

Zahlenreihen in chaotischer Reihenfolge, deren Bedeutung sich ihm nicht erschloss. Blinkende Punkte, Kreise, Rauten, Pfeile, deren Positionen sich ständig änderten, sich gelegentlich überlagerten und dann sogleich wieder auseinanderdrifteten.

Ein junger Fluglotse, der ihn am Haupteingang zur Flugsicherung empfangen hatte, hatte ihn hierher verfrachtet, weil es der einzig freie Platz im Raum des Towers war. Obwohl alle Anwesenden hoch konzentriert arbeiteten, war die Anspannung beinahe physisch greifbar. Hagedorn fühlte sich, als würde er im Inneren eines Faradaykäfigs sitzen. Umgeben von einem elektrostatischen Feld, das die Härchen seiner Unterarme aufrichtete und sich jederzeit blitzartig zu entladen drohte.

Außer dem Leiter der Flugsicherung befanden sich mit ihm noch fünf weitere Fluglotsen im Tower. Hagedorn musterte die besorgten Gesichter der Männer und Frauen.

Gewiss hatten sie alle in ihrer Ausbildung die Abläufe solcher Szenarien wieder und wieder trainiert, doch niemand hatte sicherlich daran glauben wollen, dass es einmal Realität werden könnte.

Seit Flug PinLine 650, von Tampere nach Stuttgart, in den deutschen Luftraum eingetreten war, gab es keinen Kontakt mehr. Der ComLoss, der Verlust der Kommunikationsverbindung zu einem Flugzeug, kam nicht selten vor. Manchmal war er einfach nur auf ein technisches, viel öfter jedoch auf menschliches Versagen zurückzuführen, hatte ihm der junge Fluglotse erklärt. Eine technische Ursache hatte man diesmal ausgeschlossen.

Dennoch gelang es nicht, Funkkontakt zur Cockpitcrew herzustellen.

Zwanzig Minuten nach dem Start in Finnland war der Funkkontakt abgebrochen, und das Renegade-Protokoll war in Kraft gesetzt

worden. Eine Konsequenz der Terroranschläge vom 11. September 2001. Sollte der Verdacht oder die Gewissheit bestehen, dass ein Flugzeug als Waffe in ein definiertes Ziel gesteuert werden soll, war auf nationaler Ebene die Möglichkeit geschaffen worden, das Flugzeug abzuschießen.

Das Nationale Lage- und Führungszentrum für Sicherheit im Luftraum mit Sitz in Uedem hatte vor fünfundvierzig Minuten die Kontrolle über den deutschen Luftraum und Flug 650 übernommen. Eine der ersten Anweisungen des NLFZ bestand darin, eine Alarmrotte des Eurofighter-Jagdgeschwaders 71 vom Luftwaffenstützpunkt Wittmund aufsteigen und auf Abfangkurs gehen zu lassen.

Kaum jemand wusste, dass die Alarmrotte im vergangenen Jahr über fünfhundertmal aufgestiegen und auf Abfangkurs gegangen war. Acht davon waren scharfe Einsätze, also solche, bei denen die Piloten die

Waffensysteme ihrer Kampfjets aktiviert hatten.

Der erste visuelle Kontakt des führenden Alarmrottenpilots kurz vor Usedom bestätigte, dass die Cockpitcrew nicht reagierte, obwohl er mit dem Abschuss zweier Täuschkörper deren Aufmerksamkeit zu erregen versucht hatte.

Wilde Spekulationen machten die Runde, ob die Crew aufgrund eines plötzlichen Druckabfalls im Cockpit und des daraus resultierenden Sauerstoffmangels die Besinnung verloren haben könnte.

Kurz nach einundzwanzig Uhr hatte zwischen der Flugsicherung Berlin und Flug 650 ein kurzer Funkkontakt bestanden, den man sogleich in den Tower nach Stuttgart weiterleitete. Hagedorn hatte sich den digitalen Mitschnitt angehört und glaubte zu ahnen, wer sich, wengleich versehentlich, am Funkgerät zu schaffen gemacht hatte.

Hagedorn wischte sich mit dem Rücken der bandagierten Hand eine Schweißperle von der Stirn, als es plötzlich in seinem Headset zu knacken und zu rauschen begann.

»PinLine six-five-zero, melden Sie sich! PinLine six-five-zero, hier ist die Flugkontrolle des NLFZ, antworten Sie!«

Hagedorn hielt die Luft an und lauschte gebannt dem statischen Rauschen in seinem Kopfhörer. Es musste ihm gelingen, irgendwie die Gesprächsführung zu übernehmen, die Verhandlungen, wenn es denn dazu käme, zu dominieren und, was das Wichtigste war, eine persönliche Beziehung herzustellen.

»PinLine six-five-zero! PinLine six-five-zero, hier spricht das Führungszentrum für nationale Flugsicherheit, antworten Sie, verdammt noch mal!«

Nichts! Keine Reaktion.

Hagedorn wischte sich seine schweißnassen Handflächen an der Hose ab und