

Fremde in der Nacht

UFOs hinterlassen oft so markante Spuren, daß man sie einfach nicht übersehen kann, besonders, wenn sie physikalischer Art sind.

Das UFO-Phänomen scheint häufig mit dem Bereich des Übersinnlichen zu verschwimmen und somit überhaupt einer anderen Dimension anzugehören. Problematisch wird die Theorie allerdings, wenn UFOs auf Radarschirmen auftauchen, tiefe Kerben in Eisenbahnschwellen oder verglühte Steine hinterlassen, wie dies aus England, Frankreich und Spanien berichtet wurde.

Angehöriger des Tower-Personals entdeckte am Himmel ein „wegen seiner hohen Geschwindigkeit nur undeutlich sichtbares“ Licht, und ein Air-Force-Pilot, der mit einer C-47 in 12000 Meter Höhe Bentwaters überflog und von der Bodenstation alarmiert worden war, sah unter sich ebenfalls ein verschwommenes Licht dahinrasen. Das UFO flog genau auf Kurs Lakenheath, einem weite-



Radarortungen und Zeugenaussagen in Bentwaters bei Ipswich in England am 13. August 1956

„Irgend etwas schwirrt durch unseren Luftraum“

In der Nacht des 13. August 1956 war in den Radarstationen der Royal Air Force und der US Air Force in Ostengland der Teufel los. Auch wenn ein Teil der unerklärlichen Lichtpunkte auf dem Schirm vermutlich Falschmeldungen waren, stammten andere doch zweifellos von unbekanntem Flugobjekten.

Es begann um 22.55 Uhr in dem bei Ipswich gelegenen Stützpunkt Bentwaters, den die Royal Air Force der amerikanischen Luftwaffe zur Verfügung gestellt hatte. Auf einem Radarschirm erschien ein Objekt, das sich etwa 50 Kilometer weiter östlich mit einer Geschwindigkeit von 3000 bis 6000 km/h von der See dem Landesinnern näherte. Es zog direkt über Bentwaters hinweg und verschwand 50 Kilometer weiter westlich. Doch auch mit bloßem Auge wurde die Erscheinung beobachtet. Ein

ren von der US-Luftwaffe benutzten Stützpunkt, der sofort gewarnt wurde.

Den Berichten aus Bentwaters zufolge war von dem Objekt kein Geräusch zu hören. Augenzeugen in Lakenheath sahen das Licht auf sich zukommen, dann plötzlich innehalten und rasch in östlicher Richtung entschwinden. Einige Zeit darauf beobachtete man zwei weiße Lichter, die sich zueinander gesellten und im Formationsflug entfernten.

Das Radarpersonal von Lakenheath bestätigte, auf den Radarschirmen Objekte wahrgenommen zu haben, die sich mit unglaublicher Geschwindigkeit bewegten, plötzlich verharrten und jäh den Kurs wechselten. Nach kurzem Zögern informierten die Amerikaner in Lakenheath telefonisch die Royal Air Force.

Der Leiter der Station in Bentwater forderte einen Venom-Nachtaufklärer vom Stützpunkt Waterbeach an. Der Pilot des Jägers meldete „Contact“, als er das Objekt sehen konnte und



„Judy“, als sein Navigator es auf dem Radarschirm der Maschine erfaßt hatte. Die Venom näherte sich dem Objekt, doch wenige Sekunden später tauchte das UFO hinter der Maschine auf.

In der Zwischenzeit war noch ein zweiter Venom-Jäger gestartet. Nach Aussagen der amerikanischen Beobachter am Radarschirm setzte sich das UFO sofort wieder hinter die Air-Force-Maschine, die vergebens versuchte, durch waghalsige Manöver das Objekt abzuschütteln. Der Vorfall blieb geheim, bis 1969 der *Condon Report* erschien. Dr. James McDonald, ein Atmosphärenphysiker der Universität Arizona, hatte nämlich den Fall eingehend untersucht und beschrieben. Diese wissenschaftliche Arbeit konnte der *Condon Report* nicht einfach abtun. Er mußte eingestehen, daß „das ganz offensichtlich rationale und intelligente Verhalten des UFOs wohl am ehesten auf ein mechanisches Fluggerät unbekanntem Ursprungs schließen läßt“.

„Zwei sehr seltsame Geschöpfe“

Für das kleine französische Dorf Quarouble, nicht weit von Valoncienne, in der Nähe der belgischen Grenze, war die Nacht des 10. September 1954 voller Aufregungen.

Gegen 22.30 Uhr saß der 34jährige Marius Dewilde lesend in der Küche seines kleinen Hauses. Ehefrau und Sohn waren bereits im Bett. Das Haus lag zwischen Wäldern und Feldern, etwa anderthalb Kilometer vom Dorf entfernt. Ganz in der Nähe führte ein Schie-

Nabbegegnung der dritten Art bei Quarouble bei Valencienne in Frankreich am 10. September 1954



nenstrang vorbei, der St. Armand-les-Eaux mit dem riesigen Stahlwerk Blanc Misserons, Dewildes Arbeitsstätte, verband.

Auf einmal begann der Hund zu bellen und zu heulen. Dewilde, der Einbrecher oder Schmuggler befürchtete, nahm seine Taschenlampe und ging hinaus in die Dunkelheit. Er bemerkte zu seiner Linken, in der Nähe der Eisenbahnstrecke, schemenhaft einen größeren Gegenstand, den er zunächst für einen Lastwagen hielt. Dann kam die Hündin auf dem Bauch zu ihm herangekrochen, gleichzeitig hörte er ein leises Geräusch zu seiner Rechten. Er fuhr herum, und der Lichtstrahl seiner Taschenlampe fiel auf zwei merkwürdige Gestalten von etwa einem Meter Größe, die eine Art Taucheranzug trugen. Sie bewegten sich auf sehr kurzen Beinen, hatten sehr breite Schultern, aber keine Arme, und trugen gewaltige Helme. Überstürzt hasteten sie zu dem dunklen Objekt, das Dewilde bei den Gleisen gesehen hatte.

Nachdem er sich von der ersten Überraschung erholt hatte, lief der hartgesottene Stahlarbeiter rasch zu seiner Gartentür, um den Eindringlingen den Weg abzuschneiden. Er war noch etwa 2 Meter vom Tor entfernt, als ein greller Lichtstrahl, wie von einer Magnesiumleuchtkegel, aus einer Öffnung an der Flanke des dunklen Objekts drang. Der Kegel erfaßte ihn, und er blieb reglos stehen, unfähig, sich zu bewegen oder zu schreien. Er war wie gelähmt. Voller Entsetzen sah er die beiden Wesen etwa einen Meter entfernt vorüberhuschen und auf das noch immer nicht deutlich erkennbare Objekt zueilten.

Plötzlich erlosch das Licht und Dewilde, der sich wieder bewegen konnte, rannte den kleinen Geschöpfen nach. Er sah jedoch nur noch, wie sich eine Luke des Objekts schloß und dieses sich wie ein Hubschrauber mit einem pfeifenden Geräusch langsam in die Luft erhob. Es flog ostwärts davon, wobei es ständig an Höhe gewann und zu glühen begann.

Der schockierte Dewilde weckte aufgeregt seine Frau und lief dann zur Polizeiwache des Dorfes. Die Gendarmen glaubten, er habe den Verstand verloren und wollten ihn wieder nach Hause schicken. Es gelang ihm jedoch, zu einem Vorgesetzten durchzudringen, dem klar wurde, daß dieser Mann, der mittlerweile völlig die Herrschaft über sich verloren hatte, weder verrückt noch ein Witzbold war.

Die Polizei und die Sicherheitsbehörden setzten eingehende Nachforschungen in Gang und gelangten zu der Überzeugung, daß Dewilde nicht log. Außerdem konnte ausgeschlossen werden, daß es sich bei dem Objekt um einen (etwa von Schmugglern benutzten) Hubschrauber gehandelt hatte, da die vielen Telefonleitungen jedes Landen verhindert hätten.

Ein Journalist stellte die These auf, daß Dewilde unter den Nachwirkungen einer Kopfverletzung litte und eine Halluzination gehabt hätte. Diese Theorie war jedoch nicht mehr länger haltbar, als an der Stelle, wo das Objekt



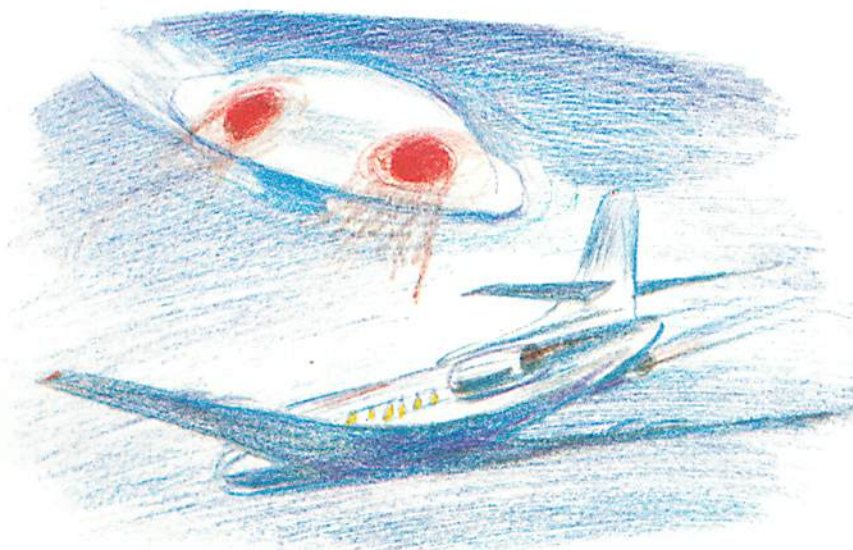
nach Dewildes Aussage gestanden haben sollte, deutliche und tiefe Spuren im eisenharten Holz der Bahnschienen gefunden wurden. Ein Eisenbahningenieur rechnete aus, daß ein Gewicht von 30 Tonnen notwendig war, um solche Abdrücke zu hinterlassen. Weiter fanden sich zwischen den deformierten Schwellen unter großer Hitzeeinwirkung verglühte Steine.

„So groß wie ein Jumbo-Jet“

Am Abend des 11. November 1979, eines Sonntags, landete eine Supercaravelle der spanischen Luftfahrtgesellschaft TAE während eines Charterflugs von Salzburg nach Teneriffa unerwartet in Valencia. Schon der Start hatte sich um 4 Stunden verzögert und für viele der an Bord befindlichen Touristen war nunmehr das Maß voll. Glücklicherweise hatten die meisten von ihnen nicht gemerkt, was ihnen unterwegs widerfahren war – 7000 Meter über dem Mittelmeer.

Das ganze begann, nachdem das Flugzeug Ibiza überflogen hatte. In einem Interview mit dem Reporter Juan J. Benitez sagte der Kapitän der Maschine, Commandante Lerdo de Tejada, er sei wenige Minuten vor 23 Uhr vom Tower in Barcelona aufgefordert worden, auf die Frequenz 121.5 Megahertz zu gehen, die für Notfälle reserviert ist. Auf dieser Welle erhielt er jedoch keine weiteren Instruktionen.

*Radarortung und Zeugenaussage
in Valencia in Spanien
am 11. November 1979*



Noch ehe er rückfragen konnte, sah er auf der Steuerbordseite der Maschine ein Objekt mit zwei intensiven roten Lichtern auf sich zu kommen.

Tejada berichtete:

„Als wir es zum ersten Mal sahen, waren es etwa 16 Kilometer entfernt. Dann schoß es auf uns zu und fing an, regelrecht mit uns ‚zu spielen‘ ... Das Objekt bewegte sich nach Lust und Laune auf und abwärts, um uns herum und führte Manöver aus, zu denen kein konventioneller Flugapparat in der Lage wäre.“

Nach Aussage des Flugkapitäns schien das Objekt so groß wie ein Jumbo-Jet zu sein. „Schließlich“, sagte er, „kam das monströse Ding mit großer Geschwindigkeit so dicht an die Maschine heran, daß ich gezwungen war, etwa 100 Kilometer vor Valencia eine scharfe Kehre zu fliegen, um einer Kollision auszuweichen.“ Er informierte den Tower in Barcelona, daß sich ein unidentifiziertes Flugobjekt in seiner Nähe befindet und 8 Minuten lang dicht um ihn herum geflogen sei. Nach dem Ausweichmanöver folgte das UFO der Düsenmaschine noch weitere 50 Kilometer.

Während des ganzen Vorfalles blieben die Instrumente der Supercaravelle unbeeinträchtigt. Zwar versagte der „automatische Pilot“, aber das lag nach Auskunft des Kapitäns nicht an dem UFO. Schließlich erteilte der Manises Flughafen in Valencia dem Piloten Notlande-erlaubnis. Wenige Minuten vor Mitternacht setzte die Supercaravelle auf.

Señor Morlan, Direktor des Flughafens, der Flugüberwachungsleiter und weitere Bedienstete des Flughafens bestätigten ein ungewöhnliches Objekt mit roten Lichtern über dem Rollfeld gesehen zu haben.

Der Journalist Benitez fand weiterhin heraus, daß auf Radarschirmen der spanischen Luftwaffe in der fraglichen Zone ebenfalls unidentifizierte Objekte geortet worden waren. Fünf Minuten nach der Landung der Supercaravelle starteten zwei F-1-Jäger von Los Llanos zu einer Suchaktion. Es ist nahezu sicher, daß sie das Objekt ebenfalls beobachtet haben und eine der Maschinen mehrfach unmittelbar in seine Nähe geriet.