

Unternehmen Blaulicht

Nachtflug ins Verderben

80 A43

Die Geschichte einer gescheiterten
Mission - Als Präsident
Jimmy Carter der Geduldsfaden riß

Von Josef Joffe und Michael Naumann

Unternehmen *Blue Light* — „Blaulicht“ — gipfelte in einer siebenminütigen Bedenkzeit für Jimmy Carter. So lange benötigte der amerikanische Präsident am Donnerstag voriger Woche, um die schlechte Nachricht seines Sicherheitsberaters Zbigniew Brzezinski zu verdauen: Der Nachtflug von 180 Elitesoldaten in das persische Landesinnere konnte nicht mehr zum Ziel führen. Technisches K. o.: Von acht Hubschraubern, die den strapaziösen Flug vom Persischen Golf zum Stützpunkt *Desert One* in der Salzwüste Dascht-e-Kawir angetreten hatten, waren drei ausgefallen. Die Fortführung der Rettungsaktion für die 54 Geiseln in Teheran — 51 in der Botschaft, drei im Außenministerium — erschien unter diesen Umständen zu riskant. Um 17.00 Uhr Washingtoner Zeit blies Carter zum Rückzug.

Um 18.21 Uhr erreichte den Präsidenten ein zweiter Funkspruch aus dem Orient. „Ein Unfall“, flüsterte er seinen Beratern zu, „ein Zusammenstoß.“ Grenzenlose Enttäuschung, so ein Augenzeuge, malte sich auf Carters Gesicht. Einer der fünf intakten Hubschrauber RH-53 D (*Sea Stallion*) hatte beim Auftanken im Stockdunkel der mondlosen Wüstenacht einen von sechs Truppentransportern des Typs „*Hercules*“ gerammt. Feuer brach aus, es gab acht Tote, vier Verwundete, ein heilloses Durcheinander. Der Nachtflug endete in einem lodernden Fiasko.

Ein geschlagener Präsident eröffnete den amerikanischen Fernsehzuschauern elf Stunden später, eine „sorgfältig geplante Unternehmung“

Datum

sei von ihm persönlich abgebrochen worden: „Wir waren alle davon überzeugt, daß sie, wenn sie einmal begonnen hätte, eine ausgezeichnete Erfolgchance hätte.“ Das Teheraner Geiseldrama dauert an.

Begonnen hatte es am 4. November 1979. Am Vormittag jenes Tages überflutete ein vielhundertköpfiger Mob von persischen Halbwüchsigen das mehr als 10 000 Quadratmeter große Gelände der US-Botschaft im Zentrum Teherans. Schüsse fielen. Hartmantelmunition schweißte tiefe Löcher in das Schloß an dem schwarzen Eisentor der Legation. Die Revolutionäre richteten sich schließlich mit über 50 Geiseln auf dem exterritorialen Gelände ein; straflos und rechtlos.

Keine 48 Stunden später boten die Israelis der amerikanischen Regierung einen Rettungsplan im Entebbe-Stil an: Ein Kommandounternehmen sollte die Geiseln von Teheran in einem Husarenstreich befreien. Carters Regierung lehnte dankend ab.

Auch die bundesdeutsche Grenzschutz-Sondertruppe GSG-9, die im Oktober 1977 in Mogadischu gegen palästinensische Terroristen erfolgreich war, bot den Amerikanern Expertenrat: Eine Aktion à la „Blaulicht“ sei nur in den ersten zwei Wochen nach der Geiselnahme vorstellbar.

Fünf Stufen zum Erfolg

Am 9. November forderte Carter seinen Sicherheitsberater Zbigniew Brzezinski auf, zusammen mit Verteidigungsminister Harold Brown, Generalstabschef David Jones und Vizepräsident Walter Mondale Entwürfe für mögliche militärische Maßnahmen auszuarbeiten. Sie wurden ihm binnen zehn Tagen vorgelegt. Darunter war auch ein Plan „Blaulicht“: Angriff auf die Botschaft und das Außenministerium zur Befreiung der Geiseln. Carter gab seinen Leuten Befehl, sich an die Detailplanung zu machen. Im Laufe der Monate kristallisierte sich das Vorhaben zu einer komplizierten Aktion in fünf Stufen:

- Mehrere Großraumtransporter vom Typ „*Hercules*“ und acht „*Sea Stallion*“-Hubschrauber flogen einen Stützpunkt 300 Kilometer südöstlich von Teheran in der Nähe des Wüstenstädtchens Tabas an (siehe Karte). Auf einer uralten Landebahn waren hier 1978 amerikanische Piloten mit Hilfsgütern für das Erdbebengebiet Tabas gelandet.

- Die aufgetankten Hubschrauber befördern 90 „Blaulicht“-Männer zu einem vorbereiteten Stützpunkt in den Hügeln östlich der Hauptstadt. Der Stoßtrupp wartet dort den Einbruch der Dunkelheit ab.

- Mit schnellen Fahrzeugen, bereitgestellt von Sympathisanten oder CIA-Agenten, jagt das Befreiungskommando durch das nächtlich leere Teheran zur Botschaft.

- Der Stoßtrupp überwindet die 2,10 Meter hohen Botschaftsmauern und überwindet die un-

erfahrenen jungen Geiselnnehmer mit Betäubungsgas und anderen chemischen Kampfmitteln.

- Über Funk alarmiert, fliegen Hubschrauber (maximales Fassungsvermögen: 55 Personen) zum Botschaftsgelände. Mit Hilfe von Strickleitern und Winden gehen die „Blaulicht“-Kämpfer samt den befreiten Geiseln an Bord und wer-

Quelle

den zu einem Feldflughafen in der Nähe Teherans geschafft. Dort warten zwei oder drei Hercules mit laufendem Motor. Sie fliegen die Soldaten und die Zivilisten aus. Die Hubschrauber bleiben als Souvenir für die Perser zurück. Ein Befehlsstandflugzeug, von dem das Unternehmen geleitet worden ist, setzt sich in das nächste Nato-Land ab.

Jimmy Carter, der sich gern rühmte, daß während seiner Präsidentschaft noch kein einziger amerikanischer Soldat im Gefecht gefallen sei, wollte eine militärische Rettungsaktion nach diesem Muster nicht ausschließen. Er gab darum den Befehl, die Planspiele fortzuführen und geeignete Vorbereitungen zu treffen. Aber mit dem Herzen war er nicht dabei. Im Gegenteil, am 8. Januar erklärte er:

„Ich glaube, daß jedermann, der die Lage kennt, der sich die Landkarte anschaut und weiß, wo die Botschaft liegt, leicht einsieht, daß ein Stoßtrupp oder eine militärische Aktion mit ziemlicher Sicherheit scheitern und zum Tod der Geiseln führen würde.“

Gleichwohl liefen die Vorbereitungen für das Unternehmen an. Die Aufgabe wurde der „Blaulicht“-Truppe anvertraut. Das geheimnisvolle Sonderkommando war — nach dem Vorbild der GSG-9 — schon im November 1977 zusammengestellt worden: Eine Einsatztruppe, die seitdem in größter Abgeschiedenheit hinter den Mauern eines ehemaligen Militärgefängnisses in Fort Bragg im US-Staat North Carolina biologische und chemische Kriegsführung, Wüstenkampf und vor allem antiterroristische Rettungsaktionen übt. Zwar beherbergt die Garnisonstadt das Hauptquartier der legendären 82. Luftlanddivision, doch untersteht das „Blaulicht“-Team dem Nationalen Sicherheitsrat — es ist die kleine „Feuerwehr“ des Präsidenten. Die 180 bis 300 Freiwilligen — auch *Delta Team* oder *Charleys Engel* genannt — wurden aus allen Teilstreitkräften rekrutiert. Ihr Kommandant, Oberst

Charles A. Beckwith, führte im Vietnamkrieg das ursprüngliche *Delta Team*, einen sagenumwobenen Stoßtrupp kambodschanischer und chinesischer Söldner. Sie wurden aus der Kriegskasse der „Green Berets“ bezahlt. Beckwith ist ein mehrfach verwundeter, kahlköpfiger Condottiere, der Francis Coppolas Filmbheld Oberst Kurtz („Apocalypse Now!“) erschreckend ähnlich sieht.

Eine Zeitung in North Carolina meldete letzte Woche, Beckwith und seine Männer seien 72 Stunden nach der Geiselnahme schon einmal in der Nähe von Teheran gelandet, dann aber wieder zurückbeordert worden: Carter wollte der Diplomatie eine Chance geben. Zum letztenmal wurde der Oberst vor fünf Wochen in Fort Bragg gesehen. Seitdem übte er mit seinen Soldaten — wie einer von ihnen seiner Familie schrieb — „in der Wüste“; wahrscheinlich in den ausgetrockneten Salzseen von Utah und Nevada. Während das „Blaulicht“-Team dort den Teheran-Einsatz probte, harrten spätestens seit Dezember acht Sikorsky-Hubschrauber auf dem britisch-amerikanischen Stützpunkt Diego Garcia im Indischen Ozean des Weitertransports in den Persischen Golf zum Flugzeugträger „Nimitz“. Über diesen Helikopter kreisen Rotoren mit einem Durchmesser von 22 Metern. Damit sie auf Frachtern und Kriegsschiffen verstaub werden können, faltet man die Rotorblätter zusammen.

Datum

Der komplizierte hydraulische Mechanismus macht die *Sea-Stallions* anfällig.

Pannen sind eingeplant

Als die Sicherheitsberater den Rettungsplan vorlegten, war von technischen Unwägbarkeiten durchaus die Rede. Bei Übungsflügen hatten sich zudem mehrfach Mängel gezeigt. So wurden zwei zusätzliche Hubschrauber als Reserve eingeplant. Mehr wollte man der Geheimhaltung wegen nicht einsetzen, da der Transport hätte Aufsehen erregen können. Am Ende stellte sich heraus: Es war ein Hubschrauber zu wenig. Amerika, der Tempel der modernen Technik, scheiterte am Gerät.

Unternehmen „Blaulicht“ blieb geheim — nicht einmal Carters Frau soll von dem gewagten Vorhaben gewußt haben. Geheim blieben auch die dreißig Übungsflüge in der Wüste; geheim blieben ungezählte Probeläufe für den Sturm auf die Geiselfestung in einem im Maßstab 1:1 nachgebildeten Botschaftskomplex; geheim blieben die Abkommandierungen der Stoßtruppelitte von Fort Bragg.

Noch wollte Carter allerdings von einer Befreiungsaktion nichts wissen. Erst über Ostern reifte sein Entschluß heran, es doch mit Überraschung und Gewalt zu versuchen — denn:

- Die vom UN-Generalsekretär eingefädelt Mission einer Untersuchungskommission war an der Arroganz der Geiselnnehmer kläglich gescheitert.

- Der Plan, die Geiseln aus der Gewalt der Botschaftsbesetzer in die Obhut der Revolutionsregierungen zu nehmen, war am Einspruch von Chomeini zuschanden geworden. Chomeini und eine Clique junger Verwandter in seinem Gefolge machten dem nominell herrschenden Revolutionsrat und dem Präsidenten Bani-Sadr zunehmend ihre Handlungsvollmacht streitig.

- Auf die Wirkung von wirtschaftlichen Sanktionen mochte der Präsident nicht mehr vertrauen — weder auf die amerikanischen (verhängt am 7. April), noch auf die am 23. April von den Verbündeten für Mitte Mai in Aussicht gestellten Handelsembargos.

- Carters innenpolitische Position wurde zusehends schwächer. Bei den Wählern schien sich seine Politik besonnener Geduld nicht länger auszuzahlen.

Am 11. April rief Jimmy Carter den Nationalen Sicherheitsrat zusammen. Binnen einer Stunde entschloß er sich zum Handeln. Die politische und militärische Situation in Teheran schien eine schnelle Rettungsaktion zu begünstigen. Die hysterischen Massendemonstrationen vor der Botschaft waren abgeflaut; das Gelände am Taleghani-Boulevard, eine Durchgangsstraße, schien nach Einbruch der Dunkelheit nur nachlässig bewacht — die meisten der „Studenten“ schliefen nachts zu Hause. Andererseits wurde Teheran inzwischen von neuen Ausbrüchen revolutionärer Gewalt erschüttert. Auf dem Campus der Universität lieferten sich linke Studentengruppen und Tausende von Muslims erbitterte Pistolengefechte. (Über zehn Tote legten zuletzt Zeugnis ab von der Erregbarkeit der Massen.)

B105E01

„Ruhe und Ordnung“, so ein Sicherheitsexperte aus dem Stab Brzezinskis zur ZEIT, „bricht in Persien immer mehr zusammen. Je länger wir gewartet hätten, desto größer wäre die Gefahr für Leib und Leben der Geiseln geworden.“

Bile erschien noch aus einem anderen Grunde geboten. Der pensionierte CIA-Agent Miles Copeland — ein leibhaftiger James Bond — veröffentlichte Anfang des Monats einen „Rettungsplan“, der dem wirklichen Kommandounternehmen aufs Detail glich. Weitere solche Indiskretionen drohten die Erfolgchancen von „Blaulich“ zu schmälern.

Am 11. April versetzte Carter seine Kommandotruppe in Bereitschaftszustand, am 14. April gab er grünes Licht für die Aktion. Drei Tage später, am 17. April, verbot er allen amerikanischen Bürgern, selbst den Familienmitgliedern der Geiseln, nach Iran zu reisen. Ganz offensichtlich galt diese Maßnahme dem Schutz der Reisenden. Eine gelungene Befreiung hätte sie womöglich einem rachedurstigen Mob ausgeliefert.

Auf seiner Pressekonferenz vom 17. April kündigte Carter den Eskalationsschub öffentlich an: Falls die Geiseln nicht freigelassen würden, dann blieben ihm nur noch militärische Maßnahmen gegen den Iran übrig. Gleichzeitig sickerte ein Ultimatum des Präsidenten durch: Die Perser hätten nur noch bis zum 15. Mai Zeit. Doch derlei „Inside“-Nachrichten gehörten schon zu geschickt plazierte Desinformationen des Weißen Hauses, die über das Unternehmen „Blaulich“ einen Schleier legen sollten. Auch die EG-Außenminister in Luxemburg fielen auf Carters Trick herein.

Am Montag, dem 21. April, gab Jimmy Carter schließlich den letzten bestätigenden Befehl. Am Dienstag, vor ihrem Abflug, empfing er die Führer des Sonderkommandos. Für die Männer des Oberst Beckwith war die Zeit der Übungen vorüber. Unternehmen „Blaulich“ konnte starten.

Der letzte Akt begann am Donnerstag. In Washington war es noch dunkel, als die sechs C-130 (*Hercules*) in den frühen Morgenstunden von der Piste eines Stützpunktes „irgendwo im südlichen Ägypten“ abhoben. Für das Unternehmen „Blaulich“ war die *Hercules* ein ideales

vehikel. Der Typ fliegt in fast allen Luftwaffen des Nahen Ostens. Welcher Radarmann wollte da entscheiden, ob die sechs Punkte auf seinem Schirm einen ägyptischen Übungsflug oder ein amerikanisches Kommandounternehmen ankündigten? Auf jeden Fall hatten die Amerikaner schon längst für Ablenkung gesorgt: Die Zahl ihrer *Hercules*-Flüge über Ägypten war in den letzten Monaten stetig erhöht worden.

Die C-130 ist das zuverlässigste „Lasttier“ der US-Streitkräfte. Sie wird seit Anfang der fünfziger Jahre gebaut, sie kann in ihrem gedrungenen Rumpf bis zu 20 Tonnen Fracht aufnehmen, sie fliegt 4000 Kilometer weit, ohne aufzutanken zu müssen — und das mit einer Geschwindigkeit von 600 Stundenkilometern.

Die Maschinen verschwanden am südlichen Horizont. An Bord: Truppen, Treibstoff für Hubschrauber, technisches Gerät, Waffen — vielleicht sogar chemische Kampfmittel. Ihr Ziel: eine vergessene Landebahn in der Dascht-Kawir-Wüste, rund 300 Kilometer südöstlich von Teheran.

Flug das Transportgeschwader quer über die Arabische Halbinsel nach Oman — rund 2000 Kilometer? Oder nahm es die längere Südroute um Arabien, um die Saudis nicht zu provozieren? Washington schweigt sich bislang darüber aus. Angeblich wurden die sechs Maschinen in der Luft aufgetankt. Das ließe auf den Umweg über das Rote Meer und um die Südspitze Arabiens schließen.

Während die viermotorigen Transportflugzeuge dem omanischen Inselstützpunkt Masirah entgegenflogen, wurden an Deck des amerikanischen Flugzeugträgers *Nimitz* acht Helikopter startklar gemacht. Die 90 Mitglieder des „Blaulich“-Teams kletterten in die wartenden RH-53-Hubschrauber. Bei Anbruch der Dunkelheit hoben sie ab. Vor ihnen lag der erste und schwierigste Teil der Rettungsreise: 800 Kilometer Tiefflug nach Tabas.

Nahe Tabas lag *Desert One*, ein winziger Punkt mitten in der Salzwüste, das auf den Karten den Namen Poscht-e-Badam trug. Dort sollte sich das Kommando um 23.15 Ortszeit mit dem Transportergeschwader vereinen.

Wenn die Perser jemanden zur Hölle wünschen, dann fluchen sie: „Geh doch nach Tabas!“ Zu Beginn des Ersten Weltkrieges hatte der junge deutsche Diplomat Werner Otto von Hentig diese Einöde in geheimer Mission nach Kabul durchquert. Für Hentig war die Oase Tabas die „heißeste Stadt der Welt, nach jeder Himmelsrichtung von einer zwanzig Tage weiten Wüste umschlossen“. Als er den Ort im Juli 1915 erreichte, zeigte das Thermometer 62 Grad an. „In den Sommermonaten lebt bei Tage alles unter der Erde. Wir auch, aber trotzdem dampften wir nackt, zehn Klafter tief vergraben, im Staub wie Bratapfel.“

Loch im Radarzaun

„Die kommende Sommerglut“ — so ein Carter-Berater zur ZEIT — „war einer der Gründe, weshalb der Präsident schon im April grünes Licht gab.“

Für den Schutz der Elitetruppen war ein Begleitflugzeug verantwortlich, das mit den neuesten Geräten zur elektronischen Kriegsführung vollgestopft war. Mit seinen ausgeklügelten Stör- und Täuschendern schlug es ein Loch durch den iranischen Radarzaun (sofern dieser überhaupt noch funktioniert). Irans oberster Befehlshaber, Generalmajor Muhamed Schadmehr, beklagt jedenfalls, daß seine Luftabwehr nicht erkannte, ob es sich um feindliche oder eigene Maschinen handele. Am Donnerstagabend gegen 19.00 Uhr Ortszeit drangen die fliegenden „Seehengste“ unbemerkt in den iranischen Luftraum ein. In Washington war es jetzt 10.30 Uhr morgens. Unternehmen „Blaulich“ rollte ab wie ein Präzisionsuhrwerk.

Keine anderthalb Stunden später jedoch begann der Countdown zum Crash in der Wüste.

Einer der Hubschrauber fing plötzlich an, *Mayday* zu funkeln — das im Luft- und Seeverkehr übliche Notrufsignal. Der Pilot hatte einen Motorschaden festgestellt und mußte in der Wüste notlanden. Besatzung und Stotruppmglieder wurden von einem anderen *Sea Stallion* geborgen. Der Hubschrauber blieb im Sand zurück — da waren's nur noch sieben.

Kurz danach ging ein zweiter Hubschrauber verloren — buchstäblich: Sein Kreiselkompaß war ausgefallen, und der Pilot irrte zwei Stunden

B105E02

3

Quelle

Datum

lang im Sandsturm herum, bevor er aufgab und zur *Nimitz* zurückflog. Da waren's nur noch sechs.

Für „Blaulich“ war eine Sicherheitsmarge von zwei Hubschraubern eingeplant. Sie war nun auf Null zusammengeschmolzen. Weitere Verluste durften danach nicht mehr eintreten.

Als die zweite Hiobsbotschaft von der *Nimitz* im Weißen Haus eintraf, rief Jimmy Carter seinen Generalstabschef David Jones im Pentagon an: „Können die beiden Hubschrauber wieder einsatzklar gemacht werden?“ Jones Antwort: „Nein.“

Die übrigen sechs Helikopter erreichten *Desert One* im Schutze der Finsternis. Auf der Salzpiste, knapp 50 Kilometer von Tabas entfernt, warteten schon die *Hercules*-Transporter. Hier sollten die Drehflügler Treibstoff fassen, ehe sie nach *Desert Two*, in der Nähe von Teheran, weiterflogen.

Am Boden war mittlerweile ein ominöser Zwischenakt abgerollt. Zwar hatten die Planer den Behelfsstützpunkt mit Bedacht ausgewählt. Der Boden war fest genug, um den schwerbeladenen *Hercules* standzuhalten. Außerdem hatte vor anderthalb Jahren ein Erdbeben in dieser Gegend gewütet; seitdem gleicht Tabas einer Geisterstadt. Seine 4000 Einwohner leben noch immer in Baracken und Zelten. Eine Störung des Unternehmens war von dieser Seite kaum zu fürchten.

Doch *Desert One* hatte eine gravierende Schwäche: Eine Straße führt mitten durch die Landezone. Als die Amerikaner aus den Transportmaschinen stiegen, erblickten sie zuerst die steinharte Salzküste, die sie von den Aufklärungsphotos her kannten, Minuten später aber einen Bus mit 44 Passagieren, der gänzlich unvorhergesehen aus dem Nichts auftauchte. Offensichtlich hatten die Luftaufklärer des Pentagon nicht bedacht, daß die Iraner es vorziehen, nachts durch die Wüste zu fahren — weil es kälter ist. Auf den Aufklärungsphotos — tagsüber geschossen — ist kein Auto zu sehen, geschweige denn ein Omnibus.

Später berichtete einer der Bus-Passagiere in Teheran: „Die Amerikaner hielten unseren Bus an und befahlen uns auszusteigen.“ Die Soldaten trieben die verschreckten Iraner in eine leere *Hercules*, dann schossen sie den Busmotor mit ein paar MG-Garben schrottreif. Sekunden später tauchte jedoch ein Tankwagen auf der Straße auf, im Gefolge ein klappriger Lastwagen. Wieder ratterten die amerikanischen Maschinenpistolen durch die Nacht. Die Scheinwerfer des Lieferwagens erblindeten, der Tankwagen ging in Flammen auf. Im Feuerschein konnten die Stoßtrupps ausmachen, wie der Chauffeur des Kleintransporters in die Salzwüste flüchtete. Würde der Mann Alarm schlagen? Die Amerikaner blieben gelassen: Der Flüchtende war wahrscheinlich ein Schmuggler. „Sie glaubten, daß er kaum Zuflucht bei der örtlichen Gendarmerie suchen würde“, berichtete später ein Beamter des Weißen Hauses.

Als die Hubschrauber landeten, herrschte wieder Ruhe. Kerosinfässer wurden aus den Bäuchen der Transporter gerollt, die Hubschrauber nacheinander aufgetankt. Und da geschah es: Der Pilot der vierten RH-53 hakte gerade seine Startcheckliste ab, da blinkte ein Warnlämpchen auf: Defekt. Da waren's nur noch fünf.

Es war der Anfang vom Ende. Verteidigungsminister Harold Brown sprach tags darauf von einem „schwerwiegenden Fehler in der Hydraulik“ — lapidarer Bürokratenjargon für ein Ereignis, das nach dem Plan den Abbruch des gesamten Unternehmens auslösen mußte. Fünf *Sea Stallions* hätten zwar knapp ausgereicht, um alle Geiseln und die Befreier aus dem Botschaftsgelände auszufliegen. Was aber, wenn auf dem Rückflug eine dieser hochsensiblen Maschinen ausfiel? Sie waren eigentlich für die Minensuche konstruiert worden und hatten für den Wüstenflug eilends umgebaut werden müssen. Weitere Havarien waren nicht auszuschließen.

Zurück zur „Nimitz“

Nach kurzer Debatte in der Einöde ging die dritte Hiobsbotschaft an das Pentagon. Für einen Rückzug im Schutze der Dunkelheit wurde die Zeit allmählich knapp. „Die hätten trotzdem weitermachen sollen“, knurrte hinterher ein kriegserfahrener Pentagon-Offizier. Aber die Chefs entschieden anders, und Carter stimmte ihnen zu. Um 16.57 Uhr blies er Unternehmen „Blaulich“ ab: „Zurück zur *Nimitz*!“

Die Mission war gescheitert, aber die Partie war noch nicht verloren. Der Fluchtweg nach Süden stand offen. Die rettende *Nimitz* dümpelte 800 Kilometer entfernt in der Arabischen See. Die *Hercules* hatten genug Treibstoff, um Oman zu erreichen. Weder Iraner noch Russen hatten die leiseste Ahnung von den Geschehnissen der Nacht.

Doch eine gute Stunde später klingelte in Carters Studierstübchen neben dem *Oval Office* abermals das Telefon. Der Präsident nahm den Hörer ab und sackte kurz darauf in sich zusammen. „Wir haben ein furchtbares Problem“, klagte er. „Ein Unfall.“

Es war kein Unfall, sondern eine Katastrophe, die plötzlich die Frustration der Männer in der Wüste zur Tragödie werden ließ. Ein Hubschrauber war ein paar Meter aufgestiegen, um im steilen Bogen um einen der Truppentransporter herumzufliegen und vor dem daneben parkenden Tankflugzeug wieder aufzusetzen. In der undurchdringlichen Finsternis wurde dem Piloten nicht klar, daß er einen zu engen Bogen schlug. Die elf Meter langen Rotorblätter seiner RH-53 zerhackten wie riesige Messer den Rumpf der C-130 in zwei Teile. Die Soldaten im hinteren Teil der *Hercules* konnten sich noch durch das breite Hecktor retten, ehe der Transporter und der Hubschrauber in Flammen aufgingen. Die fünf Besatzungsmitglieder im Cockpit und drei Marinepiloten im Helikopter hatten nicht die geringste Chance: Sie verbrannten in dem Inferno. Der Pilot der *Sea Stallion* kam wie durch ein Wunder mit schweren Verbrennungen davon; die Wucht des Zusammenpralls hatte ihn aus der Kanzel geschleudert. Vier weitere Soldaten erlitten Verbrennungen.

Seit Carters Abbruchbefehl waren 48 Minuten verflossen. Nun war auch der geordnete Rückzug

verspielt. In den beiden brennenden Flugzeugen kreperte die Munition und verwandelte *Desert One* in ein gespenstisches Schlachtfeld. Der „Feind“ war das eigene Gerät. Schrapnelle pfliffen durch die Luft, Granaten explodierten. Die vier noch intakten Hubschrauber konnten jeder-

B105E03

4

Quelle

Datum

zeit explodieren.

In diesem Chaos entschloß sich Oberst Charles Beckwith, die Helikopter zu opfern. Seine Männer retteten sich Hals über Kopf in die verbliebenen Hercules-Maschinen. In der Panik nahmen sie sich nicht die Zeit, die zurückgelassenen Sea Stallions zu zerstören. Ein ZEIT-Mitarbeiter in Teheran berichtet allerdings: „An der Landestelle gibt es Hinweise, daß die Amerikaner versuchten, Feuer an die Hubschrauber zu legen — vergeblich.“

Sie nahmen nicht einmal die Verschlussachen mit. Zwei Tage später blätterten die Iraner genüsslich in den supergeheimen Einsatzplänen des „Blaulicht“ — vor den Kameras des persischen Fernsehens.

Der letzte Amerikaner, der an Bord ging, war Oberst Beckwith. Verzweifelt hatte er im Schein der lodernen Maschinen noch nach vergessenen Verwundeten gesucht. Die acht Leichen konnte er nicht mitnehmen, die Hitze war zu groß. Es war 4.00 Uhr morgens iranischer Zeit, als die übrigen Hercules-Maschinen abhoben. In der Wüste hinterließ Beckwith neben den Toten und den zwei Wracks fünf Hubschrauber.

In Washington war es früher Abend, als die Nachricht von dem Desaster im Weißen Haus einschlug. Im Kabinetssaal wurden dem Führungstab pausenlos Sandwiches serviert. Der Präsident wartete sieben Stunden, um den flüchtenden Hercules die sichere Rückkehr zu ermöglichen, ehe er die Presse unterrichten ließ. Carter ging erst lang nach Mitternacht zu Bett.

Um sieben Uhr am Freitagmorgen weihte Jimmy Carter sein Volk ein. Mit eingefallenem Gesicht sprach er sein *mea culpa* in die Mikrophone und Kameras aller amerikanischen Rundfunk- und Fernsehanstalten: „Es war meine Entscheidung, die Rettungsaktion zu versuchen. Es war meine Entscheidung, sie abzubrechen. Die Verantwortung liegt voll bei mir.“

Die Perser hatten von alledem bis dahin nichts bemerkt. Als ausländische Korrespondenten die Revolutionsregierung informiert hatten, drohte Ajatollah Chomeini am Freitag mit Mord an den Geiseln, falls die Amerikaner je wieder eine ähnlich „alberne Aktion“ unternähmen.

An diesem Freitag rühmten die Insassen des gekaperten iranischen Omnibusses ihren Mut angesichts von „500 amerikanischen Eindringlingen“.

Gleichzeitig feierte das Regierungsradio in Teheran ein Gottesurteil: „Das weltverschlingende Amerika, stolz auf sein satanisches Gerät, hat versucht, mit dem Feuer zu spielen. Doch der Bewacher und Beschützer unserer revolutionären Nation hat die Amerikaner und ihre Söldner in die Flucht geschlagen.“

Carters Rivalen im Kampf um die Präsidentschaft stellten den Patriotismus über die Parteipolitik. Edward Kennedy und Ronald Reagan plädierten für „nationale Eintracht“. Die Mutter eines Häftlings: „Es tut mir leid, daß es nicht geklappt hat.“

„Entsetzt“, so berichtet unser Jerusalemer Mitarbeiter Hirsh Goodman, „waren vor allem die Israelis“. Der frühere Ministerpräsident Jitzhak Rabin fand es schier „unglaublich“, daß ein Unternehmen von solcher innen- und außen-

politischen Tragweite an zwei defekten Hubschraubern scheitern mußte. Die Amerikaner hatten zwar eine riesige Armada in die Nähe des Golfs verlegt, bei der Flugausrüstung ihrer Einsatztruppe aber bloß eine Sicherheitsmarge von 25 Prozent (also zwei Reserve-Helikopter) einkalkuliert — und dann noch höchst anfällige Maschinen. Zudem sind die Israelis verblüfft und enttäuscht, daß Carter sie ebensowenig ins Vertrauen gezogen hat wie die europäischen Verbündeten, obwohl ihr Know-how auf dem Gebiet der Terroristenbekämpfung mittlerweile Weltruf genießt. Pazit eines israelischen Militärs: „Was wir immer gefürchtet haben, ist nun auf tragische Weise bestätigt worden: Die Amerikaner verlassen sich immer mehr auf ihre glitzernde, aber trügerische Technik.“

Leichen als Geiseln

Am Sonntag, dem 177. Tag ihrer Gefangenschaft, wurden die amerikanischen Geiseln in andere Gefängnisse verlegt: Ghom, Täbris, womöglich auch in den wuchernden südlichen Slums der Fünf-Millionen-Stadt Teheran und in andere Provinzstädte. Unauffindbar — verloren?

Amerikanische Analytiker im Pentagon und im Weißen Haus sortieren inzwischen die übriggebliebenen militärischen Optionen. Obwohl die US-Armada vor dem Golf (27 Kriegsschiffe) durch einen dritten Flugzeugträger — die *Constellation* — verstärkt werden soll, könnte ein zweites Unternehmen „Blaulicht“ erst im Herbst anlaufen: Wenn Persiens Nächte wieder länger sind, wenn die Hitze abklingt, wenn die Geiseln

gefunden werden. Falls sie noch leben. Acht Retter jedenfalls leben nicht mehr.

Einer von ihnen war der Marineinfanteriegefreite George N. Holmes, 22 Jahre alt. „Er hat uns noch nicht einmal erzählt, daß er Amerika verlassen hatte“, erinnert sich sein Vater. „Er hat bloß sein Zeug nach Hause geschickt — alles, selbst seinen letzten Gehaltsscheck. Er schrieb uns: „Fürs erste brauche ich das nicht mehr.““

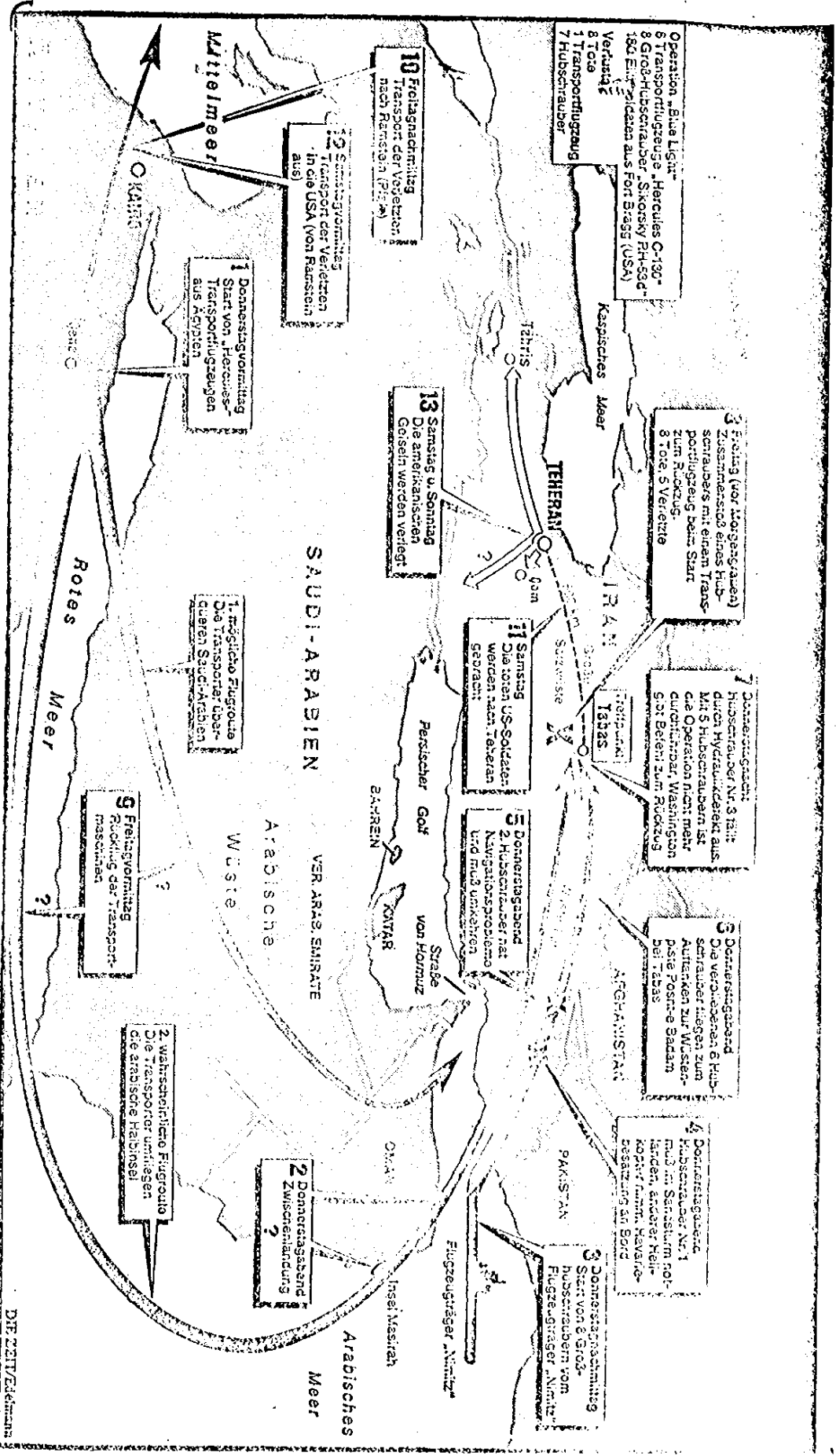
Auf seine sterblichen Reste warten die Eltern bislang vergeblich. Die Leichen der acht Amerikaner befinden sich in der Hand des islamischen Blutrüchters Sadegh Chalkhali. Der Rächer von Gottes Gnaden hat sie in das Leichenschauhaus von Teheran überführen lassen — nachdem er sie zuerst vor der amerikanischen Botschaft zur Schau gestellt hatte.

Präsident Bani-Sadr, der zuvor noch die bedingungslose Übergabe der verkohnten Körper verkündet hatte, knüpft inzwischen Bedingungen an die Überführung in die USA. Er verlangt, daß eine „neutrale“ Kommission — unter ihnen der Schweizer Botschafter und ein Vertreter des Roten Kreuzes — dafür bürge, daß die Toten in den „Besitz der Familie gelangen“. Doch die wahren Motive solcher Sorgfalt werden von Bani-Sadrs radikalen Kollegen im Revolutionsrat enthüllt: „Die Leichen haben politischen Wert für uns“, leitartikelt Ajatollah Beheschit Sprachrohr, die Zeitung *Dschumbusi Islami*. Die toten Amerikaner sollen gegen die persischen Guthaben eingelöst werden, die Carter einfrieren ließ. Makabrer Höhepunkt der moralisch so anspruchsvollen iranischen Revolution: Müssen neben den 54 Lebenden nun auch acht Leichen als Geiseln herhalten?

B105E04

5

3



Quelle

Datum

Aus Teheraner Sicht:

Der „Schlachtplan“

Teheran, Ende April

War die amerikanische Botschaft in Teheran überhaupt zu erobern, ohne daß das Leben der Geiseln gefährdet wurde?

Die Bewaffnung der meist 20jährigen „Studenten“ bestand hauptsächlich aus deutschen „G-3“-Schnellfeuergewehren aus ehemaligen Armeebeständen. Einige der — etwas älteren — „Revolutionsgarden“ an den Toren der Botschaft trugen Kalaschnikow-Gewehre, die sie in Kurdistan erbeutet haben. Den Behauptungen der „Studenten“, sie hätten noch im November Tretminen gelegt, wurde in Teheran wenig Glauben geschenkt. Zwar herrschte unter den Besetzern auf dem weitläufigen Botschaftsgelände Disziplin, doch längeren professionellen militärischen Widerstand hätten die Geiselnnehmer kaum leisten können. Ein militärisches Problem, das sich den „Blaulicht“-Amerikanern stellte, hatten sie selber mitverursacht: Kein einziges der meist schrägen Dächer der Botschafts-Gebäude hätte einen schweren Transporthubschrauber tragen können — wie 1975 die Botschaft in Saigon. Auf den Botschafts-

Parkplätzen, mögliche Landeflächen, stehen Autos herum — einige schon seit der Geiselnahme im November.

Gut informierte Beobachter in Teheran schließen auf folgenden möglichen amerikanischen „Schlachtplan“: *Erstens:* Die Hubschrauber von Tabas landen nachts auf der abgelegenen Rollbahn des Schahs, die die Amerikaner einst 20 Kilometer östlich von Teheran in der Wüste gebaut haben. *Zweitens:* Von dort fliegen sie weiter in das große Fußball-Stadion der Hauptstadt — nur einen Steinwurf von der Botschaft entfernt. Die Soldaten klettern — nach einem Ablenkungsmanöver auf der anderen Seite des Botschafts-Geländes — über die östliche, etwa 2,20 Meter hohe Mauer. Amerikanische „Agenten“, aber möglicherweise auch Soldaten der iranischen Streitkräfte, die mit dem neuen Regime unzufrieden sind, helfen den „Blaulicht“-Soldaten bei der Operation. *Drittens:* Die befreiten Geiseln werden zurück zum Stadion und auf die Rollbahn des Schahs gebracht — wo inzwischen die „Hercules“-Transporter auf den Start in die Freiheit warten.

mcp

13

7