

DAVID RICCIARDI

WARNING
NOTLANDUNG IN SIRDCHAN
LIGHT

Aus dem Amerikanischen von Claudia Rapp

FESTA

Die amerikanische Originalausgabe *Warning Light*
erschien 2018 im Verlag Berkley.
Copyright © 2014, 2018 by David Ricciardi

1. Auflage Juli 2018
Copyright © dieser Ausgabe 2018 by Festa Verlag, Leipzig
Veröffentlicht mit Erlaubnis von Berkley, ein Unternehmen der
Penguin Publishing Group/Penguin Random House LLC.
Alle Rechte vorbehalten, auch die der vollständigen oder
auszugsweisen Reproduktion, gleich welcher Form.
Lektorat: Alexander Rösch
Titelbild: Arndt Drechsler
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-86552-671-7
eBook 978-3-86552-672-4

Prolog

Die Erschütterungen hielten noch an, da erkannten die Wissenschaftler der Universität von Teheran bereits, dass das Beben in einer Tragödie zu enden drohte. Die Seismografen am Institut für Geophysik hatten das Epizentrum in der Nähe der Dehshir-Spalte verortet, unter der 200.000-Einwohner-Stadt Sirdschan im Südosten des Iran. Es erreichte Spitzenwerte von 8,4 auf der Richterskala. Heftige Nachbeben suchten die Region noch Tage später heim, was die Bergungsarbeiten erschwerte und für weitere heftige Verwüstungen sorgte.

Die ersten Schätzungen deuteten auf mehr als 12.000 Tote hin. Verletzte gab es zu viele, um ihre Zahl verlässlich zu erfassen. Wo die Wohnhäuser nicht vollkommen zerstört waren, hatte zumindest die Bausubstanz stark gelitten. Einstürzende Gebäude ließen die Opferzahlen weiter ansteigen – meist, weil die Bewohner versuchten, Familienmitglieder zu retten oder ihren Besitz aus den Trümmern zu bergen. Wer nicht umgekommen oder verletzt worden war, hatte Angehörige und Freunde verloren, ebenso wie das Haus oder die Existenzgrundlage. Tausende wurden weiterhin vermisst. Mit jeder verstreichenden Stunde schwanden ihre Chancen aufs Überleben.

Aus der gesamten Welt trafen Hilfsangebote ein. Politische Verbündete und Gegner gleichermaßen boten Geld, Arbeitskräfte und Versorgungsgüter an, um den gebeutelten Einwohnern zu helfen, ihre Familien zu bergen oder akute Nahrungsengpässe zu beseitigen.

Ein Schiff der US-Marine, das gerade aus dem Persischen Golf abgezogen wurde, stellte seine Schwerlast-Helikopter für den Abtransport von Trümmern und den Transfer von Verletzten bereit. Erfahrene Rettungseinheiten aus den erdbebengefährdeten Staaten Japan und Indonesien standen auf Abruf zur Verfügung, um binnen 24 Stunden vor Ort einzutreffen. In einem seltenen Moment von Einigkeit und Mitgefühl erklärten sich sämtliche Golfstaaten bereit, dem vom Schicksal heimgesuchten Nachbarn zu helfen. Der Iran lehnte jedoch sämtliche Angebote ab.

Das offizielle Statement der Regierung besagte, dass man seit Menschengedenken mit Erdbeben in der Region zu kämpfen habe und deswegen über alle notwendigen Ressourcen verfüge. Tatsächlich befand sich der Iran in einer der seismisch aktivsten Regionen der Erde und war daher auf Such- und Bergungsaktionen vorbereitet. Doch der wahre Weigerungsgrund wurde von den Offiziellen verschwiegen: Eine geheime Anlage ihres stetig wachsenden Nuklearkomplexes befand sich nur wenige Fahrminuten außerhalb der betroffenen Stadt Sirdschan, und kein Ausländer sollte auch nur in die Nähe dieser Einrichtung kommen.

1

»Speedbird 337, halten Sie Kurs eins-eins-fünf. Kontaktieren Sie teheranische Luftüberwachung auf 127,8. Einen schönen Tag noch.«

Co-Pilot Edward Blake antwortete dem türkischen Fluglotsen aus dem Cockpit: »Verstanden, Ankara. Speedbird 337 bleibt auf Kurs eins-eins-fünf. Wechsle auf 127,8.«

Er schaute kurz zur Seite und fing den Blick von Flugkapitän Sam Allard auf, bevor er das UKW-Funkgerät auf die neue Frequenz einstellte. Der British-Airways-Flug mit der Funkrufkennung ›Speedbird‹ näherte sich iranischem Gebiet und benötigte eine Flugerlaubnis für den nationalen Luftraum.

»Teheran Radar, hier spricht Speedbird 337, heavy.«

»Sprechen Sie, Speedbird 337.«

»Teheran Radar, Speedbird 337 ist auf Flughöhe dreineun-null. Geschätzte Ankunft in Ihrem Luftraum um 15:20 Uhr.«

»Verstanden, Speedbird 337. Transpondercode 0413 erteilt. Setzen Sie Ihren Flug plangemäß fort.«

Kurzzeitig trat Stille ein, während der iranische Fluglotse den Radarkontakt und den Flugplan überprüfte, den die Piloten der British Airways vor dem Start in London eingereicht hatten.

In Friedenszeiten wäre die Maschine auf dem Weg nach Singapur der großen Kreisroute durch Usbekistan und Afghanistan gefolgt, bevor sie unterhalb des Himalaja-Gebirges nach Süden abgedreht hätte. Aufgrund der Feindseligkeiten in der Region hatten sich die meisten

Fluggesellschaften in den vergangenen zehn Jahren darauf verlegt, ihre Jets umzuleiten und auf einer südlicheren Route über den Iran zu schicken. Der Umweg erhöhte die Kosten für jeden Flug um mehrere Tausend Dollar und einige Minuten Flugzeit. Trotzdem hielt man es für angemessen und besser, als ein Kriegsgebiet zu überfliegen.

»Speedbird 337 identifiziert und für den Luftraum freigegeben. Kontaktieren Sie die Zentrale in Teheran auf 133,4. Schönen Tag noch.«

»Verstanden, Radar, Speedbird 337 freigegeben, schalten auf 133,4.«

Captain Allard passte den programmierten Kurs des Autopiloten an. Der 620 Tonnen schwere Airbus A380 neigte sich sanft nach rechts, um eine Richtungskorrektur durchzuführen. Der Captain vergewisserte sich mit einem Blick auf die Instrumente, dass alles den Vorgaben entsprach, und glich die Anzeige mit den Werten des Flugleitrechners ab.

Unter den Tragflächen des Airbus schnurrten vier Trent-970-Triebwerke der Firma Rolls Royce, von denen jedes einzelne mehr als 355.000 Newton Schubkraft lieferte.

Das Funkgerät im Cockpit zirpte sporadisch, wenn die Fluglotsen andere Maschinen durch den Luftraum des Sektors zwei rund um Teheran dirigierten. Überwiegend handelte es sich um Inlandsflüge, aber internationale Gesellschaften wie Emirates, Air India und andere waren ebenfalls vertreten.

Ihr Langstreckenflug lag genau im Zeitplan. Allard spähte aus dem Cockpitfenster. In der Abendsonne formierten sich die ersten Schatten hinter den Bergkuppen. Dies war sein erster Flug über den Iran. Die Landschaft war wilder und schöner als erwartet, aber seine

verträumte Betrachtung wurde nach wenigen Sekunden von seinem Co-Piloten unterbrochen.

»Captain, wir haben ein Warnlicht für Triebwerk Nummer drei ... überhöhte Abgastemperatur, Öldruck sinkt rapide.«

Eine Computerstimme meldete sich mit derselben Warnung zu Wort und auf dem zentral gesteuerten Monitor erschien ein entsprechender Hinweis. Captain Allard schaltete den Alarm auf lautlos.

Er hatte die Triebwerksdaten bereits auf dem eigenen Bildschirm im Blick.

»Ich glaube nicht, dass wir das Triebwerk am Laufen halten können. Gib mir maximalen Dauerschub auf die drei funktionierenden Motoren, dann gehen wir die Checkliste für die Abschaltung durch.«

Blake streifte seinen Vorgesetzten mit einem nervösen Blick und atmete tief ein.

»Ja, Sir, leite In-Flight-Abschaltung von Triebwerk drei ein.«

Blake betätigte die Taste für das Anschallzeichen, während Captain Allard am Headset auf die Frequenz der Luftverkehrszentrale wechselte.

»Teheran Zentrale, Speedbird 337 bittet um sofortige Freigabe für Flughöhe zwei-sieben-null. Der Öldruck unseres dritten Triebwerks ist massiv abgefallen. Wir müssen es deaktivieren.«

Das Funkgerät blieb für einige lange Sekunden stumm. Allard und Blake schalteten das defekte Triebwerk ab und justierten das Seitenruder der Maschine, um den ungleichmäßigen Schub auszugleichen.

»Speedbird 337, Freigabe erteilt für Flughöhe zwei-sieben-null. Defekt von Triebwerk drei protokolliert. Liegt ein Notfall vor?«, erkundigte sich der Lotse.

Allard wandte sich an seinen Co-Piloten. »Bring sie auf zwei-sieben-null runter, sobald wir Abtriebsgeschwindigkeit erreicht haben.«

»Zentrale, 337 verlässt Flughöhe drei-neun-null und geht auf zwei-sieben-null. Negativ, wiederhole, negativ, was Notfall angeht. Ursache für den Druckabfall unbekannt, aber restliche drei Triebwerke laufen einwandfrei.«

»Verstanden, Speedbird 337. Bestätigen Sie Flugzeugtyp A380?«

»Bestätige, Zentrale.«

»Speedbird 337, der nächste aufnahmefähige Flughafen ist Isfahan, ungefähr 60 Meilen nordwestlich Ihrer gegenwärtigen Position. Möchten Sie Vektordaten für den Anflug?«

»Zentrale, 337 negativ. Wir bleiben auf Kurs, aktuell auf Flughöhe drei-sechs-null. Wir werden versuchen, Triebwerk drei neu zu starten, sobald wir genehmigte Höhe erreicht haben.«

»Verstanden, Speedbird 337. Bleiben Sie auf Kurs eins-zwei-fünf Grad, Flughöhe zwei-sieben-null, und halten Sie uns auf dem Laufenden.«

»Speedbird 337 bleibt auf Kurs eins-zwei-fünf«, bestätigte Allard.

Als die Maschine zum Sinkflug ansetzte, spürten die meisten Passagiere einen kurzen Moment der Schwerelosigkeit, bevor ihre Sicherheitsgurte sie nach unten drückten. Flugbegleiter liefen durch die schrägen Gänge und weckten die Schlafenden, um die Anschnallpflicht einzufordern. Nachfragen der Passagiere wurden höflich abgewimmelt, obwohl die gesteigerte Wachsamkeit der Crew deutlich zu erkennen war.

Captain Allard griff zum Mikro für interne Durchsagen, während die Maschine in den Sinkflug übergang:

»Ladys und Gentlemen, hier spricht Ihr Captain. Wie Sie vielleicht schon bemerkt haben, sind wir in den vergangenen Minuten langsamer geworden und befinden uns aktuell im Sinkflug. Es besteht kein Grund zur Sorge. Wir haben bald unsere neue Flughöhe von 27.000 Fuß erreicht, auf der wir zunächst bleiben werden. Eins unserer Triebwerke macht uns ein bisschen Ärger, daher haben wir entschieden, es abzuschalten, bis das Problem behoben ist und wir es neu hochfahren können. Die Konstruktion der A380 erlaubt es uns, auch mit drei Triebwerken sicher zu fliegen. Selbst wenn ein weiteres streikt, hat das keine unmittelbaren Auswirkungen auf Ihre Sicherheit. Wir bitten Sie in der Zwischenzeit, den Anweisungen des Kabinenpersonals Folge zu leisten und angeschnallt zu bleiben. Wir halten Sie über die weitere Situation auf dem Laufenden. Vielen Dank.«

Die Piloten verbrachten einige Minuten damit, den Neustart des still stehenden Triebwerks vorzubereiten, aber dann erklang der Warnton erneut. Trotz der sich häufenden Schwierigkeiten blieb die Stimmung im Cockpit nüchtern und sachlich.

Mit ruhiger Stimme verkündete Blake: »Wir haben soeben Hydraulikdruck im gelben System verloren.«

Aufgrund der enormen Kräfte, die an der Bewegung der Steuerflächen eines so großen Flugzeugs beteiligt waren, ließen sich das Seitenruder, die Querruder und das Höhenruder ausschließlich mittels Hydraulik bewegen. Anders wären die Piloten nicht in der Lage gewesen, das Großraumflugzeug zu manövrieren. Die hydraulischen Systeme waren so essenziell, dass der A380 über zwei redundante Einheiten verfügte, nämlich Grün und Gelb. Auf diese Weise sollte verhindert werden, dass ein entsprechender Ausfall zur Katastrophe führte.

»Okay. Wie sieht es mit Systemdruck und Größe auf Grün aus?«

Blake starrte bereits auf seinen Monitor.

»Grün steht bei 96 Prozent.« Er hielt kurz inne. »Korrigiere, Grün ist bei 94 Prozent. Sinkt definitiv. Womöglich haben wir ein Leck.«

Die Piloten gingen eine Checkliste durch, um die Ursache des Problems zu lokalisieren. Vor Jahren hatte bei einem A380 von Qantas Airways die Hydraulik komplett versagt, nachdem direkt nach dem Start ein Triebwerk explodiert war. Der Explosion war damals ebenfalls ein Verlust an Öldruck vorausgegangen. Nur das Können der Crew und sehr viel Glück hatten am Ende eine sichere Landung ermöglicht.

Der Fluglotse war gerade mit der Abfertigung eines Inlandsfluges von Iran Air fertig geworden, als Blake sein Funkgerät erneut auf die Frequenz der Flugsicherung schaltete.

»Teheran Zentrale, hier Speedbird 337 ...«

»Speedbird 337, hier Teheran Zentrale, wie lautet Ihr Status?«

»Zentrale, unsere Nummer drei ist nach wie vor außer Betrieb, wir haben Hydraulikdruck auf dem primären System verloren und laufen jetzt auf den Ersatzsystemen. Erbitten Vektoren zum Anflug des nächstgelegenen Alternativflughafens.«

»Warten Sie auf Anweisung, Speedbird 337«, befahl der Lotse, ehe erneut Stille einkehrte.

Eine Minute später war der Fluglotse wieder da. »Speedbird 337, korrigieren Sie Kurs nach links auf drei-eins-null und gehen Sie auf eine Flughöhe von eins-acht-null runter. Bereit machen zur Landung auf dem Shahid Beheshti International Airport in Isfahan.«

Allard und Blake tauschten einen kurzen Blick. Der Captain lächelte, dann schüttelte er den Kopf.

Blake tippte auf die Sprechtaaste seines Mikrofons und erwiderte gelassen: »Zentrale, Speedbird 337. Dazu sind wir außerstande.«

»Speedbird 337, hier spricht Teheran Zentrale ... bitte wiederholen Sie das.«

Das Funkgerät blieb still.

»Speedbird 337, hier spricht Teheran Zentrale. Erbitte Rückmeldung.«

Aus dem Cockpit kam keine Antwort.

2

Das Area Control Center von Sektor zwei war ein moderner, nüchtern eingerichteter Raum, dominiert von Computerbildschirmen und Kommunikationstechnik. Die Funkübertragungen von Flug 337 wurden über Lautsprecher in den Kontrollraum übertragen. Alle Blicke richteten sich auf den zuständigen Fluglotsen. Der erfahrene Mitarbeiter hatte in der Vergangenheit Verständigungsprobleme und defekte Funkgeräte gemeistert, vom Kurs abgewichene Maschinen und echte Notfälle routiniert betreut, aber noch nie war es vorgekommen, dass sich jemand seinen Instruktionen widersetzt hatte. Er schaute über die Schulter nach hinten und wartete auf eine Anweisung des zuständigen Leiters.

»Warum will er nicht nach Beheshti abdrehen?«, rief der Leiter durch den Raum.

Der Fluglotse wandte sich erneut seinem Monitor zu. Auf dem Radar war zu erkennen, dass der British-Airways-Airbus auf dem ursprünglichen Kurs blieb.

»Es scheint, als verlören sie an Höhe und hätten Schwierigkeiten, Kurs zu halten.«

»Wenn sie das Eindringen in den gesperrten Luftraum vermeiden wollen, müssen sie jetzt abdrehen. Versuchen Sie es noch einmal«, befahl der Vorgesetzte.

»Speedbird 337, hier spricht Teheran Zentrale. Bitte kommen.«

Die meisten Nationen sperren einen Teil ihres Luftraums, sei es aus Gründen der nationalen Sicherheit, aus Vorsicht oder schlicht zum Lärmschutz in Erholungsgebieten. Auch

am Himmel existieren Grenzen, die von Flugzeugen ohne Sondererlaubnis nicht passiert werden dürfen. Der Bereich des Luftraums, auf den sich der technisch gehandicapte Airbus nun zubewegte, war definitiv tabu.

»Speedbird 337, hier spricht Teheran Zentrale. Hören Sie mich?«

Der Leiter der Bezirkskontrolle wurde zunehmend erregter, als sekundenlang keinerlei Reaktion erfolgte. »Ich wäre gewillt zu glauben, dass wir es mit einer Maschine in Not zu tun haben, wenn sie sich melden und beidrehen würden, aber die können uns nicht einfach ignorieren. Wir müssen annehmen, dass es sich um ein trojanisches Pferd handelt. Verständigen Sie das Gebietskommando West. Sagen Sie ihnen, dass wir es mit einem Flugzeug zu tun haben, das nicht reagiert und im Begriff ist, unbefugt in den Luftraum um Sirdschan einzudringen.«

Die turbulente politische Situation im Nahen Osten hatte die Iraner dazu veranlasst, die leitenden Posten ihrer zivilen Luftraumüberwachung an Armeeoffiziere oder Reservisten zu übertragen. Mit dem Szenario eines trojanischen Pferdes hatten sich alle Luftabwehr-Spezialisten intensiv beschäftigt. Das Radar der Luftüberwachung konnte eine A380-Passagiermaschine auf einem Routineflug schließlich nicht von einem B-52-Bomber unterscheiden, der einen Angriff auf iranische Atomanlagen plante. Daher mussten die Fluglotsen die Echtheit einer angekündigten Maschine anhand der Kommunikation mit dem Piloten sowie nach dessen Verhalten und dem im Vorfeld angemeldeten Flugplan einschätzen. Nichts davon war vor Manipulationen gefeit. Diese Maschine befand sich bereits über dem Zentraliran und näherte sich gesperrtem Luftraum der höchsten Sicherheitsstufe. Die Iraner waren jedoch auf Bedrohungen dieser Art vorbereitet.

In Anbetracht der herrschenden Kriege im Westen und Norden sowie potenziell feindlich gesinnter Militärflugzeuge, die über dem Persischen Golf im Süden patrouillierten, hatte der Iran fast überall im Land Kampfjets und Boden-Luft-Raketen stationiert.

Einer der Techniker der Flugsicherheitszentrale nahm den Hörer des dritten Apparats in einer ganzen Reihe von roten Telefonen ab und sprach hastig mit dem Luftwaffenoffizier am anderen Ende.

»Kommando West, wir haben es mit einer ausländischen Maschine auf dem Weg in die Flugverbotszone um Sirdschan zu tun, womöglich einem trojanischen Pferd. Die Maschine befindet sich gegenwärtig 120 Seemeilen südöstlich von Isfahan, Kurs eins-drei-null, auf 25.000 Fuß ... Die Piloten haben Anweisungen ignoriert und reagieren nicht auf unsere Funksprüche ...« Der Techniker lauschte fast eine Minute lang. »Ich verstehe. Einen Moment.«

Er hielt den Hörer ein Stück vom Ohr weg und deutete auf eine Landkarte auf dem Bildschirm vor sich, während er dem Leiter der Zentrale erklärte, wo das Problem lag.

»In wenigen Minuten verlassen sie den Radius der Boden-Luft-Raketen um Isfahan. Wenn sie auf diesem Kurs bleiben, werden sie für weitere 25 Minuten außer Reichweite der S-200-Geschützgruppe in Bandar Abbas sowie der HAWK-Gruppe in Sirdschan sein. Sie fliegen exakt durch eine Lücke in unserem Verteidigungsnetz und erreichen den südlichen Sektor, bevor Sektor West Kampfjets startklar machen oder eine Rakete abfeuern kann.«

Das Gesicht seines Vorgesetzten verfinsterte sich zunehmend. »Informieren Sie augenblicklich das südliche Gebietskommando. Haben wir Abfangjäger in Kerman stationiert?«

Der Techniker führte ein kurzes Gespräch auf einem der anderen roten Telefone und gab seinem Chef die neu erlangten Informationen weiter.

»Kerman ist wegen des Erdbebens noch nicht wieder betriebsbereit. Das Kommando im Süden kann zwei F-14 aus Shiraz losschicken, das dauert etwa zehn Minuten, aber die Radarvorrichtung vor Ort funktioniert derzeit nicht. Sie bitten uns um Anweisungen.«

Der Leiter betrachtete die digitale Landkarte auf dem Schirm des Lotsen vor ihm. Mit dem Finger zeichnete er den wahrscheinlichsten Kurs des Eindringlings nach.

»Sagen Sie ihnen, sie sollen die Jäger in die Luft bringen und die Geschützgruppe in Sirdschan in Bereitschaft versetzen. Wir koordinieren den Einsatz von hier aus.«

Der Techniker gab die Befehle weiter und legte den Hörer auf. Er war ein Patriot, aber er wusste auch, dass es sich bei dem fraglichen Flugzeug mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit um eine zivile Linienmaschine mit Triebwerksproblemen handelte. Sie abzuschießen ging damit einher, Hunderte von Passagieren an Bord zu töten. Er starrte auf die Anzeige vor sich, als könnte er den riesigen Airbus auf diese Weise dazu bewegen, rechtzeitig beizudrehen.

Die äußerst reale Bedrohung eines Angriffs auf die Atomanlagen des Irans sorgte dafür, dass sich die Abfangjäger stets in höchster Gefechtsbereitschaft befanden. Bei den Jägern, die in Shiraz stationiert waren, handelte es sich um in den USA gebaute F-14A, die vor der Revolution 1979 an den Iran verkauft worden waren. Trotz ihres Alters handelte es sich nach wie vor um einen beeindruckend überlegenen Bautyp, der eine Linienmaschine spielend vom Himmel holen konnte. Jeder von ihnen war mit einem Piloten und einem Waffenoffizier bemannt.

Bevor die vier Flieger im Laufschrift zum Parkbereich ihrer Jäger eilten, wurden sie exakt 30 Sekunden lang eingewiesen: Eine ausländische Maschine hatte sich den Anweisungen der Flugsicherheit widersetzt, reagierte nicht mehr auf Funksprüche und drang in Kürze in gesperrten Luftraum ein. Dass es Passagiere an Bord oder Triebwerksprobleme als Grund für dieses Verhalten geben mochte, wurde mit keiner Silbe erwähnt. Die Jäger sollten das Flugzeug abfangen und auf weitere Anweisungen warten. Das Protokoll sah in solchen Fällen vor, den Piloten zur Landung zu zwingen, und zwar auf einem Platz möglichst weit entfernt vom abgeriegelten Sektor. Aber die Kampffjets waren mit scharfen Waffen bestückt und die Besatzung entsprechend ausgebildet. Sie würde ihre Befehle ausführen, wie immer diese auch lauteten.

Auf dem siebenten taktischen Luftwaffenstützpunkt bei Shiraz schob der Pilot des ersten Abfangjägers den Gashebel nach oben und zündete die Nachbrenner. Flammenzungen stießen aus den Triebwerken, als der Jäger in den Nachmittagshimmel schoss. Als auch der zweite Jäger in der Luft war und sich neben den ersten gesetzt hatte, drehten beide nach links ab und folgten dem Abfangkurs. Die Flügel, deren Seitenverhältnis variabel war, schwenkten in die Position für hohe Geschwindigkeiten. Blitzschnell beschleunigten sie auf knapp anderthalbfache Schallgeschwindigkeit. Die Strecke von 125 Meilen bis zum Airbus legten sie so in weniger als zehn Minuten zurück. Es dauerte keine fünf, bis der riesige Passagierflieger in Schussweite ihrer Raketen geriet.

Während der Leiter der Luftüberwachung und der Techniker die Abfangaktion der Problemmaschine koordinierten, versuchte der ursprünglich mit dieser Aufgabe betraute Lotse wiederholt, Kontakt mit dem

British-Airways-Flug herzustellen. Zusätzlich zur festgelegten UKW-Frequenz funkte er auch auf der Notfallfrequenz 121,5 Megahertz, die alle Flugzeuge benutzten. Der Airbus antwortete nicht.

Der Lotse wandte sich noch einmal an seinen Chef. »Sir, die Zielmaschine ist noch 90 Meilen von Sirdschan entfernt, aber sie fliegt langsamer und hat an Höhe verloren. Die Fluggeschwindigkeit beträgt nur noch 220 Knoten und die Flughöhe schwankt um 2-40. Könnte sein, dass die technischen Probleme noch zugenommen haben.«

»Warum gehen sie dann nicht runter und ändern wie befohlen den Kurs, um in Isfahan zu landen? Wir haben es ihnen strikt untersagt, in dieses Gebiet vorzudringen.«

Der Techniker hatte den Hörer am Ohr. »Sir, die Jäger sind nur noch 50 Meilen vom Ziel entfernt und haben den Airbus auf dem Radar. Das südliche Militärkommando wird nicht zulassen, dass dieses Flugzeug Sirdschan erreicht.«

Der Leiter zögerte. Jeder Muskel in seinem Gesicht war angespannt.

Der Techniker schrieb etwas auf einen Zettel und reichte ihn seinem Boss:

655

Der Leiter machte ein finsternes Gesicht, ehe sich seine Miene entspannte. Die beiden Männer waren noch Kinder gewesen, als ein amerikanisches Kriegsschiff, die *USS Vincennes*, 1988 Iran-Air-Flug 655 über der Straße von Hormus abgeschossen hatte. Keiner der 290 Insassen hatte überlebt. Die Männer erinnerten sich nur zu gut an das Leid und die Wut, die ihre Nation als Folge dieser Katastrophe ergriffen hatte. Der Leiter nickte langsam. Er durfte nicht zulassen, dass sich ein solcher Vorfall wiederholte.

»Geben Sie mir den Hörer«, befahl er. »Wer spricht da?« Mit ruhiger Stimme übernahm er das Gespräch.

Wie alle Männer in vergleichbaren Positionen war er ein hochrangiger Reserveoffizier der Luftwaffe der Islamischen Republik Iran. Er ließ sich den Namen seines Gesprächspartners nennen und verkündete dann: »Hier spricht Major Shabazz Farini, IRIAF. Unser Ziel ist höchstwahrscheinlich eine British Airways A380 mit technischen Problemen. Wir standen auf einer regulären zivilen Frequenz mit den Piloten in Kontakt und haben die Maschine wie üblich verfolgt, bis sie uns Triebwerksprobleme meldete. Feuern Sie vorerst nicht und bestätigen Sie, sobald Sie den Flugzeugtyp eindeutig identifizieren konnten. Verstanden?«

Während er der Erwiderung lauschte, starrte er auf die Landkarten-Einblendung und verfolgte, wie die Zielmaschine stur ihrem südöstlichen Kurs folgte. Er atmete schneller, sein Gesicht verfärbte sich ins Rötliche.

»Natürlich verstehe ich, dass das eine Bedrohung für die Sicherheit darstellt, schließlich habe ich *Sie* deswegen angerufen, aber ich weiß auch, dass ein Bomber sein Ziel niemals mit 220 Knoten ansteuern würde. Oder glauben Sie etwa, er gibt Ihnen absichtlich genug Zeit, um eingeholt zu werden? Rufen Sie mich zurück, wenn die Bestätigung des Flugzeugtyps vorliegt!« Wütend ließ er den Hörer auf die Gabel fallen.

Als sie sich dem Airbus auf vier Uhr näherten, verringerten die iranischen Kampffjets ihre Geschwindigkeit auf 500 Knoten und flogen mit etwa 500 Fuß Abstand über das größere Flugzeug hinweg. Die Piloten konnten die charakteristische zweistöckige Form der Maschine zweifelsfrei identifizieren. Dann zogen die F-14 höher, um Geschwindigkeit abzubauen, und zogen scharf nach links,

bevor sie mit neuem Kurs hinter dem Passagierflugzeug her und dann knapp darüber hinwegflogen.

Der erste Jäger setzte sich ein wenig nach links und beschleunigte, bis er sich parallel zum Cockpit der größeren Maschine befand, und ging dann auf Höhe des Airbus. Die Nachmittagssonne erschwerte den Blick ins Cockpit, aber er war mit Absicht auf diese Seite geflogen, damit die Piloten des Airbus *ihn* deutlich erkennen konnten. Er beschleunigte erneut, bis er sich mehrere Hundert Fuß vor dem Airbus befand, dann ließ er die Flügel hin und her wackeln. Sollte der Airbus es ihm gleichtun, wäre das die Bestätigung, dass der große Jet Probleme mit der Kommunikation hatte und ihm folgen würde.

Aber der Airbus wackelte nicht mit den Tragflächen. Er blieb stur auf Kurs und verlor langsam an Höhe. Der Pilot des ersten Abfangjägers sprach mit seinem Kommandanten und setzte sich ein weiteres Mal 500 Fuß vor den Airbus. Er feuerte drei grelle Leuchtgeschosse in den Himmel. Diese waren ursprünglich als Ablenkung für Wärmesuchraketen vorgesehen, aber wenn man sie auf diese Weise einsetzte, stellten sie eine universal verständliche Warnung dar: Folge meinen Anweisungen, sonst wende ich Gewalt an.

Der erste Jäger drehte leicht nach links ab und signalisierte dem Airbus damit, dass der ihm folgen sollte, aber der zweite bestätigte über Funk, dass die Passagiermaschine unverändert ihrem ursprünglichen Kurs folgte. Der erste gab das Resultat seiner Bemühungen an den Kommandanten am Boden weiter und beschrieb einen Kreis in der Luft, um sich erneut hinter den Airbus zu setzen. Er holte zu seinem Wingman auf und brachte sich in Gefechtsposition.

3

Im Business-Class-Bereich der oberen Ebene des riesigen Airbus verfolgte Zac Miller, ein 28 Jahre alter amerikanischer IT-Berater, der in London arbeitete, wie der Kampfjet neben ihnen herflog. Der Jäger war dicht genug, dass er die IRIAF-Militärmarkierung am Cockpit und die Raketenbestückung unter den Flügeln deutlich erkennen konnte.

Neben ihm saß eine ältere englische Dame im Chanel-Kostüm. Sie hatte die Lippen gespitzt und die Stirn gerunzelt.

»Keine Sorge«, beruhigte er sie mit einem Lächeln. Zac war muskulös, hatte gewelltes, dunkles Haar und dunkle Augen. Er setzte seinen geballten Charme ein, um die Ängste der Frau zu zerstreuen. »Das machen die manchmal zu Übungszwecken.«

Die Frau senkte ihr Kinn und maß ihn mit strengem Blick.

»Junger Mann, mein Vater war Pilot bei der Royal Air Force und flog Spitfires im Kampf um England. Ich weiß, wann ein Jäger ›übt‹ und wann es ernst ist.«

Zac hob die Augenbrauen und starrte weiter aus dem Fenster.

»Aber danke trotzdem.« Die Frau lächelte und drückte seine Hand.

Nervosität breitete sich in der Kabine aus, als die anderen Passagiere den Kampfjet direkt vor ihren Fenstern entdeckten. Ihre Unruhe wich bald Erleichterung, weil die F-14 beschleunigte und aus ihrem Blickfeld

verschwand. Allerdings beruhte ihre Erleichterung auf einem Irrglauben.

Die iranischen Fluglotsen hatten vergeblich, aber unermüdlich versucht, Funkkontakt zur beschädigten Maschine aufzunehmen. Endlich erklang eine Stimme aus den Lautsprechern im Kontrollzentrum.

»Teheran Zentrale, hier spricht Speedbird 337.«

Im Raum brach lauter Jubel aus, aber das Lachen verging den Lotsen sofort, als sie sich darauf besannen, dass die Lage weiterhin prekär war.

»Speedbird 337, wieso haben Sie nicht auf unsere Funkprüche reagiert?«

»Wir waren hier oben schwer beschäftigt.« Der Kontrollraum war still, abgesehen von Captain Allards Stimme, die knisternd aus den Lautsprechern drang. *»Zentrale, Speedbird 337 meldet eine Notlage. Wir haben unser Triebwerk Nummer drei verloren, alle primären Hydraulikfunktionen sowie fast die gesamte elektrische Reserve. Die Ruder lassen sich nur um wenige Grad bewegen. Wir müssen diesen Vogel auf den Boden bringen. Wo befindet sich der nächste Landeplatz, den wir ohne Kursänderung anfliegen können?«*

Der Leiter zeigte auf das rote Telefon und fing an, Kommandos durch den Raum zu brüllen.

»Sagen Sie ihnen, dass wir wieder Funkkontakt zur Zielmaschine haben. Sagen Sie ihnen, dass Hydraulik und Triebwerke ausgefallen sind und wir nach einem alternativen Landeplatz Ausschau halten. Die sollen die Jäger zurückpfeifen!«

Der Techniker gab die Informationen an die Kommandozentrale der Luftwaffe weiter, während die anderen Lotsen im Raum sich Gedanken über die Möglichkeiten

zur Einleitung einer Notlandung machten. Sie alle spürten den Ernst der Lage nur zu deutlich.

Das Knacken in den Lautsprechern verriet, dass der Airbus sich erneut meldete.

»Zentrale, Speedbird 337. Unser Bordcomputer zeigt an, dass wir am ehesten in Sirdschan runtergehen können. Erbitten Freigabe zur Notlandung in Sirdschan.«

»Speedbird 337, warten Sie auf Freigabe ...«, erwiderte der Lotse.

Der Flughafen in Sirdschan befand sich mitten im verbotenen Luftraum. Die Lotsen wussten nicht, was sich dort befand, und waren klug genug, nicht danach zu fragen, obwohl sie untereinander häufig darüber spekulierten. Eines wussten sie jedoch alle: Noch nie war ein westliches Flugzeug dort gelandet. Die iranischen Kampjets verfolgten den Airbus nach wie vor. Ihr Missionsleiter fragte sie ungeduldig über Funk aus.

Ja, es handelt sich um einen eindeutig gekennzeichneten Airbus von British Airways.

Ja, wir können die Passagiere hinter den Fenstern erkennen. Alle Lampen in der Kabine sind eingeschaltet.

Ja, Triebwerk drei scheint außer Betrieb zu sein.

Aber nichts davon spielte eine Rolle.

»Speedbird 337, Freigabe für Sirdschan abgelehnt. Korrigieren Sie nach rechts und gehen Sie auf Kurs zweiacht-null, bereiten Sie sich auf Landung in Shiraz International vor.«

»Zentrale, wir haben ein Triebwerk verloren und fast keine Hydraulikunterstützung. Wir wenden, steigen und sinken mit nichts als Schub. Wir brauchen einen Landeplatz, der auf unserem Kurs liegt, und wir brauchen ihn schnell. Wir haben 176 Seelen an Bord und Sirdschan ist unsere einzige Chance, alle lebend runterzubringen.«

Der Fluglotse sah sich erneut Rat suchend nach seinem Vorgesetzten um. Dessen Körper versteifte sichtlich, als er alle Optionen gegeneinander abwog. Er dachte an die nationale Sicherheit, an Stolz und Landeshoheit und an seine eigene Karriere. Aber letztendlich entschied er, dass das Leben der Menschen an Bord der havarierten Maschine es wert war, all das aufs Spiel zu setzen. Er wollte nicht die Verantwortung für einen weiteren Flug 655 tragen. Er nickte dem Lotsen bedächtig zu.

»Speedbird 337, Freigabe zur Landung in Sirdschan, Rollbahn eins-vier. Höhenmesser auf 1006 einstellen, Landebahnhöhe liegt bei 5800 Fuß. Der Flughafen ist gegenwärtig geschlossen. Sie können also weder mit einer beleuchteten Landebahn noch mit Funkkontakt zum Tower vor Ort rechnen. Wir werden Sie einweisen. Versuchen Sie, Ihren Kurs nach rechts zu korrigieren, auf eins-sechs-fünf, dann gehen Sie auf 10.000 Fuß runter und bleiben auf dieser Höhe.«

Der Airbus kippte ganz langsam nach rechts weg und blieb dann auf Kurs, während er ebenso langsam auf 10.000 Fuß sank. Nachdem die Entscheidung einmal getroffen war, fiel es dem Leiter der Flugüberwachung deutlich leichter, seine Befehle zu bellen.

»Sagen Sie dem Gebietskommando Süd, sie sollen ihre Jäger wieder nach Hause schicken und die Gefechtsbereitschaft für die Flugabwehrraketen in Sirdschan aufheben. Sagen Sie ihnen, dass ich die Landung der Maschine autorisiert habe und die volle Verantwortung übernehme.« Einen Moment später fügte er hinzu: »Ich werde den Kommandanten persönlich informieren. Dann weiß er wenigstens, wen er zuerst erschießen soll ...«

Er wies einen der anderen Lotsen an: »Benachrichtigen Sie alle, die Sie am Flughafen erreichen können. Stellen

Sie sicher, dass die Landebahn frei ist. Schlagen Sie Alarm und warnen Sie sie, dass es einen Absturz oder eine Bruchlandung geben könnte. Die müssen wissen, dass ihnen weniger als zehn Minuten bleiben, bevor eine A380 bei ihnen landet ... so Gott will.«

An Bord der A380 von British Airways war die Stimmung inzwischen hochgradig angespannt. Die Crew bereitete sich auf die Notlandung vor. Die meisten Passagiere saßen schweigend auf den Sitzen und hofften, dass die kommenden zehn Minuten nicht ihre letzten sein würden. Zac packte den Laptop ein und verstaute die Tasche unter dem Sitz vor sich. Er schloss die Augen und atmete tief ein, um das Adrenalin zu zügeln, das durch seine Adern schoss.

Als er die Lider wieder öffnete, spürte er den Blick der alten Dame erneut auf sich.

»Genau deswegen fliege ich nur mit British Airways. Die Piloten sind allesamt ehemalige Offiziere der Royal Air Force. In 20 Minuten sind wir sicher am Boden.«

»Sie haben bestimmt recht«, nickte Zac. Er bewunderte die Gelassenheit der Frau.

»Aber ich werde nie begreifen, wie diese Leute ohne Gin und Tonic mitten in der gottverlassenen Wüste leben können«, ergänzte sie.

Als sie noch acht Meilen vom Flughafen entfernt waren, korrigierten Allard und Blake den Kurs erneut, um direkt auf die Landebahn zuzuhalten, und gingen dann auf 8500 Fuß runter. Glücklicherweise ließ sich das Fahrwerk direkt beim ersten Versuch ausfahren und einrasten. Ohne Anflug- oder Landelichter auf der Rollbahn mussten sich die Piloten zur Orientierung auf ihr GPS und die Anweisungen der Fluglotsen verlassen und entsprechend

Geschwindigkeit, Flughöhe und Winkel ständig anpassen. Eine Computerstimme meldete alle paar Sekunden die aktualisierten Höhen- und Geschwindigkeitswerte.

Das geballte Versagen mehrerer Systeme und die dünne Luft in der Umgebung des hoch gelegenen Flughafens zwangen die Besatzung, schneller als üblich über dem Boden zu fliegen, während sie zur Landung ansetzte. Captain Allard hatte die notwendige zusätzliche Geschwindigkeit allerdings zu hoch eingeschätzt. Eine Meile vor Erreichen der Landebahn ging ihm auf, dass er das Tempo drosseln musste.

Mit einer Hand am Steuerknüppel und der anderen auf den Gashebeln zog er die Schnauze des Airbus in die Höhe und nahm Schub weg, aber sie waren immer noch zu schnell. Mit diesem Gewicht aufzusetzen, konnte dazu führen, dass die Reifen platzten und der Vogel außer Kontrolle geriet. Der Airbus rauschte am vorgesehenen Aufsetzpunkt vorbei und flog 50 Fuß über dem Boden weiter, um Schwung abzubauen. Das erste Viertel der Rollbahn lag bereits hinter ihnen.

Das gigantische Flugzeug näherte sich der Mitte der Landebahn, danach gab es kein Zurück mehr: Wenn sie jetzt nicht landeten, bekamen sie keine zweite Chance. Allard drängte die Nase nach unten. Der Airbus sackte ab, das Fahrwerk krachte hart auf den Belag und von den Reifen stieg Rauch auf. Die Störklappen fuhren automatisch aus, um den Auftrieb zu verringern.

Die Rauchentwicklung am Fahrwerk wurde stärker, als das schleudersichere Bremssystem das Seinige dazu beitrug, den großen Jet zum Stillstand zu bringen. Das Ende der Rollbahn rauschte viel zu schnell heran. Allard stellte das verbleibende Innentriebwerk auf maximalen Umkehrschub, aber der A380 machte weiterhin mehr als

100 Knoten und hatte bereits drei Viertel der Landebahn hinter sich gelassen. Der riesige Vogel wurde flatternd und schwankend langsamer, bis er endlich stoppte. Das Ende der Rollbahn lag nur noch 20 Meter entfernt.

4

Applaus brandete in der Kabine auf, als die Maschine endlich zum Stehen kam. Die Passagiere machten ihrer Erleichterung, sicher am Boden zu sein, lächelnd und mit nervösem Kichern Luft. Eine junge Mutter weinte und hielt ihre Tochter fest an sich gedrückt, aber die meisten Fluggäste waren nicht allzu beunruhigt. Die Vorbereitungen waren weitaus furchterregender gewesen als die tatsächliche Landung. Zac sah die Engländerin neben sich an. Sie las ein Buch und hielt ihre Hermès-Tasche auf dem Schoß fest. Mit finsterer Miene begegnete sie seinem Blick.

»Sie können sicher sein, dass das jetzt sehr unangenehm wird«, merkte sie an. Ihre Aussprache verriet deutlich, dass sie der Upper Class angehörte. »Seit der Revolution ist dieses Land zunehmend heruntergekommen.«

»Ich bin sicher, dass es sich seitdem stark verändert hat. Ich gehe davon aus, dass wir den Iran in ein paar Stunden verlassen werden«, gab Zac zurück.

Die Frau ließ erneut ihr schmallippiges Lächeln aufblitzen.

»Entweder sind Sie sehr freundlich oder völlig beschränkt. Ich hoffe inständig, dass Ersteres zutrifft. Die hassen schlicht alle Briten und Amerikaner hier. Ohne die Ölvorkommen würden die Leute in der Region nach wie vor Teppiche weben und in Zelten hausen.«

Zac musterte seine Sitznachbarin kritisch. »Vererbter Reichtum und Macht treffen häufig jene, die es gar nicht verdient haben.«

Die Frau schien nicht zu wissen, was sie von dieser Bemerkung halten sollte.

Er lächelte. »Sehen Sie sich bloß den englischen Adel an.«

»Der Punkt geht an Sie«, erwiderte sie und widmete sich prompt wieder ihrer Lektüre.

Zac betrachtete aufmerksam die Landschaft auf der linken Seite des Flugzeugs. Die meisten Menschen aus dem Westen stellten sich die Wüsten des Nahen Ostens als Aneinanderreihung endloser Sanddünen vor, aber dieser Teil des Irans war wild und zerfurcht. Harte Erde, in der nichts wuchs, dazu steile, felsige Berge unter glühender Sonne. Abgesehen von der kleinen Ansammlung von Gebäuden eine Meile entfernt entdeckte er keinerlei Anzeichen von Zivilisation. Diese Gegend war so abgelegen, so einsam, dass die Landkarte, die in regelmäßigen Abständen auf den Displays an ihren Sitzen eingeblendet wurde, keine Bezeichnung für die Landestelle parat hatte.

Eine ruhige Stimme erklang über die Gegensprechanlage. *»Ladys und Gentlemen, Captain Allard hier. Unser beschädigtes Triebwerk hat ein zweites Warnsignal im Cockpit ausgelöst, und da man nicht vorsichtig genug sein kann, haben wir uns zu dieser ungeplanten Landung hier in Sirdschan in der Islamischen Republik Iran entschieden, um die Maschine reparieren und einer Inspektion unterziehen zu lassen. Bitte bleiben Sie angeschnallt auf Ihren Plätzen, während wir uns um einen Transport zum Terminal bemühen. Ich danke Ihnen für Ihre Geduld.«*

Während Allard die Passagiere informierte, kam ein alter Feuerwehrwagen von Mercedes die Rollbahn entlangefahren. Vier Männer stiegen aus und traten von links an den Airbus heran. Einer der Feuerwehrmänner

sprach in ein Funkgerät, das er in der Hand hielt; die anderen starrten nur ehrfürchtig zu dem riesigen Flugzeug.

Wenige Minuten später ergänzten drei schwere Armee-Lastwagen das Aufgebot, dicht gefolgt von einem Pick-up mit Treppe. Der Fahrer des Treppenwagens manövrierte das Fahrzeug dicht an den Airbus, bis die Gangway genau vor der Kabinentür positioniert war. Ein Trupp Soldaten entstieg den Lastern und umstellte die Maschine in loser Formation, während der Offizier die Stufen hinaufstieg. Allard hieß den jungen iranischen Befehlshaber im Flugzeug willkommen und sie besprachen sich mehrere Minuten lang auf Englisch.

Der Armeeeoffizier erklärte, dass der kleine Inlandsflughafen vom Erdbeben beschädigt worden und daher kaum auf unerwartete Gäste vorbereitet war, man aber helfen wolle, so gut man könne. Der Flughafen verfüge über keinen Schlepper, um den großen Koloss von der Rollbahn zu ziehen, daher müssten die Passagiere die knapp zwei Kilometer bis zum Terminal zu Fuß zurücklegen. Einer der Armeelaster nehme diejenigen an Bord, die nicht in der Lage seien, selbst zu laufen.

In Anbetracht der Tatsache, dass man keine Einreiseformalitäten durchführen konnte, seien alle Insassen des Flugzeugs gezwungen, im Flughafengebäude zu bleiben. Aber wie der Offizier erklärte, gab es in der unwirtlichen Umgebung ohnehin nicht wirklich etwas zu sehen. Er bat Allard, den Passagieren die Lage vor dem Aussteigen zu erläutern. Der Pilot willigte ein und bedankte sich im Namen von British Airways und deren Passagieren für die Hilfe und Gastfreundschaft der Iraner. Das Gespräch verlief höflich und beide Parteien schienen erleichtert, eine mögliche Katastrophe abgewendet zu haben.

Obwohl die Menschen im Flieger dankbar für die sichere Landung waren, meldeten sich bei vielen bereits unliebsame Gedanken an verpasste Besprechungen, verspätete Ferien und all die eigentlich gar nicht so gravierenden Unannehmlichkeiten, die nur dann verhängnisvoll erscheinen, wenn das Leben minutiös durchgeplant ist. Dutzende von Passagieren schalteten ihre Handys ein, aber niemand hatte Empfang.

Als Zac die Ankündigung zum Aussteigen hörte, fischte er seinen amerikanischen Pass aus der Tasche, schnappte sich sein Gepäck und folgte der älteren Sitznachbarin über die Treppe in die untere Ebene des Fliegers zur offenen Luke. Er spürte den heißen, trockenen Wind im Gesicht, als er die Weite der iranischen Landschaft betrachtete. Bald würde die Sonne untergehen. Eine kleine Wohnsiedlung breitete sich in der Ebene neben dem Flughafen-gelände aus, am Horizont erhob sich ein spektakuläres Gebirge voller felsiger Gipfel und tiefer Schluchten. Die Sonne tauchte das Szenario in weiches, rosafarbenes Licht, das in starkem Kontrast zum tiefblauen Himmel stand.

Seine Sitznachbarin stand direkt vor ihm in der Schlange und wuchtete einen Rollkoffer auf die Gangway zu.

»Darf ich Ihnen den Koffer abnehmen?«, bot Zac an.

»Das wäre sehr nett, danke.« Sie streckte die Hand aus. »Ich bin übrigens Celia Parker. *Lady Celia Parker*«, fügte sie mit verschmitztem Lächeln hinzu.

»Das hatte ich bereits vermutet«, antwortete Zac grin-send, bevor er sich ebenfalls vorstellte. »Haben Sie kein Gepäck aufgegeben?«

»Nicht in meinem Alter. Ich kann nicht jedes Mal zwei Stunden damit vergeuden, auf meine Koffer zu warten, falls sie nicht sowieso verloren gehen oder vergessen werden.«

Die Schlange bewegte sich nur langsam vorwärts. Zac knipste einige Fotos der Landschaft mit der Handykamera, während er darauf wartete, dass sie ebenfalls aussteigen konnten.

Celia zog die Brauen zusammen.

»Ich wäre vorsichtig mit dem Fotografieren. Bei diesen Leuten weiß man nie. Mein Mann wäre 1982 in Moskau fast verhaftet worden, weil er ein Foto von der Außenmauer des Kremls gemacht hat. Können Sie sich das vorstellen? Der gesamte Gebäudekomplex war doch in jeder Touristenbroschüre zu sehen und sicher zweimal am Tag in den Nachrichten auf BBC. Einer der meistfotografierten Orte auf der Welt.«

Zac sah die alte Dame an. »Das ist sicher ein guter Rat, aber ich bin sehr viel und oft in den Bergen, und das ist einer der schönsten Sonnenuntergänge, die ich je gesehen habe.«

»Sie haben ihm damals gleich auf der Straße die Kamera abgenommen. Wir haben alle Bilder von der Eremitage in Leningrad verloren«, erläuterte sie geringschätzig. »Barbaren!«

Bis Zac an die Reihe kam, seinen Pass zu zeigen, verstrichen gut 20 Minuten. Anschließend reihte er sich in die Schlange der Passagiere ein, die langsam zum Terminal marschierten. Er hatte Celia empfohlen, im Armee-laster mitzufahren, nach ihrem vernichtenden Blick aber schnell davon Abstand genommen. Trotz ihres Alters war sie stolz, stur und durchaus in der Lage, die Strecke zu Fuß zurückzulegen, wenn auch etwas langsamer als die meisten anderen, aber das passte ihm ganz gut. Der Himmel wirkte wie gemalt. Streifen in Rosa, Blau und Weiß zierten das Firmament, während die Sonne tiefer sank. Er schoss noch ein paar Fotos, während sie über das Gelände liefen.

»Sind Sie geschäftlich oder privat unterwegs, Mr. Miller?«, fragte Celia.

»Geschäftlich, und nennen Sie mich doch bitte Zac. Ich arbeite in London, aber ich habe einige Termine in Singapur.«

»Dort habe ich mal gelebt. In Singapur, meine ich. Mein Ehemann, Gott hab ihn selig, und ich verbrachten dort ein ganzes Jahrzehnt. Ein wunderbarer Ort für Auswanderer. Nun ja, das ist London auch, schätze ich. Oder nicht?«

»Definitiv. Meine Arbeit nimmt mich zwar sehr in Anspruch, aber ich habe mir ein Motorrad gekauft, mit dem ich am Wochenende die Umgebung erkunde. Mit einer Gruppe von Freunden fahre ich oft in den Norden. Auf diese Weise bin ich schon bis nach Edinburgh gekommen.«

»Das ist sicher eine schöne Strecke. Schaffen Sie es denn auch häufiger nach Hause, um Ihre Familie zu sehen?«

Zac zögerte gerade lange genug, dass Celia es bemerkte.

»Falsches Thema? Tut mir leid, ich wollte Ihnen nicht zu nahe treten«, entschuldigte sie sich.

»Ist schon gut. Meine Eltern sind gestorben, als ich erst 14 war. Ein Betrunkener raste in ihren Wagen. Ich bin bei meiner Tante und meinem Onkel aufgewachsen, aber die haben mich aufs Internat geschickt und wir standen uns nie besonders nah.«

Celia nickte verständnisvoll. »Eine echte Tragödie. Mein Beileid.«

Das Flughafengebäude vermittelte den Eindruck, als hätte es einen Krieg überstanden. Das Erdbeben hatte mehr als die Hälfte der Fensterscheiben bersten lassen und viele Türen hingen schief in den Angeln. Glücklicherweise war die schlichte Inneneinrichtung mit den

Linoleumböden und massiven Holzmöbeln größtenteils von der Zerstörung verschont geblieben, die das Äußere der Gebäude getroffen hatte. Die Männer wurden in einen Bereich gelotst, die Frauen in einen anderen.

»Geschlechtertrennung?«, meldete sich Celia zu Wort. »Lieber Gott, ich bin nicht sicher, ob ich überhaupt noch weiß, wie man das schreibt. Nun, Mr. Miller, es war sehr nett, Ihre Bekanntschaft zu machen. Ich hoffe, dass wir den Rest der Strecke nach Singapur gemeinsam zurücklegen können, wenn diese kafkaeske Tortur hier vorbei ist.«

»Das hoffe ich auch, Lady Celia.«

Die Beschreibung im Terminal war komplett auf Persisch gehalten, aber es standen einige Angestellte des Flughafens bereit, die den Neuankömmlingen den Weg zum Wartebereich und zu den Waschräumen wiesen. Beide waren im Handumdrehen überfüllt.

Zac setzte sich auf eine Bank und arbeitete am Laptop, bis der Andrang vor dem Herrenklo verebbt war. Er nahm seine Reisetasche und wanderte den Korridor entlang. Einer der Flughafenangestellten, der in ein Funkgerät sprach, wies mit der freien Hand auf eine Tür zu seiner Rechten. Zac betrat den Raum und sah sich überrascht dem Captain der Armee gegenüber, der draußen auf dem Rollfeld den Airbus in Empfang genommen hatte. Er saß an einem Tisch. Zac nahm zunächst an, dass er hier falsch war, bis abrupt die Tür hinter ihm geschlossen wurde. Drei weitere Soldaten hielten sich mit ihnen im Zimmer auf.

»Ihren Reisepass bitte.« Das Englisch des Captains war überraschend gut.

»Tut mir leid, ich glaube, da liegt ein Irrtum vor. Ich wollte eigentlich zur Toilette.«

»Nein, kein Irrtum. Ihren Reisepass bitte.«

Zac reichte ihm das Dokument.

»Was haben Sie draußen fotografiert?«

Zac überlegte kurz. »Nur den Sonnenuntergang über den Bergen. Das sah sehr malerisch aus.«

»Darf ich bitte die Kamera haben?«

Zac wurde klar, dass es keineswegs Zufall war, dass man ihn in diesen Raum beordert hatte, ebenso wenig wie der Zeitpunkt. Sie wollten ihn von den anderen Passagieren trennen, ohne Aufsehen zu erregen. Er musste an die Warnung der Engländerin denken.

»Ja, natürlich. Sie steckt in meiner Jacke.«

Die Soldaten behielten ihn genau im Auge, als er die Tasche abstellte, um das Telefon herauszuholen. Einer der Männer nahm das Gerät entgegen und verließ damit den Raum. Der Captain fragte Zac, ob er vorher schon einmal die Islamische Republik Iran bereist hatte, welchen Beruf er ausübte und weitere generelle Dinge. Dann breitete sich ungemütliches Schweigen aus, während die Soldaten ihn anstarrten und er zu Boden blickte.

»Habe ich etwas Falsches getan?«, fragte er schließlich.

»Wie kommen Sie darauf?«, wollte der Captain wissen.

»Befragen Sie alle Passagiere einzeln, so wie mich?«

Schweigen.

Der Soldat, der ihm das Handy abgenommen hatte, kehrte 20 Minuten später zurück und verständigte sich flüsternd mit dem Captain.

»Das alles sollte in Kürze geklärt sein. Ich bin gleich zurück«, erklärte der Captain, bevor er nach draußen ging. Es dauerte eine Stunde, bis er wieder auftauchte und kurz mit den Soldaten redete. Dann wandte er sich erneut an Zac.

»Zeit, zu gehen.«

Der Captain wies ihn mit einer Handbewegung an, in den Korridor zu treten. Aber als Zac aufstand und sich der Tür näherte, spürte er einen schmerzhaften Stich im Nacken. Den Aufschlag auf den Boden spürte er schon nicht mehr.



www.facebook.com/RicciardiBooks

David Ricciardi ist ein echter Naturbursche: Er hat die Bergketten im Westen der USA und Alaska durchquert, ist begeisterter Segler und ausgebildeter Taucher. Nach dem Studium der Wirtschaftslehre arbeitete David als Skilehrer und war Mitarbeiter der Strafverfolgungsbehörden der US Special Operations.

In *Warning Light*, seinem ersten Action-Roman, hat er viele persönliche Erfahrungen einfließen lassen.

Infos, Leseprobe & eBook: www.Festa-Verlag.de