette wurde der Code-Name des Projekts zu *Project Blue Book*. Das Wort „Grudge“ [Groll, Mißmut] war nicht länger angemessen. Für die, die eine verborgene Bedeutung herauslesen wollen, kann ich sagen, daß die Bezeichnung *Blue Book* von dem Namen für die Prüfungsfragebögen an Universitäten abgeleitet wurde. Die Prüfungsfragebögen und das Projekt entsprachen einer Fülle an verwirrenden Fragen.

Project Blue Book wurde in eigene Gruppe umgewandelt, da die Zahl der Berichte, die uns erreichten, stetig zunahm. Der Mittelwert war seit Dezember 1951 von zehn pro Monat auf zwanzig pro Monat gesprungen. Im März 1952 ging die Zahl etwas zurück, erreichte aber im April ein neues Maximum. Im April erhielten wir neunundneunzig Meldungen.

Am 1. April fuhren Oberst S.H. Kirkland und ich dienstlich nach Los Angeles. Bevor wir das Flugtechnikgeheimdienstzentrum verließen, hatten wir die Teilnahme an einer Versammlung der [UFO-Organisation] *Civilian Saucer Investigation* ["Zivile Untertassen-Ermittlung"; im Dezember 1951 gegründet von Wissenschaftlern; kurzlebig, jedoch einflußreich] in die Wege geleitet, einer jetzt eingestellten Organisation, die damals im Jahr 1952 sehr aktiv war.

Sie erwiesen sich als eine zwar wohlmeinende, aber Don Quichote-ähnliche Gruppe von Persönlichkeiten. Sobald sie uns ihre Pläne zur Lösung des UFO-Rätsels dargelegt hatten, war es offensichtlich, daß sie scheitern würden. *Project Blue Book* hatte die ganze Air Force, Geld und Enthusiasmus hinter sich, und wir fanden dennoch keine Erklärungen. Alles was diese Organisation hatte, war Enthusiasmus.

Der Höhepunkt des Abends waren nicht die Zivilen Untertassen-Ermittler; es war die Möglichkeit, Ginnas UFO-Artikel in einem Probeexemplar des LIFE-Magazins zu lesen, den die Organisation

erhalten hatte - dieser Artikel war aus dem Material entstanden, das Bob Ginna seit über einem Jahr zusammengetragen hatte. Colonel Kirkland warf einen langen Blick auf den Artikel, wandte sich unbemerkt an mich und sagte: „Besser, wir fahren rasch nach Dayton zurück, da kommt einiges auf Sie zu.“ Die nächste Morgendämmerung fand mich fest schlafend an Bord einer DC-6 der Western Airlines in Richtung Dayton.

Der LIFE-Artikel schlug bei der amerikanischen Öffentlichkeit zweifellos mehr ein als alle anderen UFO-Artikel, die jemals geschrieben wurden. Allein der Titel genügte bereits: „Haben wir Besucher aus dem Weltraum?“ Andere namhafte Zeitschriften wie TRUE hatten es vorher schon gesagt, aber daß es in LIFE geschah, war etwas anderes. LIFE erklärte nicht, daß die UFOs aus dem Weltraum stammten, sondern sagte: mag sein. Aber zur Unterstützung dieses „mag sein“ wurden Zitate berühmter Persönlichkeiten herangezogen. Dr. Walther Riedel, der eine Rolle bei der Entwicklung der deutschen V-2 Rakete gespielt hatte und gegenwärtig als Direktor der Abteilung für Raketenantriebsforschung der North American Aviation [Luftfahrt] Corporation arbeitete [und Ehrenmitglied der CSI war], stellte fest, daß die UFOs seiner Meinung nach aus dem Weltraum stammten.* Dr. Maurice Biot, einer der führenden Aerodynamiker in der Welt, unterstützte ihn.

* [Dr. Walter Riedel war Ehrenmitglied in der UFO-Organisation CSI CIVIL SAUCER INVESTIGATION - „Zivile Untertassen-Ermittlung“.]

Aber das Wichtigste an dem Artikel war die Frage, die sich viele Menschen stellten: "Warum war er geschrieben worden?" Eine Zeitschrift wie LIFE platzt nicht mit wilden Phantasien über den Weltraum heraus, ohne dafür gute Gründe zu haben. Einige der Leser vermuteten einen Hinweis in dem Kommentar des Autors, daß die Hierarchie der Air Force begann, sich ernsthaft mit den UFOs zu befassen. „Hatte die Air Force LIFE gebeten, diesen Artikel zu schreiben?“ fragten sich viele Leute.

Als ich in Dayton eintraf, waren die Zeitungsleute gerade dabei, die Tür einzudrücken. Die offizielle Reaktion des Pentagons auf den LIFE-Artikel wurde vom Büro für Öffentlichkeitsarbeit bekanntgegeben: „Der Artikel beruht auf Tatsachen, aber die Schlußfolgerungen daraus hat LIFE gezogen.“ Auf die Nachfragen, ob der Artikel durch die Air Force initiiert wurde, lautete meine vorsichtige Antwort, daß wir LIFE nur mit elementaren Informationen über bestimmte Sichtungen versorgt hätten.

Meine Antwort war absichtlich ausweichend formuliert, da mir bekannt war, daß die Air Force tatsächlich inoffiziell den Artikel angeregt hatte. Dieses „mag sein, sie sind interplanetarisch“ mit einem „mag sein“, das an ein "sie sind" grenzte, war in der Tat nur die persönliche Meinung einiger hoher Offiziere im Pentagon - allerdings so hoch oben in der Befehlskette, daß ihre persönliche Meinung praktisch offizielle Politik bedeutete. Ich kannte diese Männer, und ich wußte, daß einer von ihnen Bob Ginna seine Ansichten mitgeteilt hatte.

Seltsamerweise folgte dem LIFE-Bericht keine Flut von UFO-Meldungen. Am Tag nach dem Erscheinen des Artikels gingen bei uns neun Meldungen ein, was ungewöhnlich war, aber am nächsten Tag fiel die Zahl wieder.

Jedoch stieg die Zahl wenige Tage später steil an. Die Ursache dafür war ein Befehl, der die Verwandlung der UFOs vom unehelichen Stiefkind zum Erben des Familienbesitzes komplettierte. Das Stück Papier, das *Project Blue Book* legitimierte, war der Air Force-Brief 200-5 mit dem Betreff: Unbekannte fliegende Objekte. Dieser Brief, ordnungsgemäß unterzeichnet und gesiegelt vom Staatssekretär der Air Force, stellte grundsätzlich fest, daß UFOs kein Schwindel waren, daß die Air Force eine ernsthafte Untersuchung des Problems durchführte und daß das *Project Blue Book* für diese Untersuchung verantwortlich war.

Der Brief wies jeden Kommandanten einer Einrichtung der Air Force an, alle UFO-Meldungen sofort per Kabel an das Flugtechnikgeheimdienstzentrum zu senden, mit einer Kopie an das Pentagon. Ein genauerer Bericht hatte per Luftpost zu folgen. Der wichtigste Teil der Anweisung war, daß *Project Blue Book* die Befugnis erhielt, sich direkt an jede Einheit der Air Force in den Vereinigten Staaten zu wenden, ohne die Befehlskette beachten zu müssen. Dergleichen kam in der Air Force so gut wie nie vor, und es steigerte unser Ansehen erheblich.

Die neuen, durch den Air Force-Brief etablierten Berichtsprozeduren waren eine große Hilfe für unsere Untersuchung, da sie uns erlaubten, die besseren Berichte zu untersuchen, noch bevor die Spur kalt wurde. Aber die Sache hatte auch Nachteile. Die Anweisung autorisierte den Kommandanten, seiner Meldung die Dringlichkeitsstufe zu geben, die er für angemessen hielt. Einiges geht im Militär einen schleppenden Gang, aber eine wichtige Meldung nicht, wenn sie das Meldzentrum erreicht, wird sie sofort an den Adressaten weitergeleitet, und aus irgendwelchen Gründen schienen alle UFO-Berichte zwischen Mitternacht und 4.00 Uhr morgens einzutreffen. Ich wurde als Empfänger aller UFO-Meldungen angesehen. Um die Angelegenheit noch komplizierter zu machen, unterlagen die Meldungen gewöhnlich der Geheimhaltung, und ich war gezwungen, zur Luftwaffenbasis hinauszufahren und den Empfang persönlich zu quittieren.

Eine dieser Nachrichten traf am 8. Mai 1952 morgens um 4.30 Uhr hier ein. Sie stammte von der CAA-Funkstation in Jacksonville/Florida und war per Fernschreibnetz des Flugdienstes übertragen worden. Ich erhielt den üblichen Telefonanruf aus dem Fernschreibbüro von Wright-Patterson [AFB]. Ich glaube, ich zog mich an und fuhr hinaus, um die Nachricht in Empfang zu nehmen, und der Mann von der Nachtschicht im Fernschreibbüro sagte, als ich den Empfang bestätigte: "Das ist ein Hammer, Captain!"

Es war ein Hammer.

Um 1:00 Uhr an diesem Morgen war eine DC-4 der Pan American Airlines in Richtung Puerto Rico unterwegs. Wenige Stunden zuvor hatte sie New York verlassen und flog nun etwa 900 km entfernt von Jacksonville/Florida in einer Höhe von 2.400 m über dem Atlantik. Es war eine pechschwarze Nacht und eine hohe Wolkendecke verdeckte auch die Sterne. Pilot und Co-Pilot waren wach, aber hielten nicht Ausschau nach anderen Flugzeugen, da sie gerade in das Flugkontrollgebiet von San Juan eingeflogen waren und ihnen über Funk mitgeteilt worden war, daß keine anderen Flugzeuge in der Nähe waren, jedoch als der Co-Pilot gerade den Kopf wendete, um nach Triebwerk Nummer vier zu schauen, fiel ihm ein Licht voraus auf, das wie die Schwanzbeleuchtung einer anderen Maschine aussah.

Er sah für einige Sekunden genau hin, da angeblich kein anderes Flugzeuge in der Nähe sein sollten. Er sah kurz nach Triebwerk vier und dann wieder zu dem Licht, das sich immer noch an ungefähr der Stelle befand, wo er es zuerst gesehen hatte. Dann schaute er nach unten zur Propellerkontrolle, synchronisierte die Maschinen und blickte dann wieder nach oben. Innerhalb der wenigen Sekunden, in denen er vom Licht fortblickte, hatte es sich nach rechts bewegt, so daß es nun direkt vor der Schnauze der DC-4 war und an Größe zugenommen hatte. Der Co-Pilot tippte dem Piloten auf die Schulter und wies nach vorn. In diesem Augenblick begann das Licht größer und größer zu werden, bis es "zehnmal so groß wie ein Landescheinwerfer" war. Es näherte sich weiter und schoß dann mit einem Lichtblitz an der linken Tragfläche der DC-4 vorbei. Bevor die Besatzung etwas sagen oder tun konnte, rasten zwei weitere, kleinere Feuerbälle vorbei. Beide Piloten sagten später, daß sie mehrere Sekunden lang nur in ihren Sitzen saßen und ihnen Schweiß den Rücken herunterlief.

Es war einer dieser beiden Piloten, der später sagte: „Waren Sie jemals nachts auf der Autobahn mit 100 Stundenkilometern unterwegs und Ihnen kommt ein Wagen entgegen, der auf Ihre Spur wechselt und Sie nur um Zentimeter verfehlt? Kennen Sie dieses kranke, leere Gefühl hinterher, wenn es vorbei ist? Genau so haben wir uns gefühlt.“

Sobald sich die Besatzung von dem Schock erholt hatten, griff der Pilot nach dem Mikrofon, rief die Funkstation von Jacksonville, und meldete den Vorfall. Minuten später war der Bericht bei uns. Am folgenden Nachmittag war Lieutenant Kerry Rothstien, der Lieutenant Metscher im *Project Blue Book* ersetzt hatte, auf dem Weg nach New York, um die Piloten nach ihrer Rückkehr aus Puerto Rico zu treffen.

Als Kerry mit den beiden Piloten sprach, konnten sie der ursprünglichen Version ihrer Geschichte nicht viel hinzufügen. Die letzte Bemerkung war die, die wir alle schon oft gehört hatten: "Ich dachte immer, es wären nur Verrückte, die Untertassen sehen, aber jetzt bin ich nicht mehr sicher."

Nach Lieutenant Rothstiens Rückkehr nach Dayton überprüfte er bei der CAA die Flugzeuge in dem Gebiet - es gab keine. Konnte es dort Flugzeuge gegeben haben, von denen die Flugüberwachung nichts wußte? Die Antwort darauf war ein glattes: „Nein.“ Niemand flog 900 km vor der Küste, ohne einen Flugplan auszufüllen, denn sollte er in Schwierigkeiten geraten oder abstürzen, wüßten weder Küstenwache noch Luftrettungsdienst, wo zu suchen war.

Dieselbe negative Antwort erhielt Kerry auch bei der Überprüfung der Schifffahrt.

Die letzte Möglichkeit war, daß die UFOs Meteore waren, aber dagegen sprachen mehrere Aspekte im Bericht der Piloten. Zum einen war da die feste Wolkendecke in ca. 5.500 m Höhe. Kein Meteor fliegt unter 5.500 m Höhe in einer horizontalen Bahn. Zweitens hatte man nur selten drei Meteore in einer Reihe fliegen sehen. Die Wahrscheinlichkeit dafür, eine solches Phänomen zu sehen, lag ungünstiger als eins zu einer Milliarde.

Einige Leute haben vermutet, daß in einer Art atmosphärischen Phänomens eine "Mauer aus Luft" vor dem Flugzeug wie ein Spiegel wirkt und nächtliche, von Piloten gesehene Lichter nichts anderes sind als die Reflexionen der eigenen Beleuchtung des Flugzeugs. Dies mag in einigen Fällen zutreffen, aber um eine Reflexion zu bekommen, muß man ein Licht haben, das reflektiert wird. Es gibt an einem Flugzeug kein Licht, das auch nur annähernd "zehnmal so groß wie ein Landescheinwerfer" wäre.

Was war es dann? Ich kenne einen Colonel, der es für dasselbe Ding hielt, das die beiden Piloten der Eastern Airlines, Clarence Chiles und John Whitted, am 24. Juli 1948 bei Montgomery/Alabama gesehen hatten, und er denkt, daß Chiles und Whitted ein Raumschiff gesehen haben.

Die Zahl der Berichte im April erreichten den höchsten Stand aller Zeiten. All diese Meldungen stammten von militärischen Einrichtungen. Zusätzlich bekamen wir wohl an die zweihundert Briefe mit UFO-Berichten, aber wir waren so beschäftigt, daß wir nicht mehr tun konnten, als sie bis auf weiteres abzulegen.

Im Mai 1952 war ich auf der George AFB gewesen, um eine Serie von Sichtungen zu untersuchen, und befand mich gerade auf dem Heimweg. Ich erinnere mich an den Heimflug so gut, weil das Wetter den ganzen Weg über sehr schlecht war. Ich wollte den Anschlußflug in Chicago nicht verpassen, da ich meiner Frau fest versprochen hatte, daß wir bei meiner Heimkehr zusammen essen gehen würden. Ich hatte sie bereits von Los Angeles aus benachrichtigt, daß ich auf dem Weg war, und sie hatte einen Babysitter gefunden und die Reservierung für das Abendessen gemacht. In den letzten drei Monaten war ich bestenfalls an zwei Tagen in der Woche zu Hause gewesen, und sie freute sich auf das abendliche Ausgehen.

Ich kam am Vormittag in Dayton an und fuhr sofort zur Basis hinaus. Als ich mein Büro betrat, war niemand da, aber auf dem Schreibtisch lag ein großer Zettel: "Bei Eintreffen sofort Colonel Dunn anrufen."

Zuerst telefonierte ich mit Colonel Dunn und anschließend mit meiner Frau, um sie zu bitten, die Reservierung und dem Babysitter abzusagen und meinen anderen Koffer packen. Ich mußte nach Washington.

Während ich in Kalifornien gewesen war, hatte Colonel Dunn einen Anruf von General Samfords* Büro erhalten. Anscheinend hatte einige Nächte zuvor einer der Spitzenleute der CIA bei sich zu Hause in Alexandria/Virginia eine Gartenparty veranstaltet, auf der eine Anzahl bedeutender Persönlichkeiten anwesend waren und eine fliegende Untertasse gesehen hatten.

* [Generalmajor Samford: Leiter des Geheimdienstes der Air Force, Pentagon, Washington D.C.]

Die Meldung war beim Geheimdienst der Air Force gelandet, und da eine Menge hoher Tiere beteiligt war, wurde „vorgeschlagen“, daß ich nach Washington kommen und sicherheitshalber selber mit dem Gastgeber sprechen sollte. Noch vor 17.00 Uhr traf ich in seinem Büro ein und erhielt seinen Bericht.

Er hatte am späten Abend um 22:00 Uhr zusammen mit zwei seiner Gäste nahe der Begrenzung seines Hofes im Gespräch gestanden und sah zufällig nach Süden über die Landschaft. Hier wich er kurz von seiner Geschichte ab und erklärte, daß sein Haus sich auf einem Hügel befand, und wenn man nach Süden blickte, hatte man einen Blick auf das ganze Land. Während er sich mit seinen beiden Gästen unterhielt, bemerkte er ein Licht, das sich von Westen her näherte. Er hielt es für ein Flugzeug und beobachtete er beiläufig, aber als es schon ziemlich nahe war, fiel dem CIA-Mann auf, daß kein Geräusch von ihm ausging. Wäre es ein Flugzeug gewesen, so hätte die mittlerweile geringe Entfernung dazu ausgereicht, daß er es trotz der Gespräche der Gäste hätte hören können. Er unterbrach das Gespräch und schaute zum Licht hin, das nun innehielt und dann fast senkrecht aufzusteigen begann. Er machte eine Bemerkung darüber zu seinen Gästen, und sie sahen rechtzeitig genug auf, um zu sehen, wie es aufhörte zu steigen, auf der Stelle verharrte und dann horizontal weiterflog. Sie beobachteten es einige Sekunden lang, dann vollführte es einen fast vertikalen Sinkflug, ging wieder in die Horizontale über und strebte schließlich nach Westen davon.

Fast jeder auf der Party hatte das Licht gesehen, bevor es verschwand, und innerhalb weniger Minuten entspann sich eine Diskussion darüber, um was es sich gehandelt haben könnte. Jemand dachte, es wäre ein beleuchteter Ballon gewesen, und ein pensionierter General hielt es für ein Flugzeug. Um die Debatte zu entscheiden, wurden ein paar Anrufe getätigt. Ich muß hinzufügen, daß die Namen der Anwesenden am Telefon ausreichten, um schnelle Antworten zu erhalten. Das Radar in Washington erklärte, es hätte in der letzten halben Stunde keine Flugzeuge auf dem Kurs von West nach Südost bei Alexandria gegeben. Die Wetterstation der Bolling AFB antwortete, daß keine Wetterballons in der Gegend seien, aber sicherheitshalber warfen sie einen Blick auf die Karte mit den Höhenwinden. Es hätte kein Ballon sein können, denn bis auf ca. 20.000 m wehte der Wind von West nach Ost - und um ein Licht an einem Ballon zu erkennen, hätte er sich ein ganze Stück unterhalb von 20.000 m befinden müssen. Der Mann von der CIA sagte mir, daß sie sogar die Möglichkeit eines Meteors in Betracht gezogen und seinen „Sprung“ auf eine Art atmosphärischer Unregelmäßigkeit zurückzuführen versucht hätten, aber das Licht war zu lange in Sicht gewesen, um ein Meteor zu sein. Er fügte noch hinzu, daß ein Feldgeistlicher und zwei Antialkoholiker anwesend waren, die das Licht ebenfalls springen sahen.

Für mich blieb nicht mehr viel zu tun, nachdem das Gespräch mit dem Mann beendet war. Er und seine Gäste hatten bereits alle Recherchen durchgeführt, die ich hätte anstellen können. Ich konnte nur noch nach Dayton zurückzukehren, den Bericht abfassen und ihn mit dem Stempel "Unbekannt" versehen.

Damals im März, als offenkundig wurde, daß das Interesse der Presse an UFOs wieder erwachte, hatte ich vorgeschlagen, daß *Project Blue Book* einen Zeitungsartikeldienst in Anspruch nehmen sollte. Der Zeitungsartikeldienst konnte in mehrfacher Hinsicht von Vorteil für uns sein. Zunächst einmal würde er uns akkurat zeigen, wieviel Resonanz die UFOs in der Öffentlichkeit hatten, was darüber gesagt wurde und wie sich die Situation darstellte. Ferner würden wir eine Menge Informationen für unsere Akten erhalten - in vielen Fällen gingen bei den Zeitungen Meldungen ein, die die Air Force gar nicht erreichten. Zeitungsreporter können es mit jedem Geheimdienstoffizier aufnehmen, wenn es um das Ausgraben von Fakten geht, und es bestand immer die Möglichkeit, daß sie etwas herausfanden und druckten, was wir übersehen hatten. Das galt besonders für die seltenen Schwindel, die stets ein Begleitphänomen der Öffentlichkeitswirksamkeit der UFOs waren. Und schließlich würden wir mir Informationen versorgt, auf deren Basis wir die Auswirkung der Presseveröffentlichungen auf Anzahl und Art der UFO-Sichtungsberichte studieren konnten.

Colonel Dunn gefiel die Idee mit dem Zeitungsartikeldienst, und sie wurde in die Tat umgesetzt, sobald die nächste Veröffentlichung erschien. Alle drei, vier Tage erhielten wir einen Umschlag voller Zeitungsausschnitten. Im März hatten die Briefe des Dienstes normale Ausmaße. Sie waren ziemlich dünn - jeder enthielt vielleicht ein Dutzend Berichte. Dann wurden sie dicker und dicker, bis die Mitarbeiter des Dienstes größere Umschläge verwenden mußten. Dann begannen auch die großen Umschläge immer dicker zu werden. Im Mai waren wir bei alten Schuhkartons angelangt. Die Mehrzahl der Zeitungsartikel in den Schuhkartons stützte sich auf Material vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum.

Die zugrunde liegenden Presseanfragen bescherten *Project Blue Book* einen Haufen Arbeit und mir noch mehr Probleme. Normalerweise hatte eine militärische Einheit wie das Flugtechnikgeheimdienstzentrum einen eigenen Offizier für Öffentlichkeitsarbeit, aber wir hatten keinen und also wurde ich es. Ich wurde ziemlich frei in der Presse zitiert und dementsprechend häufig vom Pentagon angeknurrnt. Es war ein fast tägliches Ereignis, daß ich Anrufe vom „Puzzle-Palast“* erhielt mit Fragen wie: „Warum haben Sie denen das erzählt?“ Sie bezogen sich gewöhnlich auf eine irgendeine Information, von der jemand glaubte, daß sie nicht hätte freigegeben werden dürfen.

* [Spitzname für Geheimdienst(e)]

Schließlich gab ich auf und wandte mich an Colonel Dunn. Ich schlug vor, daß alle Pressekontakte in Zukunft über das Büro für Öffentlichkeitsarbeit im Pentagon laufen sollten. Diese Leute wurden für diese Aufgabe ausgebildet und bezahlt, im Gegensatz zu mir. Colonel Dunn stimmte mir aus vollem Herzen zu, denn jedesmal, wenn ich ausgequetscht wurde, traf auch ihn hinterher zumindest ein finsterer Blick.

Colonel Dunn telefonierte mit dem Büro von General Samford, und dieser wandte sich an General Sory Smith vom Büro für Öffentlichkeitsarbeit des Verteidigungsministeriums. General Smith engagierte einen Zivilisten für die Presseabteilung der Luftwaffe, Al Chop, der die Anfragen der Presse beantworten sollte. Dem Plan nach sollte Al sich seine Antworten von Major Dewey Fournet besorgen, dem Verbindungsoffizier von *Project Blue Book* im Pentagon, und wenn Dewey keine Antwort wußte, hatte Al die Erlaubnis, mich anzurufen.

Dieses Arrangement funktionierte gut, denn Al Chop hatte schon einige Schlachten auf dem Feld der UFO-Öffentlichkeit geschlagen, als er im Büro für Öffentlichkeitsarbeit in Wright Field arbeitete.

Das Interesse, das die Presse im Mai an den UFOs zeigte, wurde nur durch das Interesse des Pentagon übertroffen. Seit Mai gab ich im Durchschnitt alle zwei Wochen eine Informationsveranstaltung in Washington, und ich hatte immer ein volles Haus. Der Tonfall der offiziellen Verlautbarungen über UFOs zeigte an, daß kein großes Interesse vorhanden war, aber nichts war weiter von der Wahrheit entfernt. Man redet wesentlich offener hinter einer Tür mit einem Schild "Geheimbesprechung".

Nach einem dieser Informationsgespräche legte ein Colonel (der mittlerweile Brigadegeneral ist) einen Plan vor, nach dem einige Routineflüge von F-94C Abfangjägern darauf verwendet werden sollten, endlich gute Photoaufnahmen von UFOs zu erhalten. Er schlug eine operative Einheit aus sechs Maschinen vor - jeweils zwei davon in ständiger Bereitschaft. Aus diesen F-94C - damals die heißesten Düsenjäger, die wir hatten - waren die Waffenausrüstungen zu entfernen, um ihnen maximale Leistungsfähigkeit zu ermöglichen, und in ihre Nasen sollten Kameras installiert werden. Diese Geschwader waren in Gegenden der Vereinigten Staaten zu stationieren, wo die meisten UFOs beobachtet wurden.

Der Plan entwickelte sich bis zu dem Punkt, an dem untersucht wurde, wie schnell genügend Flugzeuge für zwei Geschwader umgerüstet und Spezialkameras gebaut werden konnten und welche beziehungsweise ob zwei Basen der Luftwaffe in den Vereinigten Staaten diese Einheiten betreuen konnten.

Am Ende verschwand der Plan in einer Schublade, aber nicht, weil er als verrückt angesehen wurde. Nach ausführlichen Diskussionen und Untersuchungen auf oberster Kommandoebene wurde beschlossen, daß man die zwölf F-94C nicht entbehren könnte, und daß eine geringere Anzahl von Maschinen ineffektiv wären.

Die Überlegungen, die über der Plan des Colonels angestellt wurden, waren ein Indikator dafür, wie einige der Militärs über die Wichtigkeit der Frage, um was es sich eigentlich genau bei den UFOs handelte, dachten. Und in den Diskussionen tauchte der Ausdruck "interplanetarischer Flugkörper" mehr als einmal auf.

Anfragen nach Informationsveranstaltungen kamen sogar von ganz oben - dem damaligen Staatssekretär für die Luftwaffe, Thomas K. Finletter. Am 8. Mai 1952 hielten Lieutenant Colonel R.J. Taylor von Colonel Dunns Stab und ich eine einstündige Informationsveranstaltung für Staatssekretär Finletter und seinen Stab ab. Er hörte interessiert zu und erkundigte sich hinterher nach einigen speziellen Sichtungen. Wenn er über die UFOs besorgt war, ließ er es sich in keiner Weise anmerken. Sein einziger Kommentar lautete: "Sie leisten gute Arbeit, Captain. Es muß sehr interessant sein. Ich danke Ihnen."

Anschließend gab er vor der Presse folgende Erklärung ab:

„Bis jetzt existiert kein konkreter Beweis für oder wider die Existenz der sogenannten fliegenden Untertassen. Es bleibt jedoch eine Anzahl von Sichtungen, die die Ermittler der Air Force nicht erklären konnten. Solange sich dies so verhält, wird die Air Force mit der Untersuchung der fliegenden Untertassen fortfahren.“

Im Mai 1952 gingen bei *Project Blue Book* neunundsiebzig UFO-Sichtungsberichte ein, verglichen mit neunundneunzig im Monat April. Anscheinend hatten wir den Gipfel überschritten, und nun ging es bergab. Die 178 Meldungen der letzten zwei Monate, die mehr als tausend Briefe nicht gerechnet, die wir von den Menschen direkt erhalten hatten - all dies war zu einer Masse wartender Arbeit gediehen, da wir bestenfalls Zeit hatten, die guten Berichte zu untersuchen und zu analysieren. Im Juni wollten wir alles aufarbeiten, und danach konnten wir entspannen.

Aber unterschätze niemals die Macht eines UFOs. Im Juni traf uns die große Welle - und die Zeitungsausschnitte kamen in großen Pappkartons.

KAPITEL 11 - DIE GROSSE KRISE

Anfang Juni 1952 arbeitete *Project Blue Book* nach Maßgabe des operationellen Plans, der im Januar ausgearbeitet worden war. Es hatte sechs Monate gedauert, diesen Plan in die Tat umzusetzen. Für einen in militärischen Dingen Uneingeweihten mag dies ziemlich lang erscheinen. Aber fragen Sie den nächstbesten Regierungsbeamten, und Sie werden sehen, wir lagen nicht schlecht im Amtsschimmel-Rennen.

Wir wußten seit den ersten Anfängen, daß über 60 Prozent aller gemeldeten UFOs in Wirklichkeit Ballons, Flugzeuge oder astronomische Körper unter ungewöhnlichen Beobachtungsbedingungen waren, also sah unser Arbeitsplan vor, diese schnell auszusortieren. Das gab uns dann mehr Zeit für die Vorfälle der Kategorie „Unbekannt“.

Um die Berichte über Ballons, Flugzeuge und astronomische Körper auszusortieren, verwendeten wir einen Strom von Daten, der unablässig beim *Project Blue Book* einging. Wir empfangen Positionsdaten für alle Flüge der großen „Skyhook“-Ballons und per Telefon konnten wir die Flugdaten jedes anderen Forschungsballons oder der regelmäßig aufsteigenden Wetterballons in den Vereinigten Staaten erfahren. Der Geheimdienstoffizier, über den die Meldung eines UFO-Vorfall lief, prüfte gewöhnlich auch, ob sich Flugzeuge in dem betreffenden Gebiet befunden hatten, aber wir überprüften die Meldung zusätzlich durch eine Anfrage über Flugdaten bei der CAA* und betroffenen Militärbasen.

* [CAA: Civil Aviation Authority - Zivile Luftfahrtbehörde ; später Federal Aviation Administration - Bundesluftfahrtbehörde]

Astronomische Almanache und Zeitschriften, Sternkarten und eingehende Informationen von Observatorien gaben uns Hinweise, ob UFOs möglicherweise astronomische Körper gewesen sein konnten. Unsere Untersuchungen in dieser Kategorie wurden von einem Astronomen überprüft, der für *Project Bear* arbeitete.

Darüber hinaus hatten wir die Zeitungsausschnitte, die uns viele Hinweise lieferten. Hydrographische Bulletins und Notams [kurz für: Notices to Airmen, Notizen für Piloten], die die Regierung herausgab, ergaben weitere Anhaltspunkte. Alle sechs Stunden traf eine vollständige Zusammenstellung aller Wetterdaten ein. Ungefähr ein Dutzend weiterer Informationsquellen wurde unauhörlich daraufhin überprüft, ob sie ein wenig Licht auf gesichtete UFOs warfen.

Um diese Informationen über Ballons, Flugzeuge, astronomische Objekte und wer weiß was alles zu erfassen, mußte ich *Project Blue Books* Operationsplan koordinieren mit:

- dem Wetterdienst,
- dem Flugdienst,
- dem Forschungs- und Entwicklungskommando,
- dem Luftverteidigungskommando,
- der Forschungsabteilung der Navy
- der lufttechnischen Abteilung des Büros für Luftfahrt,
- der Zivilen Luftfahrtbehörde [CAA],
- dem Büro für Qualitätssicherung,
- mehreren Observatorien und
- unserem *Projekt Bear*.

Der gesamte Operationsplan ähnelte dem Ford Modell A, den ich zu meiner Zeit auf der Highschool besessen hatte - wann immer ein Teil repariert war, ging ein anderes kaputt.

Schaffte es ein Bericht durch unseren Analyseprozeß und trug immer noch die Kennzeichnung "Unbekannt", wanderte er in die MO-Unterlagen zum Vergleich mit den Charakteristika anderer Berichte. [MO: *Modus Operandi*; siehe Kap. 9]

Beispielsweise erhielten wir am 25. Mai einen Sichtungsbericht von der Randolph AFB in Texas. Er durchlief die Überprüfungsprozeduren und endete als "Unbekannt"; es handelte sich also nicht um einen Ballon, ein Flugzeug oder astronomischen Körper. So wanderte er in die MO-Unterlagen. Es stellte sich heraus, daß ein Schwarm Enten vorlag, deren Gefieder die Lichter einer Stadt reflektierten. Wir wußten, daß die Texas-UFOs Enten waren, weil unsere MO-Unterlagen zeigten, daß wir einen identischen Sichtungsbericht von Moorhead/Minnesota hatten, und die Moorhead-UFOs waren Enten.

Radarberichte, die bei *Project Blue Book* eingingen, wurden an die Radarfachleute der Elektronikabteilung des Flugtechnikgeheimdienstzentrums weitergeleitet.

Die Unmengen an Daten auf der Suche nach Erklärungen für die vielen jede Woche eingehenden Sichtungsberichte durchzusieben, erforderte viele Überstunden, aber wenn die Schlußfolgerung am Ende doch "Unbekannt" lautete, waren wir sicher, daß es sich um etwas Unbekanntes handelte.

Um *Project Blue Book* durchzuführen, hatte ich vier Offiziere, zwei Air Force-Angehörige und zwei Zivilisten in meinem ständigen Team. Hinzu kamen drei Wissenschaftler, die ganztags bei *Projekt Bear* unter Vertrag standen, und einige andere, die auf Teilzeit-Basis arbeiteten. Im Pentagon hatte Major Fournet seinen Nebenposten als Verbindungsoffizier für *Project Blue Book* in eine Vollzeitbeschäftigung verwandelt. Rechnete man die Geheimdienstoffiziere in aller Welt hinzu, die vorläufige Ermittlungen anstellten und UFO-Beobachter befragten, stellte *Project Blue Book* ein recht ansehnliches Unternehmen dar.

Wir konnten nur die besten der bei uns eingegangenen Berichte persönlich vor Ort untersuchen. Die große Mehrheit der Meldungen mußten aufgrund dessen beurteilt werden, was der jeweilige Geheimdienstoffizier, der den Sichtungsbericht aufnahm, hatte herausfinden können oder was wir per Telefon oder per Post durch das Versenden unseres Fragebogens erfahren konnten. Unsere Anweisung "Was tun, bis der Mann von *Project Blue Book* kommt", die in vielen militärischen Publikationen erschien, begann sich auszuzahlen, und die Berichte wurden zunehmend detaillierter.

Der Fragebogen, den wir im Juni 1952 verwendeten, war kürzlich von *Project Bear* entwickelt worden. *Project Bear* hatte zusammen mit Psychologen einer Universität im mittleren Westen fünf Monate daran gearbeitet. Mehrere Versuchsmodelle waren getestet worden, bis die endgültige Form feststand - der Standardfragebogen, den *Project Blue Book* heute verwendet.

Der Bogen umfaßte acht Seiten mit achtundsechzig Fragen, mit eingestreuten Fangfragen, um die Zuverlässigkeit des Betreffenden hinsichtlich seiner Beobachtungsgabe zu prüfen. Wir erhielten nur wenige Fragebögen zurück, aus denen offenkundig war, daß der Beobachter sich zu sehr auf seine Einbildungskraft verlassen hatte.

Aus dem Standardmeldebogen wurden zwei Spezialvarianten entwickelt. Eine war für Radarsichtungen von UFOs gedacht und die andere für Sichtungen von Flugzeugen aus.

In der Terminologie der Air Force ist eine „Krise“ die Situation oder der Zustand einer Gruppe von Menschen im fortgeschrittenen Stadium der Verwirrung, die sich noch nicht zur Panik ausgewachsen hat. Dieser Zustand kann durch verschiedenen Ereignisse hervorgerufen sein, beispielsweise die unerwartete Inspektion durch einen General, eine größere Verwaltungsreorganisation, das Eintreffen einer brisanten Geheimdienstinformation oder das dramatische Auftauchen einer gut aussehenden Frau in der Offiziersmesse.

Anfang Juni 1952 befand sich die Air Force unbewußt im Anfangsstadium einer Krise - die Untertassen-Krise von 1952. Eine solche Situation war vorher niemals eingetreten und hat sich seitdem nicht wiederholt. Alle Rekorde der Anzahl von UFO-Sichtungsberichten wurden nicht nur gebrochen, sie wurden regelrecht vernichtet. Im Jahr 1948 gingen 167 UFO-Berichte beim Flugtechnikgeheimdienstzentrum ein, und es wurde deshalb als außergewöhnliches Jahr betrachtet. 1952 erhielten wir allein im Monat Juni 149 Meldungen. Während der vier Jahre, in denen die Air Force nun im UFO-Geschäft war, wurden 615 Berichte gesammelt. Das Eingangsbuch während der "großen Krise" zeigte 717 Eingänge.

Für jeden, der nur irgend etwas mit fliegenden Untertassen zu tun hatte, war der Sommer von 1952 ein regelrechter Ansturm von UFO-Meldungen, eiligen Reisen, mitternächtlichen Telefonanrufen, Berichten an das Pentagon, Presseinterviews - und sehr wenig Schlaf.

Wollte man ein Datum für den Beginn der großen Krise festlegen, wäre es wahrscheinlich der 1. Juni.

Am 1. Juni erhielten wir einen guten Bericht über ein UFO, das per Radar erfaßt worden war. Der 1. Juni war ein Sonntag, aber ich war den ganzen Tag im Büro gewesen, um mich auf eine Reise nach Los Alamos am nächsten Tag vorzubereiten. Etwa um 17:00 Uhr klingelte das Telefon, und die Telefonzentrale teilte mir mit, daß sie ein Ferngespräch von Kalifornien für mich in der Leitung hatte. Mein Anrufer war der Leiter einer mit Radar-Tests befaßten Gruppe der Hughes Aircraft [= Flugmaschinen] Company in Los Angeles, und er war sehr aufgeregt über ein UFO, das er zu melden hatte.

Am Morgen hatte er mit seiner Gruppe das neueste Modell eines Radargeräts überprüft, um es für einige am Montagmorgen geplante Testläufe vorzubereiten. Um festzustellen, ob die Anlage ordnungsgemäß funktionierte, hatten sie einige Düsenflugzeuge im Gebiet um Los Angeles verfolgt. Später am Morgen, so erklärte der Ingenieur von Hughes, hatte der Flugverkehr abgenommen, und man wollte gerade die Arbeit beenden, als einer der Gruppe ein sich langsam bewegendes Radarziel erfaßte, das über die San Gabriel-Berge nördlich von Los Angeles hereinkam. Er verfolgte für einige Minuten dieses Ziel, das er aufgrund seiner Geschwindigkeit und Höhe für eine DC-3 hielt. Es befand sich in einer Höhe von 3.300 m und flog mit 270 km/Std. in Richtung Santa Monica. Der Radarbeobachter wollte den anderen Gruppenmitgliedern gerade zurufen, sie sollten das Radar abschalten, als er etwas äußerst Seltsames sah - es gab eine große Lücke zwischen dem letzten und den folgenden gleichmäßig weit voneinander entfernten hellen Punkten auf dem Radarschirm. Der Mann am Schirm rief seine Kollegen zu sich, da keine DC-3 ihre Geschwindigkeit verdreifachte.

Sie sahen, wie das Radarziel wendete und über Los Angeles zu steigen begann. Sie sahen eins, zwei, drei und dann vier Punkte, während das Radarziel an Höhe gewann. Dann griff sich jemand einen Rechenschieber. Was immer es war, es stieg 10.500 m in der Minute und bewegte sich dabei mit einer Geschwindigkeit von 775 km/Std. Dann, während sie auf den Schirm starrten, blieb das Radarziel für einige Sekunden auf der Stelle, ging daraufhin in einen schnellen Sturzflug über und stoppte wieder auf 1.500 m Höhe. Als sie es verloren, war es auf Südkurs irgendwo bei Riverside/Kalifornien.

Als das UFO während der Beobachtung, so berichtete der Anrufer, nur noch 15 km von der Radarstation entfernt war, gingen zwei Mitglieder der Gruppe waren nach draußen, konnten jedoch nichts sehen. Aber, erklärte er, auch die hoch fliegenden Düsenmaschinen, die sie verfolgt hatten, hinterließen keinen Kondensstreifen.

Das erste, wonach ich mich erkundigte, als der Testingenieur von Hughes Aircraft Company geendet hatte, war, ob das Radar ordnungsgemäß funktioniert hatte. Er antwortete, daß sie, sobald das UFO vom Schirm verschwunden war, jeden nur denkbaren Test am Geräts durchgeführten, und es war in Ordnung.

Ich wollte gerade fragen, ob es nicht ein experimentelles Flugzeug von der Edwards AFB gewesen sein konnte, als er mir wieder zuvorkam und sagte, daß einer von ihnen, nachdem sie einander über eine Minute lang ratlos angesehen hatten, vorschlug, die Edwards AFB anzurufen. Sie taten es, aber die Flugleitung in Edwards antwortete, daß man in dem Gebiet nichts in der Luft hatte.

Ich fragte den Anrufer nach dem Wetter. Das Radarziel sah nicht aus wie ein Wetterziel, war die Antwort, aber um sicherzugehen, wurde es überprüft. Einer seiner Männer war Elektronik- und Wetterspezialist, den er wegen seiner Kenntnisse der Eigentümlichkeiten von Radar unter bestimmten Wetterbedingungen eingestellt hatte. Dieser Mann befaßte sich nun mit dem Wetteraspekt. Er hatte die neuesten Wetterdaten bekommen und überprüfte sie, aber da war nicht die

leiseste Andeutung einer Temperaturinversion oder anderer Wetterphänomene, die ein falsches Radarziel erzeugen konnten.

Bevor ich auflegte, fragte ich den Mann, was seiner Ansicht nach von ihm und seinem Team erfaßt worden wäre, und ich erhielt die alte Antwort: "Gestern um diese Zeit hätte jeder hier geschworen, daß fliegende Untertassen reiner Unsinn sind, aber jetzt - gleichgültig, was es Ihrer Meinung nach war, was wir gesehen haben - es war etwas verdammt Reales."

Ich dankte dem Mann für den Anruf und legte auf. Wir konnten der Analyse, die bereits durchgeführt worden war, nichts hinzufügen - es war ein weiterer Fall von „Unbekannt“.

Ich ging hinüber zu den MO-Unterlagen und zog den Stapel Karteikarten in der Abteilung "Hochgeschwindigkeitssteigflug" heraus. Es mußten bereits mindestens einhundert Karten vorhanden sein, von denen jede einen Sichtsichtsbericht über ein UFO darstellte, das mit hoher Geschwindigkeit aufgestiegen war. Aber jetzt war zum erstenmal ein UFO während des Aufstiegs per Radar verfolgt worden.

Anfang Juni verzeichnete *Project Blue Book* auf dem Organisationsdiagramm abermals einen Höhepunkt. Vor einem Jahr hatte das UFO-Projekt aus einem Offizier bestanden. Mittlerweile war es von einer Ein-Mann-Operation zu einem Projekt innerhalb einer Gruppe, dann zu einer eigenen Gruppe und nun zu einer Abteilung aufgestiegen. Weder *Project Sign* noch das alte *Project Grudge* hatten einen höheren Status als den eines Projekts innerhalb einer Gruppe gehabt. Die Leitung einer Gruppe verlangt normalerweise einen Lieutenant Colonel, und daß ich gerade einmal Captain war, erregte Murren unter den Dienstgraden. Es war im Gespräch, Lieutenant Colonel Ray Taylor aus Colonel Dunns Stab die Leitung zu übertragen. Colonel Taylor interessierte sich für UFOs, er war teilweise für die Pressekontakte zuständig gewesen, bevor er diese Funktion an das Pentagon abgab, und begleitete mich zu einigen internen Informationsgesprächen, so daß er mit *Project Blue Book* einigermaßen vertraut war. Aber letzten Endes entschied mein Divisionschef Colonel Donald Bower, zum Teufel mit dem Rang, und ich blieb weiterhin Leiter von *Project Blue Book*.

Der Platz innerhalb der Organisationsstruktur zeigt immer die Bedeutung eines Projekts an. Im Jahr 1952 nahm die Air Force das UFO-Problem ernst.

Einer der Gründe dafür war, daß eine Menge guter UFO-Berichte von Korea hereinkamen. Kampfpiloten berichteten mehrfach von silbernen Kugeln oder Scheiben, und die Radarstationen in Japan, Okinawa und Korea hatten unidentifizierte Radarziele verfolgt.

Im Juni begann unsere Lagekarte, auf der wir alle Sichtungen eintrugen, einen stetigen leichten Anstieg der Meldungen anzuzeigen, der an der Ostküste zunehmend massiver wurde. Wir diskutierten diese Zunahme, aber es schien keine erkennbare Ursache dafür zu geben, so daß wir uns entschlossen, den Sichtsichtsberichten aus den östlichen Bundesstaaten besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Diesen Anstieg hatte ich im Sinn, als mich an einem Sonntagabend - genauer gesagt, es war der 15. Juni - der OD [Offizier vom Dienst] vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum zu Hause anrief sagte, daß eine Menge Sichtsichtsberichte aus Virginia eingingen. Keine dieser Meldungen war besonders gut, erklärte der OD, aber in ihrer Gesamtheit schienen sie von Bedeutung. Er schlug vor, daß ich zur Basis herauskäme und mir die Sache ansähe - was ich auch tat.

Einzel betrachtet, waren die Meldungen [tatsächlich] nicht besonders gut, aber als ich sie unter dem chronologischen Aspekt auf der Karte eintrug, wurde daraus eine ziemlich heiße Geschichte.

Um 15:40 Uhr sah eine Frau in Unionville/Virginia ein „sehr hellstrahlendes Objekt“ in großer Höhe.

Um 16:20 Uhr meldeten die Mitarbeiter der CAA-Funkstation in Gordonsville/Virginia die Beobachtung eines „runden hellstrahlenden Objekts“. Es befand sich südöstlich von ihrer Station oder südlich von Unionville.

Um 16:25 Uhr berichtete die Besatzung einer Passagiermaschine nordwestlich von Richmond/Virginia eine „silberne Kugel hoch auf elf Uhr“.

Um 16:43 Uhr versuchte ein Marinepilot in einem Düsenjäger eine „runde hellstrahlende Kugel“ südlich von Gordonsville abzufangen.

Um 17:43 Uhr versuchte der Pilot einer T-33 der Air Force eine „hellstrahlende Kugel“ abzufangen. Er stieg auf über 13.500 m, aber das UFO war immer noch weit über ihm.

Um 19:35 Uhr meldeten viele Menschen in Blackstone/Virginia - ungefähr 120 km südlich von Gordonsville - ein „rundes hellstrahlendes Objekt mit einem goldenen Leuchten“, das von Norden nach Süden flog. Zu diesem Zeitpunkt berichteten Radiokommentatoren in Virginia bereits laufend über den Weg des UFOs.

Um 19:59 Uhr wurde es von den Mitarbeitern der CAA-Funkstation in Blackstone beobachtet.

Um 20:00 Uhr erschienen Düsenjäger von der Langley AFB und starteten einen Abfangversuch, aber um 20:05 Uhr verschwand das Objekt.

Das war ein guter Bericht, weil wir zum erstenmal eine ganze Serie von Meldungen über dasselbe Objekt erhielten, und es gab keinen Zweifel, daß alle diese Leute dasselbe Objekt gemeldet hatten. Was immer es war, es bewegte sich nicht besonders schnell, denn die Strecke von nur ungefähr 135 km hatte es in 4 Stunden und 25 Minuten zurückgelegt. Ich wollte die Sache bis zum nächsten Morgen auf sich beruhen lassen und nach Hause gehen, als meine Frau anrief. Jemand von [der Nachrichtenagentur] Associated Press hatte mit ihr telefoniert, und sie nahm an, daß er etwas über diese Sichtung erfahren wollte. Sie hatte gesagt, daß ich unterwegs wäre, so daß er möglicherweise nicht auf der Basis anrief. Ich entschied, daß es besser war weiterzuarbeiten, um so rechtzeitig die Lösung zu finden, daß ich die Geschichte aus den Zeitungen heraushalten konnte. Ein derartiger Bericht konnte eine ganze Menge Aufregung verursachen.

Offensichtlich war das UFO kein Planet gewesen, denn es hatte sich von Norden nach Süden bewegt. Und für ein Flugzeug war es zu langsam. Ich rief das Ballon-Verfolgungszentrum auf der Lowry AFB an, wo die Flugbahnen der „Skyhook“-Ballons aufgezeichnet werden, aber die einzigen großen Ballons im Luftraum waren im Westen der Vereinigten Staaten unterwegs, und keiner wurde vermißt.

Es hätte auch ein Wetterballon sein können. Die Windkarten zeigten verschiedene Windrichtungen in verschiedenen Höhen über 13.500 m. Es gab nicht nur einen Luftstrom, der einen Ballon aus einer bestimmten Gegend hätte hierher treiben können, und ich wußte, daß das UFO sich höher als 13.500 m befunden hatte, da der Pilot der T-33 eine Höhe von mehr als 13.500 m gemeldet hatte und das UFO dennoch über ihm blieb. Das einzige, was mir zu tun blieb, war, die Sache mit allen Wetterstationen in dem Gebiet zu überprüfen. Also telefonierte ich mit [den Wetterstationen von] Richmond, Roanoke, mehreren Orten in der Umgebung von Washington D.C. und vier oder fünf anderen, aber niemand vermißte einen Ballon und keiner der Ballons war auch nur in der Nähe des fraglichen Gebiets in Virginia gewesen.

Ein Ballon kann nur eine bestimmte Strecke zurücklegen, und so hatte es keinen Sinn, Stationen zu überprüfen, die vom Ort der Beobachtung zu weit entfernt waren, aber ich probierte es trotzdem in Norfolk, Charleston/West-Virginia, Altoona/Pennsylvania und andere Stationen innerhalb eines 225-km-Radius um Gordonsville und Blackstone. Nichts.

Ich dachte immer noch, es könnte ein Ballon gewesen sein, also rief ich weitere Wetterstationen an. In Pittsburgh bekam ich auf einen Anhaltspunkt. Ihr Radiosondenballon war auf 18.000 m gestiegen, hatte aber offenkundig ein Leck, denn er blieb in dieser Höhe und stieg nicht weiter. Normalerweise steigen Ballons auf, bis sie bei 24.000 m oder 27.000 m platzen. Der Meteorologe in Pittsburgh sagte, daß sie laut ihren Aufzeichnungen den Kontakt mit dem Ballon verloren hatten, als er sich in einer Entfernung von 90 km im Südosten der Station befand. Er fuhr fort, daß die Winde auf 18.000 m konstant gewesen wären, so daß es nicht schwer sein sollte zu berechnen, wohin der Ballon trieb, nachdem sie ihn verloren hatten. Es mußte ziemlich langweilig sein in

Pittsburgh um 2:00 Uhr an einem Montagmorgen, denn er bot mir an, den wahrscheinlichen Weg des Ballons zu rekonstruieren und mich zurückzurufen.

Ungefähr zwanzig Minuten später rief er mich an. Wahrscheinlich war es ihr Ballon gewesen, sagte der Meteorologe. Über 15.000 m herrschte ein Luftstrom südöstlich von Pittsburgh, der in einen stärkeren südlichen Strom mündete, parallel zur Atlantikküste, östlich des Appalachen-Gebirges. Der Ballon wäre in diesem Luftstrom getrieben, wie ein gefällter Baumstamm einen Fluß hinabtreibt. So weit er es beurteilen konnte, mußte dieser Ballon im Gebiet um Gordonsville-Blackstone am späten Nachmittag oder frühen Abend angekommen sein. Und dies war genau der Zeitpunkt, als das UFO erschien. „Wahrscheinlich ein Ballon“ - diese Antwort war mir genug.

Am nächsten Morgen um 8:00 Uhr rief Al Chop aus dem Pentagon an, um mich darüber zu informieren, daß Leute über seinen ganzen Schreibtisch krabbelten und wissen wollten, was es mit der Sichtung in Virginia auf sich hatte.

Die Sichtungsberichte kamen weiterhin herein. In Walnut Lake/Michigan beobachtete eine Gruppe von Leuten mit Ferngläsern fast eine Stunde lang ein „mattweißes Licht“ vorwärts und rückwärts über den westlichen Himmel fliegen. Ein UFO "begleitete" dreißig Minuten lang eine B-25 der Air Force in Kalifornien. Beide Vorfälle ereigneten sich am 18. Juni, und obwohl wir sie doppelt überprüften, ergaben sie "Unbekannte".

Am 19. Juni erfaßte das Radar auf der Goose AFB in Neufundland einige seltsame Radarechos. Sie kamen über den Schirm, vergrößerten sich plötzlich und schrumpften dann wieder. Ein inoffizieller Kommentar erklärte, daß das Objekt flach oder scheibenförmig war, und daß das Radarziel größer wurde, weil die Scheibe sich im Flug geneigt und so eine größere Reflexionsfläche dargeboten hatte. Die offizielle Erklärung des Flugtechnikgeheimdienstzentrums lautete: "Wetter".

Goose AFB war berühmt für ungewöhnliche Berichte. In der Frühgeschichte der UFOs hatte jemand ein außergewöhnliches Farbfoto von einer „gespaltenen Wolke“ geschossen. Der Photograph hatte einen großen Feuerball herunterkommen und durch eine hohe Schicht von Stratus-Wolken ziehen sehen. Als der Feuerball durch die Wolke ging, schnitt er eine perfekte Schneise aus. Die Beurteilung lautete, daß der Feuerball ein Meteor war, aber der Fall ist immer noch einer der interessantesten in den Unterlagen wegen der ungewöhnlichen Photographie.

Dann, Anfang 1952, gab es einen weiteren guten Sichtungsbericht aus dieser Gegend. Es fiel in die Rubrik „Unbekannt“.

Der Vorfall begann, als der Pilot einer C-54 der Air Force einen Funkspruch an die Goose AFB absetzte und mitteilte, daß um 22:42 ein großer Feuerball auf sein Flugzeug zugeflogen war. Er hatte sich von hinten genähert und niemand bemerkte ihn, bis er sich beim linken Flügel befand. Der Feuerball war so groß, das es den Anschein hatte, als wäre er nur ungefähr 100 m entfernt. Die C-54 befand sich 300 km südwestlich im Anflug auf die Goose AFB, unterwegs von Westover AFB/Massachusetts. Der Offizier vom Dienst, ebenfalls ein Pilot, befand sich zufällig im Büro der Flugüberwachung der Goose AFB, als die Meldung eintraf, und hörte mit. Er ging hinaus zu seinem Dienstwagen und erzählte seinem Fahrer von dem Funkspruch. Der Fahrer stieg aus, und beide blickten nach Süden. Sie suchten sekundenlang den Horizont ab, dann sahen sie plötzlich vom Südwesten ein Licht herankommen. Innerhalb einer Sekunde war es beim Flugplatz. Es wurde immer größer, bis es so groß war wie "ein Golfball auf Armeslänge", und es sah aus wie ein großer Ball aus Feuer. Es flog so niedrig, daß der OD und sein Fahrer unter dem Dienstwagen Deckung suchten, weil sie glaubten, das Objekt würde den Flugplatz treffen. Als sie sich wieder umdrehten und hinaufsahen, machte der Feuerball eine 90-Grad-Kehre über dem Flugfeld und verschwand im Nordwesten. Es war 22:47 Uhr.

Die Fluglotsen sahen den Feuerball ebenfalls, konnte jedoch dem OD und seinem Fahrer hinsichtlich der niedrigen Höhe nicht zustimmen. Auch sie sahen die 90-Grad-Kurve, und sie hielten es nicht für einen Meteor. In all den Jahren ihres Fluglotsendienstes hatten sie Hunderte von Meteor gesehen, aber sie hatten niemals so etwas wie dies gesehen, berichteten sie.

Und es gingen weitere Meldungen bei *Project Blue Book* ein. Jetzt war es nicht ungewöhnlich, zehn oder elf Kabel an einem Tag zu empfangen. Zählte man die Briefe über UFO-Sichtungen dazu, waren es insgesamt zwanzig oder dreißig pro Tag. Die Mehrzahl der Berichte, die telegraphisch eintrafen, konnte man als gut bezeichnen. Sie stammten von verlässlichen Personen und enthielten viele Einzelheiten. Einige bezogen sich auf Ballons, Flugzeuge, usw., aber der Prozentsatz der "Unbekannten" pendelte um 22 Prozent.

Jeden Bericht zu beschreiben und zu analysieren oder auch nur die „Unbekannten“ würde ein Buch von der Dicke eines ungekürzten Lexikons ergeben, also beschränke ich mich auf die besten und repräsentativsten Fälle.

Mitte Juni rief mich eines Tages Colonel Dunn an. Er war im Aufbruch nach Washington begriffen, und er wollte, daß ich am nächsten Tag ebenfalls kam und während einer Konferenz ein Informationsgespräch abhielt. Mittlerweile waren solche Informationsgespräche eine Selbstverständlichkeit für mich. Üblicherweise informierten wir auf diese Weise General Garland und einen General vom Ausschuß für Forschung und Entwicklung, der die Informationen an General Samford, den Direktor des Geheimdienstes, weitergab. Aber dieses Mal waren General Samford selbst, einige Mitglieder seines Stabes, zwei Navy-Captains vom Büro des Navy-Geheimdienstes und einige andere Leute, die ich nicht nennen kann, anwesend.

Als ich in Washington eintraf, erklärte mir Major Fournet, daß Sinn und Zweck der Konferenz und meines Informationsgesprächs war herauszufinden, ob die fast alarmierende Zunahme der Anzahl der Sichtungsberichte innerhalb der letzten Wochen irgendeine Bedeutung hätte.

Bis sich alle Teilnehmer im Konferenzraum des Sicherheitstraktes im 4. Geschoß des „B“-Ringes im Pentagon eingeschrieben hatten, war es bereits 9:15 Uhr. Ich begann den Vortrag, sobald alle Anwesenden Platz genommen hatten.

Ich beschrieb zuerst die UFO-Aktivitäten des letzten Monats, fuhr dann kurz fort mit den herausragenden "Unbekannten" und betonte den Anstieg in der Statistik, der alle vorherigen Rekorde brach. Ich fügte hinzu, daß es trotz der großen Beachtung, die die UFOs in der Öffentlichkeit fanden, nicht zu der ängstlich besorgten Berichterstattung gekommen war, die frühere UFO-Wellen begleitet hatte - tatsächlich waren viele Artikel gegenwärtig eher anti-Untertasse. Dann fuhr ich fort, daß wir, obwohl die eingegangenen Sichtungsberichte ausführlich waren und viele gute Daten enthielten, noch immer keinen Beweise für die Existenz der UFOs hatten. Wir könnten, erklärte ich, beweisen, daß alle UFO-Meldungen auf bloßen Mißinterpretationen von bekannten Objekten wären, wenn wir ein paar Annahmen machten.

An diesem Punkt unterbrach mich einer der Colonels aus General Samfords Stab. „Stimmt es nicht“, fragte er, "daß Sie, wenn Sie ein paar positive anstelle negativer Annahmen machen, genauso einfach beweisen können, daß die UFOs interplanetare Raumschiffe sind? Wenn Sie schon Annahmen machen müssen, um einen Sichtungsbericht zu erklären -wählen Sie dann immer die Annahme aus, die beweist, daß UFOs nicht existieren?"

Man konnte fast hören, wie der Colonel hinzufügte: "So, jetzt hab' ich's endlich einmal gesagt."

Seit einigen Monaten glaubte man im Pentagon zunehmend, daß *Project Blue Book* eine ablehnende Haltung einnahm, und die Ansicht, daß UFOs interplanetarische Raumschiffe sein könnten, hatte Zulauf bekommen, aber diese Dinge wurden in aller Regel nur in der Ungestörtheit von Büros mit fest verschlossenen Türen diskutiert.

Niemand sagte ein Wort, und der Colonel, da er einmal angefangen hatte, fuhr fort. Er zog als Beispiel die Sichtung von der Goose AFB heran, bei der der Feuerball auf die C-54 zugekommen war und der OD und sein Fahrer bäuchlings unter ihrem Wagen gelegen hatten. Der Colonel betonte, daß wir, obwohl wir den Fall als "Unbekannt" beurteilten, ihn nicht als Beweis akzeptierten. Er wollte wissen, warum.

Ich sagte, unsere Philosophie wäre, daß der Feuerball zwei Meteore gewesen sein könnte, einer, der auf die C-54 zuflog, und einer, der über das Flugfeld der Goose AFB zog. Sicher, ein Meteor kommt nicht bis auf ein paar zig Zentimeter auf ein Flugzeug heran oder vollführt eine 90-Grad-

Kehre, aber dies könnten optische Täuschungen irgendeiner Art gewesen sein. Die Besatzung der C-54, der OD und sein Fahrer sowie die Fluglotsen erkannten das UFO nicht als Meteore, weil sie an normale Sternschnuppen gewöhnt waren, die am häufigsten gesehen werden.

Aber der Colonel hatte weitere Fragen: „Wie steht es mit der Wahrscheinlichkeit, daß zwei äußerst spektakuläre Meteore in derselben Gegend herunterkommen und sich mit einem Abstand von nur fünf Minuten in dieselbe Richtung bewegen?“

Ich kannte die exakte mathematische Wahrscheinlichkeit nicht, aber sie war ziemlich gering, gab ich zu.

Dann frage er: „Welche Art von optischer Täuschung läßt einen Meteor eine scheinbare 90-Grad-Kurve beschreiben?“

Ich hatte unserem *Project Bear*-Astronomen dieselbe Frage gestellt, und er konnte sie auch nicht beantworten. So war die einzige Antwort, die ich dem Colonel geben konnte: „Ich weiß es nicht. „Ich fühlte mich, als stünde ich auf dem Zeugenstand im Kreuzverhör, und genauso war es auch, denn der Colonel herrschte mich an:

„Warum nicht etwas annehmen, das einfacher zu prüfen ist?“ wollte er wissen. „Warum nicht annehmen, daß die C-54-Besatzung, der OD, sein Fahrer und die Fluglotsen ganz genau wußten, wovon sie redeten? Vielleicht haben sie spektakuläre Meteore gesehen während der hunderte nächtlicher Flugstunden und der vielen Nächte auf Dienst im Kontrollturm. Vielleicht hat der Feuerball eine 90-Grad-Kurve gemacht. Vielleicht war es eine Art intelligent gesteuerter Maschine, die mit 3.600 km/Std. über den Golf von St. Lawrence und die Provinz Quebec flog. Warum nicht einfach glauben, daß die meisten Leute wissen, was sie sahen?“ endete der Colonel mit unüberhörbarem Sarkasmus.

Die letzte Bemerkung entfachte eine lebhafte Diskussion, und ich konnte mich zurückziehen. Der Colonel hatte in gewisser Weise recht - wir waren konservativ, aber vielleicht war es besser so. Bei jedweder wissenschaftlichen Untersuchung geht man immer davon aus, daß man nicht genügend Beweismaterial hat, bis man zu einer definitiven Lösung gekommen ist. Ich denke nicht, daß wir eine definitive Lösung hatten - noch nicht.

Die Bemerkung des Colonels spaltete die Gruppe, und ein heftiger Schlagabtausch folgte - von Vorstellungen, Argumenten und Gegenargumenten und Andeutungen, daß gewisse Leute Vogel Strauß spielten, um der Wahrheit nicht ins Auge sehen zu müssen.

Das Ergebnis der Konferenz war die Anweisung, weitere Schritte zu unternehmen, um die UFOs eindeutig zu identifizieren.

Aus unserer ursprünglichen Idee zu versuchen, mehrere unabhängige Berichte über eine Sichtung zu erlangen, so daß wir anhand von Triangulation Geschwindigkeit, Höhe und Größe bestimmen konnten, wurde nichts. Wir hatten diese Idee weithin bekannt gemacht, aber verwendbare Meldungen gab es nur ganz vereinzelt. Fritz und Lieschen Müller sehen nicht zum Himmel hinauf, es sei denn, sie bemerken einen Lichtblitz oder hören ein Geräusch. Selbst wenn sie ein UFO sehen, geschieht es eher selten, daß *Project Blue Book* einen Bericht erhält. Ich denke, es ist davon auszugehen, daß *Project Blue Book* nur von 10 % aller in den Vereinigten Staaten gesichteten UFOs überhaupt Kenntnis erhielt.

Nach der Konferenz kehrte ich zum Flugtechnikgeheimdienstzentrum zurück, und am nächsten Tag begaben Colonel Don Bower und ich uns zur Westküste, um mit ein paar Leuten über die Verbesserung des UFO-Informationsflusses zu sprechen. Wir brachten die Idee mit nach Hause, eine Kamera mit einer extrem große Brennweite und einem Diffraktionsgitter [d.h. Lichtbeugungsgitter] zu verwenden.

Die Kameras sollten an verschiedenen Orten im gesamten Gebiet der Vereinigten Staaten stationiert werden, dort, wo UFOs am häufigsten gesichtet wurden. Wir hofften, daß uns die Aufnahmen mit den Diffraktionsgittern einen Beweis liefern würden - so oder so.

Die Diffraktionsgitter, die wir vor die Linsen bauen wollten, funktionierten wie Prismen: sie zerlegen das Licht der UFOs in seine verschiedenen Frequenzen, so daß wir es untersuchen und bestimmen konnten, ob [die Lichtquelle] Meteore waren oder Flugzeuge und Ballons, die Sonnenlicht reflektierten, etc. Oder wir konnten beweisen, daß das photographierte UFO ein Flugkörper vollkommen außerhalb unseres Wissenshorizonts war.

Das Projekt wurde mit einer brandheißen A-1-Geheimhaltungsstufe versehen, und eine Abteilung für die Entwicklung von Spezialausrüstung im Flugtechnikgeheimdienstzentrum übernahm es, die Kameras zu besorgen oder notfalls eigens entwerfen und bauen zu lassen.

Aber die UFOs flogen nicht in der Umgebung herum und warteten darauf, photographiert zu werden.

Jeden Tag nahmen das Tempo [der UFO-Meldungen] und die Verwirrung ein wenig zu. Ende Juni war es ganz offenkundig, daß die meisten der besseren Sichtungsberichte aus dem Osten der Vereinigten Staaten kamen. In Massachusetts, New Jersey und Maryland wurden eine Woche lang fast jeden Abend Abfangjäger losgeschickt. In drei Fällen hatten mit Radar ausgerüstete F-94 sich per automatischer Radarverfolgung an Zielobjekte im Luftraum geheftet, aber die Automatik wurde durch die offenkundig heftigen Manöver der UFOs unterlaufen.

Ende Juni war es in der Presse still um die UFOs. Die bevorstehenden Nationalkonvente* hatten jedwede Erwähnung der fliegenden Untertassen verhindert. Aber am 1. Juli gab es einen plötzlichen Ausbruch guter Sichtungsberichte. Der erste kam aus Boston, dann arbeiteten sie sich die Küste entlang.

* [Nationalkonvent: Zusammenkunft einer Partei, um im Wahlkampf, der in den USA ein Jahr dauert, den Präsidentschaftskandidaten endgültig zu bestimmen.]

Um ungefähr 7:25 Uhr am Morgen des 1. Juli erhielten zwei F-94 den Befehl, ein UFO abzufangen, das ein Bodenbeobachter vom Boden-Beobachtungs-Korps in südwestlicher Richtung über Boston gemeldet wurde. Das Radar hatte nichts erfaßt, so daß die beiden Kampfflugzeuge in die ungefähre Richtung geleitet wurden. Die F-94 durchsuchten das Areal, konnten jedoch nichts feststellen. Der Bericht ging beim Flugtechnikgeheimdienstzentrum ein, und wir hätten ihn aussortiert, wären nicht zur selben Zeit noch andere Meldungen aus dem Gebiet um Boston eingegangen.

Eine dieser Meldungen kam von einem Mann und seiner Frau aus Lynn, Massachusetts, neun Meilen nordöstlich von Boston. Um 7:30 Uhr hatten sie zwei Kondensstreifen von den aufsteigenden Abfangjägern bemerkt. Sie suchten den Himmel ab, um herauszufinden, wen die Düsenjäger verfolgten, und sahen im Westen ein hell-silbernes "zigarrenförmiges Objekt, etwa sechsmal so lang wie breit" in südwestlicher Richtung über Boston. Es schien ein wenig schneller zu fliegen als die beiden Jagdflugzeuge. Dann fiel ihnen auf, daß ein identisches UFO dem ersten in einiger Entfernung folgte. Die UFOs hinterließen keine Kondensstreifen, aber - wie der Mann in seinem Bericht bemerkte - dies mußte nichts heißen, da man auch über die Kondensstreifen erzeugende Luftschicht gelangen konnte, und diese UFOs schienen in sehr großer Höhe zu fliegen. Die beiden Beobachter sahen zu, wie die zwei F-94 den Himmel weit unter den UFOs absuchten

Da war da noch eine Meldung, ebenfalls um 7:30 Uhr. Ein Captain der Air Force hatte gerade sein Haus in Bedford - etwa 15 Meilen nordwestlich von Boston und direkt westlich von Lynn - verlassen, als er die beiden Jagdflugzeuge bemerkte. Auch er schrieb in seinem Bericht, daß den Himmel absuchte, um festzustellen, was sie abzufangen versuchten, als er im Osten ein "silbriges zigarrenförmiges Objekt" in Richtung Süden fliegen sah. Die Beschreibung seiner Beobachtung war fast identisch mit der des Ehepaars in Bedford, abgesehen davon, daß er nur ein Objekt sah.

Als wir den Bericht erhielten, wollte ich sofort jemanden nach Boston schicken in der Hoffnung, mehr Informationen von dem zivilen Ehepaar und dem Captain der Air Force zu bekommen, da hier ein maßgeschneiderter Fall für Triangulation vorzuliegen schien. Aber am 1. Juli waren wir vollständig dermaßen eingedeckt mit Meldungen, daß einfach niemand da war, den ich hätte schicken können. Dann, um die Sachlage noch komplizierter zu machen, trafen später an diesem Tag noch weitere Berichte ein.

Nur zwei Stunden nach der Sichtung im Bostoner Gebiet trat Monmouth/New Jersey plötzlich wieder in die Geschichte der UFOs ein. Morgens um 9:30 Uhr verfolgten zwölf Radarschüler und drei Ausbilder neun Düsenjäger auf einem SCR 584 Radargerät, als zwei UFOs auf dem Schirm erschienen. Beide Radarziele kamen langsam von Nordosten herein, wesentlich langsamer als die Düsenjäger, verharrten fünf Minuten lang nahe Fort Monmouth in einer Höhe von 15.000 m und verschwanden dann mit "extrem hoher Beschleunigung" in Richtung Südwesten.

Als die Radarziele auftauchten, verließen einige Schüler mit einem Ausbilder das Gebäude, und nachdem sie den Himmel ungefähr eine Minute lang abgesucht hatten, sahen sie zwei hellstrahlende Objekte an der Stelle, an der das Radar die unidentifizierten Objekte anzeigte. Sie beobachteten die beiden UFOs einige Minuten lang und sahen sie zu exakt dem Zeitpunkt nach Südwesten verschwinden, als die Radarziele in jener Richtung vom Radarschirm verschwanden.

Wir hatten die Sichtungsberichte aus Boston und die Meldung von Fort Monmouth auf eine Karte eingetragen, und das Ergebnis - ohne Phantasie oder wilde Annahmen - sah so aus, als ob zwei Was-auch-immer vom Südwesten über Boston herangekommen waren, Long Island überquerten, einige Minuten über den geheimen Forschungslabors der Armee in Fort Monmouth verharrten und dann nach Washington flogen. Wir waren ziemlich sicher, einen Bericht aus Washington [D.C.] zu bekommen, und unsere Erwartung wurde bestätigt, denn wenige Stunden später traf aus dieser Stadt ein Sichtsungsbericht ein.

Ein Physikprofessor von der George Washington-Universität meldete ein "mattgraues, rauchfarbenes" Objekt, das etwa acht Minuten lang auf Nord-Nordwest über Washington [D.C.] schwebte. Hin und wieder, so der Professor, bewegte es sich in einem Bogen von etwa 15 Grad nach links oder rechts, kehrte aber immer wieder zur ursprüngliche Position zurück. Während er das Objekt im Auge behielt, nahm er ein 25-Cent-Stück aus seiner Tasche und hielt es auf Armeslänge, um seine Größe mit der des UFOs vergleichen zu können. Der Durchmesser des UFOs war ungefähr halb so groß wie der der Münze. Als er das UFO zuerst wahrnahm, befand es sich 30 bis 40 Grad über dem Horizont, aber während der acht Minuten, die es in Sicht war, fiel es stetig ab, bis Gebäude der Innenstadt die Sicht verdeckten.

Abgesehen davon, daß es sich um etwas "Unbekanntes" handelte, war die Sichtung außergewöhnlich interessant für uns, weil sie mitten aus dem Stadtzentrum von Washington D.C. kam. Der Professor berichtete, daß er das UFO bemerkte, als er überall Menschen auf der Straße in die Luft blicken und nach oben weisen sah. Er schätzte, daß etwa 500 Personen es beobachteten, aber sein Bericht war der einzige, der bei uns einging. Das scheint unsere Theorie zu bestätigen, daß viele Leute sich scheuen, der Air Force UFOs zu melden. Offensichtlich haben sie den Zeitungen gegenüber eine geringere Scheu, denn später fanden wir eine kurze Notiz über die Sichtung in den Washingtoner Zeitungen, aber die Notiz besagte lediglich, daß hunderte von Anrufen von Personen, die ein UFO meldeten, eingegangen waren.

Als zwanzig oder dreißig Sichtungsberichte pro Tag eingingen, waren wir froh, daß die Leute sich scheuten, UFOs zu melden, aber als wir die Lösung für eine wirklich knifflige Sichtung zu finden versuchten, wünschten wir, daß mehr Leute sie gemeldet hätten. Das alte Sprichwort, nach dem man einen Kuchen nicht zugleich haben und essen kann, traf sogar auf die UFOs zu.

Verfahrenstechnisch betrachtet hat niemand in Washington, mit Ausnahme natürlich von Generalmajor Samford, irgend etwas mit den Entscheidungen über die Leitlinien von *Project Blue Book* oder dessen allgemeiner Herangehensweise an die UFO-Situation zu tun. Nichtsdestoweniger wollte alle Welt mitreden. Die geteilten Meinungen darüber, was angesichts der wachsenden Flut von UFO-Sichtsungsberichten zu tun wäre - auf General Samfords Informationsveranstaltung zum erstenmal offenkundig - klafften mit jedem Tag immer weiter auseinander.

Eine Gruppe nahm die Situation todernst. Sie waren der Meinung, wir hätten mittlerweile genügend Beweismaterial für die Unterstützung eines offiziellen Statements, daß die UFOs eine Realität und - genauer - nicht von dieser Erde waren. Diese Gruppe wollte, daß *Project Blue Book* damit aufhörte, Zeit zu verschwenden mit der Untersuchung der Sichtungsberichte unter der Fragestellung, ob die Beobachter tatsächlich ein UFO gesehen hatten, das den Stand unseres Wissen

überstieg, und daß wir [endlich] davon ausgehen sollten, daß dies [nun einmal] der Fall war. Sie wollten, daß ich meine Untersuchung auf die Bemühung richtete, mehr über die UFOs herauszufinden.

Abgesehen von diesem Kurswechsel in der Verfahrensweise, wollten sie die Veröffentlichung von Informationen unterbinden. Sie meinten, daß die Geheimhaltungsstufe auf Streng Geheim erhöht werden mußte, bis wir alle Antworten hätten, und erst dann sollte die Information veröffentlicht werden. Die Untersuchung der UFOs unter diesen Maßgaben mußte auf Hochtouren laufen, fanden sie, und ihr Konzept beinhaltete die Rekrutierung vieler Spitzenwissenschaftler, die dem Projekt ganztägig zur Verfügung stehen mußten. Irgend jemand hat einmal gesagt, Enthusiasmus sei ansteckend, und er hatte recht. Der Enthusiasmus dieser Gruppe nistete sich im Pentagon, im Hauptquartier des Luftverteidigungskommandos, im Forschungs- und Entwicklungsausschuß und vielen anderen Instanzen des Regierungsapparats ein. Jedoch noch gab General Samford die Befehle, und er sagte, weitermachen wie bisher - offenhalten für jedwede Idee.

Nach dem gewissen Aufflackern der Sichtsungsberichte am 1. Juli hatten wir eine kurze Atempause und fanden Zeit zur Aufarbeitung unseres beträchtlichen Rückstandes an Sichtsungsberichten. Immer noch sahen Leute UFOs, aber die Häufigkeit der Beobachtungen sank stetig. Während der ersten Julitage erhielten wir nur zwei oder drei gute Berichte pro Tag.

Am 5. Juli schaffte es die Besatzung eines Privatflugzeugs auf die Seite 2 einiger Zeitungen mit einer UFO-Sichtung über der supergeheimen Einrichtung der Atomenergiebehörde in Hanford/Washington, aber es handelte sich lediglich um einen „Skyhook“-Ballon. Am 12. Juli raste ein riesengroßer Meteor über Indiana, das südliche Illinois und Missouri und bescherte uns zwanzig oder dreißig Sichtsungsberichte. Noch bevor das Hereinströmen der Meldungen verebte, erhielten wir die Rückmeldung unsers Astronomen, daß das UFO ein Meteor war.

Aber zweiundvierzig Minuten später ereignete sich eine Sichtung in Chicago, die nicht so leicht zu erklären war.

Dem Wetterbericht nach war es in der Nacht des 12. Juli heiß in Chicago. Um 21:42 Uhr waren noch mindestens 400 Menschen am Strand von Montrose, um der Hitze zu entkommen. Viele von ihnen lagen einfach nur da und betrachteten die Sterne, so daß sie das UFO sahen, das von West-Nordwest heranflog, eine 180 Grad-Kehre direkt über ihren Köpfen vollführte und am Horizont wieder verschwand. Es war ein "großes rotes Licht mit kleinen weißen Lichtern an der Seite", berichteten die meisten Leute. Einige von ihnen sagten, daß es sich in dem Moment, als es umkehrte, in ein einzelnes gelbes Licht verwandelte. Es war ungefähr fünf Minuten lang in Sicht, und während dieser Zeit hatte niemand ein Geräusch gehört.

Eine der Personen am Strand war der Wetteroffizier vom O'Hare International Airport [Flughafen], ein Captain der Air Force. Er rief sofort im Flughafen an. Eine Überprüfung von Ballonflügen und Radarkontrollen blieben ohne Ergebnis. Angabegemäß hatte die Radarkontrolle seit Stunden keine Flugzeuge in der Gegend des Strandes von Montrose festgestellt.

Ich sandte einen Ermittler nach Chicago, und obwohl er mit einer Menge an Informationen über die Sichtung zurückkehrte, fügten sie sich nicht zu etwas Bekanntem zusammen.

Am nächsten Tag hatte Dayton wieder eine erste UFO-Sichtung nach langer Zeit, als Roy T. Ellis, Präsident der Rubber Seal Products Company, und viele andere Leute ein tropfenförmiges Objekt meldeten, das gegen Mitternacht minutenlang über Dayton schwebte. Diese Sichtung wies einen unerwarteten Aspekt auf. Denn zwei Jahre später [Ruppelt war jetzt nicht mehr beim Projekt] war ich wieder in Dayton und sah im Flugtechnikgeheimdienstzentrum vorbei, um einen Freund zu besuchen, der dort als technischer Berater arbeitete. Natürlich kamen wir auch auf die UFOs zu sprechen, und er fragte mich, ob ich mich an diesen speziellen Vorfall erinnerte. Ich bejahte, und er sprach weiter, indem er mir erklärte, daß er und seine Frau das UFO in dieser Nacht ebenfalls gesehen hatten, es jedoch für sich behielten. Er wurde sehr ernst, als er eingestand, daß er keine Ahnung hatte, was es gewesen sein könnte. Eine derartige Erklärung hatte ich zuvor schon tausendmal von anderen Leuten gehört, aber sie von ihm zu hören war etwas Besonderes, da er so anti-Untertassen eingestellt war wie sonst kaum jemand, den ich kannte. Dann fügte er hinzu:

„Von diesem Moment an dachte ich nicht mehr, daß deine UFO-Berichterstatter so verrückt waren, wie ich immer geglaubt hatte.“

Die Sichtung von Dayton verursachte auch eine ziemliche Aufregung in der Presse. Im Zusammenhang mit der Sichtung hatte das *Dayton Daily Journal* [Tageszeitung] Colonel Richard H. Magee befragt, den Leiter der Zivilverteidigung von Dayton-Oakwood. Sie wollten von ihm wissen, was er von UFOs hielt. Die Antwort des Colonels machte Schlagzeilen: "Da fliegt etwas in unserem Luftraum herum, und wir wüßten gerne, was es ist."

Als die Story auch in anderen Zeitungen erschien, wurde die Zugehörigkeit des Colonels zur Zivilverteidigung nicht erwähnt, und er wurde schlicht zu „dem Colonel aus Dayton“. Das Publikum verstand unter Dayton sehr rasch Wright-Patterson AFB [Dayton/Ohio], und hier insbesondere das Flugtechnikgeheimdienstzentrum. Einige Leute im Pentagon waren sauer, andere klatschten schadenfroh in die Hände. Der schadenfrohe Applaus stammte von jenen, die die Aufklärung der Öffentlichkeit über die UFO-Frage anstrebten, und sie glaubten, daß diese Art von Publizität vielleicht erreichen würde, was ihren eigenen beredten Versuchen nicht gelang.

Die vorübergehende Flaute der UFO-Meldungen, die *Project Blue Book* Anfang Juli erlebt hatte, stellte sich als Ruhe vor dem Sturm heraus. Mitte Juli erhielten wir ungefähr zwanzig Berichte pro Tag sowie aufgeregte Anrufe von Geheimdienstoffizieren aus dem ganzen Land, und jede Einrichtung der Air Force in den Vereinigten Staaten wurde mit Sichtungsmeldungen nur so überschwemmt. Wir sagten den Geheimdienstoffizieren, sie sollten diejenigen einsenden, die sich am besten anhörten.

Der Anstieg der UFO-Sichtungsberichte war nicht nur auf die Vereinigten Staaten beschränkt - wir bekamen jeden Tag Berichte von unseren Air Force Attaches im Ausland. England und Frankreich waren führend, an dritter Stelle folgten die südamerikanischen Länder. Unnötig zu erwähnen, daß wir diese Berichte weder untersuchen noch analysieren konnten, weil wir zu Hause alle Hände voll zu tun hatten.

Die meisten von uns arbeiteten vierzehn Stunden am Tag, an sechs Tagen in der Woche. Es war durchaus nicht ungewöhnlich für die Lieutenant Andy Flues, Bob Olsson oder Kerry Rothstien, meine Ermittler, ihren Schlaf in einem Linienflugzeug nachzuholen, das sie an den Ort einer Ermittlung oder von dort zurück brachte. Die von Dayton abfliegenden Passagierflugzeuge der TWA* waren zeitweise viel eher unser Zuhause als unser Zuhause. Aber es sollte noch schlimmer kommen.

* [TWA: *Trans World Airlines* - Fluggesellschaft]

Alle eingehenden Sichtungsberichte waren gut, und sie blieben ohne Erklärung. Der Anteil der "Unbekannten" lag bei 40 Prozent. Es halten sich die Gerüchte, daß die Air Force sich auf eine für Mitte Juli erwartete Invasion der fliegenden Untertassen vorbereitete. Hätten diese Gerüchte Mitte Juli im Flugtechnikgeheimdienstzentrum gesessen, so wären sie überzeugt gewesen, daß die Invasion in vollem Gange war. Und sie hätten geglaubt, daß einer der Brückenköpfe dieser Invasion die Patrick AFB war, das Testgebiet für Langstreckenraketen der Air Force an der Ostküste von Florida.

Am Abend des 18. Juli, um 22:45 Uhr, standen zwei Offiziere vor der Operationszentrale von Patrick, als ihnen auf etwa 45 Grad über dem westlichen Horizont ein Licht auffiel. Es war bernsteinfarben und „um einiges heller als ein Stern“. Beide Offiziere kannten die Geschichten über fliegende Untertassen, und beide hielten das Licht für einen Ballon. Aber sie waren Spaßvögel, und so riefen sie ein paar andere Offiziere und Soldaten im Operationsbüro zu sich heraus, damit sie die „fliegenden Untertassen sehen“ könnten. Die Gerufenen kamen heraus und schauten. Einige waren überrascht und nahmen das geheimnisvolle Licht ernst - um den Preis eines lauten Gelächters von seiten der restlichen Gruppe. Es wurde immer lebhafter über das Licht diskutiert, und man schloß Wetten ab, daß es sich um einen Ballon handelte.

Mittlerweile war das Licht über die Basis gedriftet, hatte ein Minute lang verharret, machte dann kehrt und bewegte sich nun nach Norden. Um die Wette zu entscheiden, ging einer der Offiziere zum Wetterbüro der Basis um erkundigte sich nach dem Ballon. Ja, da war einer in der Luft, und

er wurde vom Radar verfolgt, lautete die Auskunft. Der Wetteroffizier erklärte sich bereit, mit einem Anruf die genaue Position festzustellen. Er telefonierte und bekam die Auskunft, daß der Ballon [per Funksignal] westlich der Basis erfaßt wurde und seine Beleuchtung vor 10 Minuten erloschen war. Der Offizier verließ das Gebäude und stellte fest, daß das, was für einen Ballon gehalten worden war, sich jetzt direkt im Norden der Basis befand und immer noch beleuchtet war. Um die Verwirrung noch zu steigern, tauchte ein weiteres bernsteinfarbened Licht im Westen ungefähr 20 Grad unterhalb der Position auf, in der sich das zuerst bemerkte Licht zunächst befunden hatte, und es bewegte sich ebenfalls nach Norden, jedoch mit größerer Geschwindigkeit. Nach wenigen Sekunden hielt das erste Licht inne und bewegte sich dann in südlicher Richtung zurück über die Basis.

Während die Gruppe der Offiziere und Soldaten die beiden Lichter im Auge behielten, erschienen die Männer aus dem Wetterbüro, um den UFO-Beobachtern zu berichten, daß der Ballon immer noch nach Westen trieb. Sie erschienen gerade rechtzeitig, um ein drittes Licht direkt über ihnen von Westen nach Osten rasen zu sehen. Ein Wettermann ging wieder hinein und telefonierte mit den Ballonbeobachtern - ihr Ballon war noch immer weit im Westen der Basis.

Innerhalb der nächsten fünfzehn Minuten kamen zwei weitere bernsteinfarbene Lichter von Westen, überquerten die Basis, machten über dem Meer eine 180-Grad-Kehre und kehrten dann zu den Beobachtern zurück.

Mitten in dem Hin und Her wurde ein Radargerät eingeschaltet, aber es empfing kein Radarecho. Dies schloß immerhin Flugzeuge als Erklärung aus. Es waren auch keine verirrtten Ballons, weil die Winde in allen Höhen nach Westen bliesen. Es handelte sich unübersehbar auch nicht um Meteore. Es war ebenfalls kein Scheinwerferlicht auf einer Nebelschicht, denn die Bedingungen für Nebelbildung waren nicht vorhanden, und da waren nirgends Scheinwerfer. Die Lichter konnten eine Art Naturscheinung sein, wenn man es vorzog, einen negativen Ansatz zu wählen. Oder wenn man positiv heranging, konnten es auch Raumschiffe sein.

In der folgenden Nacht erfaßte das Radar am Washington National Airport* UFOs, und daraus entstand eine der berühmtesten Episoden in der Geschichte der UFOs. Diese Nacht stellte den Anfang vom Ende der großen Krise dar.

* [Flughafen bei Washington, D.C.]

KAPITEL 12 - DAS WASHINGTON-KARUSSELL

Kein Sichtungsbericht über fliegende Untertassen fand je mehr Anerkennung als die Sichtungen von Washington.

Als die Radargeräte des Washington National Airport und der Andrews AFB, beide nahe bei der Hauptstadt der Vereinigten Staaten, UFOs erfaßten, vertrieb die Nachricht darüber den Nationalkonvent der Demokratischen Partei aus den Schlagzeilen. Sie verursachten einen derartigen Aufruhr, daß ich Anfragen vom Büro des Präsidenten der Vereinigten Staaten sowie der Presse aus London, Ottawa [Kanada] und Mexiko Stadt [Mexiko] erhielt. Ein kleiner Aufstand in der Lobby des Roger Smith Hotels in Washington wurde mit knapper Not verhindert, weil ich mich weigerte, den Zeitungsreportern zu sagen, was ich über die Sichtungen wußte.

Diese Sichtungen stellen in den Annalen der Air Force nicht nur einen Fall von allergrößter Publikumswirksamkeit dar, sondern zugleich des allergrößten Schlamassels, das in den Akten begraben liegt. Obwohl die Air Force erklärte, daß die Vorfälle eingehend untersucht worden wären, die zivile Luftfahrtbehörde CAA einen formellen Bericht über die Sichtungen verfaßte und zahlreiche Zeitschriftenautoren recherchierten, ist die vollständige Geschichte darüber niemals geschrieben worden. Im Für und Wider wurden [von den streitenden Parteien] die Argumente der Gegenseite weggelassen oder geflissentlich übersehen.

Ein Jahr nach der Doppel-Sichtung fügten wir dem Puzzle immer noch Teile ein.

In gewisser Hinsicht konnten die Washington National-Sichtungen als Überraschung angesehen werden - dies benutzten wir als Ausrede für das entstehende Schlamassel -, aber andererseits waren sie keine Überraschung. Wenige Tage vor den Ereignissen sprach ich mit einem Wissenschaftler einer Einrichtung, die ich nicht nennen kann, über dieses Anwachsen der Berichtszahlen entlang der Ostküste der Vereinigten Staaten. Wir hatten ungefähr zwei Stunden lang geredet, und ich war gerade im Begriff zu gehen, als er noch eine letzte Bemerkung machen wollte - eine Vorhersage. Aus seiner Beschäftigung mit den UFO-Berichten, die er vom Hauptquartier der Air Force erhielt, und aus den Diskussionen mit seinen Kollegen glaubte er zu erkennen, daß wir auf einem Pulverfaß voll mit geladenen fliegenden Untertassen saßen. „Innerhalb der nächsten paar Tage“, sagte er zu mir, und ich erinnere mich, daß er seine langsamen, wohlwogenen Bemerkungen unterstrich, indem er mit der Faust auf den Tisch hieb, „werden sie hochgehen, und Sie werden den Urvater aller UFO-Sichtungen haben. Diese Sichtungen werden in Washington oder New York auftreten“, prophezeite er, „wahrscheinlich Washington.“

Die Entwicklung bei den UFO-Berichten, auf die der Wissenschaftler seine Vorhersage stützte, war nicht unbemerkt geblieben - wir von *Project Blue Book* hatten sie verfolgt, ebenso die Leute im Pentagon, und wir alle diskutierten darüber.

Am 10. Juli meldete die Besatzung einer Passagiermaschine der National Airlines - während sie sich in einer Höhe von 600 m nahe Quantico/Virginia, südlich von Washington, befanden - ein Licht, „zu hell für einen Ballon und zu langsam für einen großen Meteor“.

Am 13. Juli meldete die Besatzung einer anderen Passagiermaschine, daß sie in einer Höhe von 3.300 m und 90 km von Washington entfernt ein Licht unter sich entdeckt hätten. Es stieg zu ihnen auf, schwebte einige Minuten lang links neben ihnen und raste in schnellem, steilem Aufstieg davon, als der Pilot die Landebeleuchtung einschaltete.

Am 14. Juli meldete die Besatzung einer Linienmaschine der Pan American - unterwegs von New York nach Miami - acht UFOs in der Nähe von Newport News/Virginia, ungefähr 200 km südlich von Washington.

Zwei Nächte später erfolgte eine andere Sichtung in derselben Gegend, jedoch vom Boden aus. Um 21:00 Uhr standen ein hochrangiger ziviler Wissenschaftler des Laboratoriums der NACA [ab 1958: NASA] auf der Langley AFB sowie ein anderer Mann nahe am Ozean und schauten hin-

über zu Hampton Roads, als sie auf ihrer rechten Seite zwei bernsteinfarbene Lichter sahen, „viel zu groß für eine Flugzeug-Beleuchtung“, die lautlos in nördlicher Richtung flogen. Kurz bevor sich die Lichter auf der Höhe der beiden Männer befanden, machten sie eine 180-Grad-Wendung und flogen zu dem Punkt zurück, wo die Männer sie zuerst gesehen hatten. Während die Lichter kehrtmachten, schienen sie „um die Formation zu rangeln“. In diesem Moment kam ein drittes Licht von Westen heran und gesellte sich zu den ersten beiden; und als die drei UFOs das Gebiet nach Süden verließen, schlossen sich einige weitere an. Die ganze Episode hatte nur drei Minuten gedauert.

Die einzig mögliche Erklärung für die Sichtung war, daß die beiden Männer Flugzeuge gesehen hatten. Wir prüften den Bericht und fanden heraus, daß mehrere B-26 Flugzeuge der Langley AFB zu der Zeit der Sichtung in dem Gebiet in der Luft waren, aber keiner der Piloten erinnerte sich daran, über Hampton Roads geflogen zu sein. Alle waren bis 22:30 Uhr südlich von Norfolk geblieben, wegen eines Gewitters nordwestlich von Langley. Dann waren da noch andere Faktoren - die Beobachter hörten trotz der Entfernung vom städtischen Lärm keinen Laut; ferner haben Flugzeuge nicht nur ein oder zwei bernsteinfarbene Lichter, und der Abstand der Lichter war so groß, daß das Flugzeug entweder riesengroß oder aber sehr nahe hätte sein müssen; hinzu kam, daß der Wissenschaftler der NACA ein sehr bekannter, erfahrener Luftfahrttechniker war - wenn er sagte, die Lichter waren keine Flugzeuge, dann waren es keine Flugzeuge.

Dies waren die sich häufenden Meldungen vor den Sichtungen am Washington National Airport und der Grund für die Vorhersage meines Freundes, daß die Air Force auf einem Pulverfaß voller geladener fliegender Untertassen saß.

Als dieses Pulverfaß explodierte, gingen alle ausgeklügelten Pläne der Leute des Flugtechnikgeheimdienstzentrums den Weg, den ausgeklügelte Pläne nur allzu oft gehen.

Die erste der in der Presse hohe Wellen schlagenden sogenannten Washington Nationals [Abkürzung für die UFO-Sichtungen am Washington National Airport von 1952] begann laut CAA-Logbuch des Flughafens um 23:40 Uhr in der Nacht des 19. Juli, als zwei Radaranlagen des National Airport acht unidentifizierte Radarechos östlich und südlich der Andrews AFB erfaßten. Die Radarziele waren keine Flugzeuge, da sie sich zunächst mit 150 bis 165 Stundenkilometern bewegten, dann plötzlich auf „fantastisch hohe Geschwindigkeiten“ beschleunigten und das Gebiet verließen. In dieser Nacht sahen die Besatzungen verschiedener Passagierflugzeuge mysteriöse Lichter in denselben Abschnitten, in denen die Radaranlagen jene Ziele ausgewiesen hatten. Flugsicherungsoffiziere sahen die Lichter ebenfalls, und es wurden Düsenkampfflugzeuge hochgeschickt.

Aber niemandem fiel es ein, den Geheimdienst der Air Force über die Sichtungen zu informieren. Als Reporter begannen, den Geheimdienst anzurufen und Fragen zu stellen über das große Sichtungseignis, das sich hinter der Schlagzeile *Abfangjäger verfolgen fliegende Untertassen über Washington D.C.* verbarg, wurde ihnen gesagt, daß niemand je etwas von einer solchen Sichtung gehört hatte. In der nächsten Ausgabe wurde die Schlagzeile begleitet von einer weiteren, die lautete: *Die Air Force will sich nicht äußern.*

Dies war die Art und Weise, wie der Geheimdienst von den ersten Washington Nationals Kenntnis erhielt.

Ich hörte von der Sichtung um ungefähr zehn Uhr am Montag morgen, als Colonel Donald Bower und ich aus einem von Dayton kommenden Flugzeug ausstiegen, und ich kaufte in der Lobby der Abfertigungshalle des Washington National Airport eine Zeitung. Dann rief ich das Pentagon vom Flughafen aus an und sprach mit Major Dewey Fournet,* aber alles, was er wußte, war das, was er in den Zeitungen gelesen hatte. Er sagte mir, daß er den Geheimdienstoffizier der Bolling AFB angerufen und eine Ermittlung eingeleitet hätte. Wir würden zu Mittag einen vorläufigen offiziellen Bericht erhalten.

* [Major Dewey Fournet: Leiter des Projekt-„Untertasse“-Büros im Pentagon]

Es war ungefähr 13:00 Uhr, als Major Fournet mich anrief und mir mitteilte, daß der Geheimdienstoffizier der Bolling AFB mit dem vorläufigen Bericht über die Sichtungen in seinem Büro

war. Ich suchte Colonel Bower auf, wir begaben uns zu Major Fournets Büro und hörten uns an, was der Geheimdienstoffizier zu berichten hatte.

Der Offizier begann, indem er uns über die örtlichen Verhältnisse der an der Sichtung beteiligten Radaranlagen informierte. Der Washington National Airport, ungefähr viereinhalb Kilometer von der Stadtmitte entfernt, hatte zwei Radaranlagen. Eine davon war eine Radaranlage mit großer Reichweite in der Luftverkehrskontroll-Sektion. Dieses Radar bestrich einen Radius von 150 Kilometern und kontrollierte den gesamten Luftverkehr, der sich Washington näherte. Es war als ARTC bekannt. Der Kontrollturm des National Airport hatte ein Radar mit kurzer Reichweite, das den Luftverkehr in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens überwachte. Bolling AFB, so sagte er, befand sich in östlicher Richtung ganz in der Nähe des National Airport auf der anderen Seite des Potomac-Flusses. Fünfzehn Kilometer weiter östlich, auf fast direkter Linie mit dem National Airport und der Bolling AFB war die Andrews AFB. Auch letztere hatte eine Radaranlage mit kurzer Reichweite. Alle diese Flugplätze waren durch eine Wechselsprechanlage miteinander verbunden.

Dann setzte der Geheimdienstoffizier seinen Bericht fort, indem er über die Sichtung berichtete.

Als am Washington Airport eine neue Schicht die Arbeit im Radarraum der Luftverkehrskontrolle ARTC aufnahm, war der Luftverkehr mäßig, so daß nur ein Mann den Radarschirm beobachtete. Der leitende Verkehrskontrollleur und die sechs anderen Luftverkehrskontrollleure dieser Schicht waren nicht im Raum, als der Mann am Radarschirm um 23:40 Uhr eine Gruppe von sieben Radarzielen sich nähern sah. An ihrer Position auf dem Schirm konnte er ablesen, daß sie sich östlich und ein wenig südlich von Andrews AFB bewegten. In gewisser Weise sahen die Objekte aus wie eine Formation langsamer Flugzeuge, aber in diesem Gebiet sollte keine Formation sein. Während er die Radarziele beobachtete, bewegten sie sich behäbig bei einer Geschwindigkeit von 150 bis 165 km/Std. Dann, mit einer plötzlichen Beschleunigung, strebten zwei von ihnen hinaus aus der Reichweite des Radars. Das sind keine Flugzeuge, dachte der Mann, und rief nach dem Leiter. Der Leiter warf nur einen Blick auf den Radarschirm und rief dann zwei weitere Männer herbei. Sie waren sich alle darin einig, daß es sich hier nicht um Flugzeuge handelte. Die Radarechos konnten durch einen Defekt der Radaranlage verursacht sein, überlegten sie, und so riefen sie einen Techniker herbei - jedoch die Anlage war in bester Verfassung.

Der leitende Luftverkehrskontrollleur rief den Kontrollturm des National Airport an; man teilte ihm mit, daß dort ebenfalls unidentifizierte Radarziele auf den Schirmen waren, und dasselbe war auf der Andrews AFB der Fall. In beiden Fällen berichteten die Radarbeobachter von derselben langsamen Geschwindigkeit, der eine plötzliche Beschleunigung folgte. Ein Radarziel flog laut den Berechnungen 10.500 km/Std. Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt hatten sich die Radarziele in jeden Sektor des Bildschirms bewegt und waren durch die Flugverbotszone über dem Weißen Haus und dem Kapitol geflogen.

Mehrmals waren die Radarziele während der Nacht dicht an Passagierflugzeugen in diesem Gebiet vorbeigeflogen. Bei zwei Gelegenheiten sahen die Piloten der Flugzeuge Lichter, die sie nicht identifizieren konnten, und diese Lichter befanden sich an denselben Stellen, an denen UFOs vom Radar erfaßt wurden. Andere Piloten, mit denen die Luftverkehrskontrollleure vom ARTC über Funk sprachen, sahen nichts Ungewöhnliches, dies sagten sie zumindest, aber der Leiter der Luftverkehrskontrolle kannte Piloten und wußte, daß sie große Widerstände dagegen hatten, UFOs zu melden.

Die erste Sichtung eines Lichtes durch den Piloten eines Passagierflugzeuges fand kurz nach Mitternacht statt, als ein Luftverkehrskontrollleur der ARTC den Piloten einer Capital Airlines rief, der gerade vom Washington National Airport abhob. Der Kontrollleur bat den Piloten, nach ungewöhnlichen Lichtern oder ähnlichem Ausschau zu halten. Kurz nachdem der Pilot die Flugdaten abklärte und noch während der ARTC-Kontrollleur mit ihm in Kontakt war, rief er plötzlich: „Da ist eines - auf der rechten Seite - jetzt ist es weg!“ Der Kontrollleur hatte den Radarschirm beobachtet, und ein Radarziel, das sich auf der rechten Seite des Capital-Passagierflugzeugs befunden hatte, verschwand.

Während der nächsten vierzehn Minuten meldete dieser Pilot sechs weitere identische Lichter.

Ungefähr zwei Stunden später rief ein anderer Pilot, der sich dem National Airport aus südlicher Richtung näherte, aufgeregt die Flugsicherung an und meldete, daß ein Licht ihm bei „acht Uhr“ folgte. Die Flugsicherung überprüfte den Radarschirm - und tatsächlich war da ein Radarecho links hinter dem Flugzeug. Das Radar der Luftverkehrskontrolle ARTC wies ebenfalls sowohl das Flugzeug als auch das UFO-Radarecho auf. Das UFO blieb links hinter dem Flugzeug, bis es nur noch sechs Kilometer vom Aufsetzen auf der Rollbahn entfernt war. Als der Pilot meldete, daß sich das Licht fortbewegte, zeigten beide Radarschirme, daß sich das Radarziel vom Flugzeug entfernte.

In dieser Nacht erfaßten einmal alle drei Radaranlagen - die zwei Washingtoner und die der Andrews AFB - ein Radarziel viereinhalb Kilometern nördlich des Lichtsignals der Riverdale Radiostation im Norden von Washington. Dreißig Sekunden lang tauschten sich drei Radarbeobachter per Wechselsprechanlage über die Radarechos aus, bis es plötzlich verschwunden war - und es verschwand gleichzeitig von allen drei Radarschirmen.

Aber der Knüller kam in den frühen Morgenstunden, als ein ARTC-Luftverkehrskontrolleur die Flugsicherung der Andrews AFB anrief und dem Flugsicherungslotsen sagte, daß man gerade ein Radarziel südlich ihres Kontrollturms erfaßt hätte, direkt über Andrews Funkstation. Die Flugsicherungslotsen schauten nach und entdeckten eine „riesige, grelleuchtende, orangefarbene Kugel“, die am Himmel schwebte, direkt über ihrer Funkstation.

Nicht lange nach dieser Aufregung, kurz nachdem der Techniker die Radargeräte überprüft und festgestellt hatte, daß die Radarziele nicht durch einen Defekt verursacht worden waren, forderte die Luftverkehrskontrolle ARTC Abfangjäger der Air Force an, die kommen und nachsehen sollten. Aber sie kamen nicht, und schließlich rief ARTC erneut an - dann noch einmal. Schließlich, als der Tag dämmerte, erschien eine F-94, aber zu diesem Zeitpunkt waren die Radarziele verschwunden. Die Besatzung der F-94 suchte das Gebiet ein paar Minuten lang ab, aber sie konnten nichts Ungewöhnliches finden und kehrten zu ihrer Basis zurück.

So endete die erste Phase der Washington National-Sichtungen.

Der Geheimdienstoffizier der Bolling AFB sagte, er würde einen vollständigen Bericht abfassen und ihn an das Flugtechnikgeheimdienstzentrum weiterleiten.

Am Nachmittag brach im Pentagon Hektik aus. Im Erdgeschoß bemühte sich Al Chop nach besten Kräften, die Presse abzuwehren, während Geheimdienstoffiziere drei Stockwerke höher besorgte Besprechungen abhielten. Es wurde von Temperaturinversionen und den von ihnen möglicherweise verursachten falschen Radarechos gesprochen; aber man war sich darüber einig, daß ein guter Radarbeobachter inversionsbedingte Radarechos erkennen konnte - und die Luftverkehrskontrolleure, die das Radar am Washington National Airport bedienten, hatten ihre Radarausbildung nicht erst vor kurzem absolviert. Tag für Tag hingen Tausende von Menschenleben von ihrer Interpretation der Radarechos ab, die sie auf ihren Schirmen sahen. Und man bekommt keinen Job wie diesen, ohne daß man viele Jahre lang leuchtende Linien auf vielen Schirmen Radarziele hat zeichnen sehen. Radarechos, die durch Temperaturinversionen verursacht werden, treten nicht selten auf - in den Jahren des Arbeitens mit Radar hatten die Männer zweifellos jede Art von Radarecho - wirkliche oder falsche - gesehen, die vom Gerät erfaßt werden kann. Sie hatten den Geheimdienstoffizieren der Bolling AFB gesagt, daß die Radarechos, die sie sahen, durch die von einem harten, soliden Objekt reflektierten Radarsignale verursacht waren. Der Radarbeobachter der Air Force von der Andrews AFB erhärtete ihre Aussage; und so auch die zwei altgedienten Flugkapitäne, die Lichter an genau der Stelle sahen, wo das Radar ein UFO auswies.

Hinzu kamen noch die Meldungen aus dem Washingtoner Gebiet während der letzten zwei Wochen - alles gute Berichte und alle von Flugkapitänen oder gleichermaßen zuverlässigen Personen.

Die Sichtung des Washington National Airport war ein Schock.

Außer der Aufgabe herauszufinden, worum es sich bei den UFOs des Washington National handelte, hatten wir das Problem, was wir der Presse sagen sollten. Sie begann, Druck auszuüben, indem sie drohte, ein Kongreßmitglied anzurufen - und nichts läßt einem Militär das Blut schneller in den Adern gefrieren. Die Presse verlangte irgendeine offizielle Verlautbarung, und zwar rasch. Einige Leute im Geheimdienst hätten am liebsten einfach nur gesagt: „Wir wissen es nicht“, aber andere warteten auf eine eingehendere Untersuchung. Ich war zufällig in dieser letzteren Kategorie. Ich hatte in der Vergangenheit oftmals viele zunächst gut erscheinende UFO-Meldeberichte nach genauerer Untersuchung vollständig zerbröckeln sehen. Ich war dafür, die Pressehinzuhalten und notfalls die ganze Nacht durchzuarbeiten, um jeden Aspekt der Sichtung zu untersuchen. Aber die durch die Washington National-Sichtung verursachte Verwirrung führte dazu, daß viel geredet, aber nichts getan wurde, und der Nachmittag ging vorbei ohne weitere Ermittlungen.

Schließlich wurde um 16:00 Uhr nachmittags beschlossen, daß die Presse, die weiterhin auf einen offiziellen Kommentar drängte, ein offizielles „Kein Kommentar“ erhielt, und daß ich in Washington bleiben und eine detaillierte Untersuchung durchführen würde.

Ich rief Lieutenant Andy Flues an, der *Project Blue Book* leitete, solange ich nicht dort war, um ihm mitzuteilen, daß ich über Nacht bliebe, und erfuhr bei dieser Gelegenheit, daß man sich dort unten in Dayton in einer UFO-Welle der Luxusklasse befand. Die Meldeberichte flossen über die Fernschreiber in einer Rate von dreißig pro Tag herein, und davon waren viele genauso gut - wenn nicht besser - als die des Vorfalls in Washington. Ich besprach dies mit Colonel Bower, und wir entschieden, daß - obwohl die Erledigung der Dinge im Flugtechnikgeheimdienstzentrum hinterherhinkte - die Washington-Sichtung vom Standpunkt des nationalen Interesses wichtiger war.

In dem Vollgefühl eines nationalen Märtyrers - weil ich notfalls die ganze Nacht durchzuarbeiten vorhatte - steckte ich die Marschroute meiner Ermittlungen ab. Ich würde mich zum Washington National Airport begeben, zur Andrews AFB, zu den Fluggesellschaften, den Wetterbüros und einem halben Dutzend anderer Orte, die sich über die ganze Hauptstadt verteilten. Ich rief die Transportabteilung des Pentagon an, um einen Dienstwagen zu bekommen, aber ich brauchte nur Sekunden, um herauszufinden, daß die Vorschriften Dienstwagen nur für leitende Colonels oder Generäle vorsahen. Colonel Bower versuchte [mir zu helfen], bekam jedoch dieselbe Auskunft. General Samford und General Garland waren schon gegangen, so daß ich sie nicht dazu bringen konnte, dem die Fahrzeuge verwaltenden Hinterwäldler die Dringlichkeit klarzumachen.

Ich ging zur Finanzverwaltung, um zu fragen, ob ich einen Wagen mieten und als Reisekosten erstattet bekommen konnte. Nein - es gibt ja Stadtbusse. Aber ich kannte das Bussystem nicht, und es würde mich Stunden kosten, zu den Orten zu gelangen, die ich aufzusuchen hatte, argumentierte ich. Sie können sich doch eine Taxe nehmen, wenn Sie sie von Ihrer Tagespauschale bezahlen wollen, war die Antwort. Neun Dollar Tagespauschale, und davon sollte ich Hotel, Mahlzeiten und die Taxifahrten quer durch den Distrikt von Columbia bezahlen. Außerdem sagte mir die Finanz-Dame, mein Reiseauftrag nach Washington beziehe sich lediglich auf einen Besuch des Pentagon. Dazu kommt, sagte sie, daß ich jetzt schon auf dem Rückweg nach Dayton sein sollte, und wenn ich es nicht schaffte, den bürokratischen Aufwand für eine Auftragsverlängerung zu erhalten, könnte ich keine weitere Tagespauschale erhalten und würde zudem, formal gesehen, unerlaubt vom Dienst [in Dayton] fernbleiben. Ich könnte nicht mit dem Finanzleiter sprechen, informierte mich die Dame, weil er immer um 16:30 Uhr ginge, um den Verkehrsstau zu vermeiden, und jetzt wäre es genau 17:00 Uhr, so daß auch sie jetzt das Büro verlassen würde.

Eine Minute nach 17:00 Uhr entschied ich, daß nichts mich weniger kümmern könnte, als wenn jetzt Untertassen in Formation die Pennsylvania Avenue entlang fliegen würden. Ich rief Colonel Bower an, erklärte ihm meine Schwierigkeiten und sagte, daß ich nicht weiterarbeiten konnte. Er stimmte zu, und ich nahm das nächste Flugzeug nach Dayton.

Als ich zurückgekehrt war, schaute ich bei Captain Roy James in der Radarabteilung vorbei und erzählte ihm von der Sichtung. Er sagte, daß sich die Sache seiner Meinung nach so anhörte, als wären die Radarechos wetterbedingt gewesen, daß er jedoch ohne Kenntnis der genaueren Einzelheiten kein abschließendes Urteil fällen könnte.

Die guten UFO-Meldeberichte, von denen mir Lieutenant Flues erzählt hatte, als ich ihn von Washington aus anrief, hatten sich der Anzahl nach verdreifacht, bevor ich dazu kam, sie mir anzusehen. Unsere tägliche Melderate war auf vierzig pro Tag gestiegen, und ungefähr ein Drittel davon wurde unter „Unbekannt“ eingeordnet.

Weitere bernsteinrote Lichter wie die vom 18. Juli wurden über dem Testgelände für Langstrecken-Lenkraketen der Patrick AFB in Florida gesichtet. In Uvalde/Texas wurde ein als „langes, rundes, silbernes, um seine senkrechte Achse rotierendes Objekt“ beschriebenes UFO gesehen, das 100 Grad des nachmittäglichen Himmels in achtundvierzig Sekunden überquerte. Während einer Teilstrecke seines Fluges bewegte es sich zwischen zwei hochaufgetürmten Kumuluswolken. Bei Los Alamos/[New Mexico] und Holyoke/Massachusetts hatten Düsenjäger UFOs gejagt. In beiden Fällen verlor man die UFOs, als sie in die Sonne abdrehten.

In zwei nächtlichen Begegnungen - eine in New Jersey und eine in Massachusetts - versuchten F-94 Kampfflieger erfolglos, vom Boden-Beobachtungs-Korps gemeldete unidentifizierte Lichter abzufangen. In beiden Fällen sahen die Piloten der an der Schnauze mit Radar bestückten Abfangjäger ein Licht - sie näherten sich ihm, und ihren Radarbedienern gelang es, sich per automatischer Verfolgung an sie zu hängen. Aber die Automatik wurde innerhalb weniger Sekunden unterlaufen, in beiden Fällen, indem das Licht offenbar wilde Ausweichmanöver vollführte.

Kopien dieser und anderer Meldeberichte gingen zum Pentagon, und ich war ununterbrochen am Telefon oder hielt Telefonbesprechungen mit Major Fournet [Pentagon] ab.

Als die zweite Washington National-Sichtung sich anbahnte - fast zur selben Stunde eine Woche später -, wurde ein wiederholtes Fiasko durch einen Glücksfall verhindert. Die Weise der Meldeberichterstattung entsprach nicht ganz den offiziellen Meldeberichtvorgaben des „Air Force-Briefs 200-5“ vom 5. April 1952 bezüglich der „Berichterstattung über Unidentifizierte Fliegende Untertassen“ - aber sie wirkte.

Ich hörte zum erstenmal über diese Sichtung um ungefähr 22:00 Uhr, als ich von Bob Ginna, dem UFO-Experten der Zeitschrift LIFE, angerufen wurde. Er hatte die Sache vom LIFE-Nachrichtenbüro in Washington gehört und wollte wissen, was die Air Force zu tun gedachte. Ich beschloß, statt eines mysteriösen „Kein Kommentar“ die Wahrheit zu sagen: „Ich habe keine Ahnung, was die Air Force unternimmt - aller Wahrscheinlichkeit nach unternimmt sie nichts.“ Als er auflegte, rief ich den diensthabenden Geheimdienstoffizier im Pentagon an, und ich hatte richtig gelegen, der Geheimdienst hatte nichts von der Sichtung gehört. Ich bat den Geheimdienstoffizier, Major Fournet anzurufen und ihn zu bitten, zum Flughafen fahren würde, der nur drei oder vier Kilometer von seinem Haus entfernt war. Als Major Fournet den Anruf von dem diensthabenden Geheimdienstoffizier entgegengenommen hatte, rief er [seinerseits] Lieutenant Holcomb an; sie fuhren zur Radareinrichtung der ARTC-Luftverkehrskontrolle auf dem National Airport und fanden dort bereits Al Chop [vom Pressebüro im Pentagon] vor. Auf diese Weise hatte das UFO ein offizielles Auditorium. Al Chop, Major Dewey Fournet und Lieutenant Holcomb, ein von der Geheimdienstzentrale der Air Force hinzugezogener Elektronikspezialist der Navy - sie alle sahen die Radarechos und hörten die Funkunterhaltungen, als die Düsenkampfflieger versuchten, die UFOs abzufangen.

Da ich mich in Dayton befand, 570 Kilometer weit weg, konnte ich nicht viel tun, aber ich rief immerhin Captain Roy James an, da ich es für möglich hielt, daß er mit den Leuten, die die UFOs auf den Radarschirmen beobachteten, sprechen wollte. Aber Captain James hat eine starke Abneigung gegen UFOs, insbesondere an einem Samstag abend.

Um ungefähr 5:00 Uhr am Sonntagmorgen rief mich Major Fournet an und erzählte mir die Geschichte der zweiten Sichtung am Washington National Airport:

Am 26. Juli gegen 22:30 Uhr erfaßten dieselben Radaroperatoren, die die UFOs eine Woche zuvor gesehen hatten, mehrere gleiche langsam fliegende Radarziele. Diesmal flogen die mysteriösen Maschinen - falls sie solche waren - in einem Bogen um Washington herum von Herndon/Virginia zur Andrews AFB. Und diesmal gab es kein Zögern, die Radarziele zu verfolgen. In der Minute, als sie auf den großen 24-Zoll-Bildschirmen erschienen, steckte einer der Kontrolleure

ein Plastikzeichen, das ein unidentifiziertes Ziel darstellte, neben jeden Lichtpunkt auf dem Schirm. Als alle Radarechos sorgfältig markiert waren, rief einer der Männer die Flugkontrolle und die Radarstation der Andrews AFB an - sie hatten die unbekanntes Radarziele ebenfalls erfaßt.

Um 23:30 Uhr wurden vier oder fünf der Radarziele ohne Unterbrechung erfaßt, so daß wiederum die Anforderung von Düsenabfangjägern hinausging. Wieder gab es eine Verzögerung, aber nach Mitternacht befanden sich zwei F-94 von New Castle County AFB in der Luft und flogen nach Süden. Die Reporter und Photographen wurden unter dem Vorwand aus dem Radarraum geschickt, daß beim Lotsen der Abfangjäger geheimzuhaltende Funkfrequenzen und -methoden angewendet wurden. Jeglicher zivile Luftverkehr wurde aus dem Gebiet verbannt, und die Abfangjäger flogen herein.

Als ich später herausfand, daß die Presse hinausgeschickt worden war mit der Begründung, daß die beim Abfangvorgang angewendeten Methoden der Geheimhaltung unterlägen, wußte ich, daß dies absurd war, weil jeder fähige Amateurfunker eine Anlage bauen und jedweden Abfangvorgang abhören konnte. Der wahre Grund für das Entfernen der Presse, so erfuhr ich, war, daß nicht wenige Leute im Radarraum überzeugt davon waren, diese Nacht würde eine der großen Nächte in der Geschichte der UFOs sein - die Nacht, in der ein Pilot in nächste Nähe eines UFOs kommen oder es [zumindest] gut sehen könnte -, und man wollte die Presse nicht dabei haben.

Aber gerade als die zwei F-94 in dem Gebiet ankamen, verschwanden die Radarechos vom Bildschirm. Die zwei Düsenjäger wurden in das Gebiet gelotst, in dem das Radar das letzte Radarziel erfaßt hatte, aber obwohl die Sicht exzellent war, konnten die Piloten nichts sehen. Die zwei Abfangjäger hielten sich noch ein paar Minuten in dem Gebiet auf und führten eine systematische Suche durch, da sie jedoch nichts sehen oder mit ihrem Radar erfassen konnten, kehrten sie zu ihrer Basis zurück.

Wenige Minuten nachdem die F-94 das Gebiet über Washington verlassen hatten, kehrten die unidentifizierten Radarechos aus eben jenem Gebiet wieder auf die Schirme zurück.

Was zu dieser Zeit weder Major Fournet noch ich wußten, war, daß wenige Minuten nach diesem Verschwinden der Radarechos von den Schirmen Leute aus dem Gebiet um die Langley AFB nahe Newport News/Virginia angingen, den Langley-Kontrollturm anzurufen, um zu melden, daß sie seltsame helle Lichter sahen, die „rotierten und abwechselnd in verschiedenen Farben leuchteten“. Wenige Minuten nach dem Beginn dieser Anrufe sah der Kontrollturm dasselbe oder ein ähnliches Licht und forderte einen Abfangjäger an.

Eine F-94 in dem Gebiet wurde über Funk gerufen und vom Kontrollturm per Sichtkontakt zu dem Licht geleitet. Die F-94 sah das Licht und bewegte sich darauf zu, aber plötzlich verschwand es, „wie wenn jemand eine Lampe ausgeschaltet hätte“. Die Besatzung der F-94 setzte ihren Flug fort und erhielt kurz darauf beim Einschalten der Radar-Automatik ein Echo, jedoch wurde die automatische Verfolgung in wenigen Sekunden wieder gebrochen und das Objekt raste offensichtlich davon.

Wenige Minuten nachdem die automatische Verfolgung der F-94 über Newport News zum letztmal gebrochen wurde, erschienen die Radarziele wieder auf den Schirmen des Washington National [Airport].

Da die Objekte wieder über Washington erschienen, rief der Flugsicherheitslotse erneut beim Verteidigungsoberkommando an, und zwei F-94 rasten zum wiederholten Male in südlicher Richtung gen Washington. Diesmal waren die Radarechos noch auf den Schirmen zu sehen, als die Maschinen ankamen.

Die Fluglotsen leiteten die Düsenjäger nacheinander auf die Gruppen der Radarechos zu, aber jedesmal - noch bevor die Maschinen nahe genug waren, um mehr als nur ein Licht zu sehen - rasten die Radarziele davon. Dann verharrte eines. Der Pilot sah ein Licht genau an der Stelle, wo sich laut ARTC-Radar ein Radarecho befand, schaltete den Nachbrenner an und hielt auf das Licht zu, aber ebenso wie jenes Licht, das die F-94 nahe Langley AFB gejagt hatte, verschwand

auch dieses. Während dieser Verfolgungsjagd hatte der Radarbediener der F-94 versucht, das Radarziel auf seinen Schirm zu bekommen, aber ohne Erfolg.

Nachdem sich die Düsenjäger zwanzig Minuten in diesem Gebiet aufhielten, ging ihr Treibstoff zur Neige, und sie kehrten auf ihren Stützpunkt zurück. Minuten später wurde es hell, und als die Sonne aufging, waren alle Radarechos verschwunden.

Am Sonntag morgen sagte Lieutenant William Patterson, ein Koreakrieg-Veteran, der Pilot der F-94, in einem Interview mit der Presse:

„Ich habe versucht, den verdammten Dingern auf weniger als 300 Meter nahezukommen, aber sie (die Flugsicherheitslotsen) haben uns herumgescheucht. Ich sah mehrere helle Lichter. Ich flog mit höchster Geschwindigkeit, aber selbst dann reichte es nicht zum Aufholen. Ich hörte auf, sie zu verfolgen, weil ich keine Möglichkeit sah, sie zu überholen. Dann wurde ich zu neuen Objekten gelotst. Später jagte ich ein einzelnes helles Licht, das schätzungsweise 15 Kilometer entfernt war. Ich verlor den Sichtkontakt bei ungefähr 3 Kilometern.“

Als Major Fournet seinen Bericht über die Nachtaktivitäten beendet hatte, war meine erste Frage: „Was ist mit den Radarechos, konnten sie wetterbedingt sein?“

Ich wußte, daß Lieutenant Holcomb ein fähiger Elektroniker und Major [Dewey] Fournet - obwohl kein Elektronikfachmann - eine Kanone von Ingenieur waren, und so hatte ihre Meinung viel Gewicht.

Dewey sagte, jedermann in dem Radarraum wäre davon überzeugt gewesen, daß die Radarechos höchstwahrscheinlich durch solide metallische Objekte verursacht wurden. Es hätte ebenfalls wetterbedingte Echos auf den Schirmen gegeben, dies wäre im Washingtoner Gebiet geläufig, so daß die Flugsicherheitslosen ihnen keine Aufmerksamkeit schenkten.

Und dieses solide Etwas konnte mit 150 km/Std. daherschlendern oder einen Düsenjäger abhängen, dachte ich bei mir selbst.

Ich stellte Dewey keine weiteren Fragen, da ich eine durchwachte Nacht hinter mir hatte und zu Bett gehen wollte.

Montag morgen flogen Major Ed Gregory, ebenfalls Geheimdienstoffizier des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, und ich nach Washington, aber unser Flug verzögerte sich in Dayton, so daß wir nicht vor dem späten Nachmittag ankamen. Auf unserem Weg durch das Terminalgebäude zu den Taxis in die Innenstadt sah ich die Abendzeitungen. Jede Schlagzeile handelte von den U-FOs:

GRELLEUCHTENDE OBJEKTE HÄNGEN DÜSENJÄGER ÜBER DER HAUPTSTADT AB -
GEHEIMGEHALTENE UNTERSUCHUNG NACH AUSSICHTSLOSER VERFOLGUNGSGJAGD

DÜSENJÄGER WEGEN UNTERTASSEN ALARMIERT - ABFANGJÄGER VERFOLGEN
LICHTER AM HIMMEL ÜBER WASHINGTON D.C.

EXPERTE SOLL UNTERSUCHUNG ÜBER ERNEUT AM HIMMEL
GESICHTETE OBJEKTE BESCHLEUNIGEN

Ich machte Witze über das Rätselraten, wer wohl der Experte sein mochte. Ein halbe Stunde später fand ich es heraus - ich selbst war gemeint. Als Major Gregory und ich in die Lobby des Roger Smith Hotels traten, um ein Zimmer zu nehmen, erhoben sich Reporter und Photographen von den Sesseln und Sofas wie ein Vogelschwarm. Sie hatten es auf meine Geheimnisse abgesehen, aber ich verriet sie ihnen nicht und Photoaufnahmen gab es auch nicht. Zeitungsreporter sind eine hartnäckige Bande, aber Greg intervenierte, und wir erreichten den Aufzug, ohne auch nur „Kein Kommentar“ gesagt zu haben.

Der nächste Tag war voller Verwirrung. Nach der ersten Sichtung von Washington könnte man die vorherrschende Stimmung im dritten Obergeschoß des Pentagon - belegt vom Air Force-Geheimdienst - als Aufregung bezeichnen, aber heute war es Verwirrung. Es wurde äußerst viel

geredet und äußerst wenig gehandelt. Alle waren sich darin einig, daß die beide Sichtungen sorgfältig untersucht werden sollten, aber niemand rührte einen Finger. Major Fournet und ich verbrachten den ganzen Morgen damit, „schon unterwegs“ zu sein, um „irgend etwas“ zu untersuchen. Jedesmal, wenn wir gerade aufbrechen wollten, ergab sich etwas Dringenderes.

Um ungefähr 10:00 Uhr rief der Luftverkehrsberater des Präsidenten, Brigadier General Landry, im Auftrag von Präsident Truman den Geheimdienst an, um herauszufinden, was los war. Irrendwie landete der Anruf bei mir. Ich sagte General Landry, daß das Radarecho durch die Wetterbedingungen verursacht worden sein könnte, wir jedoch keinen Beweis dafür hätten.

Stündlich hereinkommende UFO-Meldungen steigerten die Verwirrung noch. Wir verschwiegen sie, hauptsächlich weil wir nicht in der Lage waren, sie sofort zu untersuchen oder auch nur die Fakten zu bestätigen. Und wir wollten die Fakten bestätigen, da einige der Meldungen - obwohl sie aus militärischen Quellen stammten - schwer zu glauben waren.

Vor den Sichtungen von Washington waren nur in einigen wenigen der vielen Fälle, in denen UFOs per Radar erfaßt wurden, die Objekte selbst angabegemäß auch mit bloßem Auge zu sehen gewesen. Radarexperten hatten beständig dieses Faktum als Indiz dafür hervorgehoben, daß vielleicht alle Radarechos wetterbedingt waren. „Wenn die Leute direkt neben der Stelle, an der das Radar ein UFO-Radarecho zeigte, ein Licht oder ein Objekt gesehen hätten, hätten Sie viel mehr Grund zur Sorge“, sagten mir Radartechniker häufig.

Jetzt sahen die Leute dieselben Objekte, die vom Radar erfaßt wurden, und dies nicht nur in Washington.

In der Nacht der zweiten Sichtung von Washington erhielten wir einen wirklich guten Meldebericht aus Kalifornien. Ein Radar des Luftverteidigungskommandos hatte ein unidentifiziertes Ziel erfaßt, und eine F-94C war alarmiert worden. Das Radar lotste den Düsenabfangjäger darauf zu, der Radarbediener in dem Flugzeug schaltete die Radar-Automatik ein, und beim Näherkommen sahen der Pilot und der Radarbediener, daß sie sich direkt auf ein großes gelblich-oranges Licht zubewegten. Minutenlang spielten sie Fangen mit dem UFO. Sowohl das Radar am Boden als auch das der F-94 zeigten, daß jedesmal, wenn das Flugzeug fast bis auf Schußweite herangekommen war, das UFO plötzlich mit enormer Geschwindigkeit davonraste. Dann, nach einer oder zwei Minuten, verringerte es die Geschwindigkeit so weit, daß die F-94 wieder aufholen konnte.

Als ich mit der Besatzung der F-94 am Telefon sprach, sagte der Pilot, es wäre ihnen wie ein einziges Katz-und-Maus-Spiel vorgekommen - was ihnen überhaupt nicht gefiel -, und jeden Moment fürchteten sie, die Krallen der Katze zu spüren zu bekommen.

Überflüssig zu sagen, daß es etwas „Unbekanntes“ war.

Am 29. Juli, einem Dienstag, ließ Major General John Samford vormittags verlauten, daß er am Nachmittag auf einer Pressekonferenz versuchen würde, die Angelegenheit vor der Presse zu erklären.

Donald Keyhoe berichtet über die Pressekonferenz und die vorausgegangenen Ereignisse ausführlich in seinem Buch FLYING SAUCERS FROM OUTER SPACE [„Fliegende Untertassen vom Weltall“, 1953; Titel der deutschen Ausgabe: DER WELTRAUM RÜCKT UNS NÄHER, 1954]. Er deutet an, daß General Samford vor dem Beginn der Konferenz hinter seinem großen Walnußschreibtisch im Raum 3A138 des Pentagon saß und mit seinem Gewissen rang. Sollte er der Öffentlichkeit „die wirkliche Wahrheit“ sagen - daß unser Himmel überschwemmt ist von fliegenden Untertassen? Nein, die Öffentlichkeit könnte in Panik ausbrechen. Die einzige Lösung wäre das Dementieren der UFOs.

Dieses Stück der Berichterstattung macht aus Major Keyhoe den größten Journalisten aller Zeiten. Dies übertrifft Abhöraktionen. Er liest Gedanken. Und nicht nur das, er ist fähig, sie direkt durch die Wände des Pentagons zu lesen. Aber ich freue mich, daß Keyhoe in der Lage war, die Gedanken des Generals zu lesen und die Wahrheit darüber zu schreiben, denn ich sprach eine ganze Zeitlang mit dem General an dem Tag, und offenbar täuschte er mich. Denn ich hatte kei-

neswegs den Eindruck, daß er sich Sorgen darüber machte, was er der Öffentlichkeit sagen sollte.

Als die Pressekonferenz - die aufwendigste, die die Air Force seit dem zweiten Weltkrieg abgehalten hatte - um 16:00 Uhr begann, machte General Samford einen ehrlichen Versuch, die Sichtungen des Washington National [Airport] zu erklären, aber er hatte schon schlechte Karten, bevor er überhaupt begann. Er mußte sich an Antworten auf Fragen von der Presse vorbeilavieren, weil er keine Antworten darauf hatte. Dieses Lavieren machte eher den Eindruck, daß er etwas zu vertuschen versuchte, als daß es einfach darauf beruhte, daß seine Leute die Sache durch unvollständige Untersuchungen vermasselt hatten.

Dann zog er Captain Roy James vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum zur Beantwortung der Fragen über Radarefassungen hinzu. James machte seine Sache nicht besser, da er am Morgen gerade in Washington angekommen war und nicht viel mehr über die Sichtungen wußte als das, was er in den Zeitungen gelesen hatte. Major Dewey Fournet und Lieutenant Holcomb, die sich zur Zeit der Sichtungen am Flughafen befunden hatten, fielen sehr durch ihre Abwesenheit auf, zumal es der Presse hinlänglich bekannt war, daß sie nicht von der Wetterbedingtheit der erfaßten Radarechos überzeugt waren.

Aber irgendwie geschah es, daß trotz dieser chaotischen Situation genau das resultierte, was angestrebt war - die Presse saß uns nicht mehr im Nacken. Captain James' Erläuterungen über die Möglichkeit, daß die Radarechos durch Temperaturinversionen verursacht worden wären, wurden von der Presse so ausgelegt, daß sie die Erklärung der Air Force darstellten - obwohl die beiden Sichtungen selbst heute noch unter der Rubrik „Unbekannt“ geführt werden.

Am nächsten Morgen lauteten die Schlagzeilen von Bangor [Michigan, USA] bis Bogota [Kolumbien]:

AIR FORCE ENTLARVT UNTERTASSEN ALS BLOSS NATÜRLICHE PHÄNOMENE

Die Washington National-Sichtungen erwiesen etwas, das viele von uns bereits wußten: um weiteren Schwierigkeiten ähnlich den gegenwärtigen vorzubauen, mußten wir alle Fakten ermitteln und durften nicht versuchen, sie zu verschleiern. Das Interesse der Presse war zu einem großen Teil durch den Widerstand der Air Force bedingt, Informationen herauszugeben, und der Widerstand auf seiten der Air Force wiederum beruhte schlichtweg auf dem Versäumnis, die Suche nach Erklärungen einzuleiten.

Die Einleitung einer sorgfältigeren Untersuchung jedoch hätte ein paar große Fragezeichen zutage gefördert, die der Faszination der beiden Meldeberichten die Spitze genommen hätten. Ich brauchte ein Jahr, um jene Fragen zu stellen, weil ich einfach nur die Informationen aufgenommen hatte, wie sie mir über den Weg liefen, aber ein gezieltes Vorgehen hätte innerhalb eines Tages auf sie stoßen können.

Es gab einige Zweifel über die visuelle Beobachtung der "großen, grell orange glühenden Kugel", die die Flugkontrolle der Andrews AFB sah, als die Flugsicherungslotsen des Washington National Airport sie darüber informierten, daß sie ein Radarecho über der Funkstation der Andrews AFB erfaßten. Als die Flugkontrolleure später befragt wurden, änderten sie ihre Geschichte vollständig und sagten jetzt, daß es sich bei dem, was sie sahen, nur um ein Stern gehandelt hätte. In der Nacht der Sichtung wären sie „aufgeregt“ gewesen. (Laut den astronomischen Karten gab es jedoch keine besonders hellen Sterne an der Stelle, wo das UFO über der Funkstation gesehen wurde. Und ich hörte von einer verlässlichen Quelle, daß die Flugkontrolleure ein wenig „überredet“ worden waren.)

Dann änderte der Pilot der F-94C seine Meinung direkt nachdem er der Presse und mir über seinen vergeblichen Versuch, die unidentifizierten Lichter abzufangen, berichtet hatte. In einem offiziellen Bericht sagte er, daß alles, was er gesehen hatte, von einer Dunstschicht reflektierte Lichter am Boden gewesen wären.

Ein anderes Fragezeichen stellte sich über die von dem Flugkapitän gesehenen Lichter ein. Monate nach der Sichtung hörte ich von einem der Piloten, denen die ARTC-Fluglotsen angefunkelt

hatten, um zu erfahren, ob er ein UFO sehen konnten. Der Hintergrund dieses Mannes war ebenfalls beeindruckend, er flog seit 1936 von und nach Washington. Er hatte folgendes zu sagen:

Der ungewöhnlichste Vorfall ereignete sich, als er eines Nachts gerade vom Washington National Airport abgehoben hatte. Der Fluglotse informierte uns, daß sich ein UFO vor uns auf der Startroute befand, und bat uns, es zu verfolgen. Man gab uns die Koordinaten, und kurz darauf wurden wir darüber informiert, daß wir an dem UFO vorbeigeflogen waren und man uns neue Koordinaten geben würde. Keiner von uns im Cockpit hatte irgend etwas Ungewöhnliches gesehen. Diese Prozedur wiederholte sich mehrmals; jedesmal, wenn der Fluglotse uns informierte, daß wir an dem UFO vorbeiflogen, bemerkten wir, daß wir uns über einem bestimmten Areal des Potomac River befanden, östlich von Alexandria. Schließlich wurden wir gebeten, das Gebiet unter uns visuell nach irgend etwas abzusuchen, das eine Sinnestäuschung hervorrufen könnte. Wir sahen nach unten, und das einzige Objekt, das wir dort, wo das Radar ein Echo zeigte, entdecken konnten, war das Dampfschiff der Wilson Lines, das sich auf seiner Mondlicht-Reise nach Mount Vernon befand. Ob zu diesem Zeitpunkt vom Radar ein falsches Signal aus der Höhe erfaßt wurde, weiß ich nicht, aber das Radar erfaßte auf jeden Fall das Dampfschiff.

Der Pilot fuhr fort, daß in dem Washingtoner Gebiet eine so große Ansammlung von Lichtern wäre, daß man, ganz gleichgültig, wohin man blickte, ein "mysteriöses Licht" sähe.

Dann war da noch ein anderer Aspekt: obwohl die Radarstationen des Washington National Airport und der Andrews AFB sich überschneiden und viele der Radarechos eben dort erschienen, wo diese Überschneidung stattfindet, erfaßten die drei Radaranlagen nur einmal gleichzeitig dasselbe Radarziele.

Die Untersuchung erbrachte auch ein paar weitere Aspekte zugunsten von UFOs. Wir fanden heraus, die UFOs im Washingtoner Gebiet häufig auftraten. Am 23. Mai wurden zwischen 20:00 und 0:00 Uhr fünfzig Radarechos erfaßt. Sie erschienen in der Nacht des Mittwoch zwischen den beiden berühmten Samstagssichtungen, in der Nacht des folgenden Sonntag und dann wieder in der Nacht der Pressekonferenz; schließlich wurden sie achtmal im August gesichtet. Bei mehreren Gelegenheiten sahen Militär- und zivile Piloten Lichter genau da, wo das Radar die UFOs auswies.

In jeder dieser Nächte mit Sichtungen gab es eine Temperaturinversion, aber keine war stark genug, um sich auf das Radar so auszuwirken, wie Inversionen dies normalerweise tun. Bei jedem Vorfall überprüfte ich die Inversionsintensität nach der Maßgabe der Methoden, wie sie vom Wetterzentrum des Luftverteidigungskommandos angewendet werden.

Außerdem war da eine andere interessante Tatsache: es gab kaum eine Nacht in den Monaten Juni, Juli und August 1952 ohne Temperaturinversion über Washington, jedoch das langsam fliegende "solide" Radarziel erschien nur in wenigen Nächten.

Aber der Hauptpunkt zugunsten der UFOs betrifft die beteiligten Personen - hochqualifizierte Radarbediener - Männer, die es mit menschlichen Leben zu tun haben. Jeden Tag benutzen sie ihr Radar, um Tausende von Menschen sicher auf den Washington National Airport zu bringen, und mit einer derartig großen Verantwortung sollten sie ein reales Radarecho von einem wetterbedingten Echo unterscheiden können.

Daher fallen die Sichtungen des Washington National Airport noch immer unter "Unbekannt".

Wären der Presse einige andere UFO-Vorkommnisse in den Vereinigten Staaten während dieser Zeit gegenwärtig gewesen, so hätten die Sichtungen von Washington vielleicht nicht im Zentrum des Interesses gestanden. Letztere konnten zwar als gute Meldeberichte eingeordnet werden, jedoch waren sie nicht die besten, die wir erhielten. Tatsache ist, daß weniger als sechs Stunden nach dem „Danke schön“ der Damen und Herren der Presse für General Samford wegen der Pressekonferenz und bevor die UFOs die Zeitungen lesen und so herausfinden konnten, daß sie natürliche Phänomene waren, eines von ihnen über die kanadische Grenze nach Michigan herunterkam. Der Vorfall, der sich in jener Nacht ereignete, was einer von denen, die selbst vom passi-

oniertesten Skeptiker schwer zu erklären sein dürften. Ich habe viele von ihnen den Versuch unternemen hören - und sie scheiterten alle.

Am 29. [Juli] um 21:40 Uhr begann eine Radarstation des Luftverteidigungskommandos in Mittel-Michigan Radarechos zu erfassen, die mit mehr als 900 km/Std. von Süden her geradewegs über Saginaw Bay nach Lake Huron herankamen. Eine rasche Überprüfung der Flugpläne zeigte, daß es sich um ein unidentifiziertes Radarziel handelte.

Nördlich der Radarstation befanden sich drei F-94, und so rief die Bodenkontrolle eine der F-94 und wies den Piloten an, das unidentifizierte Objekt abzufangen. Der Pilot der F-94 begann, aus der Übungszone in einen von der Bodenkontrolle angegebenen Abfangkurs aufzusteigen. Als die F-94 in einer Höhe von 6.000 m war, forderte ihn die Bodenkontrolle zu einer Rechtskurve auf, die ihn zum Radarziel führen würde. Der Pilot schwenkte die F-94 nach rechts, und in diesem Augenblick sahen er und der Radarbediener im Rücksitz, daß sie sich auf ein großes bläulich-weißes Licht zubewegten, „um ein Vielfaches größer als ein Stern“. Im nächsten Augenblick „nahm das Licht eine rötliche Tönung an und wurde langsam kleiner, als ob es sich fortbewegte“.

In diesem Moment meldete sich die Bodenkontrolle und sagte, daß sie immer noch sowohl die F-94 als auch das unidentifizierte Radarziel auf dem Schirm hätte und das Radarziel gerade eine enge 180-Grad-Kurve beschrieb. Die Kurve war zu eng für einen Düsenjäger, und der Geschwindigkeit nach, mit der es flog, mußte es ein Düsenjäger sein, sofern es sich um ein Flugzeug handelte. Jetzt flog das Radarziel nach Norden. Der Pilot der F-94 brachte seinen Motor auf volle Kraft und warf zusätzlich den Nachbrenner an, um die Verfolgungsjagd aufzunehmen. Der Radarbediener im Rücksitz schaltete mit Erfolg die automatische Radarverfolgung ein. Später sagte er: „Es war eine solide automatische Radarverfolgung, wie man sie von einer B-36 [Bomber] bekommt.“ Das Objekt war 6 km entfernt, und die F-94 näherte sich ihm langsam.

Dreißig Sekunden hielt die automatische Radarverfolgung; dann, gerade als die Bodenkontrolle dem Piloten mitteilte, daß er sich näherte, wurde das Licht heller, das Objekt raste davon und durchbrach die Verfolgungsautomatik. Die Bodenkontrolle hatte den Funkkontakt aufrecht erhalten und fragte nun den Radarbediener, ob die automatische Radarverfolgung noch funktionierte, da sich die Entfernung der beiden Lichtpunkte auf seinem Schirm von einer Radaremission zur anderen verdoppelt hatte. Dies zeigte an, daß sich die Geschwindigkeit des unbekanntes Radarechos in wenigen Sekunden fast verdoppelt hatte.

Die Bodenkontrolle verfolgte die Jagd zehn Minuten lang. Ab und zu verlangsamte sich das unidentifizierte Radarziel, und die F-94 begann sich ihm zu nähern, aber kaum kam die F-94 in Radar-Reichweite, beschleunigte das Objekt plötzlich und zog dem Düsenjäger davon. Die Geschwindigkeit des UFOs - denn zu diesem Zeitpunkt hatten alle Beteiligten entschieden, daß es sich um ein solches handelte - konnte aufgrund der kurzen Dauer der Beschleunigungen nicht vollkommen exakt gemessen werden, aber mehrfach bewegte sich das UFO mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 6 km in den zehn Sekunden von einer Radaremission zur anderen, d.h. mit ungefähr 2.100 km/Std.

Der Treibstoff der F-94 ging zur Neige, und der Pilot mußte die Verfolgungsjagd abbrechen, eine oder zwei Minuten bevor das UFO sich aus der Reichweite des Bodenradar entfernte. Die letzten Radarechos des UFO waren nicht sehr deutlich, aber es sah so aus, als ob sich das Radarziel auf 300 bis 450 km/Std. verlangsamte hätte, sobald die F-94 kehrte.

Was war es? Es war offensichtlich kein Ballon oder Meteor. Es hätte ein anderes Flugzeug sein können, wenn man davon absieht, daß es 1952 kein Flugzeug gab, das eine F-94 so leicht abhängen konnte - mit Ausnahme von ein paar experimentellen Flugzeugen, die jedoch weit entfernt von Michigan getestet wurden. Dann war da die Tatsache, daß das Radar seine Geschwindigkeit mit 2.100 km/Std. auswies. Die F-94 flog geradeswegs auf den Stern Capella zu, der sich in der Nähe des Horizonts befindet und sehr hell leuchtet - aber was ist mit dem Radarkontakt? Einige sagten „wetterbedingtes Radarecho“, aber die Chancen, daß ein wetterbedingtes Radarecho eine 180-Grad-Wendung genau in dem Augenblick vollzieht, in dem das Flugzeug auf es zuhält, und [wie ein solides Objekt] eine automatische Radarverfolgung zuläßt, dann die Geschwindigkeit

verändert, um außerhalb der Reichweite des Radars des Flugzeugs zu sein, und gerade in dem Moment die Geschwindigkeit verlangsamt, als das Flugzeug abdreht - dies läßt die Chancen [daß das Radarecho wetterbedingt war] denkbar nahe bei Null stehen.

Was war es also? Viele Leute, die ich kannte, waren absolut davon überzeugt, daß dieser Meldebericht eine Schlüsselstellung einnahm und den endgültigen Beweis darstellte. Selbst wenn die Tausende anderer UFO-Meldungen aufgrund einer technischen Einzelheit verworfen werden könnten - dieser eine nicht. Diese Leute waren der Auffassung, daß dieser Meldebericht, für sich genommen, genügend Beweiskraft hatte, so daß offiziell die Tatsache anerkannt werden mußte, daß die UFOs interplanetarische Raumschiffe waren. Und als einige Leute sich weigerten, selbst diesem Meldebericht zu glauben, war es wahrhaft mitleiderregend, die Frustration zu beobachten.

Als der Monat Juli zu Ende ging, gab es im Geheimdienst eine Gruppe von Offizieren, die schwer kämpfte, damit die UFOs "anerkannt" wurden. Im Flugtechnikgeheimdienstzentrum war *Project Blue Book* weiterhin bemüht, unparteiisch zu bleiben - aber manchmal war es schwierig.

KAPITEL 13- SCHWINDEL ODER HORROR?

Für diejenigen im Militär und in der Öffentlichkeit, die den Führungsebenen des Geheimdienstes der Air Force während des Sommers 1952 nicht nahestanden - dies waren die meisten - schien die durch General Samford abgehaltene Pressekonferenz auf den Höhepunkt des offiziellen Interesses an den fliegenden Untertassen hinzuweisen. Die Pressekonferenz entlastete *Project Blue Book* - die Meldungsrate fiel innerhalb einer Woche von fünfzig pro Tag auf zehn pro Tag -, aber hinter den Kulissen bedeutete die Pressekonferenz nur das Signal für energisch vorangetriebene Bemühungen, mehr über die UFOs herauszufinden. Die Arbeit an Spezialkameras wurde auf einer hohen Prioritätsstufe weitergeführt, und General Samford wies uns an, für die Unterstützung durch Spitzenwissenschaftler zu sorgen.

Während der letzten vier Monate hatten wir ungefähr 750 vergleichsweise gut dokumentierte Meldeberichte gesammelt, und wir hofften, daß irgend etwas darin uns Aufschluß über die UFOs gäbe. Meine Befehle gingen dahin, den kontaktierten Wissenschaftlern zu sagen, daß die Air Force offiziell immer noch sehr an den UFOs interessiert war und ihre Unterstützung - selbst wenn sie nur in Ideen und Kommentaren zu den Meldeberichten bestehen sollte - dringend benötigt wurde. Obwohl die Äußerung des Problems lockerer formuliert war, lautete sie im wesentlichen so: „Weisen die UFO-Meldungen, die wir gesammelt haben, darauf hin, daß die Erde von Wesen von anderen Planeten besucht werden?“

Solche Fragen wurden Wissenschaftlern schon vorher gestellt, aber nicht in dieser ernsthaften Art und Weise.

Dann wurde ein zweites Programm in Angriff genommen, das Programm zur „Erziehung“ des Militärs. Die alte Vorstellung, daß UFO-Meldungen versanden würden, wenn die Faszination sich abnutzte, war schon lange verworfen worden. Wir wußten alle, daß UFO-Meldungen weiterhin hereinkommen würden und daß die sachgerechte Analyse jedes noch so winzige Detail erforderte. Die große Krise hatte uns gezeigt, daß unsere Chancen, eine endgültige Erklärung für eine Sichtung zu finden, direkt proportional war zu der Qualität der Informationen, die wir von den Geheimdienstoffizieren vor Ort erhielten.

Aber bald nach der Pressekonferenz bekamen wir Fernschreiben von Geheimdienstoffizieren, die besagten, daß sie die Zeitungsberichte über General Samfords Pressekonferenz so verstanden, daß wir nicht länger an UFO-Meldeberichten interessiert wären. Ein paar andere Geheimdienstoffiziere hatten offensichtlich ebenfalls die Äußerungen des Generals mißinterpretiert, da ihre Meldeberichte über [eigentlich] exzellente Sichtungen schlampig und unvollständig waren. All dies war der Sache abträglich, so daß, um weiteren fehlgeleiteten Vorstellungen über die Zukunft des UFO-Projekts der Air Force vorzubeugen, Zusammenfassungen von General Samfords Pressekonferenz an Geheimdienstoffiziere verteilt wurden. General Samford hatte die Zukunft des UFO-Projekts entworfen, als er sagte:

„Daher ist unsere gegenwärtige Vorgehensweise, diesem Problem weiterhin nach besten Kräften nachzugehen und ihm die Aufmerksamkeit zu widmen, die es unserer Auffassung nach unabdingbar fordert. Wir werden ihm adäquate Aufmerksamkeit widmen, jedoch keine überspannte Aufmerksamkeit.“

Die Zusammenfassung der Pressekonferenz klärte die Sache bis zu einem gewissen Grade, und die Zahl der eingehenden Meldeberichte kehrte zur Normalität zurück.

Ich brannte darauf, damit zu beginnen, die Unterstützung von Wissenschaftlern zu gewinnen, wie General Samford es gefordert hatte, aber bevor dies angepackt werden konnte, mußten wir die UFO-Meldeberichte analysieren, die sich bei uns stapelten. Im Juli waren wir damit überschwemmt worden und hatten nur die besten herausgepickt. Einige der Berichte, an denen wir im August arbeiteten, hatten einfache Lösungen, aber viele fielen unter die Rubrik „Unbekannt“.

Einer der Meldeberichte war von besonderem Interesse, weil er ein ausgezeichnetes Beispiel dafür lieferte, wie ein UFO-Meldebericht zuerst vollkommen unlösbar erscheinen und sich dann bei sorgfältiger Überprüfung plötzlich als ganz harmlos erweisen kann. Er zeigt auch die Tatsache, daß unsere Untersuchung und Analyse sorgfältig war, und daß, wenn wir schließlich einen Bericht als „Unbekannt“ stempelten, es sich auch tatsächlich um etwas „Unbekanntes“ handelte. Wir waren nicht unfehlbar, aber es kam nicht oft vor, daß wir einen Anhaltspunkt außer acht ließen.

Um genau 10:45 Uhr am Morgen des 1. August 1952 erfaßte das Radar des Luftverteidigungskommando nahe Bellefontaine/Ohio ein sehr schnelles unidentifiziertes Radarziel, das sich nördlich von Dayton in Richtung Südwesten bewegte. Zwei F-86 der 97. Abfangjägerschwadron von Wright-Patterson [AFB] wurden alarmiert, und in wenigen Minuten stiegen sie dorthin auf, wo das Radar das UFO ausgewiesen hatte. Das Radar hatte kein Höhenmeßgerät, so daß alles, was die Bodenkontrolle der Radarstation tun konnte, war, die zwei F-86 über oder unter das Radarziel zu lenken. Dann mußten sie es visuell auffinden.

Als die zwei Flugzeuge eine Höhe von 9.000 m erreichten, rief die Bodenkontrolle sie und sagte ihnen, daß sie sich in unmittelbarer Nähe des Radarziels befanden, das seinen südwestlichen Kurs mit einer Geschwindigkeit von annähernd 800 km/Std. fortsetzte. Wenige Sekunden später nahm die Bodenkontrolle wieder Kontakt auf und informierte den Flugführer darüber, daß die Radarechos seines Flugzeugs und des UFO sich überlagert hätten und jetzt die visuelle Suche stattfinden müßte; weiter konnte ihn das Radar nicht heranbringen. Dann setzte das Radar aus, und der Funkkontakt wurde unterbrochen.

Aber fast in demselben Moment sah der Flugführer nach oben, und dort im klaren blauen Himmel, einige hundert Meter über ihm, war eine silberne Kugel. Der Flugführer wies seinen Flügelmann darauf hin und beide begannen aufzusteigen. Sie stiegen bis zu ihrer maximalen Höhe, aber sie konnten das UFO nicht erreichen. Nachdem sie zehn Minuten lang erfolglos versuchten, die riesige silberne Kugel oder Scheibe - manchmal sah es wie eine Scheibe aus - zu identifizieren, riß einer der Piloten die Schnauze seiner F-86 hoch und belichtete ein paar Meter seines Bordwaffenkamerafilms. In diesem Augenblick begann die Warnlampe seines Bordwaffenradars zu blinken und so anzuzeigen, daß etwas Solides vor ihm war - er fotografierte also keine Nebensonne, Halluzination oder Lichtreflexion.

Die beiden Piloten brachen gerade das Abfangunternehmen ab und wendeten, um nach Wright-Patterson [AFB] zurückzukehren, als sie plötzlich bemerkten, daß sie immer noch im Nordwesten der Basis waren, das heißt in fast demselben Gebiet, in dem sie sich befunden hatten, als sie die Abfangaktion zehn Minuten vorher begonnen hatten. Das UFO hatte offensichtlich seine Geschwindigkeit von annähernd 800 km/Std., wie sie das Radar berechnet hatte, verringert, bis es fast vollständig bewegungslos auf der Stelle verharrte.

Sobald die Piloten gelandet waren, wurde das Filmmagazin der Bordwaffenkamera in aller Eile zum Photolabor gebracht und entwickelt. Die Photos zeigten nur einen runden, unscharfen Klumpen - keine Details -, aber sie waren der Beweis, daß irgendeine Art von unidentifiziertem fliegenden Objekt sich am Himmel im Norden von Dayton befunden hatte.

Diesen Vorfall hatte Lieutenant Andy Flues zu bearbeiten. Er überprüfte die Örtlichkeiten von Ballons und fand heraus, daß ein mit einem Radiosender bestückter 6-Meter-Wetterballon von Wright-Patterson sich sehr nahe bei dem Gebiet der scheiternden Abfangaktion befunden hatte, sich jedoch nicht mit annähernd 800 km/Std. bewegte und auch nicht vom Bodenradar erfaßt werden konnte, so daß Andy weiter ermittelte. Das UFO konnte kein anderes Flugzeug sein, weil Flugzeuge nicht auf der Stelle verharren, und es handelte sich auch nicht um ein atmosphärisches Phänomen. Andy legte es unter der Rubrik „Unbekannt“ ab, aber es ließ ihm keine Ruhe; der Ballon in dem Gebiet erschien ihm sehr suspekt. Er sprach sechsmal mit den beiden Piloten und verbrachte einen Tag auf der Radarstation von Bellefontaine, bevor er sein Urteil „Unbekannt“ revidierte und mit der Erklärung aufwartete.

Das unidentifizierte Radarziel, vom Radar quer durch Ohio verfolgt, war ein niedrig fliegender Düsenjäger. Der Düsenjäger war unidentifiziert, weil es eine Verwechslung gegeben hatte und die

Radarstation seinen Flugplan nicht erhalten hatte. Andy überprüfte die Sache und stellte fest, daß um ungefähr 11:40 Uhr ein Düsenjäger von Cleveland in Memphis gelandet war. Um 10:45 Uhr mußte dieser Düsenjäger sich nördlich von Dayton in südwestlicher Flugrichtung befunden haben.

Als sich bei der Bodenkontrolle die Radarziele der zwei F-86 mit dem des unidentifizierten Ziels überlagerten, waren sie auf einer Höhe von 9.000 m und hielten Ausschau nach dem Objekt in ihrer Höhe oder weiter oben und übersahen daher den niedrig fliegenden Düsenjäger, sahen jedoch den Ballon. Da das Radar aussetzte, als die Piloten gerade den Ballon sahen, konnte die Bodenkontrolle nicht bemerken, daß das unidentifizierte Radarziel, das beobachtet worden war, seinen Südwestkurs fortsetzte. Die Piloten kamen nicht auf die Idee, sich weiter umzuschauen, nachdem sie den Ballon bemerkt hatten, da sie dachten, daß sie das Radarziel entdeckt hatten.

Der einzige Aspekt der Sichtung, der noch ungeklärt blieb, war die Radarerfassung des Bordwaffenradargeräts der F-86. Lieutenant Flues recherchierte, führte ein paar Experimente durch und entdeckte, daß der kleine Senderkasten eines mit einem Radiosender bestückten Ballons auf einem Radargerät wie dem der Bordwaffe einer F-86 eine Reaktion erzeugt.

Um einen endgültigen Beweis zu erlangen, brachte Lieutenant Flues die Photos der Bordwaffenkamera zum Photolabor. Die beiden F-86 hatten sich in einer Höhe von ungefähr 12.000 m befunden, als der Film geschossen wurde, und der 6-Meter-Ballon trieb in einer Höhe von ungefähr 21.000 m. Andys Frage an das Photolabor lautete: „Wie groß muß ein Biot-Ballon auf einem 16-mm-Film erscheinen, wenn der Ballon 9.000 m entfernt ist?“

Die Leute im Photolabor stellten ein paar Berechnungen und Messungen an und gaben dann die Antwort: „Ein 6-Meter-Ballon, aus einer Entfernung von 9.000 m aufgenommen, müßte genau so groß sein wie das UFO auf dem Film der Bordwaffenkamera.“

Mitte August kehrte in *Project Blue Book* die Normalität wieder ein. Lieutenant Flues' Coca-Cola-Genuß war von zwanzig Flaschen am Tag Mitte Juli auf seine normalen fünf gefallen. Wir kamen alle wieder zum Schlafen, und jetzt war es selten, daß mein Telephon zu Hause in der Mitte der Nacht klingelte und ein neues UFO gemeldet wurde.

Aber dann, am Morgen des 20. August, als ich mich fertig machte, um zum Dienst zu gehen, und gerade gutgelaunt eine Dusche nahm, ereignete sich einer dieser seltenen Anrufe. Es war der diensthabende Offizier des Flugtechnikgeheimdienstzentrums ATIC. Ein dringendes internes Kabel für *Project Blue Book* war hereingekommen. Der diensthabende Offizier war zum Nachrichtenzentrum gegangen und hatte es geholt. Er dachte, daß es wichtig wäre, und wollte, daß ich sofort käme. Aus irgendeinem Grunde wollte er es mir nicht am Telephon vorlesen, obwohl es nicht als vertraulich deklariert war. Ich befand, daß ich gehen sollte, wenn er es so wollte, und also brach ich in aller Eile auf.

Das Kabel war vom Geheimdienstoffizier eines Luftwaffenstützpunktes in Florida. In der Nacht zuvor hatten drei Pfadfinder und ihr Führer ein UFO gesehen. Der Führer hatte Verbrennungen erlitten, als er sich dem UFO zu weit genähert hatte. Das Kabel teilte ferner ein paar oberflächliche Details mit und konstatierte, daß der Führer ein „seriöser Bürger“ wäre.

Ich führte sofort ein Ferngespräch mit dem Geheimdienstoffizier. Er bestätigte die Angaben des Kabels. Er hatte kurz mit dem Pfadfinderführer telefoniert, und nach allem, was er erfahren konnte, handelte es sich nicht um einen Schwindel. Die Ortspolizei war kontaktiert worden, und sie bestätigte die Geschichte sowie die Verbrennungen. Ich bat den Geheimdienstoffizier, den Führer zu kontaktieren und ihn sofort eine medizinische Untersuchung durchführen zu lassen. Ich konnte mir die Gerüchte ausmalen, die sich über den Zustand des Pfadfinderführers verbreiten könnten, und ich wollte Beweise. Der Meldebericht klang solide, und deshalb sagte ich dem Geheimdienstoffizier, daß ich so schnell wie möglich zu ihm kommen würde.

Ich rief sofort Colonel Dunn, damals Leiter des Flugtechnikgeheimdienstzentrums an, und erstattete ihm kurz Bericht. Er war ebenfalls der Ansicht, daß ich mich so schnell wie möglich nach Florida begeben sollte, und bot mir an zu versuchen, mir einen Flug mit einer B-25 der Air Force zu organisieren, was zeitsparender wäre als eine Reise mit einer Fluggesellschaft.

Ich wies Bob Olsson an, einen der Geigerzähler von Wright Field auszuborgen und dann eine Kamera aufzutreiben. Ich rief meine Frau und bat sie, ein paar Sachen für mich zu packen und sie zu mir hinauszubringen. Bob besorgte die Ausrüstung, rannte nach Hause und packte eine Tasche, und zwei Stunden später waren wir beide sowie unsere zwei Piloten, Captain Bill Hoey und Captain David Douglas, auf dem Weg nach Florida, um einen der seltsamsten UFO-Meldeberichte zu untersuchen, die mir je begegnet waren.

Als wir ankamen, sorgte der Geheimdienstoffizier dafür, daß der Pfadfinderführer zur Luftwaffenbasis hinauskam. Letzterer war über unser Kommen informiert, und so traf er wenige Minuten später auf der Basis ein. Er war ein sehr umgänglicher Bursche, Anfang dreißig, alles andere als redselig, aber unübersehbar bereit zu kooperieren.

Als er uns kurz seinen persönlichen Hintergrund schilderte, hatte ich sofort den Eindruck, daß er die Wahrheit sagte. Er hatte sein ganzes Leben in Florida verbracht. Er hatte eine private Schule zur Vorbereitung auf den Militärdienst besucht, einige Zeit auf einem College verbracht und war dann zu den Marines [Marine Corps] gegangen. Er erzählte uns, daß er während des Krieges die meiste Zeit auf dem Pazifik war, und berichtete über einige ziemlich haarige Erfahrungen, durch die er gegangen war. Nach dem Krieg arbeitete er als Automechaniker und ging dann eine Zeitlang nach Georgia, um dort in einer Terpentinfabrik zu arbeiten. Nachdem er nach Florida zurückgekehrt war, eröffnete er eine Tankstelle, aber eine Pechsträhne zwang ihn, das Geschäft aufzugeben. Jetzt arbeitete er als Angestellter in einem Eisenwarenladen. Einige Monate zuvor hatte eine Kirche am Ort beschlossen, eine Pfadfindergruppe zu organisieren, und er bot sich als Pfadfinderführer an.

In der vergangenen Nacht war das wöchentliche Pfadfindertreffen früh zu Ende gegangen. Er erzählte, daß die Unterhaltung sich um ein bevorstehendes Oldtimer-Rennen drehte, nachdem er einen der Jungen abgesetzt hatte. Man redete über den Zustand der Rennbahn. Es hatte viel geregnet, und sie wollten wissen, ob die Bahn überflutet war, so daß sie dorthin fuhren, um nachzusehen. Dann fuhren sie nach Süden zu einer kleinen Stadt in der Nähe, um einen anderen Jungen dort abzusetzen. Sie fuhren auf einer Landstraße - ungefähr 15 Kilometer von der vielbefahrenen Küstenautostraße entfernt -, die durch eine kaum bewohnte Gegend mit Piniensträuchern und Dickichten niedrigwachsender Palmen führt.

Während sie so fuhren, sagte der Pfadfinderführer plötzlich, daß er links vor sich in den Pinien ein Licht sah. Er nahm Gas weg und fragte die Jungen, ob sie das Licht gesehen hatten, aber sie verneinten. Er gab gerade wieder Gas, als er die Lichter wieder sah. Diesmal sahen auch alle Jungen sie, und er bremste. Er erzählte [uns], daß er zu dem Waldstück zurückfahren wollte, um nachzusehen, was dort los war, die Jungen jedoch Angst hatten, allein zurückzubleiben. Er fuhr wieder weiter, aber wenige Sekunden später beschloß er zurückzufahren. So wendete er, fuhr zurück und parkte neben der Straße, direkt gegenüber der Stelle, wo er die Lichter gesehen hatte.

Ich unterbrach ihn hier, um mehr darüber herauszufinden, warum er beschlossen hatte zurückzufahren. Normalerweise begaben sich die Leute nachts nicht in Dickichte, in denen es von Klapperschlangen wimmelt. Er hatte eine logische Antwort. Die Lichter sahen aus wie die eines in einiger Entfernung in den Wald abstürzenden Flugzeugs. Er glaubte zwar nicht, daß es dies war, was er sah, aber der Gedanke an diese Möglichkeit beunruhigte ihn. Immerhin, so sagte er, war er ein Pfadfinderführer, und falls jemand in Schwierigkeiten wäre, hätte er für den Rest seines Lebens Gewissensbisse, wenn er der Sache nicht nachgegangen wäre und jemand seine Hilfe gebraucht hätte.

Im Radio begann gerade eine 15-Minuten-Sendung, und er sagte den Jungen, daß er in das Waldstück gehen würde, und daß sie, wenn er am Ende der Sendung nicht zurückgekehrt wäre, die Straße hinunter zu dem Farmhaus laufen sollten, an dem sie vorbeigekommen waren, um Hilfe zu holen. Er stieg aus und ging direkt auf das Waldstück zu. Er trug eine abgetragene Jeansschirmkappe und hatte eine Machete und zwei Taschenlampen bei sich. Eine der Lampen war eine Reservelampe, die er in seine hintere Tasche gesteckt hatte.

Er war ungefähr fünfzig Meter von der Straße entfernt, als er auf ein Palmendickicht stieß und stehenblieb, um einen freien Weg zu finden. Aber er sah keinen, so daß er begann, sich einen Weg durch das hüfthohe Gestrüpp zu bahnen.

Als er stehenblieb, so erinnerte er sich später, bemerkte er zunächst einen seltsamen Geruch. Er konnte ihn uns nicht genau beschreiben und nannte ihn "scharf" oder "stechend". Der Geruch war anfangs sehr schwach und eher nur unterschwellig gewärtig. Ein anderer, später wiedererinnerter Sinneseindruck war ein leichter Temperaturunterschied, der kaum bemerkbar war, so wie die von einem Backsteinhaus abgestrahlte Wärme, wenn man nach Sonnenuntergang daran vorbeiging. Er hatte über den Geruch und die Wärme zu jener Zeit nicht nachgedacht, aber als die Einzelheiten des Vorfalles später wichtig erschienen, erinnerte er sich daran.

Diese Empfindungen damals nicht beachtend, arbeitete er sich durch das Gestrüpp vorwärts und sah dabei hin und wieder zum Polarstern am Himmel, um die Richtung nach Osten einhalten zu können. Nachdem er sich seinen Weg durch ungefähr 30 Meter Unterholz gebahnt hatte, nahm er eine Veränderung der Schatten vor ihm wahr und blieb stehen, um mit der Taschenlampe das Gebiet vor ihm auszuleuchten und festzustellen, ob er sich auf eine Lichtung oder einen der vielen Teiche in diesem Teil von Florida zubewegte. Es war eine Lichtung.

Die Pfadfinderjungen beobachteten den Weg ihres Führers, indem sie den hin und her schwankenden Schein seiner Taschenlampe verfolgten. Hin und wieder wanderte der Lichtstrahl für einen Moment einen Baum hinauf oder beleuchtete die Umgebung, so daß sie erkennen konnten, wo er sich jeweils in Relation zu Bäumen und Unterholz befand. Sie sahen ihn am Rand der offenen, überschatteten Stelle stehenbleiben und den Lichtstrahl vor sich richten.

Der Pfadfinderführer erzählte uns, daß er jetzt, als er erneut innehielt, den Geruch und die Wärme zum erstenmal bewußt wahrnahm. Beides wurde stärker, als er auf die Lichtung hinaustrat. Die Wärme wurde sogar unerträglich oder – wie er sich ausdrückte – "bedrückend feucht und machte es schwer zu atmen".

Er ging ein paar Schritte weiter, und plötzlich hatte er das bedrohliche Gefühl, daß ihn jemand beobachtete. Er machte einen weiteren Schritt nach vorn und schaute nach oben, um den Polarstern zu finden. Aber er konnte den Polarstern nicht sehen und auch keinen anderen Stern. Dann sah er plötzlich, daß fast der ganze Himmel durch etwas Großes, Dunkles in ungefähr 9 Metern Höhe über ihm verdeckt wurde.

Er sagte, daß er in dieser Position sekundenlang oder minutenlang verharrte – wie lang genau, wußte nicht zu sagen -, da nun das Gefühl, beobachtet zu werden, seinen Verstand lähmte. Er schaffte es, ein paar Schritte rückwärts zu tun, und offensichtlich befand er sich jetzt nicht mehr unter dem Objekt, da er den Rand von dessen Silhouette sehen konnte, die sich gegen den Himmel abhob.

Als er sich so zurückzog, erzählte er, wurde die Luft kühler und frischer, und dies half ihm, einen klaren Gedanken zu fassen. Er richtete den Lichtstrahl seiner Taschenlampe hinauf zum Rand des Objektes und konnte es für einen Augenblick gut erkennen. Es war rund und am Boden leicht nach innen gewölbt. Die Oberfläche war glatt und grau. Er zeigte auf einen mit grauem Linoleum bedeckten Schreibtisch im Raum des Geheimdienstoffiziers. "Genau so sah es aus", sagte er. Der obere Teil wies in der Mitte eine Kuppel auf, die aussah wie eine Flugzeugkanzel. Der Rand des untertassenförmigen Objekts war dick, und dort befanden sich im Abstand von jeweils 30 Zentimetern Schaufeln, wie die eines Turbinenrades. Zwischen den Schaufeln war eine kleine Öffnung, einer Düse ähnlich.

Die nächste Reaktion, die der Pfadfinderführer an sich bemerkte, war Zorn. Er wollte das Ding, was immer es war, beschädigen oder zerstören. Alles, was er hatte, war eine Machete, aber er fühlte den Impuls, aufzuspringen und zuzuschlagen. Kaum hatte er diese Vorstellung, bemerkte er, daß sich die Schatten der Kanzel leicht änderten, und hörte ein Geräusch "wie das Öffnen einer gut geölten Safe-Tür". Er erstarrte auf der Stelle, und dann bemerkte er einen kleinen roten Feuerball auf ihn zukommen, der sich beim Herunterschweben in eine Wolke aus rotem Dunst

verwandelte. Der Pfadfinderführer ließ seine Lampe und die Machete fallen und hielt die Arme vor seinen Kopf. Als der Dunst ihn einhüllte, wurde er ohnmächtig.

Die Jungen im Wagen schätzten, daß ihr Pfadfinderführer ungefähr fünf Minuten lang fort gewesen war, als sie ihn am Rand der Lichtung stehenbleiben und die Lichtung dann betreten sahen. Sekunden später bemerkten sie, daß er wieder stehenblieb und den Lichtstrahl der Taschenlampe nach oben richtete. Sie dachten, daß er wieder die Bäume inspizierte. Das nächste, was sie wahrnahmen, war, daß ein großer roter Feuerball ihn einhüllte. Als sie ihn fallen sahen, sprangen sie aus dem Wagen und rannten die Straße hinunter in Richtung des Farmhauses.

Der Farmer und seine Frau hatten Schwierigkeiten, von den aufgeregten Jungen zu erfahren, was geschehen war. Sie brachten aus den Jungen nur heraus, daß ihr Führer in Schwierigkeiten war. Der Farmer rief die Staatliche Autobahnpatrouille von Florida an, die die Nachricht an das Büro des Bezirkssheriffs weiterleitete. Ein paar Minuten später trafen der Sheriff und ein örtlicher Wachtmeister ein. Sie holten die Jungen ab und fuhren mit ihnen zu der Stelle, wo ihr Wagen geparkt war.

Der Pfadfinderführer hatte keine Vorstellung darüber, wie lange er ohnmächtig gewesen war. Er erinnerte sich vage daran, sich an einen Baum gelehnt zu haben, an das Gefühl taufeuchten Grasses und daran, plötzlich das Bewußtsein wiedererlangt zu haben. Sein erster Gedanke war, hinauszugelangen auf die Straße, und er begann zu laufen. Auf halbem Wege durch das Dickicht sah er ein Auto auf der Landstraße halten. Er rannte darauf zu und traf auf den Sheriff, den Wachtmeister und die Jungen.

Er war so aufgeregt, daß er Schwierigkeiten hatte, die Geschehnisse zusammenhängend wiederzugeben. Später sagte der Sheriff, daß er in all den Jahren als Polizist niemals jemanden so verängstigt gesehen hatte wie den Pfadfinderführer, als dieser aus dem Gehölz neben der Straße im Licht der Autoscheinwerfer auftauchte. Sobald er seinen Bericht beendet hatte, begaben sie sich alle in den Wald, wobei sie das Dickicht vermieden.

Was sie zuerst bemerkten, war die immer noch eingeschaltete Taschenlampe im Gras. Daneben war eine Stelle, an der das Gras niedergedrückt war, als ob dort jemand gelegen hatte. Sie suchten nach der weiteren Lampe, die der Pfadfinderführer bei sich gehabt hatte, aber sie war nicht aufzufinden. Spätere Versuche, sie zu finden, war ebenfalls fruchtlos. Sie markierten die Stelle, wo das Gras niedergedrückt war, und gingen zurück.

Der Wachtmeister brachte die Jungen nach Hause, und der Pfadfinderführer folgte dem Sheriff zu dessen Büro. Auf dem Weg zur Stadt, erzählte der Pfadfinderführer, bemerkte er erst, daß seine Arme und das Gesicht verbrannt waren. Als sie das Sheriffbüro erreichten, stellte er fest, daß Arme, Gesicht und Schirmmütze versengt waren. Der Sheriff rief die Air Force an.

Ihm hörten sechs Leute zu, Bob Olsson, die beiden Piloten, der Geheimdienstoffizier, sein Sergeant und ich. Wir hatten alle vorher verabredet, ein unbedeutendes Detail aus der Geschichte zu nehmen und den Pfadfinderführer nach Beendigung seines Bericht erneut danach zu fragen. Unsere Theorie war, daß er, falls er sich die Geschichte ausgedacht hatte, entweder das Detail perfekt wiederholen oder sich nicht mehr daran erinnern würde. Ich hatte dieses Verfahren schon oft angewendet, und war eine gute Methode, eine Lüge aufzudecken. Der Pfadfinderführer bestand den Test ausgezeichnet. Sein Bericht klang für alle von uns solide.

Wir redeten noch eine Stunde lang, diskutierten die Ereignisse und den Hintergrund des Pfadfinderführers. Er fragte uns wieder und wieder: "Was habe ich da gesehen?" Offensichtlich dachte er, daß wir es wüßten. Er erzählte, daß die Zeitungen ihn verfolgten, seitdem der Sheriff versehentlich die Geschichte preisgegeben hatte, daß er sie jedoch von sich ferngehalten hatte, bis wir kamen. Ich sagte ihm, daß die Air Force-Politik jedem erlaubte, über UFO-Sichtungen zu sagen, was er wollte. Wir hatten niemals irgend jemandem den Mund verboten, er konnte selbst entscheiden. Wir dankten ihm, leiteten in die Wege, daß die Schirmmütze und die Machete nach Dayton [zum Technischen Zentrum ATIC] gebracht wurden, und ließen den Pfadfinderführer nach Hause bringen.

Mittlerweile war es spät geworden, aber ich wollte den Flugmediziner sprechen, der den Mann am Morgen untersucht hatte. Der Geheimdienstoffizier fand den Arzt im Hospital und sagte, er würde gleich kommen. Der Bericht des Arztes war sehr gründlich. Das einzige Ungewöhnliche, das er gefunden hatte, waren kleinere Verbrennungen an den Armen und den Handrücken. Es gab außerdem Anzeichen dafür, daß die Innenseite der Nasenlöcher versengt worden waren. Der Grad der Verbrennungen entsprach ungefähr dem eines leichten Sonnenbrandes. Die Haare waren ebenfalls versengt, was auf eine Hitzewelle verwies.

Der Flugmediziner konnte sich die Sache nicht recht erklären. Vielleicht war ein Zigarettenanzünder im Spiel, und er nahm sein Feuerzeug und versengte zur Demonstration eine kleine Stelle seines Armes. Er war lediglich um eine medizinische Untersuchung gebeten worden, und dies war es, was er durchgeführt hatte, aber er schlug vor, die Marineunterlagen des Pfadfinderführers zu überprüfen, weil ihm die Sache nicht ganz geheuer vorkam. Ich war skeptisch, die Geschichte hörte sich meiner Meinung nach solide an.

Am nächsten Morgen machte sich mein Team vom Technischen Zentrum, drei Leute vom Geheimdienstbüro und die beiden Polizeibeamten auf den Weg zum Schauplatz des Vorfalls. Wir fanden die Stelle, wo offensichtlich jemand gelegen hatte, und den Pfad des Pfadfinderführers durch das Dickicht. Wir überprüften das Gebiet vorsorglich mit dem Geigerzähler, erwarteten jedoch nicht, etwas zu finden; und so war es auch.

Wir durchkämmten die Stelle Zentimeter um Zentimeter in der Hoffnung, ein abgebranntes Streichholz zu finden - mit dem ein Leuchtfeuer oder ein Feuerwerkskörper hätten angezündet werden können - oder Spuren eines Leuchtfeuers oder überhaupt irgend etwas, das nicht in einen unberührten Wald gehörte. Wir schauten uns die Bäume an; es gab keine Spuren von Blitzeinschlägen. Die Grashalme, über denen das UFO geschwebt haben sollte, waren nicht verbrannt. Wir fanden nichts, das der Geschichte widersprochen hätte. Nachdem wir ein paar Photographien gemacht hatten, fuhren wir zum Ort zurück. Wir sprachen mit dem Wachtmeister und dem Sheriff. Alles, was sie tun konnten, war, zu bestätigen, was wir gehört hatten.

Wir sprachen mit dem Farmer und seiner Frau, aber sie konnten uns nicht weiterhelfen. Die spärlichen Einzelheiten, die die Jungen ihnen genannt hatten, bevor sie die Möglichkeit hatten, mit ihrem Führer zu sprechen, stimmten mit dessen Geschichte überein. Wir sprachen mit dem Arbeitgeber des Pfadfinderführers und seinen Freunden; er war ein integrierter Mann. Wir befragten Leute, die vielleicht etwas gesehen haben könnten, aber niemand sah etwas. Die Anwohner hatten ein Dutzend Theorien, und wir gingen jeder einzelnen sorgfältig nach.

Er war nicht vom Blitz getroffen worden. Er war nicht auf eine Schnapsbrennerei getroffen. Es gab kein Anzeichen dafür, daß er eine Bande illegaler Schildkrötenschlächter, Schmuggler oder Schwarzhändler überrascht hatte. Es gab kein Anzeichen von Sumpfgas oder Sumpffener. Die mysteriösen blauen Lichter in der Umgebung rührten von einem Farmer, der nachts Schweißbrennarbeiten durchführte. Die anderen fliegenden Untertassen waren die Landescheinwerfer von Flugzeugen, die einen nahegelegenen Flughafen anfliegen.

Um ganz ehrlich zu sein – wir versuchten zu beweisen, daß es sich um einen Schwindel handelte, aber wir hatten damit absolute keinen Erfolg. Jede neue Spur, die wir ausfindig machten, führte immer wieder nur zu demselben Ergebnis: die Geschichte war wahr.

Wir beendeten unsere Arbeit an einem Freitagabend und wollten am Samstag früh aufbrechen. Bob Olsson und ich beabsichtigten, mit einem Linienflug zurückzufliegen, da die B-25 gewartet wurde. Kurz nach dem Abendessen wurde ich vom Büro des Sheriffs angerufen. Der Anrufer war der Mitarbeiter des Sheriffs, mit dem ich gesprochen hatte, nicht der, den der Pfadfinderführer antraf, als er aus dem Wald kam – er interessierte sich sehr für den Vorfall, hatte ein wenig auf eigene Faust recherchiert und herausgefunden, daß der Hintergrund unseres versengten UFO-Beobachters nicht ganz so sauber war, wie er uns glauben gemacht hatte. Er mußte die Marine nach ein paar Monaten wegen unerlaubter Abwesenheit und eines Autodiebstahls verlassen und hatte einige Zeit in einer Bundeserziehungsanstalt in Chillicothe/Ohio verbracht. Der Sheriff be-

tonte, daß diese Fakten nicht unbedingt etwas bedeuten mußten, mich jedoch vielleicht interessieren würden, was ich bejahte.

Früh am nächsten Morgen wurde ich durch einen Anruf vom Geheimdienstoffizier geweckt. Die Morgenzeitung brachte die UFO-Geschichte auf der ersten Seite. Sie zitierte den Pfadfinderführer mit den Worten, daß "hohe Tiere" von Washington ihn spät nachts befragt hätten. Da waren keine "hohen Tiere", sondern nur vier Captains, ein Zweiter Lieutenant und ein Sergeant gewesen. Er wußte, daß wir von Dayton waren, da wir mit ihm darüber gesprochen hatten, wer wir waren und woher wir kamen.

Der Zeitungsartikel fuhr fort, daß "der Pfadfinderführer und die Air Force wußten, was er gesehen hatte, darüber jedoch nicht reden konnten – es würde eine nationale Panik auslösen". Er hatte außerdem einen Presseagenten angeheuert. Die Sache mit den hohen Tieren vom Pentagon hätte ich noch als schriftstellerische Freiheit der Presse interpretieren können, aber diese "nationale Panik"-Geschichte war zu viel. Gerade hatte ich beschlossen, diesen Vorfall als "Unbekannt" zu den Akten zu legen, als dies alles geschah – unser Pfadfinderführer war im Begriff, eine schnelle Mark mit dem Vorfall zu machen. Bevor ich mich auf den Weg nach Dayton machte, rief ich Major Dewey Fournet im Pentagon an und bat ihn darum, ein wenig zu recherchieren.

Am Montagmorgen ging die Machete zum Materiallabor von Wright-Patterson ab. Unsere Fragen lauteten: "Ist irgend etwas Ungewöhnliches an dieser Machete? Ist sie magnetisiert worden? Ist sie radioaktiv? Wurde sie erhitzt?" Kein Schneidegerät wurde jemals so sorgfältig auf so viele Dinge untersucht. So wie wir den Geigerzähler bei der Überprüfung des Gebiets benutzt hatten, über dem das UFO in dem Wald von Florida geschwebt hatte, ging es uns auch jetzt darum, jeden möglichen Aspekt der Sichtung zu untersuchen. Man fand nichts, lediglich ein einfaches, nicht magnetisiertes, nicht radioaktives, nicht erhitztes, gewöhnliches, alltägliches Schneidgerät.

Die Schirmmütze wurde an ein Labor in Washington D.C. gesendet, gemeinsam mit der Geschichte des Pfadfinderführers. Unsere Frage lautete: "Untermauert oder widerspricht diese Schirmmütze in irgendeiner Weise (Verbrennungen, Chemikalien etc.) die Geschichte?"

Ich dachte, daß wir alle Dinge bedacht hatten, die in einem Labor untersucht werden konnten, bis jemand meinte, ich hätte etwas übersehen, und zwar das Offenkundigste von allem, nämlich Boden- und Grasproben der Stelle, über der das UFO geschwebt hatte. Wir hatten zwar solche Proben, aber durch den eiligen Aufbruch nach Dayton waren sie in Florida liegengeblieben. Ich rief in Florida an, die Proben wurden nach Dayton transportiert und einem agrarwissenschaftlichen Labor zur Analyse übergeben.

Am Ende der Woche erhielt ich den Bericht über die militärischen und erziehungsanstaltlichen Unterlagen unseres Ex-Marinesoldaten. Sie bestätigten die Bedenken und fügten weitere Aspekte hinzu – sie waren wenig schmeichelhaft. Die Diskrepanz zwischen dem, was wir über den Pfadfinderführer gehört hatten, als wir in Florida waren, und den Unterlagen wurde als gewichtiger Faktor betrachtet. Ich entschied, daß wir noch einmal nach Florida flogen, um zu versuchen, die Diskrepanz aufzuklären.

In Florida herrschte Hurrikan-Saison. Wir mußten ein paar Tage warten, um dann zwischen zwei Hurrikänen hindurchzuschlüpfen. Wir kontaktierten ein Dutzend Leute in der Stadt, in der der Pfadfinderführer lebte. Sie hatten ihn alle eine Zeit lang gekannt. Wir verfolgten seinen Weg von der frühen Kindheit bis zur Sichtsungszeit. Um sichergehen zu können, daß die Leute, mit denen wir sprachen, zuverlässig waren, überprüften wir sie. Die Einzelheiten, die wir herausfanden, können nicht wiedergegeben werden, da sie uns im Vertrauen mitgeteilt wurden, aber wir waren überzeugt, daß die ganze Sache ein Schwindel war.

Mit dem Pfadfinderführer sprachen wir nicht noch einmal, aber bei Gelegenheit eines Pfadfindertreffens sprachen wir eines abends mit allen Pfadfinderjungen, und sie berichteten erneut, wie sie ihren Führer durch den Feuerball zu Boden gehen sahen. Am Abend zuvor waren wir zum Sichtungsort gefahren und hatten unter ungefähr denselben Lichtbedingungen wie in der Sichtungsnacht die Szene nachgestellt, insbesondere den Teil, als die Jungen ihren Führer mit rotem Feuer bedeckt fallen sahen. Wir fanden heraus, daß nicht einmal dann am angegebenen Ort die Silhou-

ette einer Person in der Lichtung gesehen werden konnte, wenn man sich auf das Dach des Autos stellte. Vieles andere von der Geschichte der Jungen hielt ebenfalls nicht stand. Sie waren sich über die Einzelheiten nicht mehr so sicher wie vorher.

Als wir in Dayton wieder eintrafen, war der Bericht über die Schirmmütze eingetroffen. Das Versengungsmuster zeigte, daß die Mütze flach war, als sie versengt wurde, die Brandlöcher jedoch – das Labor hatte winzige Löcher gefunden, die wir übersehen hatten – waren höchstwahrscheinlich mit einem elektrischen Anzünder verursacht worden. Dies war alles, was das Labor feststellen konnte.

Während unserer früheren Besuche hatten wir wiederholt die Frage gestellt: "War die Mütze versengt, bevor ihr in den Wald gegangen seid?" und "Ist die Mütze gebügelt worden?" Jedesmal hatten wir die gleichen Antworten erhalten: "Die Mütze war vorher nicht versengt, denn wir (die Jungen) hatten damit beim Pfadfindertreffen gespielt und hätten Versengungen bemerkt" und "Die Mütze war neu, sie war noch nicht gewaschen oder gebügelt worden." Es gibt das Gerücht, daß die Schirmmütze nicht zurückgegeben worden sei, weil sie ein Beweis der Echtheit der Sichtung wäre. Die Mütze war einfach deshalb nicht zurückgegeben worden, weil der Pfadfinderführer gesagt hatte, er wolle sie nicht zurückhaben. Keine Geheimnisse, keine Intrige – sondern eine ganz simple Geschichte.

Jeder mit dem Vorfall Vertraute – mit Ausnahme einiger weniger Leute im Pentagon – war überzeugt, daß es sich um einen Schwindel handelte, bis mich das Labor wegen der Grasmuster, die wir eingesandt hatten, anrief. "Wie sind die Wurzeln verkohlt?" Wurzeln verkohlt? Ich wußte nicht, worüber der Anrufer sprach. Er erklärte, daß man sie bei der Untersuchung des Grases nach dem Entfernen der Schmutz- und Sandklumpen verkohlt gefunden hatte. Die Grashalme waren nicht beschädigt, sie waren nicht erhitzt worden, mit Ausnahme der äußersten Spitzen der längeren Halme, die offensichtlich zum Boden gebeugt worden waren und ebenfalls verkohlten. Das Labor hatte die Verkohlung nachgestellt und herausgefunden, daß, wenn frische Grasklumpen in einer Pfanne mit Schmutz und Sand auf einer Gasflamme bis auf ungefähr 300 Grad F [300° Fahrenheit = ca. 150° Celsius] erhitzt wurden, der untersuchte Effekt dupliziert werden konnte. Wie dies außerhalb eines Labors zuwege kam, blieb unerfindlich.

Sobald wir den Laborbericht bekommen hatten, überprüften wir auf eigene Faust ein paar Möglichkeiten. Wir fanden weder heiße Quellen im Untergrund noch Chemikalien oder sonst irgend etwas im Boden, das die Verkohlungen hätte erklären können. Der einzige Weg, die Sache zu simulieren, wäre gewesen, die Erde von unten auf ca. 150° C zu erhitzen. Aber wie wollen Sie dies ohne Verwendung einer aufwendigen Ausrüstung tun und ohne den Boden zu beschädigen? Es geht nicht.

Nur wenige Personen hatten die Grasmuster in Händen gehalten: das Labor, der Geheimdienstoffizier in Florida und ich. Das Labor würde sich keinen Scherz erlauben und dann einen offiziellen Bericht schreiben und ich ebenso wenig. Bleibt der Geheimdienstoffizier. Ich bin sicher, er hat es nicht getan. Mag sein, daß es eine Antwort gibt, die niemand bemerkt. Die verkohlten Graspflanzen von Florida sind immer noch ein Rätsel.

Es war schwierig, einen offiziellen Bericht über diesen Vorfall zu schreiben. Eine sehr große Anzahl von Indizien wies darauf hin, daß die Geschichte des Pfadfinderführers nicht wahr war. Auf unserer zweiten Reise nach Florida hörten Lieutenant Olsson und ich Story über Story von der Neigung des Mannes, Geschichten zu erfinden. Ein Mann sagte uns: "Wenn er sagen würde, daß die Sonne scheint, würde ich nach oben sehen, um mich zu vergewissern." Die Geschichte des Führers und der Jungen stimmten nicht völlig überein. Niemand von uns kam auf die Idee, daß die Jungen an dem Schwindel beteiligt wären. Sicherlich waren sie so beeindruckt von dem Vorfall, daß sie sich ein paar Dinge einbildeten, die sie nicht wirklich gesehen hatten. Die Versengungen des Pfadfinderführers bewiesen nichts, da der Flugmediziner sie auf einfache Weise nachstellen konnte, indem er seinen eigenen Arm mit einem Feuerzeug versengte. Wir überlegten uns ein Dutzend Wege, wie der Mann den Schwindel bewerkstelligt haben könnte, aber es war nicht zu beweisen.

Für den Pfadfinderführer sprachen die zwei Beweise, die wir nicht erklären konnten: die Löcher in der Schirmmütze und die verkohlten Graswurzeln.

Der Hilfssheriff, der mir als erster über den Marine- und Gefängnishintergrund des Pfadfinderführers erzählte, sagte auch: "Mag sein, daß er in diesem Fall zum erstenmal in seinem Leben die Wahrheit sagt, aber ich bezweifle es."

Auch wir bezweifelten es und schrieben den Vorfall als Schwindel ab - den besten Schwindel in der Geschichte der UFOs.

Viele Leute fragten uns, warum wir den Pfadfinderführer nicht mit einem Lügendetektor überprüften. Wir hatten es ernsthaft erwogen und einige Experten auf diesem Feld um Rat gebeten. Sie rieten davon ab. In bestimmten Fällen liefert der Lügendetektor keine brauchbaren Ergebnisse. Ein solcher Fall lag ihrer Meinung nach vor. Hätte der Pfadfinderführer den Test bestanden und würde die fragwürdigen Ergebnisse weitergeben, so würde uns die Öffentlichkeitswirksamkeit ziemliche Kopfschmerzen bereitet haben.

Es gibt jedoch einen Weg, die verkohlten Graswurzeln, die verbrannte Schirmmütze und ein paar andere Aspekte des Vorfalls zu erklären. Es ist pure Spekulation, ich glaube nicht, daß diese Erklärung die Lösung ist, aber sie ist interessant. Da die Grashalme nicht beschädigt und der Boden unberührt war, ist dies der einzige Weg (niemand hat über einen anderen nachgedacht), auf dem der Boden hätte erhitzt werden können: durch Induktionserhitzung.

Ich zitiere aus einem Abschnitt mit dem Titel "Induktionserhitzung" aus einem Fachbuch für Elektrotechnik:

Eine Metallstange oder irgendein anderer elektronischer Leiter, einem alternierenden [wechselnden] Magnetfeld unterworfen, entwickelt elektromotorische Kräfte im Inneren. Diese elektromotorischen Kräfte verursachen einen sogenannten "Wirbelstrom". "Wirbelströme" erzeugen eine Erhöhung der Temperatur.

Induktionserhitzung ist eine gewöhnliche Methode der Gießereien, Metall zu schmelzen.

Man ersetze die oben genannte "Metallstange" durch feuchten Sand, der einelektrisches Leiter ist, und nehme an, daß etwas über dem Boden schwebend ein mächtiges alternierendes Magnetfeld erzeugte, und man kann erklären, wie die Graswurzeln verkohlten. Um ein alternierendes Magnetfeld zu erzeugen, war irgendeine Art von elektrischer Ausrüstung notwendig. Elektrizität – elektrische Funken – die durch "elektrische Funken" verursachen Brandlöcher in der Schirmmütze.

Es kommt einem der UFO-Antrieb in den Sinn, wenn man an Dr. Einsteins Einheitliche Feldtheorie denkt, die die Beziehung zwischen Elektromagnetismus und Gravitation betrifft.

Wenn dieses alternierende Magnetfeld Metall erhitzen kann, warum war dann nicht alles Metallische am Pfadfinderführer erhitzt und versengte ihn? Er hatte eine Taschenlampe, eine Machete, Münzen in seiner Tasche etc. Die Antwort: er war nicht länger als ein paar Sekunden unter dem UFO. Er sagte, daß er, als er stehenblieb, um es sich anzuschauen, sich unter ihm wegduckte. Er spürte Hitze, möglicherweise vom Boden her.

Um diese Spekulation weiterzuführen – der Pfadfinderführer erwähnte wiederholt den ungewöhnlichen Geruch in der Nähe des UFOs. Er beschrieb ihn als "scharf" oder "stechend". Ozongas ist "scharf" oder "stechend". Um ein Chemiebuch zu zitieren: "Ozon entsteht durch einen Luftfluß zwischen zwei Platten, die eine hohe elektrische Ladung aufweisen." Wieder Elektrizität. Wenn man eine zu hohe Konzentration von Ozon einatmet, wird man bewußtlos.

Ich probierte diese Induktionserhitzungstheorie an anderen Menschen aus, um ihre Reaktion zu erfahren. Ich probierte sie eines Tages an einem Wissenschaftler von RAND ["Denkfabrik" der US Air Force] aus. Er vollführte fast einen Luftsprung. Ich lachte, als ich erklärte, daß diese Theorie meiner Ansicht nach nur zufällig die ungelösten Aspekte des Florida-Vorfalles erklärte, jedoch nicht die Antwort war. Er war ein wenig konsterniert: "Was wollen Sie?" fragte er. "Soll ein UFO erst ins Technische Zentrum fliegen und auf Ihrem Schreibtisch landen?"

KAPITEL 14- VERDAUUNG DER DATEN

Kurz nach Abschluß des Pfadfindervorfalles war ich in Washington, um über die neuesten Entwicklungen in Sachen UFOs zu informieren. Anfang August waren mehrere Meldeberichte eingegangen, die in militärischen und anderen Regierungskreisen mit großem Interesse gelesen worden waren. Gegen Ende August 1952 beobachteten verschiedene Gruppen in Washington die UFO-Situation sehr intensiv.

Die Sichtungsmeldung, die jedermann in Aufregung versetzt hatte, kam von Haneda AFB – jetzt der internationale Flughafen von Tokio [Tokyo International Airport] – in Japan. Da die Sichtung außerhalb der Vereinigten Staaten stattfand, konnten wir nicht dorthin fahren und ermitteln, aber die Geheimdienstoffiziere der Air Force Fernost hatten ihren Job gut gemacht, und so besaßen wir die vollständige Geschichte dieses erstaunlichen Berichts über eine Begegnung mit einem UFO. Nur wenige Fragen waren unbeantwortet geblieben, und diese fehlenden Informationen wurden per Kabel rasch eingeholt. Normalerweise dauerte es drei Monate, um Routinefragen von hier nach dort und zurück zu erledigen, aber in diesem Falle war der telegraphische Austausch innerhalb weniger Stunden abgetan.

Einige Monate nach der Sichtung sprach ich mit einem der Geheimdienstleute der Air Force Fernost, der den Fall untersucht hatte, und seiner Ansicht nach war es eine der besten Sichtungen aus der Region Fernost.

Zuerst wurde das UFO von zwei Kontrollturmoffizieren gesehen, die gerade über die Rampe des Luftwaffenstützpunktes in Richtung des Kontrollturms gingen, um die Mitternachtsschicht zu übernehmen. Sie waren eine halbe Stunde zu früh dort, und so bestand für sie kein Grund zur Eile, in den Kontrollturm zu kommen, zumindest bis sie ein großes grelles Licht im Nordosten über der Bucht von Tokio bemerkten. Sie blieben stehen, um einige Sekunden zu dem Licht zu schauen, und dachten, daß es wohl ein außergewöhnlich heller Stern wäre, aber beide Männer hatten viele einsame Nächte im Kontrollturm ohne andere Beschäftigung als das Betrachten der Sterne verbracht, und einen so hellen Stern hatten sie niemals zuvor gesehen. Überdies – das Licht bewegte sich. Die beiden Männer verglichen es mit der Ecke des Hangars und konnten sehen, daß es sich kontinuierlich mit einem leichten Drift nach rechts näherte.

Im Nu waren sie quer über die Rampe gelaufen, waren die mehreren hundert Treppenstufen zum Kontrollturm hinaufgehastet und schauten dann durch ein 7x50 Fernglas auf das Licht. Beide Männer sowie die zwei Flugkontrolleure, die sie ablösen sollten, konnten das UFO gut erkennen. Das Licht war kreisförmig und wies eine konstante Leuchtkraft auf. Es schien sich am oberen Teil eines großen, runden, schwarzen Umrisses zu befinden, dessen Durchmesser ungefähr viermal so groß war wie das Licht selbst. Als es nähergekommen war, konnten die Männer ein zweites, schwächeres Licht am unteren Rand des dunklen, schattenhaften Umrisses sehen.

In wenigen Minuten hatten sich das UFO zum Osten hin bewegt, wurde zunehmend schwächer und verschwand. Die vier Männer beobachteten den östlichen Himmel weiter, und plötzlich erschien das Licht wieder. Es blieb ein paar Sekunden in Sicht, verschwand erneut, und dann erschien es ein drittes Mal und kam in Richtung Luftwaffenbasis.

Dieses Mal ergriff einer der Flugkontrolleure ein Mikrofon, rief den Piloten einer C-54, die die Bucht von Tokio überquerte, und bat ihn, sich das Licht anzuschauen. Der Pilot sah nichts Ungewöhnliches.

Um 23:45 Uhr rief laut Logbuch des Kontrollturms einer der Flugkontrolleure eine nahegelegene Radarstation an und fragte, ob sie ein unidentifiziertes Ziel auf ihren Schirmen hätten. Sie hatten.

Die Geheimdienstoffiziere der Air Force Fernost, die die Sichtung untersucht hatten, bemühte sich vor allem herauszufinden, ob das unidentifizierte Radarziel und das Licht ein und dasselbe Objekt gewesen waren. Sie schlossen, daß es der Fall war, weil der telefonische Austausch der Auf-

zeichnungen zwischen den Flugkontrolleuren und den Radarbeobachtern zeigte, daß das Licht und das Radarziel sich am gleichen Ort befunden und sich in die gleiche Richtung bewegt hatten.

Ungefähr fünf Minuten lang verfolgte die Radarstation das UFO, wie es sich mitten über der Bucht von Tokio vor und zurück bewegte und sich dabei teilweise so sehr verlangsamte, daß es zu verharren schien, um dann wieder auf eine Geschwindigkeit von bis zu 450 km/Std. zu beschleunigen. Die ganze Zeit beobachteten Flugkontrolleure das Licht durch ein Fernglas. Mehrmals ging ein Radarbeobachter ins Freie, als das UFO in die Nähe der Radarstation kam – einmal näherte sich auf fast 15 Kilometer -, um festzustellen, ob er das Licht sehen konnte, aber zu keinem Zeitpunkt war dies der Fall. Auf der Luftwaffenbasis riefen die Flugkontrolleure andere Personen herbei, und sie sahen das Licht. Später sagte der Flugkontrolleur, daß er das bestimmte Gefühl hatte, das Licht wäre sehr gebündelt gewesen, so wie das Licht eines Scheinwerfers.

Einige der Beobachter dachten, das UFO könnte ein beleuchteter Ballon sein. Um eine Vergleichsmöglichkeit zu haben, wurde deshalb ein beleuchteter Wetterballon gestartet. Aber das Licht des Ballons war viel "gelblicher" als das des UFOs, und in wenigen Sekunden war der Ballon weit genug getrieben, um das Licht den Blicken zu entziehen. Dies ermöglichte es den Beobachtern, die Größe des Ballons und die des dunklen, schattenhaften Teils des UFOs zu vergleichen. Wäre das UFO 15 Kilometer entfernt gewesen, hätte sein Durchmesser 15 Meter betragen müssen.

Drei Minuten nach Mitternacht kam eine von der nahegelegenen Johnson AFB hinaufgeschickte F-94 in das Gebiet. Die Bodenkontrolle lenkte die F-94 in den Süden von Yokohama, die Bucht von Tokio hinauf, und brachte ihn "hinter" das UFO. In dem Augenblick, als die Bodenkontrolle die F-94 in diese Position gebracht hatte und dem Piloten sagte, daß jetzt eine Radarerfassung möglich sein müßte, meldete der Radarbediener vom Rücksitz der F-94 das Ansprechen der automatischen Radarverfolgung. Das Radarziel befand sich auf 6.000 m, 10 Grad rechts und 10 Grad unterhalb der F-94. Die automatische Radarverfolgung bestand seit neunzig Sekunden, als die Bodenkontrolle beide, das UFO und die F-94, eine Kurve beschreiben und sich auf die Bodenradarstation zubewegen sah.

Gerade als das Radarziel das "Bodenecho" erreichte – das permanente und solide Radarecho nahe der Station, das durch das Auftreffen des Radarstrahls auf den Boden verursacht wird -, brach die automatische Verfolgung ab. Das Radarziel schien sich rasch vom Düsenabfangjäger fortzubewegen. Fast in demselben Augenblick meldete der Flugkontrolleur, daß er den visuellen Kontakt zum UFO verloren hatte. Die Flugkontrolle rief die F-94 und fragte die Besatzung, ob sie irgend etwas visuell gesehen hätte während der Verfolgungsjagd – es war nicht der Fall. Die F-94 blieb in dem Gebiet noch zehn oder fünfzehn Minuten, jedoch konnte die Crew weder etwas sehen noch irgendwelche weiteren Radarziele erfassen.

Kurz nachdem dem F-94 das Gebiet verlassen hatte, erfaßte die Bodenkontrolle und die Flugkontrolle das UFO erneut. Binnen ungefähr zwei Minuten rief die Radarstation den Kontrollturm und meldete, daß das Radarziel gerade "in drei Teile zerbrochen" sei und daß die drei "Teile", die etwa 300 Meter voneinander entfernt waren, das Gebiet in Richtung Nordosten verließen. Sekunden später verloren die Flugkontrolleure das Licht.

Die Geheimdienstoffiziere der Air Force Fernost hatten jeden möglichen Aspekt überprüft, aber sie konnten keine Erklärung für die Sichtung anbieten.

Es wurden viele unterschiedliche Meinungen geäußert, daß es sich um wetterbedingte Radarechos gehandelt hätte beispielsweise, aber wieder einmal war es nicht sehr wahrscheinlich - und dies ist vorsichtig ausgedrückt -, daß sich ein wetterbedingtes Radarecho exakt in derselben Richtung befand wie ein heller Stern und sich der Stern außerdem mit dem falschen Radarziel bewegte. Zudem hatte es denselben Fall schon zweimal vorher gegeben, innerhalb eines Monats, einmal in Kalifornien und einmal in Michigan.

Wie einer der Männer anlässlich meiner Informationsveranstaltung sagte: "Es ist unfassbar, und ich kann es nicht glauben, aber die Jungs von FEAF [Air Force Fernost] sind im Krieg, sie sind Vete-

ranen, und ich glaube, sie wissen verdammt gut, wovon sie reden, wenn sie sagen, sie haben dergleichen noch niemals gesehen."

Ich könnte hier in eine lange Erörterung der möglichen Erklärungen für diese Sichtung eintreten, ich hörte viele, aber am Ende gab es nur eine definitive Antwort - das UFO konnte nicht als etwas identifiziert werden, worüber wir etwas wußten. Es konnte ein interplanetarisches Raumschiff gewesen sein. Viele Leute waren überzeugt, daß dies die Erklärung wäre, und sie brannten geradezu darauf, für UFO-Meldungen die riskante Erklärungskategorie „Raumschiff“ zu etablieren. Aber die Mehrheit siegte, und ein UFO blieb ein unidentifiziertes fliegendes Objekt.

Auf meiner nächsten Reise zum Pentagon verbrachte ich einen ganzen Tag im Gespräch mit Major Dewey Fournet und zwei seiner Bosse, Colonel W. A. Adams und Colonel Weldon Smith, über das UFO-Thema im allgemeinen. Einer der Punkte, über die wir sprachen, war ein neuer Ansatz zur Lösung des UFO-Problems, nämlich der Versuch zu beweisen, daß die Flugbewegungen eines UFO intelligent gesteuert wurden.

Ich weiß nicht, wem die Ehre gebührt, der Urheber der Idee zu sein, die Bewegungen der UFOs zu analysieren. Es war eine jener Ideen, die von einem zum anderen wandern und dabei von jedem ein klein wenig verändert werden. Lange Zeit war diese Idee bei uns schon im Gespräch, aber wir hatten noch nicht genügend Meldungen gehabt, die als Grundlage dienen konnten; jetzt aber, angesichts der Masse an Meldungen, die wir im Juni, Juli und August angesammelt hatten, erschien eine solche Studie erfolversprechend.

Das Hauptziel dieser Studie würde es sein zu erfahren, ob die Bewegungen gemeldeter UFOs beliebig oder geordnet war. Eine beliebige Bewegung ist ein ungerichtetes Hin und Her, ähnlich wie bei einem Schwarm von Mücken oder herumsurrenden Fliegen. Es gibt kein erkennbares Muster oder Ziel ihrer Flugpfade. Aber man nehme beispielsweise Schwalben, die bei einem Schornstein umherfliegen - sie kreisen, schießen hoch, lassen sich fallen - aber wenn man sie aufmerksam beobachtet, findet man ein deutliches Bewegungsmuster, eine geordnete Bewegung. Das Muster ist intelligent gesteuert, da sie Insekten fangen oder sich hintereinander aufreihen, um in den Schornstein hinabzufliegen.

Im Herbst 1952 hatten wir eine beträchtliche Anzahl gut dokumentierter Meldungen, in denen die UFOs eine Serie von Flugmanövern aufwiesen. Wenn wir erweisen könnten, daß diese Manöver nicht beliebig waren, sondern geordnet, wäre dies ein Beweis dafür, daß die UFOs etwas waren, das intelligent gesteuert wurde.

Während unserer Unterredung brachte Major Fournet das Gespräch auf zwei UFO-Meldeberichte, in denen die UFOs zu wissen schienen, was sie taten, und nicht einfach ziellos hierhin und dorthin rasten. Einer der Berichte war der Vorfall der Haneda AFB/Japan, und der andere hatte sich am 29. Juli ereignet, als eine F-94 ein UFO über dem Osten von Michigan abzufangen versuchte. In beiden Fällen wurde die Spur des UFO von Radar aufgezeichnet.

Bei dem Haneda-Vorfall war laut der Aufzeichnung der Spur des UFOs jede Wendung, die es machte, konstant, und die geraden „Beine“ zwischen den Kurven waren ungefähr gleich lang. Die Aufzeichnung des Flugpfads des UFO, wie es sich vor und zurück bewegte über der Bucht von Tokio, erinnerte mich sehr stark an die Raster-Suchmuster, die wir während des zweiten Weltkriegs flogen, wenn wir nach der Besatzung eines auf dem Wasser notgelandeten Flugzeugs suchten. Das UFO wich nur ein einziges Mal wirklich von diesem Muster ab, war, als die F-94 ihm auf den Pelz rückte.

Die Sichtung von Michigan war sogar noch besser. In diesem Fall gab es einen klaren Grund für jede Bewegung, die das UFO machte. Es vollführte eine 180-Grad-Kurve, weil die F-94 geradewegs auf es zuflog. Es erhöhte und verringerte abwechselnd die Geschwindigkeit, aber jedes Mal geschah dies, weil die F-94 sich näherte, und es beschleunigte offensichtlich, um genügend weit weg zu gelangen, um der Reichweite des Radars der F-94 zu entkommen. Zu sagen, daß diese Bewegung beliebig war, und daß es bloßer Zufall wäre, daß das UFO die 180-Grad-Kurve beschrieb, als die F-94 sich direkt auf es zubewegte, und daß es bloßer Zufall war, daß das UFO

jedes Mal beschleunigte, wenn die F-94 in Radarreichweite kam - hieß, die Möglichkeit des Zufalls ziemlich krampfhaft zu bemühen.

Die Idee der Bewegungsanalyse klang interessant für mich, aber wir waren mit *Project Blue Book* so beschäftigt, daß wir zu ihrer Durchführung keine Zeit hatten. Daher bot Major Fournet an, sich darum zu kümmern, und ich versprach ihm jede Hilfe, die wir geben konnten.

In der Zwischenzeit kontaktierten meine Mitarbeiter von *Project Blue Book* verschiedene Wissenschaftler in den Vereinigten Staaten - indirekt auch in Europa -, informierten sie über unsere Untersuchungen und holten ihre Meinungen ein. Wir führten dies auf zweierlei Weise durch. In den Vereinigten Staaten instruierten wir mehrere wissenschaftliche Konferenzen und Gruppen. Um für eine größere Verbreitung zu sorgen, nahmen wir die gratis gewährte Hilfe von Wissenschaftlern in Anspruch, die Konferenzen oder Tagungen in Europa zu besuchen beabsichtigten. Wir informierten diese nach Europa aufbrechenden Wissenschaftler über alle Aspekte des UFO-Problems, so daß sie es inoffiziell mit ihren europäischen Kollegen diskutieren konnten.

Was mich bei diesen Informationsgesprächen stets aufs neue erstaunte, obwohl es sich immer wieder zeigte, war das Interesse wissenschaftlicher Kreise an den UFOs. Sobald die Kunde sich verbreitete, daß *Project Blue Book* offizielle Informationsveranstaltungen vor Gruppen mit der entsprechenden Geheiminformationsbefugnis abhielt, hatten wir keine Schwierigkeiten, Wissenschaftler zum Informationsaustausch zu bewegen. Ich sollte hinzufügen, daß wir nur solche Gruppen informieren, die in Regierungsprojekte einbezogen waren und die entsprechende Geheiminformationsbefugnis innehatten, und zwar einfach deshalb, weil wir jedwedes Regierungsprojekt diskutieren konnten, das uns möglicherweise bei der Lösung des UFO-Problems half. Unsere Informationsgespräche wurden auch nicht irgendwo eingeschoben, sondern in vielen Fällen stellten wir bei unserer Ankunft fest, daß ein ganzer Tag dafür vorgesehen war, über die UFOs zu reden. Und ich habe niemals irgend jemanden getroffen, der die ganze Sache mit den fliegenden Untertassen mit Gelächter beiseite gewischt hätte, obwohl dieselben Leute in der Öffentlichkeit die Presse mit Äußerungen wie „Halluzinationen“, „absurd“ oder "Verschwendung von Zeit und Geld" abwimmeln. Sie waren keine UFO-Fans, aber sie waren durchaus interessiert.

Colonel S. H. Kirkland und ich verbrachten einen ganzen Tag damit, die Beacon Hill-Gruppe zu informieren und Gespräche mit ihr zu führen. Beacon Hill-Gruppe ist der Code-Name für eine Anzahl weltweit führender Wissenschaftler und Unternehmer. Diese Gruppe, gebildet zum Zweck der Analyse und Beratung über die schwierigsten militärischen Probleme, war sehr ernsthaft an unserem Projekt interessiert und gab uns viele gute Ratschläge. In Los Alamos und ebenso dem Sandia-Stützpunkt hielten wir unsere Informationsveranstaltungen in Räumen, in denen es nur Stehplätze gab, vor einer dichtgedrängten Zuhörerschaft ab. Ferner hielt ich Informationsveranstaltungen in Laboratorien des Nationalen Beirats für Luftfahrt ab, in Zentren der Forschungs- und Entwicklungsabteilung der Air Force, in Einrichtungen der Forschungsabteilung der Marine sowie an der Air Force-Universität. Schließlich informierten wir Spezialteams von Wissenschaftlern.

Normalerweise sind Wissenschaftler ein vorsichtiger Menschenschlag, sie halten sich strikt an bewiesene Fakten und teilen ihre persönlichen Meinungen nur mit einer kleinen Gruppe von Freunden, aber wenn sie wissen, daß es ein Schild an der Tür gibt mit der Aufschrift „Geheime Informationsveranstaltung“, fallen die Hemmungen in sich zusammen wie die Theorien, die die UFOs wegerklären sollen, und die Leute sagen, was sie denken. Ich könnte diesen Teil der UFO-Geschichte aufpeppen, wie es so viele andere Ufologen getan haben, und sagen, daß Dr. Soundso glaubt, die gemeldeten fliegenden Untertassen kämen aus dem Weltall, oder daß Dr. XYZ fest davon überzeugt wäre, daß der Planet Mars bewohnt ist. Ich sprach mit vielen Dr. Soundso, die meinten, fliegende Untertassen seien real, und absolut davon überzeugt waren, daß andere Planeten oder Körper des Universums bewohnt wären, aber wir suchten nach Beweisen und nicht persönlichen Meinungen.

Einige der von uns an die Wissenschaftler gestellten Fragen mußten sie jedoch aus ihrer persönlichen Sicht beantworten, weil es exakte Antworten nicht gab. Angesichts solcher Fragen konnten wir nichts anderes tun, als zu versuchen, einen möglichst breit angelegten und repräsentativen Querschnitt persönlicher Auffassungen zu sammeln, um darauf unsere Entscheidungen zu grün-

den. In dieser Kategorie von Fragen war die wohl am häufigsten erörterte die nach der Möglichkeit von durch intelligente Wesen bewohnten Himmelskörpern im Universum. Die zutreffende Antwort lautet, daß niemand es weiß. Aber es herrschte Übereinstimmung darüber, daß es in keiner Weise überraschend wäre.

Alle von uns abgehaltenen Informationsveranstaltungen vergrößerten unser Arbeitspensum, [das erheblich war], denn immer noch gingen UFO-Meldungen in Rekordanzahl ein. Das Ausbleiben von Zeitungsartikeln nach den Washington-National-Sichtungen tat seine Wirkung, denn die Anzahl der Meldungen fiel von fast 500 im Juli auf 175 im August, aber dies war immer noch weit über dem Durchschnitt von zwanzig bis dreißig Meldungen pro Monat.

Der Monat September 1952 begann mit einem Massenandrang, und für eine Weile sah es so aus, als wäre die Anzahl der UFO-Sichtungen wieder im Aufschwung. Aus irgendeinem Grund - wir konnten die Ursache niemals feststellen - erhielten wir plötzlich Berichte aus dem gesamten Südosten der Vereinigten Staaten. Jeden Morgen, ungefähr eine Woche lang oder zwei, gingen ein halbes Dutzend oder mehr neue Berichte ein. Georgia und Alabama lagen in Führung. Viele Meldungen kamen von Leuten in der Nähe der damals supergeheimen Anlage der Atom-Energie-Kommission bei Savannah River/Georgia. Und viele kamen aus der Hafenstadt Mobile/Alabama.

Als die Meldungen eingingen, war unser erster Gedanke, daß sie möglicherweise von den Zeitungen in diesen Gegenden durch Schreckensmeldungen provoziert worden waren, aber unser Zeitungsartikeldienst, der sich auf die Mehrheit der Zeitungen des Südens erstreckte, konnte trotz aller Bemühungen keine entsprechenden Artikel entdecken. Tatsächlich befaßten sich die Zeitungen gerade einmal mit einer oder zwei Meldungen.

Nach ihrem Eingang durchliefen alle Sichtungsmeldungen unseren Identifikationsprozeß, sie wurden mit allen Ballonflügen, Flugzeugen, Himmelskörpern und den MO-Unterlagen abgeglichen. [MO: *Modus Operandi*; siehe Kap. 9] Mehr als die Hälfte von ihnen blieb „Unbekannt“.

Als die Meldungen einzugehen begannen, hatte ich die Geheimdienstler aller wichtigsten militärischen Installationen im Südosten - erfolglos - kontaktiert, um herauszufinden, ob sie irgendein Licht auf die Sichtungen werfen könnten. Ein Mann - derjenige, der für UFO-Meldungen der Brookley AFB außerhalb von Mobile/Alabama zuständig war - brachte die ganze Angelegenheit auf einen ziemlich trüben Nenner: „Sie sind alle verrückt“, sagte er.

Ungefähr eine Woche später änderte er seine Meinung. Es scheint, daß eines Nachts - es war die vierte von aufeinander folgenden Nächten, in denen UFOs in der Nähe von Mobile gemeldet worden waren - dieser Mann und einige seiner Mitarbeiter versuchten, diese berühmten UFOs zu sehen. Ungefähr um 22:00 Uhr, dem Zeitpunkt, zu dem UFOs gewöhnlich gemeldet worden waren, waren sie um das Telefon im Büro des Mannes auf der Brookley AFB versammelt. Bald kam eine Meldung herein. Die erste Frage, die der Ermittler, der ans Telefon gegangen war, stellte, war: „Können Sie es noch sehen?“

Die Antwort lautete: „Ja“, und der Offizier ging nachsehen.

Das gleiche geschah noch zweimal, und zwei weitere Offiziere gingen, in unterschiedliche Richtungen. Als das Telefon zum viertenmal klingelte, kam der Anruf von der Radarstation der Basis. Man hatte ein UFO per Radar erfaßt, und diesmal ging der Boß persönlich. Er sah das UFO am Himmel über Mobile Bay, and er sah das Radarecho des UFOs auf dem Radarschirm.

Am nächsten Morgen rief er mich im Flugtechnikgeheimdienstzentrum ATIC an, und sein Bericht darüber, was geschehen war, dauerte länger als eine Stunde. Ich habe niemals mit vier Männern gesprochen, die leidenschaftlicher von UFOs hätten überzeugt sein können.

Wir machten uns ziemlich viel Arbeit mit der kombinierten Radar/Sichtkontakt-Meldung von Brookley. Der Hauptgrund dafür war, daß Radar/Sichtkontakt-Meldungen der beste Typ von UFO-Meldungen darstellten, die wir erhielten. Es gibt keine Erklärung für ein Flugobjekt, das gleichzeitig sowohl auf dem Radarschirm als auch durch direkten Sichtkontakt als UFO erkennbar ist.

Ich hätte vielleicht sagen sollen: es gibt keine *beweiskräftige* Erklärung dafür, denn - wie bei allen mit UFOs zusammenhängenden Dingen - eine *Theorie* existierte sehr wohl. Während der Washington-National-Sichtungen schlugen mehrere Leute die Erklärung durch eine Temperatur-Inversion [der warmen und kalten Luftschichten] vor, durch die die [gewöhnlich oben, jetzt jedoch unten befindliche warme] Schicht das Radarsignal nach unten ablenkt, so daß es ein Objekt am Boden erfaßt und es [auf dem Radarschirm] als scheinbar in der Luft befindlich präsentiert. Es wurde gesagt, es könnte keinen Radar-Sichtkontakt-Vorfall geben, solange es sich bei dem Objekt am Boden nicht um einen Lastwagen, ein Auto, ein Haus oder etwas anderes, das beleuchtet und aus großer Distanz sichtbar war, handelte.

Der zweite Grund dafür, daß die Brookley AFB-Sichtung so interessant war, bestand darin, daß sie diese Theorie aushebelte.

Das Radar der Brookley AFB war in der Weise installiert, daß ein Teil des von ihm erfaßten Gebiets sich über der Bucht von Mobile befand. Es war dieses Gebiet, in dem das UFO entdeckt wurde. Wir dachten an die Theorie, daß dieselbe [Temperatur-]Inversionsschicht, die das Radarsignal ablenkte, auch dafür verantwortlich war, daß das Radarziel zugleich als am Himmel befindlich erschien, und wir begannen diesbezüglich unsere Fühler auszustrecken. Es gab tatsächlich eine leichte Inversion, aber gemäß unseren Berechnungen war sie nicht stark genug gewesen, um sich auf das Radar auszuwirken. Wichtiger noch war die Tatsache, daß sich in dem Gebiet, in dem das erfaßte Flugobjekt erschienen war, kein Objekt befand, das vom Radar hätte erfaßt werden können - ganz zu schweigen von beleuchteten Objekten. Wir überprüften die Sache und überprüften sie noch einmal, und wir stellten fest, daß zur Sichtungszeit kein Schiff und keine Boje oder sonst irgend etwas, das ein Radarecho hätte erzeugen können, in dem uns interessierenden Gebiet der Bucht von Mobile gegenwärtig gewesen war.

Obwohl die fragliche Sichtung nicht so aufsehenerregend war wie andere, die bei uns eingingen, war sie von ausschlaggebender Bedeutung, da sie zeigte, daß es sich bei dem UFO um kein beleuchtetes Objekt am Boden oder der Wasseroberfläche handeln konnte.

Während wir die Sichtung untersuchten, sprachen wir mit mehreren Elektronikspezialisten über unseren Radar/Sichtkontakt-Vorfall. Einer der von uns am häufigsten gehörten Kommentare lautete: „Warum finden alle diese Radar-Sichtkontakt-Vorfälle bei Nacht statt?“

Die Antwort war einfach: Es war nicht der Fall. Am 1. August, kurz vor der Morgendämmerung, erfaßte die Radarstation außerhalb von Yaak/Montana an der Nordgrenze der Vereinigten Staaten ein UFO. Der Bericht darüber war dem der Sichtung von Brookley sehr ähnlich, mit Ausnahme der Tatsache, daß er sich auf einen Vorfall bei Tage bezog und daß nicht ein Licht, sondern ein „dunkles, zigarrenförmiges Objekt“ genau dort gesehen wurde, wo das Radar ein UFO auswies.

Was die Leute dort sahen, ist bis heute ein Rätsel.

Ende September reiste ich zum Hauptquartier des Luftverteidigungskommandos, um General Chidlaw und seine Mitarbeiter über die UFO-Aktivitäten der vergangenen Monate zu informieren.

Unser Vorhaben der periodischen Informationsveranstaltungen, das wir ursprünglich gemeinsam mit dem Luftverteidigungskommando entwickelten, hatte im Sommer ein wenig darnieder gelegen, weil wir anderweitig beschäftigt gewesen waren. Man gab uns immer noch ein Höchstmaß an Unterstützung, aber wir hatten sie nicht mehr so umfassend mit Unterlagen versorgen können, wie es uns lieb gewesen wäre.

Ich hatte die Informationsveranstaltung beendet und aß gerade mit Major Verne Sadowski, dem Verbindungsoffizier zwischen *Project Blue Book* und dem Geheimdienst des Luftverteidigungskommandos, sowie einigen anderen Offizieren zu Mittag im Offiziersklub. Mich beschlich das Gefühl, daß irgend etwas diese Leute beunruhigte. Schließlich sagte Major Sadowski: „Sagen Sie, Rupe, haben Sie uns die richtige Geschichte über diese UFOs erzählt?“

Ich nahm an, er meinte, daß ich versuchte, die Dinge ein bißchen zu frisieren, und so antwortete ich, daß er doch, da er Kopien der meisten unserer Berichte erhalten und sie gelesen hatte, wissen müßte, daß ich durchgehend die reine Faktenlage dargestellt hatte.

Da schaltete sich einer der anderen Offiziere am Tisch ein: „Das ist gerade der Punkt, tatsächlich haben wir die Berichte erhalten und sie gelesen, aber keiner von uns kann verstehen, warum der Geheimdienst solche Widerstände hat zu akzeptieren, daß irgend etwas uns Unerklärliches an unserem Himmel herumfliegt - es sei denn, ihr versucht, eine große Sache zu verschleiern.“

Jeder am Tisch gab nun seine Meinung kund. Ein Radaroffizier sagte, daß er sich mehrere Dutzend Radarberichte angesehen hatte und seine Schlußfolgerung die war, daß die UFOs nichts anderes als interplanetarische Raumschiffe sein konnten. Er begann, seine Argumente darzulegen, als ein anderer Radaroffizier sich in die Erörterung einschaltete. Dieser Mann sagte, er hätte ebenfalls jeden Radarbericht gelesen, und daß darunter nicht einer war, der nicht als Wetterphänomen erklärt werden könnte - sogar die Radar/Sichtkontakt-Vorfälle. Tatsächlich glaubte er nicht einmal, daß es überhaupt so etwas wie Radar/Sichtkontakt-Vorfälle gegeben hatte. Er wollte Beweise dafür sehen, daß ein visuell beobachtetes Objekt dasselbe Objekt war wie das vom Radar erfaßte. Hatten wir dafür Beweise?

An diesem Punkt schaltete ich mich mit der Antwort in die Diskussion ein. Nein, wir hatten - unter dem methodischen Gesichtspunkt der Exaktheit von Beweisen - keine Beweise. Aber wir hatten Berichte, in denen die radarmäßige und visuelle Erfassung eines UFO fast exakt zusammenfielen. Außerdem hatten wir einige Berichte, in denen Flugzeuge den UFOs gefolgt waren, wobei die vom Piloten beschriebenen Manöver des UFO die gleichen waren wie die Manöver des UFO, das per Radar erfaßt worden war.

Ein Lieutenant Colonel, der bisher still am Tisch gesessen hatte, warf einen wohlüberlegten Kommentar ein: „Es scheint, daß die Schwierigkeit, mit der es *Project Blue Book* zu tun hat, die ist, was als Beweis akzeptiert wird und was nicht.“

Der Colonel hatte den sprichwörtlichen Nagel auf seinen sprichwörtlichen Kopf getroffen.

Dann fuhr er fort: „Jeder hat eine unterschiedliche Vorstellung darüber, was wirklich als Beweis anzusehen ist. Einige Leute meinen, wir sollten ein neues Flugzeugmodell nach nur fünf oder zehn Testflugstunden akzeptieren. Dies ist für sie genügend Beweis dafür, daß das Flugzeug fliegen wird. Aber andere würden nicht zufrieden sein, bevor das Flugzeug nicht fünf oder zehn Jahre lang getestet worden wäre. Diese Leute messen dem Ausdruck ‚Beweis‘ einen unvernünftig hohen Wert zu. Die Antwort liegt irgendwo zwischen diesen Extremen.“

Aber wo ist dieser Punkt, wenn es sich um UFOs handelt?

Es gab eine kleine Pause von dreißig Sekunden zum Nachdenken nach der kleinen Rede des Colonels. Dann fragte jemand: „Was ist mit den kürzlichen Sichtungen von Mainbrace?“

Ende September 1952 hatten die NATO-Marinestreitkräfte vor der europäischen Küste Manöver abgehalten, die Operation Mainbrace genannt wurden. Bevor die Operation begonnen hatte, bemerkte jemand im Pentagon halb im Ernst, daß der Marinegeheimdienst ein Auge auf mögliche UFOs werfen sollte, aber niemand erwartete wirklich, daß UFOs auftauchen würden. Aber wieder einmal erwiesen die UFOs ihre unvorhersehbare Natur - sie waren da.

Am 20. September nahm ein amerikanischer Zeitungsreporter an Bord eines Flugzeugträgers in der Nordsee gerade einen Flugzeugstart mit seiner Farbfilmkamera auf, als er zufällig zum hinter ihm befindlichen Teil des Flugdecks zurückblickte und eine Gruppe von Piloten sowie die Flugdeckbesatzung etwas am Himmel beobachten sah. Er ging zurück, um nachzusehen, und da bemerkte eine silberne Kugel, die sich hinter der Schiffsflotte über den Himmel bewegte. Das Objekt schien groß zu sein, groß genug, um auf einer Photographie sichtbar zu sein, und so schoß der Reporter mehrere Bilder. Sie wurden sofortentwickelt und erwiesen sich als sehr gut gelungen. Er hatte die Aufbauten des Flugzeugträgers jedesmal mit aufs Bild gebannt, und so konnte anhand der Größe des Objekts in jedem der aufeinander folgenden Photographien abgeleitet werden, daß es sich schnell bewegte.

Der Geheimdienstoffizier an Bord des Flugzeugträgers untersuchte die Photographien. Das Objekt sah wie ein Ballon aus. Angesichts seiner Größe war klar, daß es, wenn es ein Ballon war,

von einem der Schiffe hinaufgeschickt worden sein mußte, und so wurde über TBS-Radio gefragt: „Wer hat einen Ballon aufsteigen lassen?“

Die Antwort über TBS lautete: „Niemand.“

Der Navy-Geheimdienst prüfte jedes Schiff in der Nähe des Flugzeugträgers, prüfte einmal, prüfte zweimal, dreimal und viermal - aber man konnte niemanden finden, der ein UFO hatte aufsteigen lassen.

Wir blieben der Navy auf den Fersen. Die Piloten und die Flugdeckbesatzung, die das UFO gesehen hatten, äußerten gemischte Gefühle - einige waren sicher, daß das UFO ein Ballon war, während andere ebenso sicher waren, daß es kein Ballon gewesen sein konnte. Es hatte sich zu rasch bewegt, und obwohl es einem Ballon in gewisser Weise ähnelte, war es weit davon entfernt, mit einem der Hunderte von Ballons identisch zu sein, die die Besatzung die Wetterexperten hatten aufsteigen lassen sehen.

Wir hätten uns wahrscheinlich nicht so sehr bemüht, eine endgültige Lösung für die Mainbrace-Photos zu finden, wenn sich nicht die Vorfälle während der Endphase der Operation ereignet hätten, erklärte ich der Gruppe der Offiziere des Luftsicherheitskommandos.

Am Tag nach der Aufnahme der Photos sahen sechs Piloten der britischen Luftwaffe, die sich mit Düsenjägern im Formationsflug über der Nordsee befanden, etwas aus der Richtung der Mainbrace-Flotte herankommen. Es war ein glänzendes, rundes Objekt, und da sie es nicht als etwas „Freundliches“ identifizieren konnten, nahmen sie die Verfolgung auf. Jedoch nach einer oder zwei Minuten hatten sie es verloren. Als sie sich ihrer Basis näherten, sah einer der Piloten zurück und stellte fest, daß das UFO jetzt ihnen folgte. Er wendete das Flugzeug, aber das UFO wendete ebenfalls und flog der Meteor zum wiederholten Male in wenigen Minuten davon.

Am dritten darauf folgenden Tag zeigte sich ein UFO in der Nähe der Flotte, diesmal über dem Topcliffe-Flughafen in England. Ein Pilot in einer Meteor wurde hinaufbeordert und schaffte es, sein Düsenflugzeug ziemlich nahe an das UFO heranzumanövrieren, nahe genug, um feststellen zu können, daß es „rund, silbrig und weiß“ war, „um seine vertikale Achse rotierte und irgendwie wackelte“. Aber bevor er sich weiter nähern konnte, um es noch genauer zu sehen, war es davongeflogen.

Es waren diese Sichtungen, so sagte mir ein Austauschoffizier der britischen Luftwaffe im Pentagon, die die britische Luftwaffe veranlaßten, das UFO offiziell anzuerkennen.

Als ich den Bericht über die Mainbrace-Sichtungen beendet hatte, war es weit nach der Mittagsstunde im Klub, und die Kellner, die den Speisesaal aufräumen wollten, warfen uns Verschwindet-endlich-Blicke zu. Bevor ich jedoch vorschlagen konnte aufzubrechen, wiederholte Major Sadowski seine ursprüngliche Frage - die Frage, die unsere ganze Diskussion entfacht hatte: „Binden Sie uns einen Bären auf?“

Ich erwiderte nur kurz: „Nein.“ Wir wollten hieb- und stichfeste Beweise haben, und solange dies nicht der Fall war, blieben UFOs unidentifizierte fliegende Objekte und nicht mehr.

Das Kopfschütteln zeigte, wie die Gruppe dachte. Wir hatten jedoch Pläne, wie wir schlagkräftigere Beweise erlangen konnten, und ich sagte, daß wir ihnen, sobald wir in Major Sadowskis Büro zurückgekehrt waren, unsere Absichten darlegen würden.

Wir gingen hinaus auf den Bürgersteig vor dem Klub, und nachdem wir ein paar weitere Sichtungen erörtert hatten, begaben wir uns in Sadowskis Büro in der Sicherheitszone, und ich erläuterte unsere Pläne.

Im November oder Dezember wollten die Vereinigten Staaten im Rahmen von *Project Ivy* die erste H-Bombe [Wasserstoff-Bombe] detonieren lassen. [*ivy* = Efeu; steht im Amerikanischen auch für die Elite-Universitäten: *Ivy League*] Obwohl dies Projekt streng geheim war zu der Zeit, handelte es sich um das am schlechtesten gehütete Geheimnis in der Geschichte - jeder schien alles darüber zu wissen. Einige Leute im Pentagon hatten die Vorstellung, daß es Wesen gab, irdische oder andere, die an unseren Aktivitäten im Pazifik interessiert sein mochten, so wie sie an Opera-

tion Mainbrace interessiert waren. Deshalb wurde *Project Blue Book* angewiesen, für einen Transport ins Testgebiet zu sorgen und ein Meldernetzwerk einzurichten, Leute zu unterweisen, wie Meldungen zu erstatten wären, und ihre Berichte an Ort und Stelle zu analysieren.

Außerdem arbeitete *Project Blue Book* an der Entwicklung eines umfassenden UFO-Beobachtungssystems auf der Basis von Instrumenten. Brigadier General Garland, der General Samfords stellvertretender Direktor der Abteilung Produktion war und das UFO-Projekt für General Samford im Auge behalten hatte, war jetzt Chef des Flugtechnikgeheimdienstzentrums ATIC. Er hatte Colonel Dunn abgelöst, der an das Kolleg für Luftkriegsführung gegangen war. General Garland hatte sich schon lange für Versuche eingesetzt, handfeste Informationen über die UFOs zu erlangen - entweder bestätigende oder ausschließende. Das geplante Beobachtungssystem sollte die Diffraktionsgitterkameras ersetzen, die sich im Flugtechnikgeheimdienstzentrum noch immer im Entwicklungsstadium befanden.

Drittens planten wir, so rasch wie möglich ein Wissenschaftler-Gremium zu bilden und es eine volle Woche oder auch zwei das UFO-Problem untersuchen zu lassen.

Als ich das Luftsicherheitskommando verließ, waren Major Sadowski und seine Mitarbeiter zufrieden darüber, daß wir nicht einfach nur herumsaßen und unsere UFO-Berichte von einer Seite auf die andere drehten.

Während des Herbstes 1952 verringerten sich die UFO-Meldungen kontinuierlich. Im Dezember war die Zahl auf den normalen Durchschnitt von dreißig pro Monat gesunken, wovon ungefähr 20 Prozent in die Kategorie „Unbekannt“ fielen.

Unsere in Vorschlag gebrachte Reise zum Pazifik zwecks Beobachtung möglicher UFOs während des H-Bomben-Tests wurde in letzter Minute abgesagt, weil es im Flugzeug keinen Platz für uns gab. Aber die Sicherheitskräfte von Navy und Air Force, die bei den Tests zum Einsatz kamen, wurden angewiesen, nach UFOs Ausschau zu halten, und in die Vorgehensweisen der Beobachtung und Berichterstattung eingewiesen. Wir hielten uns in Dayton in Bereitschaft, um die Meldungen, die hereinkamen, sofort zu analysieren - aber es kamen keine. Nichts, das in die UFO-Kategorie fiel, wurde während der gesamten atomaren Testfolge von *Project Ivy* beobachtet.

Im Dezember war die Planungsphase des instrumentellen Beobachtungsprogramms beendet. Während dieser zweimonatigen Phase hatten wir alles mögliche in Erwägung gezogen - von der Ausstattung des Boden-Beobachtungs-Korps mit einfachen Beobachtungsinstrumenten aus Holz bis zur Anfertigung spezieller Radargeräte und Kameras. Wir hatten unsere Probleme mit denjenigen Leuten in Wright Field, die sich mit Raketenverfolgungssystemen auskannten, besprochen, hatten die Kameratechniker vom Laboratorium für Luftüberwachung konsultiert, Astronomen erklärten uns ihre Apparate und deren Handhabung, und wir begaben uns nach Rome [Stadt in Georgia], New York und Boston, um uns die Hilfe derjenigen Leute zu sichern, die die elektronische Ausrüstung der Air Force entwickeln.

Unser endgültiger Plan erforderte Beobachtungsstationen zur visuellen Überwachung im gesamten Norden des Bundesstaates New Mexico. Wir hatten dieses Areal als Testgebiet gewählt, weil aus dem Norden von New Mexico immer noch beständig mehr Meldungen eingingen als aus irgendeinem anderen Gebiet der Vereinigten Staaten. Diese visuellen Beobachtungsstationen sollten mit einem Sichtungsinstrument ähnlich einem Bordgeschützsichtgerät eines Bombers bestückt werden. Alles, was der Bediener zu tun hatte, war, das UFO mit dem Sichtgerät zu verfolgen, und dabei wurden die genaue Zeit sowie die Winkel der Himmelsrichtung und Höhe automatisch aufgezeichnet. Die visuellen Beobachtungsstationen sollten mit einem Interphone-System miteinander verbunden werden, damit, sobald ein Beobachter einer Station irgend etwas entdeckte, von ihm die anderen Beobachter in dem Gebiet alarmiert werden konnte. Wenn zwei Stationen dasselbe Objekt verfolgten, konnten wir sofort seine Geschwindigkeit und Höhe berechnen.

Dieses visuelle Beobachtungsnetz sollte in das bestehende Radar-Verteidigungsnetz im Albuquerque/Los Alamos-Gebiet [in dem sich wichtige militärische Stützpunkte befinden] eingebunden werden. Auf jeder Radarstation sollte unserem Vorschlag gemäß eine Kamera mit langer Brennweite synchronisiert werden mit der rotierenden Radarantenne, so daß, wenn der Bediener ein

Radarziel entdeckte, jederzeit von ihm ein Knopf gedrückt werden und so derjenige Teil des Himmel photographiert werden konnte, in dem sich laut Radar die exakte Position des UFOs befand. Diese Kameras sollten tatsächlich astronomische Teleskope sein, so daß auch nur das kleinste Licht oder Objekt photographiert werden konnte.

Zusätzlich zu diesem phototechnischen System schlugen wir eine Anzahl von Instrumentengruppen vor, die überall in dem Gebiet eingerichtet werden sollten. Jede Gruppe würde Instrumente zur Messung von nuklearer Strahlung, Störungen des Erdmagnetfeldes und Hitzeentwicklung eines sich bewegenden Körpers enthalten. Die Instrumente sollten ihre Informationen kontinuierlich an einen zentralen „UFO-Kommandoposten“ senden, dem die Radar- und visuellen Beobachtungsstationen ebenfalls direkt Bericht zu erstatten hatten.

Dieses Instrumentenprogramm würde ungefähr 250.000 Dollar kosten, da wir vorhatten, so viel zusätzliches Gerät wie nur möglich zu benutzen und es in das bestehende Kommunikationssystem - sofern bereits vorhanden - einzubinden. Nachdem all dies ausgeführt war, würden die Operationskosten bei 25.000 Dollar pro Jahr liegen. Auf den ersten Blick schien dies eine Menge Geld zu sein, aber wenn wir ausrechneten, wieviel das UFO-Projekt die Air Force in der Vergangenheit bereits gekostet hatte und wahrscheinlich in der Zukunft kosten würde, schien der Preis nicht allzu hoch - insbesondere dann, wenn wir das UFO-Problem ein für allemal lösen konnten.

Die Leute an den Machthebeln im Flugtechnikgeheimdienstzentrum gaben dem Plan im Dezember ihr OK, und er ging nach Washington, wo er von General Samford genehmigt werden mußte, bevor er zum Luftverteidigungskommando ging und von da ans Pentagon zwecks Sanktionierung durch die höheren Air Force-Beamten. Es sah ganz danach aus, als würden wir die nötigen Absegnungen bekommen.

Der Großteil der Arbeit von *Project Blue Book* jedoch war im Herbst 1952 darauf gerichtet gewesen, den ganzen Wust an Daten und Fakten, den wir während der letzten eineinhalb Jahre gesammelt hatten, zusammenzufassen. Wir hatten die besten Vorfälle der Kategorie „Unbekannt“ aussortiert und Studien zu bestimmten Aspekten des UFO-Problems durchgeführt, damit wir dem Wissenschaftlergremium, das wir zwecks Untersuchung all dieser Daten einrichten wollten, ein umfassendes Bild darüber vermitteln konnten, statt ihnen nur einen Haufen von Einzelheiten vorzulegen.

Jeder, der von der vorgeschlagenen Wissenschaftlerkonferenz wußte, war begierig darauf loszulegen, weil jeder daran interessiert war zu erfahren, was das Gremium zu sagen haben würde. Obwohl die Gruppe der Wissenschaftler nicht dazu ermächtigt wären, die endgültigen Entscheidungen zu treffen, sollten ihre Empfehlungen zum Präsidenten gehen, falls sie zu dem Schluß kämen, daß die UFOs eine Realität darstellten. Und jede Empfehlung dieser namhaften Wissenschaftler, die wir zusammenrufen wollten, würde großes Gewicht haben.

Im Pentagon und im Flugtechnikgeheimdienstzentrum wurden Wetten darüber abgeschlossen, worauf die Empfehlungen hinauslaufen würden. Als ich mein Geld einsetzte, standen die Gewinnchancen 5 zu 3 zugunsten der UFOs.

KAPITEL 15- DIE STORY DER STRAHLUNG

Die Idee, eine Gruppe von Wissenschaftlern - wir sprachen von unserem "Expertengremium" - zusammenzubringen, war bereits Anfang 1952 aufgetaucht, als in militärischen und wissenschaftlichen Kreisen ernsthaft die Möglichkeit erwogen worden war, daß die UFOs interplanetarische Raumschiffe waren. Tatsächlich war diese Vorstellung im Zusammenhang mit der Reorganisation von *Project Grudge* [Vorgängerkommission von *Project Blue Book*] im Sommer 1951 geäußert worden, und sie war der Hauptgrund für die Festlegung in unseren Projektrichtlinien, daß wir uns ausschließlich auf Tatsachen zu konzentrieren hatten. Die vorangegangenen UFO-Untersuchungskommissionen waren aufgrund von Spekulationen über die Identität der UFOs vom Thema abgekommen. Zunächst erklärten sie die UFOs für Raumschiffe, später dann - in einer vollkommenen Kehrtwendung - das ganze UFO-Problem für eine einzige Lachnummer. Beide Herangehensweisen hatten der Air Force Ärger verursacht. Warum sie sich so verhielten, ist mir nicht klar, denn wir begriffen von Anfang an, daß niemand im Flugtechnikgeheimdienstzentrum, im der Air Force oder im gesamten Militärbetrieb in der Lage war, eine endgültige positive oder negative Antwort auf die UFO-Frage zu geben. Eine endgültige Antwort zu geben würde eine schwerwiegende Entscheidung erfordern - wahrscheinlich die schwerwiegendste seit Menschengedenken.

Während des Jahres 1952 hatten viele hochqualifizierte Ingenieure und Wissenschaftler *Project Blue Book Project* aufgesucht und einen oder zwei Tage mit der Durchsicht unserer Berichte verbracht. Einige waren von ihnen sehr beeindruckt - andere hatten die Lösung parat.

Aber alle diese Wissenschaftler, die unsere Berichte lasen, gestanden unumwunden ein, daß sie - ob sie die Berichte nun für Hinweise auf Weltraumbesucher erachteten oder nicht - die Angelegenheit vor jeder schriftlichen Zusage erst noch genauer zu untersuchen wünschten. Demzufolge stellten ihre Meinungsäußerungen, obwohl sie wertvoll waren, für uns keine ausreichende Grundlage für eine Entscheidung dar. Es bestand weiterhin der Bedarf an einer Gruppe, die unser Material sorgfältig untersuchen und uns schriftliche Schlußfolgerungen und Empfehlungen an die Hand geben würde, die wir dem Präsidenten übermitteln konnten, wenn nötig.

Unser Expertengremium sollte aus sechs bis acht Spitzenwissenschaftlern der Vereinigten Staaten bestehen. Es war uns klar, daß nicht einmal die Air Force genügend „Anziehungskraft“ hatte, um diese Leute einfach bitten zu können, ihre wichtige Arbeit, mit der sie befaßt waren, liegenzulassen und eine oder zwei Wochen ihrer Zeit dem Studium unserer Berichte zu widmen. Diesen Weg wollten wir auch gar nicht einschlagen, wir wollten sicher sein, daß wir etwas vorzuweisen hatten, bevor wir ihre wertvolle Zeit in Anspruch nahmen. Daher organisierten wir über andere Regierungsbehörden ein vierköpfiges Gremium zur vorläufigen Auswertung. Sie waren alle kompetente Wissenschaftler, und wir wußten, ihr Ruf gewährleistete, daß ein bestimmter von ihnen zur Teilnahme an einem Gremium zur Auswertung unseres Materials empfohlener Spitzenwissenschaftler sich dazu bereit erklären würde.

Ende November 1952 kam das vorläufige Auswertungsgremium im Flugtechnikgeheimdienstzentrum für drei Tage zusammen.

Als die Konferenz beendet war, empfahl die Gruppe einmütig, daß eine „höhere Instanz“ zur Untersuchung der UFO-Angelegenheit eingerichtet werden sollte. Eine Stunde später wurde ihre Empfehlung von den Air Force-Autoritäten akzeptiert, und die Männer gingen zur Empfehlung der Mitglieder für unser vorgeschlagenes Gremium über. Sie wählten sechs Männer aus, die sich sowohl auf dem Gebiet der angewandten als auch theoretischen Wissenschaft einen Ruf gemacht hatten und dafür bekannt waren, keine vorgefaßten Meinungen über die UFOs zu haben.

Die Zusammenkunft des Gremiums, die in Washington stattfinden sollte, wurde provisorisch auf Ende Dezember oder Anfang Januar gelegt; der endgültige Zeitpunkt hing davon ab, wann alle diese Wissenschaftler, die um ihre Teilnahme gebeten worden waren, frei sein würden. Die *Project Blue Book*-Aktivitäten gingen auf volle Kraft, da wir Vorbereitungen für die Konferenz zu tref-

fen hatten. Aber bevor wir weit gekommen waren, wurden unsere Vorbereitungen vorübergehend abgelenkt - ich erhielt Informationen über die Hintergrundfakten eines Gerüchts. Normalerweise schenkten wir Gerüchten keine Beachtung, aber dieses Gerücht war von einer anderen Sorte.

Seit die Air Force sich für UFO-Meldungen interessiert hatte, lautete stets der Kommentar jener, die gebeten wurden, sie zu überprüfen und eine professionelle Einschätzung abzugeben, daß es uns an derjenigen Sorte von Tatsachen fehle, die man sozusagen anfassen konnte. Selbst hinsichtlich unserer besten UFO-Berichte mußten wir uns darauf verlassen, was jemand gesehen hatte [also auf subjektive Aussagen]. Man sagte mir oft, wenn wir auch nur eine einzige Information hätten, die durch irgendeine Art von dokumentiertem Beweismaterial untermauert würde - einen Satz Cinetheodolit-Filmaufnahmen eines UFO, eine Spektralphotographie oder irgendwelche anderen Meßdaten, die man untersuchen könnte -, dann würden wir ohne Schwierigkeiten fast jeden Wissenschaftler der Welt dafür interessieren können, uns aktiv bei der Suche nach der Lösung des UFO-Rätsels zu helfen.

Das Gerücht, das mich vorübergehend die Vorbereitungen für die hochrangige Konferenz unterbrechen ließ, beinhaltete Tatsachen, die wir möglicherweise zusagen anfassen konnten.

Das Gerücht ging so:

Im Herbst 1949, an einem ungenannten Ort in den Vereinigten Staaten, hatte eine Gruppe von Wissenschaftlern eine Instrumentenausrüstung zur Messung der Hintergrundstrahlung aufgestellt, jener schwachen, unschädlichen Strahlung, die stets in unserer Atmosphäre vorhanden ist. Diese natürliche Strahlung ändert sich bis zu einem bestimmten Grade, aber sie steigert sich niemals in nennenswertem Maße, es sei denn, es gäbe dafür einen guten Grund.

Gemäß dem Gerücht beobachteten eines Tages zwei der Wissenschaftler an jenem ungenannten Ort die Meßinstrumente, als ohne erkennbaren Grund eine plötzliche Steigerung der Strahlung angezeigt wurde. Die Strahlung blieb ein paar Sekunden lang hoch und fiel dann zurück auf normal. Die Steigerung über normal war nicht hoch genug, um gefährlich zu werden, aber sie war in jedem Falle ungewöhnlich. Alle Anzeichen sprachen für eine Fehlfunktion der Ausrüstung als wahrscheinlichste Erklärung. Eine rasche Überprüfung zeigte keinen offensichtlichen Gerätedefekt, und die beiden Wissenschaftler wollten gerade mit einer genaueren Überprüfung beginnen, als ein drittes Mitglied des Strahlungsteams in das Labor geeilt kam.

Bevor sie dem Neuankömmling über die ungeklärte Strahlung berichten konnten, die sie gerade erfaßt hatten, platzte er mit einer eigenen Geschichte heraus. Er war zu einer nahegelegenen Stadt gefahren, und auf dem Rückweg, als er sich dem Labor näherte, wurde er plötzlich auf etwas am Himmel aufmerksam. Hoch im wolkenlosen Blau sah er drei silbrige Objekte, die sich in V-Formation bewegten. Sie schienen kugelförmig zu sein, aber er war sich nicht sicher. Das erste, was ihm auffiel, war, daß die Objekte sich zu schnell fortbewegten, als daß sie konventionelle Flugzeuge hätten sein können. Er trat auf die Bremse, hielt seinen Wagen an und schaltete den Motor aus. Kein Geräusch. Alles, was er hören konnte, war das leise Summen eines Generators im Forschungslabor. Innerhalb weniger Sekunden waren die Objekte außer Sicht.

Nachdem die anderen beiden Wissenschaftler ihren aufgeregten Kollegen über die von ihnen beobachtete ungewöhnliche Strahlung informiert hatten, fragten sich die Männer gegenseitig die Preisfrage: Gab es irgendeine Verbindung zwischen den beiden Ereignissen? Hatte das UFO die übermäßige Strahlung verursacht?

Sie überprüften die Zeit. Da sie fast exakt wußten, wann die Instrumente die gesteigerte Strahlung registriert hatten, berechneten sie, wie lange es dauerte, von dem Punkt der Sichtung der drei silbernen Objekte bis zum Labor zu fahren. Die Zeitpunkte entsprachen einander innerhalb von einer oder zwei Minuten. Dann machten sich die Männer an die sorgfältige Überprüfung ihrer Strahlungsausrüstung. Sie war in Ordnung.

Das Gerücht brach an dieser Stelle ab. Nichts, was ich oder irgend jemand sonst in *Project Blue Book* herausfinden konnte, warf mehr Licht auf die Quelle der Geschichte. Leute, die mit ähnlichen Projekten zu tun hatten wie das von dem Gerücht erwähnte Forschungslabor wurden her-

ausgesucht und befragt. Viele von ihnen hatten die Geschichte gehört, aber niemand konnte weitere Einzelheiten nennen. Es war, als wenn die drei unbekanntenen Wissenschaftler des ungenannten Labors an dem ungenannten Ort in den Vereinigten Staaten gar nicht existierten. Vielleicht existierten sie wirklich nicht.

Fast ein Jahr, nachdem ich zum erstenmal von der UFO-Strahlung-Story gehört hatte, bekam ich ein Ferngespräch von einem Freund an der Westküste. Ich hatte ihn einige Monate zuvor gesehen, ihm bei dieser Gelegenheit über das merkwürdige Gerücht erzählt und meinen Wunsch zum Ausdruck gebracht herauszufinden, wie authentisch es war. Jetzt, am Telephon, sagte er mir, daß er soeben in Kontakt war mit zwei Leuten, die er kannte, und sie hätten die ganze Story. Sie würden am folgenden Abend in Los Angeles sein und würden gern mit mir sprechen.

Ich hatte große Widerstände dagegen, an die Westküste zu fliegen in einer Sache, die sich als Ente herausstellen konnte - aber ich tat es. Ich konnte nicht riskieren, eine Gelegenheit zu verpassen, das alte wiederkehrende Gerücht in Tatsache zu verwandeln.

Zwanzig Stunden später traf ich die beiden im Hollywood Roosevelt Hotel. Wir unterhielten uns an jenem Abend mehrere Stunden lang, und ich erfuhr die Einzelheiten des Gerüchts und außerdem vieles andere, auf das ich nicht gefaßt war. Beide Informanten waren Physiker, die bei der Atomenergie-Kommission arbeiteten und sich auf ihrem Gebiet einen Namen gemacht hatten. Sie wünschten keine Öffentlichkeit, und ich versprach, dies zu gewährleisten. Einer der Männer kannte alle Einzelheiten hinter dem Gerücht, und meistens war er es, der sprach. Um mein Versprechen ihres Inkognito zu halten, werde ich ihn den „Wissenschaftler“ nennen.

Die Gerüchtversion des UFO-Strahlung-Vorfalles, die sich so lange in Kreisen der Air Force und der Wissenschaft gehalten hatte, war im einzelnen korrekt, aber durchaus nicht vollständig. Der Wissenschaftler sagte, nach der ersten Sichtung habe es sich im Labor herumgesprochen, daß bei der nächsten Instrumentenanzeige von ungewöhnlichem Strahlungsaufkommen einige der Mitarbeiter sofort ins Freie gehen und nach irgendwelchen Objekten am Himmel Ausschau halten sollten.

Ungefähr drei Wochen nach dem ersten Vorfall ereignete sich tatsächlich eine Wiederholung. Während die Laborinstrumente eine übermäßige Strahlung registrierten, wurde ein einzelnes dunkles Objekt, das über den Himmel zog, gesehen. Wie vordem wurden die Instrumente überprüft, jedoch keine Fehlfunktion festgestellt.

Nach diesem zweiten Vorfall wurden laut dem Wissenschaftler am Laboratorium Ermittlungen aufgenommen. Die Männer, die die visuellen Beobachtungen gemacht hatten, waren sicher, daß das von ihnen gesehene Objekt kein Flugzeug gewesen sein konnte. Jemand meinte, daß vielleicht irgendein Typ von Radarausrüstung in dem Flugzeug - wenn es eines war - die Strahlungsmeßapparatur beeinflußt hatte. Daraufhin wurde veranlaßt, daß alle Flugzeugtypen mit eingeschaltetem Radar über das Gebiet flogen. Nichts Ungewöhnliches geschah. Alle möglichen Arten von im Luftraum zum Einsatz kommenden Forschungsapparaturen wurden mit ähnlichen Flugtests überprüft, in der Hoffnung, irgendein Spezialgerät, das gewöhnlich nicht von Flugzeugen mitgeführt wurde, könnte den sprunghaften Strahlungsanstieg verursacht haben. Aber auch während dieser Testfolge geschah nichts Außergewöhnliches.

Es wurde provisorisch beschlossen, so der Wissenschaftler weiter, daß die abnorm hohen Strahlungsanzeigen „offiziell“ auf eine unvorhergesehene Fehlfunktion der Instrumente zurückzuführen war, und daß es sich bei den gesichteten Objekten um Vögel oder Flugzeuge gehandelt hatte. Ein Bericht mit diesem Tenor wurde an militärische Vorgesetzte erstattet, aber da die Schlußfolgerung lautete, daß es sich nicht um fliegende Untertassen gehandelt habe, wanderte der Bericht in irgendeinen unbekanntenen Aktenordner. *Project Blue Book* hat den Bericht nie erhalten.

Kurz nach dem zweiten UFO-Strahlung-Vorfall beendete die Forschergruppe ihre Arbeit. Es war zu dieser Zeit, daß der Wissenschaftler zum erstenmal von den Vorfällen erfuhr, über die er mir berichtete. Ein Freund von ihm - an der Sichtung beteiligt - hatte ihm die Einzelheiten in einem Brief mitgeteilt.

Als sich die Geschichte verbreitete, wurde sie in Wissenschaftskreisen ausgiebig diskutiert, mit dem Resultat, daß die Schlußfolgerung - eine Ausrüstungsfehlfunktion - mehr und mehr unter ernsthafte Kritik geriet. Unter den Wissenschaftlern, die eine weitere Untersuchung solcher Phänomene bejahten, befand sich der Mann, mit dem ich sprach, und einige der Leute, die die ursprünglichen Sichtungen gemacht hatten. Ungefähr ein Jahr später ergab es sich, daß sie zusammenarbeiteten. Sie beschlossen, ein paar weitere Tests durchzuführen, in ihrer Freizeit, und zwar mit einer Strahlungsmeßapparatur, die so ausgelegt war, daß die Möglichkeit einer Fehlfunktion praktisch gleich null war. Sie bildeten eine Gruppe von Leuten, die an dem Projekt interessiert waren, und an Abenden oder Wochenenden kam man zusammen und baute eine Meßapparatur in einem ungenutzten Gebäude auf der Spitze eines kleinen Bergs auf. Um dafür zu sorgen, daß man unter sich blieb, und um ein ungebetenes Interesse von nicht am Projekt Beteiligten zu unterbinden, erzählten der Wissenschaftler und seine Kollegen jedermann, daß sie einen Mineral-Klub eingerichtet hätten. Die Mineral-Klub-Geschichte bemäntelte ihre Wochenendausflüge hinlänglich, denn „Steinejäger“ waren ja berüchtigt für ihren Drang, auf der Suche nach Musterstücken auf Bergen herumzukraxeln.

Die Ausrüstung, die die Gruppe in dem ungenutzten Gebäude installiert hatte, war auf Selbstbetrieb ausgelegt. Es wurden Geiger-Sonden in bestimmter Anordnung angebracht, um auf diese Weise Anhaltspunkte für die Richtung der Strahlungsquelle zu erhalten. Während der ursprünglichen Sichtungen war es nicht möglich gewesen, den Faktor der Fehlfunktion definitiv zu erhärten oder zu widerlegen, weil bestimmte entscheidende Messungen nicht durchgeführt worden waren.

Um Informationen über eventuelle Sichtungen zu erhalten, war der „Mineral-Klub“ auf die fliegende-Untertassen-Gerüchteküche angewiesen, die an jedem großen Laboratorium im Lande existiert.

Im Spätsommer 1950 war man im Geschäft. Für die nächsten drei Monate ließen der Wissenschaftler und seine Gruppe die Strahlungsmeßapparatur vierundzwanzig Stunden am Tag laufen, aber die Aufzeichnungen zeigten nichts Unübliches. Die Untertassen-Gerüchteküche meldete Sichtungen in der Testgegend, aber keine in der Nähe der instrumentenbewehrten Bergspitze.

Die Fahrt zur Instrumentenhütte, die alle zwei Tage für den Wechsel der Aufzeichnungsbänder nötig war, begann langweilig für die „Steinejäger“ zu werden, und es wurden Stimmen laut, die Beobachtung abzubrechen.

Aber Standhaftigkeit zahlte sich aus. Anfang Dezember, um ungefähr zehn Uhr morgens, meldete die Gerüchteküche Sichtungen eines silbrigen, kreisförmigen Objekts in der Nähe der Instrumentenhütte. Das UFO wurde von mehreren Leuten gesehen.

Als die „Steinejäger“ die Aufzeichnungsbänder in der Hütte überprüften, stellten sie fest, daß mehrere der Geiger-Sonden um 10:17 Uhr ausgelöst worden waren. Die registrierte Strahlung war ungefähr hundertmal größer als üblich.

Während der nächsten zwei Monate zeichneten die Instrumente des „Mineral-Klubs“ drei weitere Male eine abnorme Strahlung zum Zeitpunkt von durch die Gerüchteküche gemeldeten UFO-Sichtungen auf. Eine der Sichtungen wurde durch Radar untermauert. Nach diesen Vorfällen hielt der „Mineral-Klub“ die Instrumente bis Juni 1951 am Laufen, aber es wurde nichts Ungewöhnliches mehr aufgezeichnet. Und - seltsam genug - während dieser Zeit, in der das Strahlungsniveau normal blieb, blieben auch die Sichtungen in dem Gebiet aus. Der „Mineral-Klub“ beschloß, sich auf die Auswertung der Bedeutung der erhaltenen Daten zu konzentrieren.

Demgemäß führten der Wissenschaftler und die Gruppe eine eingehende Untersuchung der Ergebnisse auf der Bergspitze durch. Sie hatten Freunde, die an vielen Forschungsprojekten in den Vereinigten Staaten arbeiteten, und wenn sie dienstlich auf Reisen waren, arrangierten sie Besuche und Besprechungen mit ihnen. Sie untersuchten die Möglichkeit ungewöhnlicher Sonnenflecken, aber die Sonnenflecken wiesen während der kurzen Perioden hoher Strahlung nichts Ungewöhnliches auf. Was den Ausschluß der Sonnenflecken als Ursache erhärtete, war die Tatsache, daß die Aufzeichnungen keinen Ausbruch erhöhter Strahlung aufwiesen, wenn die Sonnenfleckenaktivität abnorm gewesen war.

Die "Steinejäger" klopften jedes mögliche Forschungsprojekt darauf ab, ob irgendeine abgeirrte Strahlung sich auf ihre Instrumente ausgewirkt haben konnte. Sie fanden nichts. Sie überprüften ihre Instrumente und überprüften sie ein zweites Mal, aber sie entdeckten nichts, das zu falschen Anzeigen hätten führen können. Sie weihten andere Wissenschaftler in ihre Befunde ein, in der Hoffnung, daß diese Außenseiter Fehler dingfest machen könnten, die sie selbst übersehen hatten.

Jetzt - mehr als ein Jahr nach den rätselhaften Vorfällen, die sie aufgezeichnet hatten, einem Jahr, das sie mit der Datenanalyse zugebracht hatten - wußten die "Steinejäger" keine Antwort.

Nach den Ergebnissen der besten wissenschaftlichen Testmethoden, die sie hatten anwenden können, fanden die Sichtungen und die hohe Strahlung mehr oder weniger zeitgleich statt.

Faszinierende Vorstellungen sind schwer aus der Welt zu schaffen, und diese eine hielt sich äußerst hartnäckig, möglicherweise wegen der Aura des Mysteriösen, die das Thema der fliegenden Untertassen umgibt. Aber das wissenschaftliche Gemüt strebt danach, unerklärliche Ereignisse zu entmystifizieren, und so ist es nicht überraschend, daß die Untersuchung weiterging.

Laut meinem Freund, dem Wissenschaftler, wurden ein paar Leute außerhalb des Laboratoriums, an dem die „Steinejäger“ arbeiteten, in die Aktivitäten des „Mineral-Klubs“ eingeweiht, und sie bildeten eigene Strahlungsmessungsgruppen.

Beispielsweise nahmen zwei Absolventen eines Aufbaustudiums an einer Universität des Südwestens eine ähnliche Beobachtung auf, in bescheidenem Umfang, indem sie einen umgebauten Geigerzähler als Meßgerät benutzten. Sie bauten jedoch kein Aufzeichnungsgerät in ihre Apparatur ein, und so waren sie gezwungen, einen Mann zu ihrer kontinuierlichen Beobachtung abzustellen, wodurch sich natürlich die Zeit, in der sie in Bereitschaft waren, verringerte. Angabegemäß entdeckten sie zweimal einen Ausbruch von hoher Strahlung. Obwohl die Aufrichtigkeit der zwei Astronomen nicht in Zweifel gezogen wurde, war der Wissenschaftler der Auffassung, daß die Exaktheit ihrer Messungen aufgrund ihrer nicht besonders anspruchsvollen Ausrüstung zu wünschen übrig ließ.

Der Wissenschaftler erzählte mir dann von einer sehr viel eindrucksvollere Bemühung, die Befunde des "Mineral-Klubs" zu bestätigen oder zu widerlegen. Die Kunde der „Steinejäger“ und ihres Projekts hatte sich bis zu einem großen Laboratorium im Osten durchgesprochen. Ein Colonel der Air Force, der an dem Labor Dienst tat, berichtete einigen Freunden von der Sache, und sie beschlossen, persönlich aktiv zu werden.

Glücklicherweise befanden sich diese Männer an einem wunderbaren Ort für eine solche Untersuchung: An ihrem Laboratorium wurde gerade eine intensive Beobachtung der Umgebung vorgenommen. Ein ausgeklügeltes System von Strahlungsdetektoren war aufgebaut worden, das sich auf einen Radius von 150 Kilometern um das Labor erstreckte. Überdies verfügte das Verteidigungssystem des Gebiets ein Radar-Netz.

Dank der blitzenden Silberadler [auf seiner Uniform] erhielt die Gruppe des Colonels die Erlaubnis, die Aufzeichnungen der Strahlungsbeobachtungsstation sowie die Logbücher der Radarstationen einzusehen. Sie fanden Fälle, in denen während eben dem Zeitpunkt eines Anstiegs der Strahlung über normal ein UFO auf dem Radarschirm entdeckt wurde. Diese Vorfälle ereigneten sich in der Zeit von Januar bis ungefähr Juni 1951.

Als sie von den vorläufigen, aber ermutigenden Entdeckungen erfuhren, die die Gruppe des Colonels aus ihren alten Aufzeichnungen herausholten, begannen einige Männer sowohl der Strahlungsbeobachtungsteams als auch der Radarstationen Interesse an einer Kooperation hinsichtlich zukünftiger Untersuchungen zu zeigen.

Eines Abends im Juli, kurz vor Sonnenuntergang, fuhren zwei Mitglieder der Gruppe des Colonels vom Laboratorium nach Hause. Als sie die Schnellstraße entlang fuhren, bemerkten sie zwei Autos, die vor ihnen angehalten hatten. Die Insassen standen neben der Straße und schauten nach etwas am Himmel aus.

Die beiden Wissenschaftler hielten an, stiegen aus ihrem Auto aus und suchten ebenfalls den Himmel ab. Tief am östlichen Horizont sahen sie ein helles kreisförmiges Objekt, das sich langsam in nördlicher Richtung bewegte. Sie beobachteten es eine Weile, machten sich ein paar Notizen und fuhren dann zum Labor zurück.

Dort erwarteten sie interessante Neuigkeiten. Das Radar hatte ein unidentifiziertes Radarziel nahe der Stelle erfaßt, an der die Wissenschaftler im Wagen das UFO gesehen hatten, und es hatte sich in nördlicher Richtung bewegt. Ein Kampfflugzeug war hinaufgeschickt worden, aber als es in das betreffende Gebiet kam, war das Radarziel vom Schirm verschwunden. Der Pilot erhaschte einen Blick auf etwas, das wie das gemeldete UFO aussah, aber bevor er es sich genauer ansehen konnte, mußte er eine Wendung in Richtung der Sonne vollziehen, um auf einen Verfolgungskurs zu gelangen, und er verlor das Objekt aus den Augen.

Es vergingen einige Tage, bis die Strahlungsberichte von den Stationen eintrafen. Als sie eingingen, zeigten sie, daß Stationen östlich des Laboratoriums in ungefähre Übereinstimmung mit der Radarerfassung die höchste Steigerung der Strahlung aufwiesen. Stationen im Westen des Labors zeigten nichts.

Die mögliche Bedeutung dieses gut dokumentierten Vorfalles spornte die Gruppe des Colonels an, ihre Aktivitäten auszuweiten und zu verfeinern. Sie beabsichtigten, ein Strahlungsmeßgerät in einen leeren Flügeltank einzubauen und den Tank an eine F-47 zu hängen. Wenn ein UFO gemeldet würde, wollten sie eine Rastersuche in dem Gebiet fliegen und versuchen festzustellen, ob ein bestimmter Sektor des Himmels radioaktiver war als andere Sektoren oder nicht. Sie schlugen außerdem den Bau eines Richtdetektors für die F-47 und den wirklichen Versuch, ein UFO zu verfolgen, vor.

Der Entwurf einer solchen Ausrüstung wurde in Angriff genommen, aber die Sache verzögerte sich mehrfach. Bevor die Gruppe des Colonels irgendeines dieser Instrumente bauen konnte, verließen einige Gruppenmitglieder das Labor wegen anderweitiger Aufgaben, und der Colonel, der die Gruppe initiiert hatte, wurde seinerseits versetzt. Das ganze Unternehmen kam zum Stillstand.

Der Wissenschaftler war nicht überrascht, daß ich nichts von der Gruppe des Colonels gehört hatte. Alle Beteiligten, sagte er, hatten ihren Mund gehalten, um sich nicht der Lächerlichkeit preiszugeben. Der Wissenschaftler fügte hinzu, daß er mir gern alle Unterlagen geben würde, die er über die Sichtungen seines „Mineral-Klubs“ hatte, und er sagte mir, wo ich Informationen über die beiden Astronomen und die Gruppe des Colonels bekommen könnte.

Bewaffnet mit den Notizen und Bandaufzeichnungen des Wissenschaftlers machte ich mich auf den Weg zu meinem Büro auf der Wright-Patterson Air Force Base in Dayton.

Mit dem Segen meines Chefs begann ich den Rest der Strahlungsinformation zu recherchieren. Die Daten, die wir hatten, insbesondere die vom „Mineral-Klub“ des Wissenschaftlers, waren sorgfältig analysiert worden, aber wir dachten, daß wir nun, da wir Zugang zu allgemeineren Daten hatten, vielleicht etwas Neues und Bedeutsameres herausfanden.

Zunächst kontaktierte ich die Regierungseinrichtung, für die alle an den Recherchen Beteiligten gearbeitet hatten - der Wissenschaftler, der den ursprünglichen Vorfall aufzeichnete, der Wissenschaftler mit dem „Mineral-Klub“, die Gruppe des Colonels und alle anderen.

Die Mitarbeiter der Regierungseinrichtung waren sehr kooperativ, hoben jedoch hervor, daß die Aktivitäten, die ich recherchierte, ohne Ausnahme in der Freizeit der beteiligten Wissenschaftler erfolgt und offiziell nicht abgesegnet waren, und sie sollten keinesfalls in irgendeinen Zusammenhang - welcher Art auch immer - mit der Regierungseinrichtung gebracht werden. Dieses Tür-vor-der-Nase-Zuschlagen war typisch dafür, wie die Wörter „fliegende Untertassen“ einige Leute zu ängstigen scheinen.

Immerhin halfen sie mir, den Bericht über den ursprünglichen Vorfall zu finden, und da es sich um das einzige existierende Exemplar zu handeln schien, lieh ich es mir aus. Ungefähr um diese Zeit lokalisierten wir die zwei Aufbaustudenten in New Mexico. Beide hatten mittlerweile ihren Abschluß gemacht und arbeiteten jetzt in verantwortungsvoller Position an hochgeheimen Projekten.

Sie wiederholten ihre Geschichte, die ich zuerst von dem Wissenschaftler gehört hatte, aber sie besaßen keine Aufzeichnungen über ihre Aktivitäten.

Eines Tages, kurz vor Sonnenaufgang an einem Sonntagmorgen, befanden sie sich auf dem Dach und führten einige meteorologische Beobachtungen durch. Einer von ihnen hörte gerade den Geigerzähler ab, als er eine bemerkbare Steigerung des Klickens bemerkte.

Als die Frequenz des Klickens am höchsten war - ein fast beständiges Summen -, raste ein großer Feuerball, den sie als "spektakulär" bezeichneten, über den Himmel. Beide Beobachter hatten schon einige der grünen Feuerbälle gesehen und sagten, daß dieses Objekt in allem ähnlich war, mit Ausnahme der Farbe, die strahlend blau-weiß war.

Mit dem Verschwinden des Feuerballs kehrte der Geigerzähler wieder zu einem Klick pro Sekunde zurück. Die Männer fügten hinzu, daß sie schon einmal zuvor eine ähnliche Frequenzsteigerung des Klickens bemerkt hatten, aber nichts am Himmel sahen.

Als sie ihre Geschichte erzählten, betonten beide Astronomen, daß ihre Daten einer Kritik Tür und Tor öffneten, hauptsächlich aufgrund des begrenzten Instrumentariums, das sie benutzt hatten. Wir stimmten zu. Dennoch - ihre Arbeit untermauerte die Befunde der ausgefeilteren und systematischeren Strahlungsuntersuchungen.

Die Götter, die über dem UFO-Projekt wachen, waren uns diesmal wohlgesonnen, denn eines Morgens bekam ich auf der Wright-Patterson Air Force Base den Anruf eines Colonels - er würde an diesem Morgen in unserer Gegend sein und beabsichtigte, mich aufzusuchen.

Schon nach wenigen Minuten traf er ein, und es stellte sich heraus, daß er niemand anders als jener Colonel war, der die Gruppe geleitet hatte, die an dem Laboratorium im Osten UFOs und Strahlung untersucht hatten. Er wiederholte seine Geschichte. Es war dieselbe wie die, die ich von dem Wissenschaftler gehört hatte, mit einigen wenigen unbedeutenden Abweichungen. Der Colonel hatte keine Unterlagen über das Unternehmen seiner Gruppe, aber er wußte, wer sie hatte. Er versprach, der betreffenden Person auf der Stelle ein Fernschreiben zu schicken, und so geschah es.

Die Antwort war ein wenig enttäuschend. Im Laufe der Monate hatten sich die Aufzeichnungen über die Mitglieder der Gruppe des Colonels verteilt, und als die Gruppe auseinanderbrach, geschah dies auch mit der Sammlung der Aufzeichnungen.

So konnten wir nur auf das zurückgreifen, was der Colonel sagte, aber da er jetzt ein absolut hochrangiges Projekt auf Wright-Patterson leitete, würde es schwierig sein, ihm nicht zu glauben.

Nachdem wir die Geschichte des Colonels erhalten hatten, sammelten wir alle verfügbaren Daten über bekannte Vorfälle, in denen es eine Übereinstimmung zwischen den visuellen UFO-Sichtungen und der Gegenwart übermäßiger atomarer Strahlung im Sichtungsgebiet zu geben schien.

Schließlich war noch eine Sache zu erledigen. Ich wollte die Daten und Zeitpunkte aller berichteten Strahlungssteigerungen mit allen Quellen von UFO-Meldungen vergleichen. Dieses Projekt würde eine Menge Beinarbeit und Recherchieren erfordern, aber ich war der Meinung, daß es das handfesteste und vollständigste Beweismaterial bieten würde, die wir hinsichtlich der Frage sammeln konnten, ob eine Korrelation existierte oder nicht.

Daher durchforsteten wir unsere Akten, Radar-Logbücher des Luftsicherheitskommandos, unsere Artikelsammlungen, Zeitungskeller im Sichtungsgebiet und die Unterlagen von Privatpersonen, die Untertassen-Berichte sammeln. Wann immer wir einen visuellen Sichtungsbericht fanden, der mit einer Strahlungssteigerung zusammenfiel, überprüften wir ihn auf Wetterbedingungen, Ballonflüge, astronomische Aufzeichnungen etc.

Sobald alle Daten gesammelt worden waren, sorgte ich dafür, daß eine Gruppe von Beratern der Air Force sie durchsahen. Ich bekam dieselbe alte Antwort - die Daten wären nicht gut genug. Die Männer waren sehr an den Berichten interessiert, aber wenn die Zeit kam, daß sie ihren Kommentar zu Papier bringen sollten, sagten sie: „Nicht genügend schlüssiges Beweismaterial.“

Wenn die UFOs auf irgendeine Weise zur selben Zeit, als die Strahlungsdetektoren verrückt spielten, hätten photographiert werden können, wäre es eine andere Sache gewesen, sagten sie mir später, aber angesichts der Daten, die ich ihnen vorgelegt hatte, wäre dies die einzige Antwort, die sie geben konnten. Niemand war in der Lage, die plötzlichen Ausbrüche von Strahlung zu erklären, aber es gab keinen Beweis dafür, daß sie mit UFOs zusammenhingen.

Die Chefetage ordnete an, diese Untersuchung abzubrechen. Ich informierte den Colonel, und ihm gefiel die Entscheidung nicht. Später fuhr ich durch die Stadt, in der der Wissenschaftler arbeitete. Ich machte einen mehrstündigen Aufenthalt, um ihn über die Entscheidung zu unterrichten. Er schüttelte ungläubig den Kopf.

Es ist interessant zu bemerken, daß beide, der Colonel und der Wissenschaftler, in derselben Weise reagierten: Wir sind keine Narren - wir waren da - wir sahen es - sie nicht. Was für eine Art Beweis verlangen sie?

KAPITEL 16- DIE HIERARCHIE GRÜBELT

Anfang Januar 1953 waren die Wissenschaftler, die Mitglieder unseres Expertengremiums wurden, kontaktiert worden und hatten zugestimmt, an der Begutachtung des UFO-Phänomens teilzunehmen. Wir stimmten unsererseits zu, ihnen alle Details über die UFOs vorzulegen. Wir wollten ihnen unsere besten Berichte zu lesen geben, und wir beabsichtigten, ihnen die zwei Filme zu zeigen, die unsere Geheimdienstoffiziere als den "definitiven Beweis" erachteten - den Tremonton-Film und den Montana-Film.

Als dieses hohe Gericht zusammentrat, am Morgen des 12. Januar, erhielten die Mitglieder zu allererst ihre Order: eines der drei Urteile wäre akzeptabel:

1. Alle UFO-Berichte sind als bekannte Objekte oder natürliche Phänomene erklärbar; daher war die Untersuchung ein für allemal zu beenden.
2. Die UFO-Berichte enthalten nicht genügend Daten für eine abschließende Beurteilung; *Project Blue Book* sollte zwecks Erhebung besserer Daten fortgesetzt werden.
3. Die UFOs sind interplanetarische Raumschiffe.

Die schriftliche niedergelegte Beurteilung, so wurde der Gruppe mitgeteilt, würde dem Nationalen Sicherheitsrat zugehen, einem aus den Direktoren aller US-Geheimdienste bestehenden Rat, und von dort würde sie zum Präsidenten der Vereinigten Staaten gehen - falls das Urteil lauten würde, daß die UFOs interplanetarische Raumschiffe seien.

Aufgrund militärischer Vorschriften können die Namen der Mitglieder des Gremiums sowie die Namen vieler anderer mit den UFOs verbundenen Personen nicht offengelegt werden. Zwei der Männer hatten sich als angewandte Physiker einen Namen gemacht - sie konnten die abstraktesten Theorien in praktische Anwendungen umsetzen. Einer von ihnen hatte das Radar entwickelt, das uns aus einem großen Loch zu Beginn des zweiten Weltkriegs herausholte, und der andere war einer der Väter der H-Bombe.

Ein anderes Mitglied des Gremiums ist jetzt der oberste zivile Berater eines unserer höchsten Militärkommandanten, und ein anderer war ein Astronom, dessen in der Öffentlichkeit unbekannter Kampf um die Identifizierung der UFOs in wissenschaftlichen Kreisen anerkannt ist. Einer der Männer war für seine hochtheoretische Physik und Mathematik bekannt, und ein anderer war ein Pionier auf dem Gebiet der Operationsforschung während des zweiten Weltkriegs gewesen.

Das sechste Mitglied des Gremiums war von der Amerikanischen Raketengesellschaft (*American Rocket Society*) sowie dem Internationalen Astronautischen Bund (*International Astronautical Federation*) für seine Arbeit im Zusammenhang mit der Umwandlung der Visionen über Reisen durch den Weltraum zu dem Punkt naher Realität ausgezeichnet worden und war nun ein Raketenexperte.

Es war eine eindrucksvolle Versammlung von Spitzenwissenschaftlern.

Während der ersten zwei Tage der Konferenz ging ich noch einmal durch unsere Befunde für die Wissenschaftler. Seit Juni 1947, als die ersten [öffentlichen] UFO-Berichte gemacht wurden, hatte das Flugtechnikgeheimdienstzentrum 1.593 UFO-Berichte analysiert. Es waren ungefähr 4.400 ursprünglich eingegangen, aber außer 1.593 waren sie sofort aus der weiteren Analyse ausgeschlossen worden.

Aufgrund unserer Studien schätzten wir, daß das Flugtechnikgeheimdienstzentrum nur ungefähr 10 Prozent der UFO-Meldungen in den Vereinigten Staaten erhalten hatten, so daß in den fünf-einhalb Jahren etwa 44.000 UFO-Sichtungen gemacht worden waren.

Von den 1.593 Berichten, die von *Project Blue Book* analysiert worden waren - und wir hatten jeden Bericht in den Air Force-Akten untersucht und beurteilt -, konnten wir eine große Anzahl erklären. Im einzelnen hatte sich folgendes ergeben:

<i>Ballons</i>	18,51%
Bekannt	1,57%
Wahrscheinlich	4,99%
Möglich	<u>11,95%</u>
	18,51%
<i>Flugzeuge</i>	11,76%
Bekannt	0,98%
Wahrscheinlich	7,74%
Möglich	<u>3,04%</u>
	11,76%
<i>Astronomische Körper</i>	14,20%
Bekannt	2,79%
Wahrscheinlich	4,01%
Möglich	<u>7,40%</u>
	14,20%
<i>Sonstige</i>	4,21%
d.h. Suchscheinwerfer auf Wolken, Vögel, aufgewirbeltes Papier, [Temperatur-] Inversionen, Reflexionen etc.	
Schwindel	1,66%
<i>Berichte mit ungenügenden Daten</i>	22,72%
(in Ergänzg. d. urspr. ausgesonderten)	
<i>Unbekannt</i>	26,94%

Durch die Verwendung der Begriffe "Bekannt", "Wahrscheinlich" und "Möglich" waren wir in der Lage zu unterscheiden, wie sicher wir uns unserer Schlußfolgerungen waren. Jedoch auch in den "Möglich"-Fällen waren wir ganz persönlich sicher, daß wir das gemeldete UFO identifiziert hatten.

Und wer hatte diese Meldungen gemacht? 17,1 Prozent stammten von Piloten und Flugzeugbesatzungen, 5,7 Prozent von Wissenschaftlern und Ingenieuren, 1 Prozent vom Flugsicherungspersonal, und 12,5 Prozent waren Radarberichte; die verbleibenden 63,7 Prozent kamen von militärischen und zivilen Beobachtern im allgemeinen.

Die Meldungen, die uns interessierten, waren die 26,94 Prozent beziehungsweise 429 "Unbekannten", und wir hatten sie daher eingehend untersucht. Wir befaßten uns mit den angegebenen Farben der UFOs, den Formen, den Flugrichtungen, die sie nahmen, den Tageszeiten der Beobachtungen und vielen anderen Details, aber wir konnten keine signifikanten Muster oder Trends feststellen. Was wir allerdings herausfanden, war, daß die am häufigsten gemeldete Form die elliptische Form und die am häufigsten angegebene Farbe weiß oder "metallisch" war. Ungefähr dieselbe Anzahl von UFOs wurde bei Tag oder bei Nacht gesichtet, und die Flugrichtungen deckten sämtliche sechzehn Hauptrichtungen des Kompasses ab.

70 Prozent der "Unbekannten" waren per Augenschein von der Luft aus und 12 Prozent vom Boden aus gesichtet worden, 10 Prozent waren von Boden- oder Flugzeugradargeräten erfaßt worden, und 8 Prozent waren Augenschein-Radar-Kombinationen.

Von den insgesamt 1.593 Sichtungen entfielen je zwei von Frauen auf einen von einem Mann, aber in der Rubrik "Unbekannt" schlugen die Männer die Frauen im Verhältnis von zehn zu eins.

Es gab zwei weitere Faktoren, die wir niemals lösen konnten, und zwar die Häufigkeit der Sichtungen und ihre geographische Verteilung. Seit der ersten UFO-Aufregung im Juli 1947 hatte es in jedem Juli ein Meldungs-Hoch gegeben, und ein zweites Hoch ergab sich jedesmal kurz vor Weihnachten. Wir verglichen diese Höhepunkte der Sichtungen mit dem Vorkommen von Hochfluten, weltweiten Atomtests, den Positionen von Mond und Planeten, der allgemeinen Bewölkung über den Vereinigten Staaten und einem Dutzend anderer Dinge, aber wir konnten niemals sagen, was die Ursache dafür war, daß mehr Menschen zu bestimmten Zeiten des Jahres UFOs sahen.

UFOs wurden auch regelmäßig von "technisch interessanten" Orten wie unseren Atom-Energie-Installationen, Häfen und sensiblen Produktionsplätzen gemeldet. Unsere Studien zeigten, daß solche militärisch wichtigen Areale wie die Stützpunkte des Strategischen Luftkommandos [SAC] und Luftverteidigungskommandos [ADC], einige Atombombenlager und große militärische Depots tatsächlich weniger Meldungen zeitigten, als man im Vergleich mit irgendeinem gegebenen Gebiet in den Vereinigten Staaten erwarten könnte. Dicht besiedelte Gebiete ohne irgendwelche "technisch interessanten" Einrichtungen zeitigten ebenfalls nur wenige Meldungen.

Gemäß den Gesetzen normaler Verteilung sollten UFO-Meldungen, wenn UFOs keine intelligent gesteuerten Flugkörper waren, eine Beziehung zur Verteilung der Besiedelung in den Vereinigten Staaten aufweisen - was jedoch nicht der Fall war.

Unsere Untersuchung des geographischen Aspekts der Sichtungungen umfaßte auch andere Länder. Die Vereinigten Staaten hatten die UFO-Meldungen durchaus nicht gepachtet.

In all unseren "Unbekannt"-Berichten fanden wir niemals Messungen hinsichtlich Größe, Geschwindigkeit oder Höhe, die auch nur annähernd als exakt betrachtet werden konnten. Wir konnten lediglich sagen, daß einige der UFOs ziemlich schnell geflogen waren.

Was Radar betrifft, so hatten wir Berichte von phantastischen Geschwindigkeiten – bis zu 75.000 km/Std. -, aber in all diesen Fällen gab es Zweifel hinsichtlich der genauen Ursache des Radarechos. Die gemeldeten Höchstgeschwindigkeiten bei den Radar/Augenschein-Kombinationen, die wir als besten Sichtungstyp in unseren Unterlagen erachteten, betrug ca. 1.000 bis 1.200 km/Std.

Wir haben niemals irgendeine "Hardware" geborgen - irgendeine komplette Untertasse oder Teile davon -, die wir nicht leicht als etwas sehr Irdisches identifizieren konnten. Wir hatten einen Vertrag mit einem Material-Testlabor, um dort aufgefundene oder uns zugesandte Teile oder Material analysieren zu lassen. Die in Teer getunkte Murmel, ein Aluminium-Besenhandgriff, Kuhdung, Schlacke, Plastikballontteile und was uns tatsächlich sonst noch alles zugeschickt und von uns analysiert wurde, hatten nur den Effekt, den Leuten in unserem Materiallabor ein wenig Übung zu verschaffen und dem UFO-Projekt nichts als Gelächter einzubringen.

Dasselbe gilt für die Berichte von "Kontakten" mit Außerirdischen. Seit 1952 hat ungefähr ein Dutzend Leute behauptet, sie hätten mit den Besatzungen fliegender Untertassen gesprochen oder seien mitgeflogen. Sie bieten eidesstattliche Versicherungen, Materialstücke, Photographien und anderen Schnickschnack als Beweis an. Wir haben einige dieser Berichte untersucht und konnten absolut keine beweiskräftigen Fakten finden.

Wir besaßen ungefähr hundert Photos von fliegenden Untertassen, sowohl Standbilder als auch Filme. Viele waren Fälschungen, einige davon so professionell, daß es sorgfältiger Untersuchungen durch Photo-Experten bedurfte, um zu zeigen, daß die Photos gefälscht worden waren. Einige waren billigste Fälschungen - in die Luft geworfene Radkappen, an einem Faden hochgehaltene hausgemachte Untertassen und einfach nur retouchierte Negative. Der Rest der Photographien wurde von aufrichtigen Bürgern eingesandt, die keine Leuchtkugel oder Negativ-Defekte erkennen konnten oder zufällig ein sehr gutes Photo eines Doppelsonnenphänomens oder einer Luftspiegelung gemacht hatten.

Aber mit den uns zugeschickten Filmen verhielt es sich anders. Grundsätzlich bedarf es eines Experten mit professioneller Ausrüstung, um einen Film zu fälschen. Wir besaßen bzw. hatten Kenntnis von vier Filmstreifen, die in die Kategorie „Unbekannt“ fielen. Zwei von ihnen waren Cinetheodolit-Filme vom White Sands-Testgelände (April und Mai 1950), einer war der Montana-Film und der letzte der Tremonton-Film. Diese letzteren zwei waren Tausenden von Analysestunden unterzogen worden, und da wir beabsichtigten, dem Wissenschaftlergremium am Freitag eingehendere Berichte darüber vorzulegen, übersprang ich die Details und ging zum nächsten Tagesordnungspunkt über – Theorien.

In regelmäßigen Abständen waren in der UFO-Geschichte Leute mit publikumswirksamen Theorien aufgetreten, die alle UFO-Meldungen erklären sollten. Am publikumswirksamsten war die von

Dr. Donald Menzel von der Harvard-Universität. Dr. Menzel - in von ihm verfaßten Artikeln in [den Zeitschriften] „Time“ und „Look“ und später in seinem [Buch] „Fliegende Untertassen“ - behauptete, daß alle UFO-Berichte als verschiedene Typen von Licht-Phänomenen erklärt werden könnten. Wir befaßten uns eingehend mit dieser Theorie, da sie etwas zu leisten schien. Der Physiker von *Project Bear* untersuchte sie. Die wissenschaftlichen Berater des Flugtechnikgeheimdienstzentrums untersuchten sie und diskutierten sie mit mehreren führenden europäischen Physikern, deren Spezialgebiet Atmosphärenphysik war. Im allgemeinen erhielt *Project Blue Book* Kommentare dieser Art: „Er [Menzel] hat sich mit der Sache auseinandergesetzt, aber seine Erklärungen sind kein Allheilmittel.“

Und es gab andere publikumswirksame Theorien. Ein Mann sagte, die UFOs wären samt und sonders Skyhook-Ballons. Aber wir kannten die Flugbahn jedes Skyhook-Ballons, und sie wurden selten als UFOs gemeldet. Ihre kleineren Brüder, die Wetterballons, bescherten uns viel mehr Arbeit.

Das Armeee-Ingenieur-Korps versuchten das UFO-Problem dadurch zu lösen, daß sie verlautbaren ließen, ein Wissenschaftler in einem ihrer Labore hätte eine fliegende Untertasse in seinem Labor nachgebaut. Major Dewey Fournet ging dem nach. Es hatte sich ursprünglich um einen Scherz gehandelt, der jedoch für bare Münze genommen wurde und dem Wissenschaftler zugeschrieben wurde. Er wurde dadurch zwar bekannter, verlor jedoch zugleich an Prestige, weil andere Wissenschaftler wegen seines Versuches, eine solche Lösung vorzuspiegeln, seine Kompetenz anzweifelten.

Alles in allem half uns die ungebetene Hilfestellung von Theoretikern keinen Deut, teilte ich den Mitgliedern des Gremiums mit, von denen einige offenbar mit den Theorien vertraut waren, denn sie nickten zustimmend.

Der nächste Punkt, den ich in meinem Informationsgespräch anschnitt, war eine häufig gestellte Frage in UFO-Diskussionen: Begannen UFO-Meldungen tatsächlich im Jahr 1947?

Wir hatten eine Menge Zeit darauf verwendet, diese Frage zu klären. Alte Zeitungen, Journale und Bücher, die wir in der Kongreßbibliothek gefunden hatten, enthielten viele Berichte über seltsame, am Himmel gesehene Dinge - bis in biblische Zeiten. Das alte Neger-Spiritual besagt, „Hezekiel sah ein Rad hoch oben inmitten der Luft“. Wir konnten Hezekiels Sichtung nicht untermauern, da viele der merkwürdigen Berichte über ungewöhnliche Dinge, die am Himmel beobachtet wurden, als natürliche Phänomene interpretierbar waren, die man in jenen Tagen nicht gänzlich verstehen konnte.

Die ersten dokumentierten Sichtungsberichte – ähnlich den UFO-Sichtungen, wie wir sie heute kennen – erschienen in den Zeitungen von 1896. Tatsächlich wiesen die Sichtungswellen, die in dem Jahr sowie dem ihm folgenden auftraten, viele Ähnlichkeiten mit den heutigen Berichten auf.

Die Sichtungen begannen in der Bucht von San Francisco am Abend des 22. November 1896, als Hunderte von Leuten von der Arbeit nach Hause gingen und ein großes, dunkles, „zigarrenförmiges Objekt mit Flügelstummeln“ in Richtung Nordwesten über Oakland ziehen sahen.

Wenige Stunden nach dem Verschwinden des mysteriösen Flugobjekts über dem heutigen Nordende der Golden Gate-Brücke kamen Meldungen von Leuten in anderen nördlichen Städten von Kalifornien per Fernschreiben herein. Die Bewohner von Santa Rosa, Sacramento, Chico und Red Bluff – mehrere Tausende von ihnen sahen es.

Ich versuchte herauszufinden, ob die Menschen dort das UFO sahen, bevor sie die Nachricht aus dem Gebiet von San Francisco hörten, aber der Versuch, die Einzelheiten eines sechsfünfzig Jahre alten UFO-Berichts festzustellen, ist ein nahezu hoffnungsloses Unterfangen.

Einmal, als ich unterwegs war zur Hamilton-Luftwaffenbasis, rief ich beim *San Francisco Chronicle* an, und man gab mir die Anschrift eines pensionierten Angestellten, der bei dieser Zeitung von San Francisco im Jahr 1896 gearbeitet hatte. Ich rief den alten Herrn an und sprach lange mit ihm. Er war damals ein Kopier-Junge gewesen und erinnerte sich an den Vorfall, aber die Zeit hatte die Einzelheiten ausgelöscht. Er bestätigte jedoch, daß der Herausgeber der Zeitung und

das Nachrichtenteam das „Schiff“ gesehen hatten – wie er das UFO nannte. Seine Geschichte, obwohl sechsfünfzig Jahre alt, klang wie andere, die ich gehört hatte, aber er fügte hinzu, daß niemand von der Zeitung jemals irgend jemandem erzählt hatte, was sie sahen, weil sie nicht wollten, daß die Leute sie für „verrückt“ hielten.

Am 30. November kehrte das mysteriöse Schiff über dem Gebiet von San Francisco zurück, und jene, die behauptet hatten, daß die Leute von einem Witzbold in einem Ballon zum Narren gehalten worden waren, änderten ihre Meinung, als sie das Objekt sich gegen die Windrichtung bewegen sahen.

Vier Monate lang kamen Meldungen von Dörfern, Städten und Farmen im Westen herein; dann aus dem Mittelwesten, als das Luftschiff sich „nach Osten bewegte“. Anfang April 1897 meldeten Leute in [den Bundesstaaten] Iowa, Nebraska, Missouri, Wisconsin, Minnesota und Illinois, daß sie es sahen. Am 10. April wurde es über Chicago gemeldet. Die Berichte kamen kontinuierlich bei den Zeitungen bis ungefähr zum 20. April herein; dann war es verschwunden bzw. die Meldungen darüber hörten auf. Es waren im wahrsten Sinne des Wortes Tausende von Menschen gewesen, die es gesehen hatten, bevor der letzte Bericht durch die Telegraphenleitungen ging.

Eine Untersuchung der Hunderte von Zeitungsberichten über diese Sichtung, die die Welt Ende der 1890er erschütterte, war interessant, denn dieselben Kontroversen, die damals entstanden, gibt es auch heute. Diejenigen, die das zigarrenförmige Flugobjekt mit den Flügelstummeln nicht gesehen hatten, tippten sich an die Stirn oder vollführten die im 19. Jahrhundert dafür übliche Geste. Diejenigen aber, die es gesehen hatten, waren fast bereit, eine Schlacht zu schlagen, um ihre Integrität zu verteidigen. Einige Astronomen schrien laut „Venus“, „Jupiter“ und „Alpha Orionis“, während andere sagten: „Wir sahen es.“ Thomas Edison, der herausragende Wissenschaftler der damaligen Ära, stritt jede Kenntnis des mysteriösen Flugobjekts ab: „Ich ziehe es vor, meine Zeit Objekten von kommerziellem Wert zu widmen“, teilte er einem Reporter des *New York Herald* mit, „Luftschiffe wären bestenfalls Spielzeug.“

Thomas – du warst im Irrtum mit dieser Voraussage.

Ich hatte noch einen weiteren wichtigen Punkt zu besprechen, bevor ich meine Darlegungen beendete und Gelegenheit gab, Fragen zu stellen.

Während der vergangenen anderthalb Jahre hatte *Project Blue Book* verschiedentlich Besuch von Astronomen, und sie zögerten nicht, uns ihre persönliche Meinung mitzuteilen, waren jedoch zurückhaltend bezüglich dessen, was ihre Kollegen dachten, obwohl sie immerhin andeuteten, daß diese sich Gedanken machten. Wir befanden, daß die Meinungen und Kommentare von Astronomen für uns von Wert wären, und so führten wir Ende 1952 eine Umfrage durch. Wir baten einen Astronomen, von dem wir wußten, daß er dem UFO-Problem unvoreingenommen gegenüberstand und jeden herausragenden Astronomen in den Vereinigten Staaten kannte, eine Reise zu machen und mit seinen Freunden zu sprechen. Wir baten ihn, das Thema UFOs nicht geradewegs anzusprechen, sondern es in eine freundschaftliche Unterhaltung einzubinden. Wir hofften, auf diese Weise eine ganz offene Meinung zu erfahren. Um seine Kollegen zu schützen, gab unser Astronom ihnen Code-Namen und behielt den Schlüssel für die Codes für sich.

Der Bericht, den wir erhielten, enthielt die ausführlichen Meinungen von fünfundvierzig anerkannten Autoritäten. Ihre Auffassungen variierten von der des Dr. C., der das UFO-Projekt als "alberne Geldverschwendung zwecks Untersuchung eines noch alberneren Themas" bezeichnete, bis zu der von Dr. L., der einen großen Teil seiner wertvollen Freizeit damit verbrachte, UFO-Meldungen persönlich zu recherchieren, da er meinte, daß sie etwas "Reales" wären. Von den fünfundvierzig Astronomen, die befragt wurden, waren 36 Prozent überhaupt nicht an UFO-Berichten interessiert, 41 Prozent waren soweit interessiert, daß sie ihre Unterstützung anboten, falls sie benötigt würde, und 23 Prozent dachten, daß die UFOs ein sehr viel ernsteres Problem wären, als den meisten Menschen bewußt war.

Keiner der Astronomen - auch nicht während einer freundschaftlichen Unterredung - räumte ein, daß er die UFOs für interplanetarische Flugobjekte hielt. Alle diejenigen, die sich interessiert zeig-

ten, gingen nur soweit, daß sie sagten: "Wir wissen nicht, was sie sind, aber sie sind etwas Reales."

Während der letzten Jahre habe ich sagen hören, daß, falls die UFOs wirklich "solide Objekte" wären, unsere Astronomen sie gesehen hätten. Unsere Studie warf ein wenig Licht auf diesen Punkt - Astronomen haben UFOs gesehen. Keiner von ihnen hat jemals etwas UFO-Ähnliches durch das Teleskop gesehen oder photographiert, aber 11 Prozent der fünfundvierzig Männer hatten etwas gesehen, das sie nicht erklären konnten. Obwohl diese Sichtungen - technisch gesprochen - bezüglich der Detailtreue nicht besser waren als Hunderte anderer Sichtungen in unseren Unterlagen, waren sie dennoch aufgrund der Qualifikation des Beobachters als gut zu bezeichnen. Astronomen kennen sich am Himmel aus.

Es ist interessant festzustellen, daß von diesem repräsentativen Querschnitt der Astronomen fünf - d.h. 11 Prozent - UFOs gesichtet hatten. Für eine gegebene Gruppe von Menschen liegt dies über dem Durchschnitt. Um dies zu überprüfen, unternahm es der Astronom, der die Studie durchführte, auf seinen Reisen beliebige neunzig Personen in eine Unterhaltung über fliegende Untertassen zu verwickeln. Diese Leute stellten seine "Kontroll-Gruppe" dar, um einen Begriff der Psychologen zu verwenden. Obwohl der Prozentsatz der Personen, die an UFOs interessiert waren, bei der Kontroll-Gruppe höher lag als bei der Gruppe der Astronomen (nur 41 Prozent der Astronomen gegenüber 86 Prozent der Kontroll-Gruppe war interessiert), hatten 11 Prozent der Astronomen gegenüber nur ungefähr 1 Prozent der Kontroll-Gruppe UFOs gesichtet. Dies schien darauf hinzuweisen, daß Astronomen häufiger UFOs sehen als der Durchschnittsbürger.

Als ich meinen Bericht beendet hatte, war es zu spät, die Frage-Runde zu eröffnen, so daß sie vertagt werden mußte. Aber pünktlich um neun Uhr am nächsten Morgen fand sich die Gruppe wieder zusammen, und die Frage-Listen einiger Teilnehmer sahen ganz danach aus, als hätten sie die ganze Nacht über die UFOs nachgedacht.

Eine der ersten Fragen bezog sich auf die Auswertung von Photographien der paarweise angeordneten, riesigen "Meteoriten-Patrouille"-Kameras, die sich an einer Anzahl von Orten in ganz Nord-Amerika befinden. Hatten sie jemals ein UFO photographiert? Die Kameras, die in fast jeder klaren Nacht in Betrieb sind, können sehr schwaches Licht photographieren, und ist ein Licht erst einmal photographiert, so kann auch seine Geschwindigkeit und Höhe sehr genau festgestellt werden. Wenn irgendwelche durch unsere Atmosphäre fliegenden Objekte Licht abgaben, bestand die Möglichkeit, daß diese Kameras sie photographierten. Aber es war nicht der Fall.

Zunächst schien dies ein wichtiger Beweis zu sein. Kurz nachdem wir diese Tatsache als Gegenbeweis gegen die Realität der UFOs festgehalten hatten, führten wir eine Überprüfung durch. Wenn die UFOs in einer Höhe von 150 Kilometern geflogen waren, bestand eine gute Chance, daß es von den Kameras erfaßt wurde, flog irgend etwas jedoch niedriger, war die Chance geringer.

Darauf mag es zurückzuführen sein, daß unser "Umfrage-Astronom", als er die Meteoriten-Patrouille-Stationen aufsuchte, mit einem Astronomen sprach, der ein UFO gesehen hatte, während er eine der Kameras bediente.

Viele Leute haben gefragt, warum unsere Astronomen nichts durch ihre großen Teleskope gesehen haben. Sie sind auf Himmelgebiete gerichtet, die Lichtjahre entfernt sind, und ihr Sichtfeld ist so klein, daß selbst dann, wenn UFOs wirklich existierten und haufenweise in der Atmosphäre vorkämen, diese nicht gesehen würden.

Eine andere Frage des Gremiums bezog sich auf Orson Welles' berühmte Radiosendung "Krieg der Welten" vom Oktober 1938, die Tausende von Menschen in Panik versetzte. Hatten wir dies untersucht, um festzustellen, ob Ähnlichkeiten zu den derzeitigen UFO-Berichten bestanden?

Wir hatten.

Unser Psychologe hatte sich mit der Sache befaßt und uns seine Meinung mitgeteilt (eine umfassende Studie zwecks einer eindeutigen Antwort hätte einen Aufwand erfordert, der das gesamte UFO-Projekt in den Schatten gestellt hätte). Es gab eine Menge von dokumentierten Vorfällen,

bei denen eine Reihe harmloser Umstände Menschen ganz kopflos gemacht hatte, aufgrund der Radiosendung, so daß sie in Panik gerieten. Es gab einige ähnliche Berichte in unseren UFO-Unterlagen.

Aber wir hatten viele Berichte über UFO-Sichtungen von Personen, die nicht in Panik geraten waren: Berichte von Piloten, die bei Nacht mysteriöse Lichter gesehen hatten und alle Cockpit-Lichter ausschalteten, weil sie glaubten, die Lichter wären Cockpit-Reflexionen; oder Berichte von Piloten, die ihre Flugzeuge schwenkten und rollten, um zu sehen, ob sie den Reflexionswinkel ändern und damit das UFO loswerden könnten; oder Berichte von jenen Piloten, die Hunderte von Metern aufstiegen oder abtauchten und dann wieder geradeaus flogen, um festzustellen, ob das UFO seine relative Position zum Flugzeug ändern würde; oder die Berichte der Amateurastronomen, die eine sehr gute Sichtung gemacht hatten und vor ihrem widerwilligen Bericht über dieses UFO zunächst mit einem halben Dutzend professioneller Astronomen und Physikern gesprochen hatten, in der Hoffnung, eine Erklärung zu finden. Sie alle behielten einen klaren Kopf - sie fragten sich, was es mit der Sichtung auf sich haben könnte, und versuchten dann, eine Antwort auf die Frage zu finden. Sie gerieten nicht in Panik.

Die Frage-Runde, in der die Wissenschaftler die Einzelheiten der ihnen von mir vorgelegten allgemeinen Informationen erfahren wollten, dauerte einen ganzen Tag lang.

Der nächste Tag sowie der übernächste Vormittag waren der Übersicht und Diskussion von fünfzig unserer besten Sichtungsberichte der Rubrik "Unbekannt" gewidmet.

Der nächste Tagesordnungspunkt, nachdem das Gremium alle Einzelheiten der fünfzig ausgewählten Top-Berichte gehört hatte, war die Erörterung einer brisanten und sehr kontroversen Studie. Sie basierte auf einem Plan, über den Major Dewey Fournet und ich einige Monate vorher gesprochen hatten. Es handelte sich um eine Analyse der Bewegungen der gemeldeten UFOs, die versuchen sollte festzustellen, ob sie intelligent gesteuert wurden. Die Studie war brisant, weil sie nicht offiziell war, und der Grund dafür, daß sie nicht offiziell war, lag darin, daß sie so brisant war. Sie kam zu dem Schluß, daß die UFOs interplanetarische Raumschiffe waren. Die Studie hatte in den höheren Kommandoebenen des Geheimdienstes zirkuliert und war mit großem Interesse gelesen worden. Aber obwohl einige Offiziere der Kommandoebene direkt unter General Samford [der Schlußfolgerung] zustimmten, war das Papier hinter den Worten "Genehmigt durch" leer geblieben - niemand wollte sich zu weit aus dem Fenster hängen und es offiziell nach oben weiterleiten.

Dewey Fournet, der seinen aktiven Dienst in der Luftwaffe beendet hatte und jetzt ein Zivilist war, wurde von Houston/Texas aus angerufen und von den Wissenschaftlern über die Studie befragt, da er mit dem Team, das sie erstellte, eng zusammengearbeitet hatte.

Die Studie betraf mehrere hundert unserer detailliertesten UFO-Berichte. Fournet berichtete dem Gremium, wie - nachdem vorangegangene *Project Blue Book*-Analysen abgewiesen worden waren - nun anhand eines sehr kritischen Auswahlverfahrens auf der Basis der Bewegung der gemeldeten UFOs alle diejenigen Meldungen ausgesiebt wurden, die möglicherweise durch irgendeines der vielen bekannten Objekte wie Ballons, Flugzeuge, Himmelskörper etc. verursacht worden sein konnten. Dem Aussieben fielen viele Berichte zum Opfer, und die Studie wies am Ende nur noch zehn oder zwanzig Berichte auf, die in die Rubrik "Unbekannt" fielen. Da nun eine derart kritische Methode der Bewertung angewendet worden war, bewiesen diese wenigen Berichte ohne jeden Zweifel, daß die UFOs intelligent gesteuert wurden, durch Personen mit Gehirnen, die den unsrigen gleich oder weit überlegen waren.

Der nächste Schritt der Studie bestand darin, erklärte Fournet, herauszufinden, von woher sie kamen. "Erdlinge" wurden ausgeschlossen, und dies führte zur endgültigen Antwort - Wesen aus dem Weltraum.

Sowohl Dewey als auch ich waren ein wenig in Sorge darüber, wie das Gremium auf eine Studie mit diesen endgültigen Schlußfolgerungen reagieren würde. Aber als er seine Präsentation beendet hatte, war es durch die Art der Fragen der Männer ersichtlich, daß sie die Schlußfolgerungen ernsthaft in Erwägung zogen. Fournets exzellenter Ruf war wohlbekannt.

Am Freitag morgen präsentierten wir die Attraktionen der Tagung – den Tremonton-Film und den Montana-Film. Diese beiden Beweismaterialien stellten die besten Photographien der UFOs dar, die *Project Blue Book* anzubieten hatte. Die Wissenschaftler hatten Kenntnis von ihnen, insbesondere den Tremonton-Film, da die Filme seit Juli der Gegenstand vieler Konferenzen hinter verschlossenen Türen gewesen waren. Generäle, Admiräle und Leute der Besoldungsgruppe GS-16 hatten sie auf „Kommando-Vorführungen“ gesehen, und man hatte die Filme per Flugzeug zur Kelly AFB in Texas transportiert, um sie dort auf einer Konferenz von [US] Geheimdienstoffizieren aus aller Welt zu zeigen. Zwei der besten Militär-Photolabors, das Air Force-Labor in Wright Field und das Labor der Navy in Anacostia/Maryland, hatten viele Stunden damit verbracht zu versuchen, den Beweis dafür zu erbringen, daß UFOs Ballons, Flugzeuge oder verirrte Lichtreflexionen wären, aber sie scheiterten – die UFOs waren echte „Unbekannte“. Die Möglichkeit, daß die Filme Betrug wären, wurde erwogen, jedoch rasch zurückgewiesen, weil einzig ein Hollywood-Studio mit aufwendiger Ausrüstung Derartiges hätte produzieren können und die Leute, die die Filme geschossen hatten, eine solche Ausrüstung nicht besaßen.

Der Montana-Film war am 15. August 1950 von Nick Mariana, dem Manager des Great Falls-Baseballteams aufgenommen worden. Der Film zeigte zwei große helle Lichter, die in Staffelformation über den blauen Himmel flogen. Es waren keine Wolken in dem Film zu sehen, an denen sich die Geschwindigkeit der UFOs hätte ablesen lassen können, aber an einer Stelle flogen die Lichter hinter einem Wasserturm vorbei. Sie zeigten keine Details; sie schienen große runde Objekte zu sein.

Mariana hatte seinen Film bereits 1950 an die Air Force gesandt, jedoch bestand kein Interesse an den UFOs, so daß *Project Grudge* [Vorläufer von *Blue Book*] ihn nach kurzer Inaugenscheinnahme als „die Reflexionen von zwei F-94 Düsenjägern, die vor Ort waren“ ad acta gelegt hatte.

Im Jahr 1952 nahm ich auf Anweisung des Pentagons die Untersuchung des Montana-Films erneut auf. Auf dem Umweg über einen Geheimdienstoffizier der Great Falls AFB hatte ich Mariana noch einmal befragt und eine Kopie seines Films erhalten, die ich ans Photo-Labor schickte. Als das Photo-Labor den Film erhielt, hatte man dort immerhin etwas, woran man arbeiten konnte, denn die zwei UFOs waren hinter einem Bezugspunkt, dem Wasserturm, vorbeigeflogen. Die Kalkulationen des Labors bestätigten rasch, daß die Objekte weder Vögel noch Ballons oder Meteore gewesen waren. Ballons treiben mit dem Wind, und der Wind hatte nicht in die der Bewegung der UFOs entsprechende Richtung geblasen. Es konnten keine exakten Geschwindigkeiten gemessen werden, aber das Labor konnte feststellen, daß die Lichter zu schnell flogen, um Vögel zu sein, und zu langsam, um Meteore zu sein.

Dies ließ nur Flugzeuge als Lösung übrig. Die Geheimdienstoffiziere von Great Falls hatten sich durch riesige Berge von Unterlagen hindurchgearbeitet und stellten fest, daß nur zwei Flugzeuge, zwei F-94, sich während der Sichtung nahe der Stadt befunden hatten und zwei Minuten später gelandet waren. Mariana und seine Sekretärin, die die UFOs ebenfalls gesehen hatte, sagten, daß die zwei Düsenjäger in einem anderen Areal des Himmel erschienen waren - nur eine oder zwei Minuten nach dem Verschwinden der beiden UFOs im Südosten. Dies hätte die Düsenjäger als Kandidaten für die UFOs ausgeschlossen, aber wir wollten dies noch einmal überprüfen. Die beiden runden Lichter sahen nicht aus wie F-94 Düsenjäger, aber jeder, der einmal geflogen ist, kann Ihnen bestätigen, daß ein Flugzeug, das so weit entfernt ist, daß man es nicht mehr sehen kann, plötzlich die Sonnenstrahlen reflektieren und einen hellen Lichtblitz erzeugen kann.

Zuerst studierten wir die Flugbahnen der zwei F-94 Düsenjäger. Wir kannten den Landeanflugstrukturplan, der am Tag der Sichtung in Kraft war, und wir wußten, wann die zwei F-94 landeten. Die beiden Düsenjäger hatten sich alles andere als in der Nähe der zwei gesichteten UFOs befunden. Als nächstes untersuchten wir jedes einzelne der Lichter, und beide erschienen zu stetig, um Reflexionen sein zu können.

Mit dem Montana-Film zogen wir eine Niete - er war "Unbekannt".

Auch so erging es uns auch mit dem Tremonton-Film, einem Film, der von einem Navy-Chefphotographen aufgenommen worden war, dem Stabsfeldwebel Delbert C. Newhouse, am 2. Juli 1952.

Unser Bericht über den Vorfall zeigte, daß Newhouse, seine Frau und ihre zwei Kinder an diesem ereignisreichen Tag von der Ostküste nach Oakland/Kalifornien gefahren waren, und als sie gerade Tremonton/Utah passiert hatten, eine nördlich von Salt Lake City gelegene Stadt, und ungefähr 10 Kilometer auf der Autobahn 30S zurückgelegt hatten, bemerkte Frau Newhouse eine Gruppe von Objekten am Himmel. Sie machte ihren Mann darauf aufmerksam, er schaute hin, lenkte den Wagen auf den Seitenstreifen, hielt an und sprang heraus, um eine bessere Sicht zu haben. Er mußte nicht lange hinschauen, um festzustellen, daß etwas äußerst Ungewöhnliches stattfand, denn in seinen einundzwanzig Jahren in der Navy mit 2.000 Flugstunden als Flugphotograph hatte er niemals irgend etwas Ähnliches gesehen. Ungefähr ein Dutzend glänzender Objekte von der Form runder Scheiben "flog am Himmel umher in lockerer Formation".

Newhouse hatte seine Filmkamera dabei. Er stellte sie auf das 3-Zoll-Teleobjektiv ein und begann die UFOs aufzunehmen. Er hielt die Kamera still und schoß mehr als einen Meter Film, wobei er sämtliche strahlenden Objekte ins Bild bekam. Alle UFOs waren von dem Augenblick an, als die Newhouse-Familie sie sahen, in einer kompakten Gruppe geblieben, jedoch kurz bevor sie über dem Westhorizont verschwanden, verließ eines von ihnen die Hauptgruppe und bewegte sich nach Osten fort.

Als ich den Tremonton-Film erhielt, brachte ich ihn sofort hinüber zum Wright Field-Photolabor, zusammen mit dem Montana-Film, und die Phototechniker sahen sie sich gemeinsam mit mir zwanzig- oder dreißigmal an. Die beiden Filme waren insofern ähnlich, als die Objekte in beiden große kreisförmige Lichter waren - in keinem Falle konnte man irgendein Detail sehen. Aber die Lichter des Tremonton-Films - anders als beim Montana-Film - gingen aus und dann wieder an. Dieses Verlöschen legte sofort Lichtreflexionen auf Flugzeugen nahe, aber das Donnern eines großangelegten Luftmanövers wäre kilometerweit gehört worden, und die Newhouse-Familie hörte keinen Laut. Wir riefen mehrere Kampfpiloten herein, und sie schauten sich die UFOs an, die am wolkenlosen blauen Himmel kreisten und hin und her schossen. Ihr lakonischer Kommentar lautete, daß kein Flugzeug fertigbrächte, was die UFOs vollführten.

Ballons kamen unter Verdacht, aber das Labor schloß sie genauso schnell wieder aus, nachdem die Reflexion, die ein Ballon verursacht, studiert worden war - es ist eine stete Reflexion, da der Ballon kugelförmig ist. Außerdem - um die Ballon-Theorie vollends zu erledigen - sind Ballon-Cluster [d.h. mehrere Ballons] fest verbunden und schwirren nicht umher. Natürlich war das einzelne UFO, das allein nach Osten wegflog, das stärkste Argument gegen Ballons.

Newhouse berichtete einem Geheimdienstoffizier von den Westluftstreitkräften, daß er seine Kamera stillgehalten und dieses einzelne UFO hatte durch das Sichtfeld fliegen lassen. So maßen die Leute im Labor die Winkelgeschwindigkeit des UFOs. Bedauerlicherweise waren weder Wolken am Himmel, noch hatte Newhouse die Landschaft ins Bild bringen können, so daß unsere geschätzte Winkelgeschwindigkeit auf der Annahme basieren mußte, daß der Photograph die Kamera tatsächlich stillgehalten hatte. Wenn das einzelne UFO 15 Kilometer entfernt gewesen wäre, hätte es sich mit einer Geschwindigkeit von mehreren tausend Kilometern pro Stunde bewegt.

Nachdem das Air Force-Labor von Wright Field die Filme mehrere Wochen lang untersucht hatte, gaben sie auf. Alles, was sie sagen konnten, war: "Wir wissen nicht, was sie sind, aber sie sind keine Flugzeuge oder Ballons, und wir halten sie nicht für Vögel."

Während das Wright Field-Labor an den Filmen gearbeitet hatte, sprach Major Fournet mit den Navy-Phototechnikern in Anacostia; dort war man der Meinung, ein paar gute Ideen zu haben, wie man die Filme analysieren könnte, und so sandte ich die Filme, sobald wir mit ihnen fertig waren, zu Major Fournet, und er brachte sie zum Navy-Labor.

Das Navy-Labor verbrachte zwei Monate damit, die Filme zu studieren, und hatten ihre Analyse vor kurzem abgeschlossen. Die Männer, die diese Arbeit durchgeführt hatten, standen bereit, um das Wissenschaftlergremium nach der Filmvorführung über ihre Analyse zu informieren.

Wir verdunkelten den Raum und ließen jeden Film schätzungsweise zehnmal laufen, bevor alle Mitglieder des Gremiums darüber zufriedengestellt waren, daß sie alles gesehen und sich an alle Details erinnern konnten. Wir führten beide Filme zusammen vor, so daß die Männer sie vergleichen konnten.

Die Navy-Analysten verwendeten die Redewendung "interplanetarisches Raumschiff" nicht, als sie ihre Schlußfolgerungen darlegten, aber sie sagten, daß die UFOs intelligent gesteuerte Flugkörper und keine Flugzeuge oder Vögel wären. Sie waren zu diesem Schluß gekommen, nachdem sie die einzelnen Aufnahmen nacheinander hinsichtlich der Bewegung der Lichter und deren Lichtintensitätsveränderungen untersucht hatten.

Als die Navy-Analysten ihre Präsentation beendet hatten, stellten die Wissenschaftler Fragen. Keines der Mitglieder des Gremiums versuchte, an der Arbeit der Navy-Analysten herumzumäkeln, aber sie wollten die Studie nicht akzeptieren, bevor sie nicht eingehend nach jedem möglichen Mangel gesucht hatten. Und dann fanden sie einen.

Bei der Messung der Lichthelligkeit hatten die Photo-Analysten ein Instrument verwendet, das Dichtemesser genannt wird. Der Astronom des Gremiums wußte alles über die Messung eines extrem kleinen photographischen Bildes mit einem Dichtemesser, da er stets dergleichen bei seiner Untersuchung der Sterne durchführte. Und der Astronom war nicht überzeugt, daß die Navy-Analysten die korrekte Meßtechnik angewandt hatten. Dies bedeutete nicht notwendig, daß ihre Daten samt und sonders falsch waren, jedoch es bedeutete, daß sie ihre Arbeit erneut überprüfen sollten.

Als die Diskussion des Navy-Berichtes beendet war, bat einer der Wissenschaftler darum, den Tremonton-Film noch einmal sehen zu können, und so ließ ich den Filmvorführer ihn noch mehrere Male vorführen. Der Wissenschaftler äußerte die Vermutung, die UFOs könnten Seemöwen sein, die auf einem warmen Luftstrom umhersegelten. Er wohnte in Berkeley und sagte, daß er Möwen hoch am Himmel über der Bucht von San Francisco gesehen hatte. Wir hatten an diese Möglichkeit vor Monaten gedacht, weil es im Gebiet um den Great Salt Lake große weiße Möwen gab. Aber die Geschwindigkeit des einzelnen UFOs, als es die Hauptgruppe verließ, hatte die Möwen ausgeschlossen. Ich machte den Physiker darauf aufmerksam. Seine Antwort war, daß der Navy-Stabsfeldwebel [Newhouse] zwar gedacht haben mochte, daß er die Kamera still hielt, tatsächlich jedoch unbewußt die Kamera, der "Aktion" folgend, geschwenkt haben könnte. Dies würde all unsere Berechnungen über den Haufen werfen. Ich stimmte dieser Möglichkeit zu, jedoch konnte ich nicht akzeptieren, daß es sich um Seemöwen gehandelt hätte.

Aber Monate später war ich in San Francisco und wartete auf einen Flug nach Los Angeles, und bei dieser Gelegenheit beobachtete ich Möwen, wie sie am wolkenlosen Himmel umhersegelten. Sie ließen sich vom warmen Luftstrom treiben, und sie waren so hoch, daß man sie nicht sah, bevor sie nicht in einer bestimmten Weise abschwanken, und dann erschienen sie wie ein heller weißer Lichtblitz, der größer war, als man es von Seemöwen vermuten würde. Es bestand eine ziemliche Ähnlichkeit mit den UFOs im Tremonton-Film. Aber ich bin nicht sicher, ob dies die Lösung ist.

Die Präsentation der zwei Filme stellte das Ende der Information des Wissenschaftlergremiums seitens *Project Blue Book* dar. Fünf Tage lang hatten wir ihm jedes einschlägige Detail der UFO-Geschichte dargelegt, und nun war es an ihm, uns zu sagen, ob die UFOs real waren und da irgendeine Art von Objekten durch unsere Atmosphäre flogen. Waren sie real, so mußten sie Raumschiffe sein, denn niemand auf der Konferenz dachte ernsthaft an die Möglichkeit, daß die UFOs etwa ein supergeheimes US-Flugobjekt oder eine sowjetische Entwicklung sein könnten. Die Wissenschaftler waren über alles, was in den Vereinigten Staaten diesbezüglich vor sich ging, informiert, und sie wußten, daß kein Land dieser Erde seine Technologie weit genug vorangetrie-

ben hatte, um ein Fluggerät zu bauen, das Manöver durchführen konnte, wie sie von den UFOs gemeldet wurden. Hinzu kam, daß wir Millionen von Dollars für die Forschung und Entwicklung sowie die Ausstattung von Flugzeugen ausgaben, die an der Schwelle zur Schallgeschwindigkeit standen. Es wäre absurd zu glauben, daß diese Millionen Dollars für die Geheimhaltung von UFO-ähnlichen Waffen ausgegeben würden. Und es wäre gleichermaßen absurd zu meinen, daß die Briten, Franzosen, Russen oder irgendeine andere Nation uns soweit voraus sein könnten, daß sie ein UFO besäßen.

Die Wissenschaftler verbrachten die nächsten zwei Tage damit, über eine Lösung nachzudenken. Sie lasen die Berichte noch einmal, schauten sich die zwei Filme wieder und wieder an, telefonierten mit anderen Wissenschaftlern, um bestimmte Ideen, die ihnen gekommen waren, zu überprüfen, und sie diskutierten die Probleme untereinander. Dann legten sie ihre Schlußfolgerungen schriftlich nieder, und jeder einzelne von ihnen unterschrieb das Dokument. Der erste Absatz lautete wie folgt:

Wir als Gruppe glauben nicht, es sei unmöglich, daß andere Himmelskörper von intelligenten Wesen bewohnt wären. Es ist ebenfalls nicht unmöglich, daß diese Wesen einen solchen Entwicklungsstand erreicht haben könnten, daß sie die Erde zu besuchen in der Lage wären. Jedoch weist nichts in den sogenannten "Fliegende-Untertassen-Berichten", die wir gelesen haben, darauf hin, daß dies tatsächlich der Fall wäre.

Der Tremonton-Film wurde hinsichtlich seiner Beweiskraft zurückgewiesen, aber das Gremium ließ die Tür einen kleinen Spalt offen, indem es vorschlug, daß das Navy-Photolabor seine Untersuchung wiederholte. Aber das Navy-Labor nahm diese wiederholte Überprüfung niemals vor, und erst mehr als ein Jahr später kamen neue Details ans Licht.

Nachdem ich die Air Force verlassen hatte, traf ich Newhouse und sprach mit ihm zwei Stunden lang. Ich habe mit vielen Menschen gesprochen, die UFOs gemeldet hatten, aber wenige beeindruckten mich so wie Newhouse. Ich erfuhr, daß die UFOs, als er und seine Familie sie erblickten, nahe am Auto waren, viel näher als zu dem Zeitpunkt, da er die Filmaufnahme machte. Um mit Newhouse zu reden: "Wenn sie die Größe eines B-29-Bombers gehabt hätten, wären sie 3.000 Meter hoch gewesen."

Ferner konnten er und seine Familie die Objekte sehr gut sehen – sie sahen aus wie "zwei runde Kuchenpfannen, eine umgestülpt auf der anderen!" Newhouse meinte nicht nur, daß die UFOs wie runde Scheiben aussahen, er wußte es, denn er hatte sie deutlich gesehen. Ich fragte ihn, warum er dies nicht dem Geheimdienstoffizier sagte, der ihn befragt hatte. Er antwortete, dies hätte er sehr wohl getan. (Dann erinnerte ich mich, daß ich dem Geheimdienstoffizier eine Liste mit Fragen, die Newhouse beantworten sollte, geschickt hatte. Die Frage: „Wie sahen die UFOs aus?“ war nicht darunter, denn wenn man eine Photographie von etwas hat, fragt man normalerweise nicht, wie es aussieht.) Warum der Geheimdienstoffizier diese Information nicht an uns weiterleitete, werde ich niemals wissen.

Obwohl die beiden Beobachter angaben, daß die Düsenjäger sich an einer anderen Stelle am Himmel befanden, als dort, wo sie die UFOs sahen, und unsere Untersuchung dies erhärtete, wurde der Montana-Film von dem Gremium nicht als Beweismaterial akzeptiert, weil immer noch die Möglichkeit bestand, daß die zwei UFOs die zwei Düsenjäger gewesen sein könnten. Wir konnten nicht beweisen, daß die UFOs die Düsenjäger waren, aber wir konnten auch nicht beweisen, daß es nicht der Fall war.

Die kontroverse Studie über die Bewegungen der UFOs, die Major Fournet vorgelegt hatte, wurde fallengelassen. Alle Mitglieder des Gremiums stimmten darin überein, daß sie der Studie mehr Gewicht hätten beimessen können, wenn längerfristige Aufzeichnungen der Bewegungen der UFOs, eine Photographie der Flugbahn eines UFO oder eine Photographie einer Radarechospur eines UFOs auf einem Radarschirm existieren würden. Aber in jedem der zehn oder zwanzig Be-

richte, die als Beweis für die intelligente Steuerung der UFOs vorgelegt wurden, waren die Bewegungen nur solche, die die Beobachter gesehen hatten. Und sowohl das menschliche Auge als auch der Verstand sind keine akkuraten Aufzeichnungsinstrumente. Wie viele verschiedenen Geschichten erhält man, wenn eine Gruppe von Leuten zwei Autos auf einer Kreuzung zusammenprallen!

Jeder der fünfzig unserer besten Sichtungsberichte, die wir den Wissenschaftlern zur Beurteilung gaben, hatte irgendein Manko. In vielen Fällen war das Manko nur geringfügig, aber die wissenschaftliche Einschätzung läßt keinen Raum für auch nur das geringste Manko, und wir hatten um eine wissenschaftliche Einschätzung gebeten.

Als die Wissenschaftler ihre Kommentierung der Berichte beendet hatten, wiesen sie auf die Wichtigkeit der Entscheidung hin, die sie zu fällen aufgefordert worden waren. Sie sagten, daß sie sich sehr bemüht hatten, objektiv zu sein und dabei nicht kleinlich zu werden, aber tatsächlich bestand alles, was wir hatten, nur aus Indizien. Starke Indizien, sicher, aber nichts Konkretes, keine Hardware, keine Photos, die irgendein Detail eines UFOs zeigten, keine Meßdaten von Geschwindigkeit, Höhe oder Größe – nichts, das guten, harten, nüchternen, wissenschaftlichen Daten gleichkam. Den zukünftigen Kurs von Millionen von Leben von einer auf bloßen Indizien beruhenden Entscheidung abhängig zu machen, würde einen der größten Fehler in der Geschichte der Menschheit darstellen.

In ihren Schlußfolgerungen streiften die Wissenschaftler die Möglichkeit, daß die UFOs irgendeine Art eines neuen oder noch unentdeckten natürlichen Phänomens wären. Sie erklärten jedoch, daß sie diese Möglichkeit nicht für sehr glaubwürdig hielten; wenn die UFOs ein neues natürliches Phänomen wären, sollten die Berichte über ihr allgemeines Auftreten einem festumrissenen Muster folgen – dies war bei den UFO-Berichten nicht der Fall.

Damit endete die Sektion des Berichts des Wissenschaftlergremiums, der ihre Schlußfolgerungen beinhaltete. Die nächste Sektion hatte den Titel „Empfehlungen“. Ich erwartete, sie würden empfehlen, daß wir die Aktivitäten von *Project Blue Book* reduzieren, wenn nicht gar vollständig beenden würden. Dies behagte mir überhaupt nicht, denn ich war fest überzeugt davon, daß wir nicht die endgültige Lösung gefunden hatten. Wir benötigen mehr und besseres Beweismaterial, bevor ein endgültiges Ja oder Nein geäußert werden konnte.

Das Gremium empfahl nicht, daß die Aktivitäten von *Blue Book* zurückgefahren werden sollten, und sie empfahlen auch nicht, daß sie ganz fallengelassen wurden. Sie empfahlen, daß sie ausgeweitet werden sollten. Zu viele der Meldungen waren von glaubwürdigen Beobachtern gemacht worden, erläuterte der Bericht, Menschen, die wissen sollten, was sie sahen – Menschen, die mit Überlegung an Dinge herangingen. Daten, die außerhalb der Klasse der Indizien lagen, wurden dringend benötigt. Und das Gremium muß zumindest teilweise überzeugt gewesen sein, daß verstärkte Bemühungen etwas Interessantes unter Beweis stellen würde, denn die Ausweitung [des Projektes], die sie empfahlen, würde eine beträchtliche Summe Geldes kosten. Die Untersuchungskapazität von *Project Blue Book* sollte vervierfacht werden, schrieben sie, und sollte mit speziell ausgebildeten Experten auf dem Feld der Elektronik, Meteorologie, Photographie, Physik und anderen Wissenschaftsgebieten, die zu den UFO-Untersuchungen beitragen könnten, ausgestattet werden. Es sollten alle Anstrengungen unternommen werden, Instrumente an Orten aufzustellen, an denen UFO-Sichtungen häufig auftraten, so daß Messungen und Aufzeichnungen während einer Sichtung stattfinden konnten. An anderen Orten im ganzen Land sollten militärische und zivile Wissenschaftler alarmiert und instruiert werden, jede verfügbare Ausrüstung zu benutzen, mit der UFOs verfolgt werden konnten.

Und zuletzt führten sie aus, daß die amerikanische Öffentlichkeit über jede Einzelheit und jede Phase der UFO-Untersuchung informiert werden sollte – über die Details der Sichtungen, die offiziellen Schlußfolgerungen und warum die Schlüsse gezogen wurden. Die würde einem zweifachen Zweck dienen, es würde das Mysteriöse, das Geheimhaltung bewirkt, auflösen, und es wür-

de die Air Force auf der Höhe halten: schlampige Untersuchungen und Analysen würden nicht auftreten.

Als die Schlußfolgerungen der Regierung unterbreitet wurden, begegnete man ihnen mit gemischten Gefühlen. Einige Leute waren zufrieden, aber andere waren es nicht. Selbst die Einschätzungen einer Gruppe der besten Wissenschaftler des Landes konnten die Kontroverse nicht abstellen, die das UFO-Thema fünf Jahre lang ständig begleitet hatte. Einige derjenigen, denen die Einschätzung nicht paßte, hatten dem UFO-Gerichtsverfahren als Zuschauer beigewohnt und waren der Meinung, daß die „Jury“ definitiv voreingenommen war und Angst davor hatte, sich zu weit vorzuwagen. Sie konnten keinen Grund dafür sehen, weiterhin anzunehmen, daß die UFOs keine interplanetarischen Flugkörper waren.

KAPITEL 17 - WAS SIND UFOS?

Während die Wissenschaftler in Washington, D.C. sich über die UFOs Gedanken machten, saßen die UFOs einfach nicht untätig herum und warteten, daß herausgefunden wurde, was sie waren - sie erledigten ein wenig „Lobby-Arbeit“ für ihren Fall, so daß das Interesse wachgehalten wurde.

Und auch sie machten ihre Sache gut.

Am 28. Januar 1953, wenige Minuten vor Mitternacht, erreichte *Project Blue Book* in Wright-Patterson AFB eine Nachricht. Sie war mit einem Dringlichkeitsvermerk versehen, so daß sie bevorzugt zu behandeln war. Ich las die Nachricht um 00:30 Uhr. Ein Pilot hatte ein UFO verfolgt.

Der Bericht wies nicht viele Einzelheiten auf, hörte sich jedoch gut an. Er nannte den Namen des Piloten und besagte, daß er auf der Moody AFB zu erreichen sei. Ich führte ein Ferngespräch, fand den Piloten und schaltete mein Aufnahmegerät ein, damit ich seine Geschichte Wort für Wort festhalten konnte.

Er erzählte mir, daß er sich auf einem „Robin-Runde“-Navigationsflug von der Moody AFB über die Lawson AFB zur Robins AFB und von dort zurück zur Moody AFB befunden hatte - alle im Bundesstaat Georgia. Um genau 21:30 Uhr war er in einer Höhe von 1.800 m auf dem Anflug auf die Lawson AFB. Er erinnerte sich, daß er gerade nach unten geschaut und die Lichter von Albany/Georgia gesehen hatte, und dann sah er wieder nach oben und erblickte dieses hellstrahlende weiße Licht bei [Position] „zehn Uhr hoch“. Es war ein ungewöhnliches grelles Licht, und er sagte, daß er dachte, dies war der Grund dafür, daß es sich von den Sternen abhob. Er flog ein paar Minuten weiter und beobachtete das Licht, während er Albany passierte. Er kam zu dem Schluß, daß es sich um einen extrem hellen Stern oder ein anderes Flugzeug handeln müsse - nur stimmte daran etwas nicht. Es hatte zu viel von einer definitiv runden Form.

Es war eine Nacht, die sich hervorragend zum Fliegen eignete, und da er genügend Zeit hatte, dachte er, er könnte versuchen, ein wenig näher heranzukommen. Wenn es ein Flugzeug war, würde es wohl gelingen, und wenn es ein Stern war, konnte er bis auf 9.000 m hinaufklettern, und das Licht würde seine relative Position nicht ändern. Er überprüfte seinen Sauerstoffvorrat, erhöhte die Drehzahl der Maschine, und begann zu steigen. Nach drei oder vier Minuten war es offenkundig, daß er sich oberhalb des Lichts befand, und er beobachtete es. Es hatte sich in Relation zu den Sternen bewegt. Es mußte also ein Flugzeug sein, schlußfolgerte er - ein Flugzeug, das so weit entfernt war, daß er seine roten und grünen Flügelspitzenlichter nicht sehen konnte.

Da er nun schon einmal so weit gegangen war, beschloß er, noch näher heranzufiegen, um sicherzugehen, daß es sich um ein Flugzeug handelte. So drückte er die Nase der F-86 nach unten und begann den Sinkflug. Als die Nadel des Machmeters sich auf die rote Linie zubewegte, sah er, daß er näherkam, da das Licht größer wurde, aber er konnte immer noch keine anderen Lichter sehen als das große weiße. Dann war es nicht länger weiß, es änderte die Farbe. In einer Abfolge von ungefähr zwei Sekunden wechselte es von weiß zu rot, dann zurück zu weiß. Es vollführte diese Abfolge zwei- oder dreimal, und dann, bevor er begriff, was geschah, erzählte er mir, veränderte das Licht seine Form in ein perfektes Dreieck. Dann teilte es sich in zwei Dreiecke, eines über dem anderen. Zu diesem Zeitpunkt hatte er sich in den Horizontalflug begeben und hatte aufgehört, sich zu nähern. Mit einem Lichtblitz verschwand das ganze. Der Pilot benutzte die alte Standard-Beschreibung für ein verschwindendes UFO: „Es war, als ob jemand das Licht ausgeschaltet hätte - es ist da, dann ist es weg.“

Ich fragte ihn nach seiner Meinung über das, was er gesehen hatte. Ihm war der Gedanke an fliegende Untertassen durch den Kopf gegangen, erwiderte er, aber er „konnte diese Geschichten einfach nicht glauben“. Er meinte, er hätte einen Anfall von Höhenangst gehabt, und je mehr er darüber nachdachte, desto sicherer war er, daß dies die Antwort war. Er war sich ziemlich blöd vorgekommen, erzählte er mir, und war froh, daß er allein war.

Vor sich sah er die verstreuten Lichter von Fort Benning und der Lawson AFB, seinem Wendepunkt auf dem Flug, und er begann zu wenden, aber dann überprüfte er seinen Treibstoff. Die Kletterpartie hatte ziemlich viel davon verbraucht, und so änderte er seine Absicht, zur Robins AFB zu fliegen, und wandte sich statt dessen in Richtung Moody AFB.

Er rief die Bodenstation, um seine Flugroute zu ändern, aber bevor er irgend etwas zum Bodenradarbediener sagen konnte, fragte dieser ihn, ob er ein seltsames Licht gesehen hätte.

Nun, er hatte ein Licht gesehen.

Dann erzählte ihm der Radarbeobachter, daß die UFO-Verfolgung auf dem Radarschirm beobachtet worden war. Zuerst hatte das Radar das UFO-Radarecho auf dem Schirm, und es war ein UFO, da es viel zu langsam flog, als daß es ein Flugzeug hätte sein können. Dann bemerkte der Radarbeobachter, daß sich die F-86 näherte, höher stieg und sich schließlich in einer flachen Kurve auf das UFO zubewegte. Zuerst hatte sich die F-86 dem UFO genähert, aber dann hatte das UFO seine Geschwindigkeit erhöht, so daß der Abstand bestehen blieb. So blieb es für zwei oder drei Minuten; dann war es in extremer Geschwindigkeit vom Schirm verschwunden. Die Radarstation hatte versucht, ihn zu erreichen, berichtete die Bodenstation dem F-86-Piloten, aber sie waren nicht in der Lage, ihn anzufunken, und so mußte die Nachricht über die Flugsicherung laufen.

Die Sache der UFOs gewann zwei Punkte – ein weiteres “unbekanntes” Flugobjekt und einen weiteren Bekenner. Zwei oder drei Wochen nach dem Treffen des Wissenschaftlergremiums in Washington erfuhr ich, daß *Project Blue Book* sich an die Empfehlungen, die das Gremium ausgesprochen hatte, halten würde. Ich hatte dies sofort in die Tat umzusetzen. Unser Vorschlag, Instrumente zu installieren, war Wochen vorher zum Pentagon gegangen und also bereits in Angriff genommen worden. Wir benötigten auch mehr Personal, und so sandte ich ein weiteres organisationsbezogenes Fernschreiben, das weitere Ermittler und Analysten forderte, und sandte es zur Personalsektion des Flugtechnikgeheimdienstzentrums.

Ungefähr zu diesem Zeitpunkt in der UFO-Geschichte tauchten eine Reihe von unerwarteten Schwierigkeiten auf. Die Wissenschaftler hatten dringend empfohlen, daß wir nichts zurückhalten, sondern die Öffentlichkeit über alles informieren. Als die Presse nun Wind vom Tremonton-Film bekam, der bis jetzt ein strenggehütetes Geheimnis gewesen war, stimmte ich demgemäß zu, daß die Reporter ihn sehen könnten. Ich schrieb eine Pressemitteilung, die von General Garland, damals Chef des Flugtechnikgeheimdienstzentrums, abgesegnet wurde, und sandte sie an das Pentagon. Die Pressemitteilung beinhaltete, was das Wissenschaftlergremium über den Film gesagt hatte: „Bis das Gegenteil erwiesen ist, gibt es keinen Grund, daß die UFOs nicht Seemöwen gewesen sind.“ Dann fuhr die Pressemitteilung fort, daß wir nicht sicher waren, um was es sich bei den UFOs handelte, die Seemöwen-Theorie sei nur eine Meinung. Als das Pentagon den Entwurf der Pressemitteilung erhielt, gab es einen Aufschrei: „Nein!“ Kein Film für die Presse und keine Pressemitteilung. Die Seemöwen-Theorie war zu schwach, und wir hatten von jetzt an eine neue Öffentlichkeitspolitik - sagen Sie gar nichts.

Diese Politik gilt übrigens immer noch. Die Ausgabe der Air Force-Informationsbroschüre vom 7. Januar 1955 besagte im wesentlichen, daß die Air Force-Angehörigen viel zu viel über UFOs reden – Mund halten. Die alte Theorie, daß sie verschwinden, wenn man sie ignoriert, wird wieder befolgt.

Während eines Monats erhielt das UFO-Projekt noch ein paar harte Schläge. Im Dezember 1952 hatte ich um Versetzung gebeten. Ich erklärte mich bereit, bis Ende Februar als Leiter von *Blue Book* zu fungieren, bis ein Nachfolger da war. Aber es kam kein Nachfolger. Und es kam auch kein Nachfolger, als Lieutenant Rothstiens Zeit des aktiven Dienstes um war, als Lieutenant Andy Flues zum Flugkommando in Alaska versetzt wurde oder als andere gingen. Als ich das UFO-Projekt wegen einer vorübergehenden zweimonatigen Dienstperiode in Denver verließ, übernahm Lieutenant Bob Olsson die Leitung. Seine Belegschaft bestand aus seinem Untergebenen Max Futch. Beide Männer waren alte Veteranen der UFO-Kampagne von 1952, aber zwei Leute konnten so gut wie nichts ausrichten.

Als ich im Juli 1953 zum Flugtechnikgeheimdienstzentrum zurückkehrte und eine neue Aufgabe übernahm, war Lieutenant Olsson gerade im Begriff, die Air Force zu verlassen, und nun machte Futch seinen Job. Er sagte, daß er sich wie der Präsident der Antarktis ohne Expeditionsauftrag vorkäme. Ein paar Tage später übernahm ich wiederum *Project Blue Book*, diesmal als Nebentätigkeit, und ich hatte den Befehl, das Projekt „auszubauen“.

Während ich fort war, wurde unser Instrumenten-Plan zurückgewiesen. In den oberen Rängen wurde dagegen entschieden, ein Netzwerk bemannter Beobachtungsstationen mit astronomischen, an Radargeräte angeschlossenen Kameras und der übrigen von uns vorgeschlagenen Ausrüstung aufzubauen. General Garland sprach sich ausführlich und energisch für den Plan aus, aber erfolglos. Es wurde entschieden, daß die Kameras mit Diffraktionsrastern über den Linsen – die seit über einem Jahr in der Entwicklungsphase waren – genügten.

Das Kamera-Programm war ursprünglich mit hoher Dringlichkeitsstufe in Angriff genommen worden, aber es hatte bald an Schwung verloren, als wir die hochgelobten Instrumente testeten und herausfanden, daß sie Licht von einer Million Kerzenlichtstärken in einem Abstand von ca. 450 Metern nicht zufriedenstellend photographierten. Die Kameras selbst waren in Ordnung, aber in Kombination mit den Gittern waren sie nicht gut. Lieutenant Olsson jedoch war angewiesen worden, die Kameras aufzustellen, und so stellte er sie auf.

Das erste, was ich tat, als ich zu *Project Blue Book* zurückkehrte, war, mir die Berichte anzusehen, die während meiner Abwesenheit hereingekommen waren. Es gab eine Anzahl guter Berichte, aber nur einen, der herausragend war. Das Vorkommnis ereignete sich auf der Luke AFB/Arizona mit der fortgeschrittensten Kampfbomber-Schule der Air Force, benannt nach dem berühmten „Ballon-Knacker“ des ersten Weltkriegs, Lieutenant Frank Luke, jr. Der Bericht gab eine Sichtung wieder, in deren Zusammenhang einige sehr interessante Photographien aufgenommen worden waren.

An diesem Morgen des 3. März waren nur ein paar hohe Zirkuswolken am Himmel, als ein Pilot von der Luke AFB in einem F-84 Düsenjäger aufstieg, um ein paar Flugstunden zu absolvieren. Er hatte F-51er im Koreakrieg geflogen und wollte sich jetzt mit den Düsenjägerflügen aufhören. Er hob ab, überprüfte den Flugverkehr und wandte sich in Richtung Blythe Radio, ungefähr 200 km westlich von Luke. Er war einige Minuten lang aufgestiegen und hatte gerade die Buchstaben BLH empfangen, den Code der Blythe-Radio-Flugsicherung, als er durch das Front-Eckfenster seiner Kanzel bei ungefähr „zwei Uhr“ ein Flugzeug - so schien es ihm - bemerkte, das seinen Kurs von links nach rechts in einem Winkel kreuzte und einen langen dünnen Kondensstreifen hinter sich herzog.

Er warf einen kurzen Blick auf seinen Höhenmesser und sah, daß er sich auf 6.900 m befand. Das Objekt mit dem Kondensstreifen mußte in sehr großer Höhe sein, dachte er, da er an der Spitze des Kondensstreifens kein Flugzeug sah. Er änderte seinen Kurs ein paar Grad nach rechts, so daß er dem Kondensstreifen folgen konnte, und erhöhte seine Steiggeschwindigkeit. Rasch verringerte sich seine Entfernung zu dem Objekt - oder was immer den Kondensstreifen hinter sich herzog, denn er befand sich direkt darunter und konnte immer noch keinen Flugkörper sehen. Dies war seltsam, dachte er, da Kondensstreifen sich nicht von allein bilden, sondern eine Ursache da sein mußte.

Sein Höhenmesser war um 3.600 Meter gestiegen, und er befand sich nun in einer Höhe von 10.500 m. Er stieg weiter, aber bald begann die F-84 zu stottern - dies war ihre maximale Höhe. Der Pilot ging 300 Meter tiefer und flog in dieser Höhe weiter. Er befand sich jetzt unter der Spitze des Kondensstreifens - aber immer noch nichts zu sehen. Dies beunruhigte ihn ebenfalls. Wir hatten nichts, das höher als 16.500 m flog, mit Ausnahme von ein paar wenigen Testflugzeugen wie die D-558 oder jene der „X“-Serie, die jedoch nicht weit entfernt von der Edwards AFB in Kalifornien herumstreuten.

Er konnte von der Spitze des Kondensstreifens nicht mehr als ca. 4.000 Meter entfernt sein, und in der klaren Luft der Sub-Stratosphäre kannst du jede Art von Flugzeug aus dieser Entfernung erkennen. Er schaute und schaute und schaute. Er ruckte seine F-84 vor und zurück, weil er

dachte, daß er vielleicht einen Fehler im Plexiglas seiner Kanzel hatte, der das Flugzeug verdeckte, aber er sah immer noch kein Flugzeug. Was immer es war, es war entweder verdammt hoch oder verdammt klein. Es bewegte sich mit ungefähr 450 km/Std., und er mußte die Geschwindigkeit drosseln, um unter ihm zu bleiben.

Da sein Treibstoff zur Neige ging, zog der Pilot die Nase seines Düsenjägers nach oben, schoß ungefähr 9 Meter Film mit seiner Bordwaffenkamera und ging in den Sinkflug über. Als er landete und seine Geschichte erzählt hatte, wurde der Film rasch entwickelt und eilig in den Vorführraum gebracht. Er zeigte einen seltsamen, dünnen, zickzackförmigen Kondensstreifen - aber kein Flugzeug.

Lieutenant Olsson und sein Untergebener Futch bearbeiteten diesen Vorfall sorgfältig. Das Photolabor bestätigte, daß der Schweif definitiv ein Kondensstreifen war und keine skurrile Wolkenformation. Aber der Flugdienst der Air Force gab die Auskunft: „Kein anderes Flugzeug in dem Gebiet“; und so lautete auch die Auskunft des Luftverteidigungskommandos [ADC], denn wenige Minuten nachdem der F-84-Pilot den Kontakt abgebrochen hatte, flog das Objekt in eine Luftverteidigungsidentifikationszone - und deren Radar hatte nichts erfaßt.

Es gab eine letzte Möglichkeit. Der *Blue-Book*-Astronom sagte, die Photoaufnahmen sähen genauso aus wie Aufnahmen von Meteor-Rauchschweif. Aber die Sache hatte einen Haken: der Pilot war ganz sicher, daß die Spitze des Kondensstreifens sich mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 450 km/Std. bewegt hatte. Er konnte nicht exakt sagen, wieviel Boden er überflogen hatte, aber als er zum erstenmal Blythe Radio empfing, befand er sich auf der Grün-S-Route, ungefähr 45 Kilometer westlich seines Stützpunktes, und als er die Verfolgung aufgegeben hatte, empfing er ein anderes Radiosignal und war fast bei Needles Radio angekommen, ca. 115 Kilometer nördlich von Blythe, er konnte einen See in der Ferne sehen, Lake Mojave.

Könnte ein Jetstream-Wind in großer Höhe die Rauchwolke getrieben haben? Futch überprüfte dies - nein. Die Winde oberhalb 12.000 m waren die üblichen Westwinde gewesen, und der Jetstream befand sich weitab im Norden.

Einige Monate später sprach ich mit einem Captain, der in Luke war, als die Sichtung sich ereignete. Er kannte den F-84-Piloten und hatte ihn die Geschichte sehr ausführlich erzählen hören. Ich würde nicht sagen, daß er zu den Überzeugten gehörte, aber er war interessiert. „Ich habe vorher nicht viel von diesen Berichten gehalten“, sagte er, „aber ich kenne diesen Mann gut. Er ist nicht durchgedreht. Was glauben Sie, was er sah?“

Ich weiß nicht, was er sah. Vielleicht flog er keine so lange Strecke, wie er glaubte. Wenn nicht, dann vermute ich, daß er den Rauchschweif eines Meteors sah. Aber wenn er wußte, daß er während dieser Verfolgung ungefähr 120 Kilometer zurücklegte, dann würde ich sagen, daß er ein UFO sah - ein wirkliches UFO. Und ich finde es schwer zu glauben, daß Piloten nicht wissen, was sie tun.

Während des Sommers 1953 sank die Anzahl von UFO-Berichten beträchtlich. Im Mai, Juni und Juli 1952 hatten wir 637 gute Berichte erhalten. In denselben Monaten des Jahres 1953 kamen nur 76 herein. Wir hatten erwartet, daß es im magischen Monat Juli wieder rund gehen würde, da jeder Juli einen plötzlichen und unerklärlichen Höhepunkt an Berichten gebracht hatte, und wir waren gespannt, ob es wieder geschehen würde. Es geschah nicht - es kamen lediglich 21 Berichte herein, die den Juli zum Monat mit der niedrigsten Rate des Jahres machte. Aber im Juli ergaben sich neue Entwicklungen.

Project Blue Book erhielt eine dringend benötigte Energiespritze, als eine nichtöffentliche, aber sehr wichtige Änderung stattfand: ein anderer Geheimdienst übernahm alle Felduntersuchungen.

Seitdem ich zum Projekt zurückgekehrt war, lautete die Order: auszubauen - mehr Leute hinzuziehen - die Empfehlungen des Wissenschaftlergremiums umzusetzen. Aber als ich mich um mehr Leute bemühte, wurde mir höflich bedeutet: „Tut uns leid.“ Also tat ich das Nächstbeste und versuchte, eine Organisation zu finden, die bereits existierte und uns helfen könnte und würde. Zufällig erläuterte ich meine Probleme eines Tages im Hauptquartier des Luftverteidigungskom-

mandos, als ich General Burgess, den Geheimdienstdirektor des Luftverteidigungskommandos über den Stand der Dinge unterrichtete, und er erzählte mir über seine 4602te Luftwaffengeheimchwadron, eine spezialisierte Geheimdiensteinheit, die vor kurzem ihre Tätigkeit aufgenommen hatte. Vielleicht könnte sie von Nutzen sein - er wollte sehen, was er ausrichten konnte, sagte er mir.

Nun gibt es im Militär für jedes Versprechen, etwas Bestimmtes zu tun, einen Zeitfaktor, der fast Standard ist. „Ich werde die Sache beschleunigen“ bedeutet, daß mindestens zwei Wochen lang gar nichts passieren wird. „Ich werde es sofort veranlassen“ bedeutet: ein Monat bis sechs Wochen. Eine Antwort wie „Ich werde sehen, was ich ausrichten kann“ erfordert die Abfassung einer Aktennotiz, die erläutert, was die Person sich vorstellt, was sie ausrichten könnte, und die Versiegelung dieser Aktennotiz in einer Zeitkapsel zur Aufbewahrung, so daß, wenn die Antwort irgendwann einmal in der nächsten Generation erfolgen würde, diese wissen würde, wie es alles begann.

Aber ich unterschätzte die Effizienz des Luftverteidigungskommandos. Innerhalb von zwei Wochen hatte General Burgess General Garland angerufen, mit ihm das Problem diskutiert - und ich war zurück in Colorado Springs, um ein Programm mit Colonel Whites 4602ter in die Tat umzusetzen.

Die Hauptaufgabe der 4602ten ist es, in Kriegszeiten gefangengenommene feindliche Piloten zu verhören; in Friedenszeiten können sie nicht anderes tun, als simulierte Situationen durchzuspielen. Die Untersuchung von UFO-Meldungen würde dies ergänzen und einen Aspekt von Realität hinzufügen, der von unschätzbarem Wert für das Training wäre.

Die 4602te hatte Feld-Teams überall in den Vereinigten Staaten, und diese Teams konnten sich von einer Minute zur anderen per Flugzeug, Helikopter, Kanu, Jeep oder Skier an jeden Ort begeben. Sie hatten bereits zwecks Zusammenarbeit Kontakte zu Autobahnpatrouillen, Sheriffbüros, zur Polizei und anderen Militäreinheiten in ihren jeweiligen Gebieten geknüpft, so daß sie in der ausgezeichneten Position waren, über UFO-Meldungen Erkundigungen einzuziehen. Jedes Mitglied der Feld-Teams war sorgfältig ausgewählt und in der Kunst des Verhörs trainiert, und jedes Team hatte einen technischen Experten. Wir hätten uns keinen besseren Verbündeten wünschen können.

Project Blue Book war wieder im Geschäft. Bis die Formalitäten durch den Instanzenweg gelaufen waren, beabsichtigten wir, die 4602te anzurufen, wann immer ein untersuchungswürdiger UFO-Report hereinkäme, und sie würden auf der Stelle ein Team aussenden. Das Team würde eine sorgfältige Ermittlung durchführen und uns seinen Bericht kabeln. Wenn die Antwort lautete „Unbekannt“, wollten wir die Einzelheiten der Sichtung studieren und mit der Hilfe von *Project Bear** eine Antwort zu finden versuchen.

* [*Project Bear* ist eine große, bekannte Forschungsvereinigung im Mittleren Westen. Das mehrere Hundert Wissenschaftler und Ingenieure umfassende Personal besteht aus Fachleuten für Ackerboden bis hin zu Atomforschern. *Project Blue Book* arbeitete mit *Project Bear* zusammen. (siehe Kap. 9)]

Wenige Wochen später wurden die endgültigen Pläne mit der 4602ten Schwadron gemacht. Ich verabschiedete mich erneut von *Project Blue Book*.

In einer einfachen Feierstunde - auf dem Poopdeck** von einem der fliegenden Untertassen, die ich gekapert hatte, und zwar vor der Gefangennahme von einer Formation der 90 cm großen grünen Männchen, wie man mir oft vorgeworfen hat - gab ich mein Kommando an Max Futch ab und ging mit dem Trennungsbefehl in der Hand hinaus ins zivile Leben.

** [Erhöhtes, hinteres Deck, Kampfplatz und Aufstellungsort für Kanonen; in vielen Filmen der Ort, von dem der Kapitän eine Rede an die Mannschaft hält.]

Die UFOs mußten gewußt haben, daß ich ging, denn an dem Tag, als ich herausfand, daß Offiziere mit meiner speziellen Ausbildung auf dem Gebiet des flugtechnischen Geheimdienstes nicht länger auf der Personalliste stehen würden und ich bald aus dem Dienst ausschied, zogen sie wahrlich eine Show ab. Die Show, die sie veranstalteten, ergab den auch jetzt [1955] noch besten UFO-Bericht in den Air Force-Unterlagen.

Ich hörte von der Sichtung am 13. August 1953 um ungefähr zwei Uhr morgens, als Max Futch mich vom Flugtechnikgeheimdienstzentrum anrief. Wenige Minuten vorher war ein Kabel mit einer Dringlichkeitsstufe direkt unterhalb derjenigen, die für die Nachricht eines Angriffs auf die Vereinigten Staaten reserviert ist, eingetroffen. Max war vom diensthabenden Offizier ins Flugtechnikgeheimdienstzentrum gerufen worden, um den Bericht zu sehen, und er dachte, daß ich ihn ebenfalls sehen sollte. Ich zögerte ein wenig, mich anzuziehen und zum Stützpunkt hinauszufahren, und so fragte ich Max, wie er über den Bericht dachte. Seine klassische Antwort wird in die UFO-Geschichte eingehen: „Captain“, sagte Max in seiner langsamen, gedehnten, typisch südstaatlichen Sprechweise, „Sie wissen, daß ich ein Jahr lang jeden Bericht über fliegende Untertassen gelesen habe, der hereingekommen ist, und daß ich niemals wirklich an diese Dinger glaubte.“ Nach kurzem Zögern fügte er dann so schnell, daß ich ihn kaum verstand, hinzu: „Aber Sie sollten diesen Bericht lesen.“ Die Geschwindigkeit, mit der er diese letzte Äußerung von sich gab, reichte allein schon aus, mich zu überzeugen. Wenn Max schnell sprach, lag etwas Wichtiges vor.

Eine halbe Stunde später war ich im Flugtechnikgeheimdienstzentrum, gerade rechtzeitig, um einen Anruf vom Pentagon entgegenzunehmen. Jemand anders war ebenfalls aus dem Bett aufgestanden, um sein Exemplar des Kabels zu lesen. Ich benutzte den Notbefehl, den ich immer in meinem Schreibtisch hatte, und nahm das erste Flugzeug von Dayton nach Rapid City/South Dakota. Ich rief die 4602te Luftwaffengeheimdienstschwadron vorher nicht an, da ich dieses Vorkommnis selber untersuchen wollte. Ich sprach mit jedem, der in den Vorfall involviert war, und setzte Stück für Stück eine erstaunliche Geschichte zusammen.

Kurz nachdem am Vortag die Dunkelheit hereingebrochen war, hatte die Luftverteidigungskommando-Radarstation auf der Ellsworth AFB (östlich von Rapid City) von der lokalen Sammelstelle des Boden-Beobachtungs-Korps einen Anruf erhalten. Eine Beobachterin von Black Hawk, ungefähr 15 Kilometer westlich von Ellsworth, hatte ein extrem helles Licht über dem nordöstlichen Horizont gemeldet. Das Radar hatte das Gebiet im Westen abgesucht - im Zusammenhang mit Patrouillenübungen eines Düsenkampffjägers -, aber als man dort die Meldung bekam, wurde die Sektorenkontrolle zum nordöstlichen Quadranten bewegt. Das Radar erfaßte ein Echo genau dort, wo sich nach den Angaben der Beobachterin das Licht befand.

Der diensthabende Offizier in dieser Nacht sagte mir, daß er das Radarziel mehrere Minuten lang studiert hatte. Er wußte, wie Wetterbedingungen das Radar beeinflussen konnte, aber dieses Radarziel war „gut definiert, solide und hell“. Es schien sich sehr langsam zu bewegen. Er forderte eine Höhenaufzeichnung an, und der Mann an dem Höhenmessungsradar überprüfte seinen Schirm. Er hatte das Radarecho ebenfalls - es befand sich auf 4.800 m Höhe.

Der diensthabende Offizier nahm den Telephonhörer ab und bat die Sammelstelle, ihn mit der Beobachterin zu verbinden. So geschah es, und die beiden verglichen mehrere Minuten lang ihre Notizen über die Position des UFO. Aber mitten in einem Satz unterbrach sich die Beobachterin plötzlich und sagte aufgeregt: „Es fängt an, sich zu bewegen - es bewegt sich südwestlich nach Rapid!“

Der Radarbeobachter schaute hinunter auf seinen Schirm. Das Radarziel nahm Geschwindigkeit auf und flog nach Südwesten. Er rief zweien seiner Männer zu, hinauszulaufen und nachzusehen. In einer oder zwei Sekunden rief einer von ihnen zurück, daß sie beide ein großes bläulichweißes Licht sehen konnte, das sich in Richtung Rapid City bewegte. Der Radarbeobachter schaute auf seinen Schirm - das Radarziel bewegte sich in Richtung Rapid City. Während die drei Männer das Licht beobachteten und in ständigem Rufkontakt ihre Wahrnehmungen austauschten, beschrieb das UFO rasch einen weiten Bogen um Rapid City herum und kehrte dann zu seiner ursprünglichen Position am Himmel zurück.

Ein Hauptsergeant, der die Dinge gesehen und gehört hatte, erzählte mir, daß er in all seinen Dienstjahren - darunter Radaroperationen im Krieg im Europa und Korea - noch niemals von etwas so vollkommen eingeschüchtert war. Als der diensthabende Offizier zu ihm herüber rief und ihn fragte, was er meinte, was man tun sollte, stand er einfach nur sprachlos da. „Was in drei Teufels Namen konnten wir denn überhaupt tun“, sagte er mir, „sie sind größer als wir alle.“

Aber der diensthabende Offizier tat dennoch etwas. Er rief den F-84-Piloten, den er westlich vom Stützpunkt auf Kampf-Luftpatrouille hatte, und wies ihn an, sich zu einem Abfangmanöver bereitzumachen. Er lenkte den Piloten südlich um die Basis herum und gab ihm eine Kurskorrektur, die ihn direkt in Richtung des Lichtes brachte, das sich immer noch auf 4.800 m befand. Zu diesem Zeitpunkt ließ der Pilot es beobachten. Er wendete, und als er sich dem Objekt bis auf ungefähr viereinhalb Kilometer genähert hatte, begann es, sich zu bewegen. Der Flugkontrolleur sah, wie es sich zu bewegen begann, der Beobachter sah, wie es sich zu bewegen begann, und der Pilot sah, wie es sich zu bewegen begann - alle zur gleichen Zeit. Es gab keinen Zweifel, daß sie alle dasselbe Objekt beobachteten.

Sobald es sich zu bewegen begonnen hatte, legte das UFO rasch an Geschwindigkeit zu und fing an zu steigen, in Richtung Norden, aber die F-84 blieb dicht hinter ihm. Der Pilot bemerkte, daß das Licht heller wurde, und rief den Flugkontrolleur, um es ihm zu sagen. Aber der Flugkontrolleur antwortete immer auf die gleiche Weise: „Roger*, wir können es auf dem Schirm sehen.“

* [„Roger“: Sprechfunk-Bestätigungscodewort]

Jedoch gab es für die Annäherung des Düsenjägers eine konstante Grenze. Der Flugkontrolleur sagte mir, daß es so war, als ob das UFO eine Art automatischer Warnradaranlage hätte, die mit seinem Schub gekoppelt war - wenn ihm etwas zu nahe kam, beschleunigte es automatisch und zog davon. Die Entfernung blieb dabei immer ungefähr viereinhalb Kilometer.

Die Verfolgung setzte sich in Richtung Norden fort - die Lichter von Rapid City und des Stützpunkts hinter sich lassend - hinein in eine sehr schwarze Nacht.

Als das UFO und die F-84 sich ca. 180 Kilometer nördlich befanden, überprüfte der Pilot seinen Treibstoff - er mußte umkehren. Und als ich mit ihm sprach, sagte er, daß er verdammt froh über seinen Treibstoffmangel war, denn da draußen in einem äußerst einsamen Land allein mit einem UFO zu sein kann einige Sorgen bereiten.

Sowohl das UFO als auch die F-84 waren vom Radarschirm verschwunden, aber ein paar Minuten später kehrte der Düsenjäger zurück - auf dem Weg zum Heimatstützpunkt. Dann - ca. 15 oder 20 Kilometer hinter ihm - kam das UFO ebenfalls zurück.

Während das UFO und die F-84 zum Stützpunkt zurückkehrten - die F-84 wollte landen -, erhielt der Flugkontrolleur einen Anruf von der Düsenjäger-Abfang-Schwadron auf der Basis. Die alarmierten Piloten der Schwadron hatten die Unterhaltungen über Funk gehört und glaubten es nicht. „Welcher Durchgedrehte ist da oben?“ lautete der Kommentar der Piloten über das Telefon an die Radarbeobachter. Eine F-84 stünde bereit aufzusteigen, sagte der Mann am Telefon, und einer der Piloten, ein Veteran des zweiten Weltkriegs und des Korea-Kriegs, wollte aufsteigen und die fliegende Untertasse sehen. Der Flugkontrolleur sagte: „OK, legt los.“

In der nächsten Minute befand sich die F-84 in der Luft, und der Flugkontrolleur lenkte sie in Richtung des Lichts. Der Pilot sah es sofort und näherte sich ihm. Wieder begann das Licht aufzusteigen, diesmal mehr in Richtung Nordosten. Der Pilot stieg ebenfalls auf, und kurz darauf war das Licht, das sich zuerst ungefähr 30 Grad über seiner horizontalen Sichtlinie befunden hatte, unter ihm. Er drückte die Nase der F-84 herunter, um zu beschleunigen, aber es war die alte Geschichte - sobald er sich dem UFO auf weniger als viereinhalb Kilometer näherte, schoß es davon und hielt Abstand.

Obwohl der Pilot das Licht sehen und den Bodenkontrolleur sagen hören konnte, er sei über dem Licht oder nähere sich ihm oder falle zurück, konnte er es nicht glauben - es mußte eine einfache Erklärung geben. Er schaltete alle Lichter aus - es handelte sich nicht um eine Reflexion von einem der Flugzeuglichter, denn das UFO blieb da. Vielleicht eine Reflexion von einem Licht am Boden? Er schlingerte mit dem Flugzeug - die Position des Lichtes änderte sich nicht. Ein Stern? Er suchte sich drei helle Sterne in der Nähe des Lichts aus und beobachtete alles mit Sorgfalt - das UFO bewegte sich in Relation zu den drei Sternen. Also, sagte er zu sich selbst, wenn es ein reales Objekt ist, muß mein Radar es ebenfalls erfassen, und er schaltete sein radargestütztes Bordwaffensichtgerät ein. Wenige Sekunden später linkte das rote Licht an seinem Sichtgerät - etwas Reales und Solides befand sich vor ihm. Da packte ihn die Angst. Als ich mit ihm sprach,

gab er offen zu, daß er Angst verspürt hatte. Er war [im zweiten Weltkrieg] über Deutschland auf MD 109er, FW 190er und ME 262er gestoßen und auf MIG-21er über Korea, aber das große, helle, bläulich-weiße Licht machte ihm Angst - er fragte den Flugkontrolleur, ob er das Abfangmanöver abbrechen könnte.

Diesmal kehrte das Licht nicht mit zurück.

Als das UFO vom Schirm verschwand, flog es in Richtung Fargo/Nord-Dakota, und so rief der Flugkontrolleur die Sammelstelle [des Boden-Beobachtungs-Korps] in Fargo an. Ob sie irgendwelche Meldungen über unidentifizierte Lichter hätten, fragte er. Dies wurde verneint.

Aber einige Minuten später kam ein Anruf. Beobachterposten auf einer Südwest-Nordost-Linie in einer Entfernung von ein paar Kilometern westlich von Fargo hatten ein sich schnell bewegendes, helles, blau-weißes Licht gemeldet.

Dies war ein Fall von "Unbekannt" - der beste.

Die Sichtung wurde sorgfältig untersucht, und ich könnte Seite um Seite mit den Einzelheiten darüber füllen, wie wir jeder Facette des Vorfalls nachgegangen waren, aber es soll genügen, daß wir in jedweder Facette, die wir überprüften, nichts sahen - nichts als ein großes Fragezeichen.

Als ich aus *Project Blue Book* und der Air Force ausschied, ließ ich alle offiziellen Verbindungen mit den UFOs hinter mir. Aber die UFOs sind wie der Alkohol für einen Süchtigen - man kommt nicht davon los. Menschen, die ich getroffen habe, Kollegen am Arbeitsplatz und Freunde von Freunden stellen beständig Fragen über das Thema. In den vergangenen Monaten haben mich der Vertriebsleiter einer großen Zeitung von Los Angeles, ein Spitzenwissenschaftler der Douglas Flugzeugbaugesellschaft, ein Mann, der die zukünftige Entwicklung der supergeheimen Atlas-Interkontinentalrakete leitet, ein Filmschauspieler und ein deutscher Raketenexperte angerufen und wollten zu einer Unterredung über die UFOs zusammenkommen. Einige von ihnen hatten ein UFO gesehen.

Ich habe mich in den letzten zwei Jahren über die UFO-Aktivitäten und *Project Blue Book* durch Freunde, die noch im Geheimdienst sind, auf dem laufenden gehalten. Bevor Max Futch die Air Force verließ und das Jura-Studium wieder aufnahm, schrieb er mir ziemlich oft, und ein Teil seiner Briefe befaßte sich immer mit den neuesten Entwicklungen in Sachen UFOs.

Ich reise oft in geschäftlichen Angelegenheiten zum Flugtechnikgeheimdienstzentrum, und ich schaue immer bei Captain Charles Hardin vorbei, dem jetzigen Leiter von *Blue Book*, um nach Neuigkeiten zu fragen. Ich gehe immer mit der notwendigen Sicherheitsbefugnis zum Flugtechnikgeheimdienstzentrum, so daß ich sicher bin, daß ich auf meine Frage eine direkte Antwort bekomme.

Seit ich das Flugtechnikgeheimdienstzentrum verließ, sind weder die UFOs noch das Interesse daran verschwunden. Es hat zu viele Zweifel darüber in der Presse gegeben, und zwar aufgrund der Air Force-Politik des Schweigens - aber sie sind immer noch da. Das ungebrochene Interesse an ihnen wird auch dadurch bestätigt, daß Ende 1953 das Buch *FLYING SAUCERS FROM OUTER SPACE** von Donald Keyhoe sofort auf den Bestsellerlisten erschien.

* [wörtlich: „Fliegende Untertassen aus dem Weltraum“. Titel der deutschen Ausgabe (1954): *Der Weltraum rückt uns näher*, 11. Auflagen.]

Während der letzten zwei Jahre [1953-1955] hat sich der Großteil der UFO-Aktivität in Europa abgespielt. Ich sollte hier hinzufügen, daß ich niemals irgendeinen offiziellen UFO-Bericht oder Untersuchungen darüber von anderen Ländern zu Gesicht bekam; alle meine Informationen über die europäische UFO-Welle habe ich von Freunden. Aber da diese Freunde in den Geheimdienstsektionen der Air Force, der RAF** oder der Königlichen Luftwaffe der Niederlande arbeiten, können die Daten zumindest als gut betrachtet werden.

** [RAF: Royal Air Force, wörtlich: Königliche Luftwaffe = britische Luftwaffe]

Die europäische UFO-Welle begann im Sommer 1953, als Berichte in England und Frankreich auftauchten. Was jedoch die Qualität betrifft, so waren diese ersten Meldungen nicht besonders

gut. Ihnen folgten - ähnlich wie bei den wenigen Meldungen, die während der großen Welle von 1952 [„Washington Nationals“] in den U.S. auftraten - bald darauf so viele Sichtungsmeldungen, daß es fast einen Schock auslöste. Meldungen kamen herein von persönlichen Freunden der hohen Tiere in der britischen und französischen Luftwaffe. Dann wurden die UFOs auch von den hohen Tieren gesichtet. Die Mundwinkel begannen sich nach unten zu senken.

Im September erfaßten mehrere Radarstationen im Gebiet Londons unidentifizierte Radarechos, die in einer Höhe von ca. 13 Kilometern bis 20 Kilometern über die Stadt flogen. Die Radarbeobachterteams, die die Radarziele sahen, verneinten die Wetterbedingungen als Ursache, und einige von ihnen durchlebten sozusagen die blutige Schlacht von Britannien aufs neue. Sie kannten sich mit ihrem Radar aus.

Im Oktober meldete die Besatzung des Passagierflugzeugs einer britisch-europäischen Fluggesellschaft, daß ein „seltsames Flugobjekt“ dreißig Minuten lang neben ihrer zweimotorigen Elizabethan hergeflogen sei.

Am 3. November, um ungefähr zwei Uhr dreißig nachmittags, erfaßten Radargeräte im Gebiet von London erneut solche Radarechos. Diesmal stiegen zwei Vampir-Düsenjäger auf, und die Piloten sahen ein „fremdartiges Flugobjekt“. Die Radarbeobachter sahen es ebenfalls, durch ihr Teleskop sah es aus wie ein „flacher, weißer Tennisball“.

Die UFO-Welle erstreckte sich bis in Jahr 1954. Im Januar spitzten jene Leute, die offiziell die UFOs untersuchten, ihre Ohren, als die Meldung zweier schwedischer Flugkapitäne hereinkam. Die beiden Piloten hatten das UFO gut sehen können, bevor es in eine Wolkenbank flog. Es sah aus wie eine runde Scheibe mit einem Buckel in der Mitte.

Den ganzen Frühling hindurch kamen UFO-Meldungen aus jedem europäischen Land. Einige waren [qualitätsmäßig] schlecht, andere gut.

Am 3. Juli 1954, morgens um 8:15 Uhr, beobachteten der Kapitän, die Offiziere und 463 Passagiere eines holländischen Ozeandampfers ein „grünliches, schüsselförmiges Objekt, ungefähr halb so groß wie der Vollmond“, das über den Himmel raste und in einer hohen Wolke verschwand.

Es gab einen umfassend dokumentierten und belegten Fall einer „Landung“ während dieser Welle. Am 25. August machten zwei junge Damen in Mosjoen, Norwegen, Schlagzeilen in jeder größeren Zeitung der Welt, als sie einem „Untertassen-Mann“ begegneten. Sie sagten, sie hätten Beeren gesammelt, als plötzlich ein dunkler Mann mit langem, struppigem Haar hinter den Büschen hervorkam. Er war freundlich. Er ging direkt auf sie zu und fing sofort eine Unterhaltung an. Die beiden jungen Damen konnten Englisch verstehen, aber sie verstanden ihn nicht. Zuerst waren sie verängstigt, aber sein Lächeln „entwaffnete“ sie rasch. Er zog ein paar Bilder von fliegenden Untertassen heraus und zeigte nach oben in den Himmel. „Er wollte unübersehbar auf etwas hinweisen“, meinte eine der jungen Damen.

Einige Tage später wurde entdeckt, daß der Mann aus dem „Weltall“ ein verlorengegangener US Air Force-Helikopter-Pilot war, der mit NATO-Streitkräften in Norwegen flog.

Wie ich immer sage: „Vorsicht vor Air Force-Piloten - besonders denen mit den struppigen Haaren aus Brooklyn.“

Die Meldungen kamen dann aus Italien, wo Tausende von Leuten in Rom ein seltsames zigarrenförmiges Objekt vierzig Minuten lang über der Stadt schweben sahen. Die Presse meldete, daß das Radar der italienischen Luftwaffe die UFOs auf ihren Bildschirmen gehabt hatte, aber so weit ich weiß, wurde dies niemals offiziell bestätigt.

Im Dezember erschien eine Photographie von zwei UFOs über Taormina in Sizilien in vielen Zeitungen. Das Bild zeigte drei Männer, die auf einer Brücke standen, und einen vierten, der mit einer Kamera herzu kam. Alle beobachteten aufmerksam zwei scheibenförmige Objekte. Das Photo sah gut aus, aber es hatte einen Mangel: die Männer schauten nicht in die Richtung der UFOs,

sondern [auf etwas] rechts daneben. Ich bin geneigt, Captain Harding von *Blue Book* zuzustimmen - dem Fotografen war lediglich eine Doppelbelichtung unterlaufen.

Nun kamen Meldungen aus allen Teilen des Südens Europas, und Ende Oktober drückte die jugoslawische Regierung offiziell Interesse daran aus. Zeitungen von Belgrad sagten, daß eine „sorgfältige Untersuchung“ eingeleitet werden würde, da es Meldungen von „Kontrollturmbeobachtern, Wetterstationen und Hunderten von Bauern“ gegeben hätte. Aber der Teil der Verlautbarung, die am wichtigsten war, lautete: „Wissenschaftlicher in astronomischen Observatorien haben diese merkwürdigen Objekte mit ihren eigenen Augen gesehen.“

Während des Jahres 1954 und Anfang 1955 versuchten meine Freunde in Europa, mich über die besseren Meldungen auf dem laufenden zu halten, aber dies stellte sich rasch als Vollzeit-Job heraus. Flugkapitäne sahen sie, Radar erfaßte sie und Militärpiloten verfolgten sie. Die Presse nahm Stellung, und die Kontroverse, die die Vereinigten Staaten seit 1947 geplagt hatte, trieb nun weitere Blüten und stiftete Verwirrung.

Ein ehemaliges hohes Tier in der RAF, Lord Dowding, ging für die UFOs in die Schlacht. Der niederländische Generalstabschef der Luftwaffe sagte, sie könnten nicht real sein. Hermann Oberth, der Vater der deutschen Raketenentwicklung, äußerte, die UFOs wären definitiv interplanetarische Flugobjekte.

In Belgien setzte ein Senator den Verteidigungsminister unter Druck - er wollte eine Antwort. Der Verteidigungsminister stellte die Vorstellung, daß die Untertassen „real“ seien, in Frage und sagte, daß das Militär nicht offiziell interessiert sei. In Frankreich erhielt ein Parlamentsmitglied eine andere Antwort - das französische Militär war interessiert. Der französische Generalstabschef hatte ein Komitee zur Untersuchung der UFO-Meldungen eingerichtet.

In Italien sagte Clare Boothe Luce, die dortige amerikanische Botschafterin, daß sie ein UFO gesehen hatte und nicht wußte, was es sein könnte.

Auf der anderen Seite der Erde, in Australien, waren die UFOs ebenfalls fleißig am Werk. Auf dem Flughafen von Canberra schlossen sich ein RAAF Hawker Sea Fury-Pilot und eine Bodenradarstation zusammen, um genügend Daten für einen ausgezeichneten Radar-/Augenschein-Bericht zusammenzubringen.

Anfang 1955 erstarb die UFO-Welle so schnell, wie sie entstanden war, aber sie hatte Spuren hinterlassen - mehr Überzeugte. Sogar die hochrespektierte britische Luftfahrt-Magazin *Aeroplane* äußerte sich dazu. Einer der Herausgeber warf einen langen, intensiven Blick auf das gesamte UFO-Bild und schloß: „Wirklich, Freunde - ich weiß es nicht.“

Wahrscheinlich der bemerkenswerteste Teil der europäischen Welle war die Tatsache, daß die Länder hinter dem Eisernen Vorhang ihre eigene private Welle hatten. Der erste Hinweis darauf kam im Oktober 1954, als rumänische Zeitungen die Vereinigten Staaten anklagten, den Ausbruch einer „fliegende-Untertassen-Psychose“ in ihrem Land zu betreiben. Im nächsten Monat stellte die ungarische Regierung einen „Experten“ vor ein Mikrofon, der der Bevölkerung erklären konnte, daß UFOs nicht wirklich existieren, da „alle Berichte über ‚fliegende Untertassen‘ aus den bourgeoisen Ländern stammen, wo sie von kapitalistischen Kriegsanzettlern entwickelt werden, um die Aufmerksamkeit der Menschen von ihren ökonomischen Problemen abzulenken.“

Dann übernahm die UdSSR selbst die Staffel dieses Klagenors auf, als die Stimme der Sowjetischen Armee, die Zeitung *Roter Stern*, die UFOs als - der Leser hat es sich schon gedacht - kapitalistische Propaganda entlarvte.

1995 waren die UFOs immer noch da. Am Tag vor der wichtigen May-Day-Feier - ein Tag, an dem sowjetische Radio- und Fernsehstationen normalerweise mit Sendungen über die ruhmreiche Mutter Rußland voll waren, um die Bauern für den nächsten Tag in Stimmung zu bringen - mußte ein Mitglied der Sowjetischen Akademie der Wissenschaften auf Sendung gehen, um die Ängste der Menschen zu beruhigen. Diesmal übergang er die Wall Street und [Außenminister] Dulles - [sein Thema war:] UFOs existieren überhaupt nicht.

Es war interessant festzustellen, daß während der gesamten Welle hinter dem Eisernen Vorhang weder eine UFO-Sichtung noch ein Dementi im Radio oder in den Zeitungen zu vernehmen war - jedoch die Welle setzte sich fort. Die Meldungen wurden offensichtlich durch Mund-zu-Mund-Propaganda verbreitet. Diese Tatsache scheint der Theorie zu widersprechen, daß, wenn Zeitungsreporter und Nachrichtensprecher UFOs nicht erwähnen würden, die UFOs verschwänden. Die Leute in Rußland sichtigten offenkundig irgend etwas.

Während der europäischen Welle vernachlässigten die UFOs die Vereinigten Staaten nicht. Die Anzahl der Berichte, die bei *Project Blue Book* eingingen, waren unterdurchschnittlich, aber es gingen Berichte ein. viele von ihnen wurden schließlich als gut klassifiziert, aber der beste war ein Bericht von der Besatzung eines Photoaufklärers B-29, die ganz in der Nähe von Dayton einem UFO begegneten.

Um ungefähr 11:00 Uhr morgens, am 24. Mai 1954, stieg eine RB-29, ausgerüstet mit Kameras für Luftaufnahmen, von Wright Field auf, einem der beiden Flugplätze der Wright-Patterson AFB, und flogen in Richtung des photographischen Testgebiets der Air Force in Indiana. Um genau zwölf Uhr befand sie sich in einer Höhe von 4.800 m auf der Westroute, ungefähr rund 20 Kilometer nordwestlich von Dayton. Ein Major, ein Photooffizier, saß in der vorderen Kanzel der RB-29. Alle Bordwaffen- und Bombensichtgeräte waren aus der Flugzeugnase entfernt worden, so daß es für ihn war, als ob er aus einem großen Fenster blickte - nur daß man diesen Ausblick nirgendwo sonst geboten bekommt.

Der Major genoß die Aussicht. Er beugte sich vorwärts und schaute nach unten, als er ein extrem helles, kugelförmiges Objekt etwas weiter hinten unter dem Flugzeug war. Es strahlte so hell, daß es eine Spiegeloberfläche zu haben schien. Der Major konnte nicht sagen, wie weit unter ihm es sich befand, aber er war sicher, daß es nicht höher als 1.800 m über dem Erdboden flog, und es flog schnell, schneller als die RB-29. Es brauchte nur sechs Sekunden, um einen bestimmten Abschnitt des Bodens zu überqueren, das heißt es flog mit einer Geschwindigkeit von 900 km/Std.

Der Major machte die übrige Besatzung per Zuruf auf das UFO aufmerksam, aber weder der Pilot noch der Co-Pilot konnten es sehen, weil es sich nun direkt unter der RB-29 befand. Der Pilot war gerade im Begriff, ihm zu sagen, daß er verrückt wäre, als einer der hinteren Beobachter sich einschaltete - er und die anderen Beobachter konnten das UFO ebenfalls sehen.

Da die RB-29 ein Photoaufklärer war, wäre es logisch gewesen, eine Aufnahme zu machen, aber während einer UFO-Sichtung wird die Logik manchmal in den Hintergrund gedrängt. In diesem Fall jedoch geschah dies nicht, und der Major langte nach unten, drückte den Knopf des Intervallmeters, und die große vertikale Kamera im Schwanz der Flugzeuges schoß ein Bild, bevor das UFO davonraste.

Das Photo zeigte ein kugelförmiges Licht, ganz genau so, wie der Major es der übrigen RB-29-Besatzung beschrieben hatte. Es zeigte keine Einzelheiten des UFOs, da das UFO zu hell strahlte; es war vollständig überbelichtet auf dem Negativ. Die Kugelform war ebenfalls nicht scharf, sie hatte einen verschwommenen Umriß, aber dies konnte auf zwei Dinge zurückzuführen sein: die extreme Helligkeit des UFO oder die Tatsache, daß es zu hoch und der RB-29 zu nahe und damit außerhalb des Fokus gewesen war. Es gab keine Möglichkeit festzustellen, wie hoch es genau geflogen war, aber falls es sich in einer Höhe von 1.800 m gefunden hatte, wie der Major schätzte, hätte sein Durchmesser fast 40 Meter betragen.

In Zusammenarbeit mit dem Photolabor von Wright-Patterson führte Captain Harding von *Project Blue Book* eine der umfassendsten Untersuchungen in der UFO-Geschichte durch. Sie überprüften Flugpläne, photographierten das Gebiet noch einmal aus großer und aus niedriger Höhe, um zu sehen, ob sie etwas am Boden erfassen konnten, das möglicherweise Licht reflektiert hatte, und sie führten eine akribische Sichtung des Bodens in dem betreffenden Gebiet durch. Sie fanden absolut nichts, das den runden Lichtflecken erklären konnte, und der Vorfall wurde am Ende als einer der „Unbekannt“-Fälle abgelegt.

Wie mit allen „Unbekannt“-UFO-Berichten gab es so viele Meinungen über die Erklärung des hellen Lichtfleckens wie Leute, die das Photo sahen. „Irgendein Lichtphänomen“ ist die häufige Mei-

nung der Nichtüberzeugten. Sie weisen darauf hin, daß sich kein Schatten irgendeines runden Objekts am Boden vorfindet - kein Schatten, nichts „Solides“. Aber wenn man sich die Zeit dafür nimmt, kann man zeigen, daß, wenn das Objekt - angenommen es war ein Objekt - sich 1.200 m hoch befunden hatte, der Schatten [auf dem Boden] nicht auf dem Bild erscheinen könnte.

Dann sehen dich die Lichtphänomen-Theoretiker mit leerem Blick an.

Die Sichtung der RB-29 und die Photographie sowie alle anderen UFO-Berichte, die *Blue Book* gesammelt hat, und alle jene, die von der europäischen Welle stammten, erregt die große Frage: Was ist das Resultat der letzten zwei Jahre UFO-Aktivität? Gab es irgendwelche wichtigen Entwicklungen?

Es sind einige gute Berichte eingegangen, und die Air Force sitzt auf ihnen. Im Laufe des Jahres 1954 erhielt sie ungefähr 450 Berichte, und wieder einmal war der Monat Juli der Spitzenmonat. In der ersten Jahreshälfte kamen 189 herein. Aber ich kann Ihnen versichern, daß diese Berichte nichts hinzufügten, was Beweise betrifft. Die Qualität der Berichte hat sich verbessert, aber sie bieten immer noch nicht mehr als Indizien, die wir dem Wissenschaftlergremium Anfang 1953 präsentierten. Es gab keine Berichte mit Messungen der Geschwindigkeit oder Höhe eines UFO, es gab keine verlässlichen Photographien, die irgendwelche Details eines UFOs zeigten, und es gibt nichts Materielles. Es gibt immer noch keine harten Beweise.

So ist eine öffentliche Verlautbarung von 1952 immer noch richtig:

*“Die Möglichkeit der Existenz interplanetarischer Flugobjekte ist von der Air Force niemals ge-
leugnet worden, aber UFO-Berichte bieten absolut keine authentischen Beweise dafür, daß
derartige interplanetarischen Flugkörper wirklich existieren.”*

Der Mangel an Beweisen wird in Sachen UFOs jedoch immer durch Meinungen ausgeglichen. Um eine qualifizierte Meinung zu erhalten, schrieb ich einem Freund, Frederick C. Durant. Herr Durant, der gegenwärtig der Direktor einer großen Armeeverorgungs-Teststation ist, ist auch ein ehemaliger Präsident der Amerikanischen Raketen-Gesellschaft und Präsident des Internationalen Astronautischen Bundes. Für diejenigen, die mit diesen Organisationen nicht vertraut sind: die Amerikanische Raketen-Gesellschaft ist eine Organisation, die eingerichtet wurde, um das Interesse an und die Erforschung von Weltraumflügen zu fördern, und sie zählt praktisch jeden prominenten Wissenschaftler und Ingenieur der mit Weltraumflügen verbundenen professionellen Fachgebiete zu ihren Mitgliedern. Die Internationale Astronautische Bund ist ein weltweiter Bund solcher Organisationen.

Her Durant hat viel Zeit damit verbracht, UFO-Berichte in den *Project Blue Book*-Unterlagen zu untersuchen, und noch viel mehr Zeit, um sie mit Wissenschaftlern aus aller Welt zu diskutieren - Wissenschaftlern, die in der Forschung und Entwicklung von Weltraumflügen tätig sind. Ich fragte ihm, was er in den vergangenen Jahren über die UFOs gehört hatte und was er über sie dachte. Hier ist seine Antwort:

*Sowohl auf der Jährlichen Tagung der IAF in Innsbruck im vergangenen Sommer als auch auf
früheren Tagungen (Zürich 1952, Stuttgart 1952 und London 1951) äußerte keiner der Dele-
gierten, die die Raketen- und Weltraumfluggesellschaften aller involvierten Länder eine definit-
tive Meinung über das Thema Untertassen. Ihre Haltung war im wesentlichen dieselbe wie der
von professionellen Mitgliedern der Amerikanischen Raketen-Gesellschaft in diesem Land
[US]. Mit anderen Worten, es scheint keine bekennenden Untertassen-Fans in der Hierarchie
der professionellen Gesellschaften zu geben.*

Ich setze mein Verfolgen des Themas UFOs vor allem deshalb fort, weil ich um einen Kommentar über die Aspekte des interplanetarischen Flugs gebeten wurde. Meine persönliche Meinung hat sich in den vergangenen vier Jahren nicht geändert, obwohl ich weiterhin an einer objektiven Betrachtungsweise festhalte.

Es gibt viele andere prominente Wissenschaftler in der Welt, die ich getroffen habe, während ich Leiter des *Project Blue Book* war, und die - da bin ich sicher - dieselbe Antwort geben würden: sie waren niemals in der Lage, einen Beweis zu finden, aber sie halten weiterhin an einer objektiven

Betrachtungsweise fest. Es gibt genügend große Fragezeichen bezüglich der UFO-Berichte, die es erforderlich machen, an dieser objektiven Betrachtungsweise festzuhalten.

Ich weiß, daß es viele andere Wissenschaftler in der Welt gibt, die, obwohl sie die Air Force-Unterlagen nicht studiert haben, ihren Kommentar darauf beschränken würden, ein großes Gelächter anzustimmen und zu sagen: „Es kann nicht sein.“ Aber diese „Es kann nicht sein“-Kommentare sind gefährlich, und wenn auch aus keinem anderen Grund als dem, daß die Geschichte erwiesen hat, daß sie gefährlich sind. Keine hundert Jahre zuvor waren zwei Mitglieder der Französischen Akademie der Wissenschaften ausgeschlossen worden, weil sie die Vorstellung unterstützten, daß „Steine vom Himmel gefallen“ waren. Andere distinguierte Mitglieder der Französischen Akademie untersuchten die Steine. „Es kann nicht sein - Steine fallen nicht vom Himmel“, sagten sie oder äußerten sich sinngemäß, „es handelt sich um gewöhnliche Felsbrocken, die von einem Blitz getroffen wurden“.

Heute wissen wir, daß die „Steine vom Himmel“ Meteoriten waren.

Keine fünfzig Jahre zuvor sagte Dr. Simon Newcomb, ein weltberühmter Astronom und der erste Amerikaner seit Benjamin Franklin, der dem Institut von Frankreich beitrug, der Spitzengesellschaft der Weltwissenschaft: „Es kann nicht sein.“ Dann fuhr er fort zu erklären, daß Flüge ohne Gasballon die Entdeckung eines neuen Materials oder einer neuen Naturkraft erfordern würde.

Zur gleichen Zeit sagte Rear Admiral George W. Melville, damals Leitender Ingenieur der US-Marine, daß Versuche, schwerer-als-Luft-Fluggeräte fliegen zu wollen absurd wäre.

Vor etwas mehr als zehn Jahren gab es wiederum ein „Es kann nicht sein.“ Ex-Präsident Harry S. Truman erinnert sich im ersten Band seiner Memoiren, was Admiral William D. Leahy, damals Generalstabschef des Präsidenten, über die Atombombe zu sagen hatte: „Dies ist die größte Dummheit, die wir je begangen haben“, so wird er zitiert, „die Bombe wird niemals zünden, und ich spreche als Explosionsstoffexperte.“

Ich persönlich glaube nicht: „Es kann nicht sein.“ Ich für meinen Teil würde mich selbst nicht als Überzeugten einstufen, weil ich zu viele UFO-Berichte gesehen habe, die zuerst unerklärbar aussahen und es dann nach sorgfältiger Überprüfung doch nicht waren. Aber jedesmal, wenn ich skeptisch werde, denke ich an die anderen Berichte, die vielen Berichte, die von erfahrenen Piloten und Radarbeobachtern, Wissenschaftlern und anderen Leuten, die wissen, was sie sehen, stammen. Von diesen Berichten sind die Radar-/Augenscheinberichte die, die am meisten überzeugen. Wenn ein Bodenradar ein UFO-Radarecho erfaßt, und ein Bodenbeobachter ein Licht dort sieht, wo das Radarecho lokalisiert worden ist, wenn dann ein Düsenabfangjäger aufsteigt, um das UFO zu verfolgen, und der Pilot das Licht ebenfalls sieht, die automatische Radarverfolgung einschaltet, nur um zu erleben, daß das UFO ihm frech davonfliegt - dann gibt es keine einfache Antwort. Wir haben keine Fluggeräte auf dieser Erde, die willkürlich so ohne weiteres unseren schnellsten Düsenjägern davonfliegt.

Die Air Force ist immer noch aktiv engagiert in Sachen Untersuchung der UFO-Berichte, obwohl es während der letzten sechs Monate deutliche Zeichen dafür gegeben hat, daß *Project Blue Book* im Begriff ist, zur alten *Project-Grudge*-Politik der Analyse von UFO-Berichten zurückzukehren: alle abtun, rücksichtslos. Aber gute UFO-Berichte können nicht mit solchen Antworten abgetan werden wie Übermüdung der Piloten, die einen Ballon oder Stern sehen, „grünen“ Radarbeobachtern mit nur fünfzehn Jahren Erfahrung, die Punkte aufgrund von Temperaturinversionen auf ihren Bildschirmen beobachten, oder eine „milde Form von Massenhysterie oder Kriegsnervosität“. Antworten wie diese oder ähnliche zu benutzen, um die UFO-Meldungen zu erklären, ist eine bequeme Methode, den Prozentsatz der „Unbekannten“ auf Null herunterzubringen, aber diese Methode ist nicht besser als die, Uhrzeiger vorzustellen, damit die Zeit schneller vergeht. Zweimal schon wurde das Rätsel der UFOs „gelöst“, nur um die Anzahl der Berichte steigen zu sehen, sowohl an Quantität als auch an Qualität.

Ich würde keine Vermutung wagen bezüglich der endgültigen Antwort der UFO-Untersuchung, aber ich bin sicher, daß innerhalb weniger Jahre eine bewiesene Antwort vorliegen wird. Das Erd-satelliten-Programm, das kürzlich angekündigt wurde, Fortschritte in der Erforschung der Elektro-

nik, Atomphysik, Astronomie und in einem Dutzend anderen Fakultäten der Wissenschaften werden Daten bereitstellen, die nützlich sind für die UFO-Untersuchung. Untersuchungs- und Analysemethoden in Sachen UFOs sind hundertfach verbessert worden seit 1947, und sie werden weiterhin verbessert durch die Fleißarbeit von Captain Charles Harding, den gegenwärtigen Leiter von *Project Blue Book*, seinem Team und die 4602te Luftwaffengeheimschwadron. Langsam, aber sicher werden diese Leute sich an die Lösung des Rätsels heranarbeiten - immer näher an den Beweis.

Vielleicht liegt die endgültige Lösung darin, daß alle UFOs, die gemeldet wurden, einfach nur mißidentifizierte bekannte Objekte waren. Oder vielleicht wußten die vielen Piloten, Radarspezialisten, Generäle, Unternehmer, Wissenschaftler und der Mann auf der Straße, die mir gesagt haben „ich würde es nicht glauben, wenn ich es nicht selbst gesehen hätte“ - vielleicht wußten sie, worüber sie redeten. Vielleicht wird die Erde von interplanetarischen Raumschiffen besucht.

Nur die Zeit wird es weisen.

* * *