

„Ich dachte, hier wird ein Film gedreht“

Tausende Flugabwehrraketen, Tausende Abfangjäger, dichte Radarketten – die sowjetische Flugabwehr ist gewaltig, der Luftraum über Moskau ein Hochsicher-

heitstrakt. Dennoch stieß der deutsche Sportpilot Mathias Rust ins Allerheiligste des Weltkommunismus vor – nicht entdeckt, nicht verfolgt, nicht abgeschossen.

Der Rote Platz in Moskau ist seit Jahrhunderten das Zentrum des Russischen Reiches, Schauplatz schicksalsträchtiger Stunden. Dort ließen Iwan der Schreckliche und Peter der Große ihre Feinde köpfen und hängen. Dort wurden die Siege über Tataren und Polen gefeiert. Der Platz sah den großen Napoleon hochmütig ein- und kleinlaut wieder abziehen.

1917 fielen auf dem 52 000 Quadratmeter großen, mit karelischem Basalt gepflasterten Rechteck Hunderte für die Revolution und fanden in den „Brudergräbern“ an der Kreml-Mauer ihre letzte Ruhe.

Im November 1941, als die Deutschen an der nördlichen und westlichen Stadtgrenze Moskaus standen, wurde Lenins Leichnam nach Sibirien ausquartiert. Am 24. Juni 1945 warfen die Rotarmisten während der Siegesparade Tausende Beutefahnen der Hitler-Wehrmacht in den Staub vor der Kreml-Mauer.

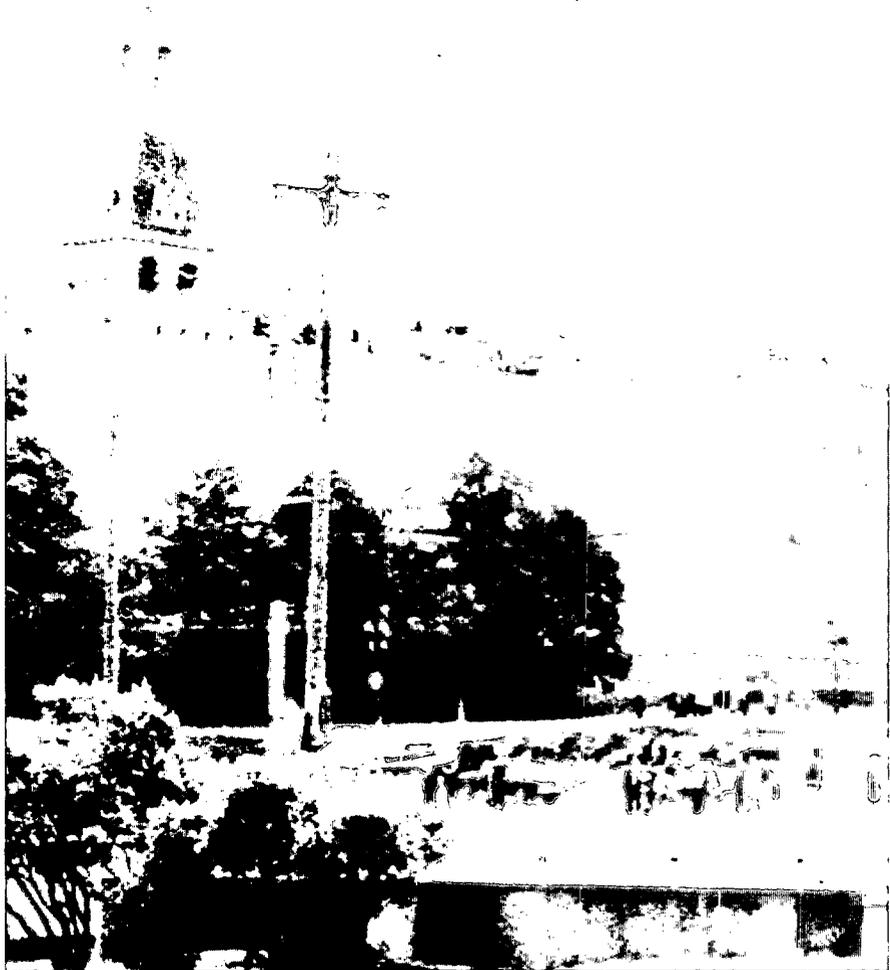
Das Lenin-Mausoleum dort ist die Kultstätte des Bolschewismus. Täglich stellen sich Tausende in oft kilometerlangen Zweierreihen an, um in dem quaderförmigen Monument aus rotem Granit und Marmor einen schnellen Blick auf den von rosa Schimmerlicht angestrahlten Revolutionsheiligen zu werfen. Über 100 Millionen Menschen defilierten bisher an dem Leichnam vorbei.

Geschützt und behütet wird das Heiligtum von Soldaten der Kreml-Garnison in „ewiger Wache“, die als ehrenvollster Posten im Sowjetreich gilt.

Zu jeder vollen Stunde werden sie in einer zwei Minuten und 45 Sekunden dauernden Zeremonie gewechselt: In feierlichem Stehschritt, Karabiner mit aufgeflepptem Bajonett, marschiert die Ablösung vom Spasski-Tor heran, präzise zum Schlag des Glockenspiels. Darüber, auf der grünen Rundkuppel des Kreml-Palastes, flattert in stets gleichmäßiger Bewegung die Rote Fahne – ein Heißluftgebläse im Mast hält sie auch bei völliger Windstille am Wehen.

Nach Mitternacht ist das Betreten des Platzes generell verboten, Zuwiderhandelnde werden aufgefordert, schlafen zu gehen. Wer gar angetrunken ist oder sich sonst auffällig benimmt, wird hinwegeskortiert. Seit 1985 herrscht auf dem Roten Platz sogar Rauchverbot.

Ausgerechnet dieses Sanktuarium des Weltkommunismus mißbrauchte am 28.



Rust-Cessna vor der Kreml-Mauer: Panik auf dem Roten Platz

Mai 1987 um 19.30 Uhr der Sportpilot Mathias Rust, 19, aus Wedel in Holstein als Ausflugsziel und Landeplatz für seine kleine Cessna 172 – eine beispiellose Kränkung der großen Sowjetmacht und ihrer waffenstarrenden Wehrhaftigkeit, aber auch eine Persiflage auf den westöstlichen Wahn, sich mit sündhaft teurer hochgezüchteter Technik Sicherheit kaufen zu können.

Wenn eine knapp 200 Stundenkilometer langsame Propeller-Maschine mit Kolbenmotor Überschall-Düsenjäger, Radarsysteme und Raketenabwehr austricksen kann, wenn sie unbehelligt, wöglich in Baumwipfelhöhe, über 800 Kilometer durchs Sowjetland spazieren-

fliegt, über dem Hochsicherheitstrakt Kreml ihre lustigen Schleifen zieht, um schließlich den Roten Platz anzusteuern, als sei's die Piste des Aero Clubs Hamburg – dann kann mit der sowjetischen Luftverteidigung etwas nicht stimmen.

Sie glich vorige Woche einer ebenso berühmten wie stumpfen Waffe, die gleich hinter der Kreml-Mauer zu besichtigen ist: die „Zar Puschka“, mit einem Kaliber von 91,7 Zentimetern die größte jemals gebaute Kanone der Welt, 40 Tonnen schwer. Doch aus dem furchterregendem Ungetüm wurde nie ein Schuß abgefeuert – aus Angst, das fein ziselierte Rohr könne auseinanderfliegen.

Die Ostlandfahrt per Mietmaschine von Wedel zum Kreml ist voll trauriger Symbolik für jene Sowjetführer, die keinen Spaß verstehen, wenn man mit ihrer Würde Schabernack treibt.

Ein Witz war es aber, daß Luftpirat Mathias seine Invasion just zum „Tag der sowjetischen Grenzsoldaten“ verübte, als die „Prawda“ wortgewaltig verkündete: „Jeder Meter (der sowjetischen Grenze) wird zuverlässig bewacht.“ Offenbar nur jeder Meter horizontal, nicht vertikal. Bonns Außenminister Hans-Dietrich Genscher: „Ich habe mich kaputtgelacht.“

Bedeutungsschwer auch, daß Parteichef Michail Gorbatschow den über seinem Kreml-Heim einkreisenden Deutschen Rust verpaßte – er hielt mit seinen Block-Partnern hof bei dem Deutschen Honecker (siehe Seite 120). Immerhin, einem Bombenwurf – wenn Rust ihn vorgehabt hätte – wäre er entgangen.

Nicht nur in der Luft, auch zu Lande war die Sowjetmacht zunächst hilflos gegen den frechen Sportsmann: Er konnte in rotem Overall seiner Kanzel entsteigen, sozusagen im Angesicht des toten Lenin auch noch Autogramme verteilen, wurde behauptet. Und die sonst griffschnellen „Organe“ brauchten bis vier Uhr morgens, ehe sie das Eigentum des Hamburger Aero Clubs dorthin geschafft hatten, wo es hingehört – auf einen der zahlreichen Moskauer Flughäfen.

Zwei Rätsel an der Rust-Eskapade blieben bis Ende voriger Woche ungelöst:

Welche Motive hatte der Deutsche für seine wundersame Reise, von der er nicht wissen konnte, daß er sie – wenn auch zunächst in Sowjet-Haft – lebend überstehen würde?

Und wie konnte er aus seinem „Volkswagen der Lüfte“ ungestraft in Moskaus Schornsteine schauen?

Weit ist der Weg von Uetersen, 30 Kilometer nordwestlich von Hamburg, bis Moskau, wenn man zuvor noch nach Island will.

Rust hatte sich am 13. Mai um 10.51 Uhr ordnungsgemäß – mit Kennzeichen der Maschine (D-ECJB), Namen des Piloten und Namen des Zielplatzes (Westerland) – bei Flugleiter Frank Starke auf dem Flugplatz Uetersen abgemeldet. Seine Cessna F 172 war zum Preis von 138 Mark pro Flugstunde für zwei Wochen gechartert.

Ungewöhnlich waren in den Augen seiner Fliegerfreunde schon die Umstände der Reisevorbereitungen, die Rust für seine Spritztour traf. „Ohne jemanden zu fragen“, so Rusts Klubkamerad Dieter Helde. Eigenhändig habe der 19jährige drei der vier Flugzeugsitze ausgebaut; die Freunde glaubten, er habe nicht genug Geld und wolle während der Reise im Flugzeug übernachten.

Auffällig war auch, daß Rust nicht, wie sonst üblich, alle Einzelheiten der

Flugroute mit erfahrenen Fliegern des Klubs diskutiert hatte, daß er trotz der geplanten längeren Überwasser-Flüge auf die Mitnahme einer Rettungsinsel verzichtet und daß er sich nicht bei der Beschaffung von Karten hatte helfen und beraten lassen.

Seinen Kameraden vom Aero Club Hamburg Motorflug e.V. hatte Rust erzählt, er habe eine Reise von insgesamt etwa 25 Flugstunden vor. Um so überraschter waren die Flieger, als Rust von Reykjavik aus bei dem Berufspiloten Helde, der auch früher schon die techni-

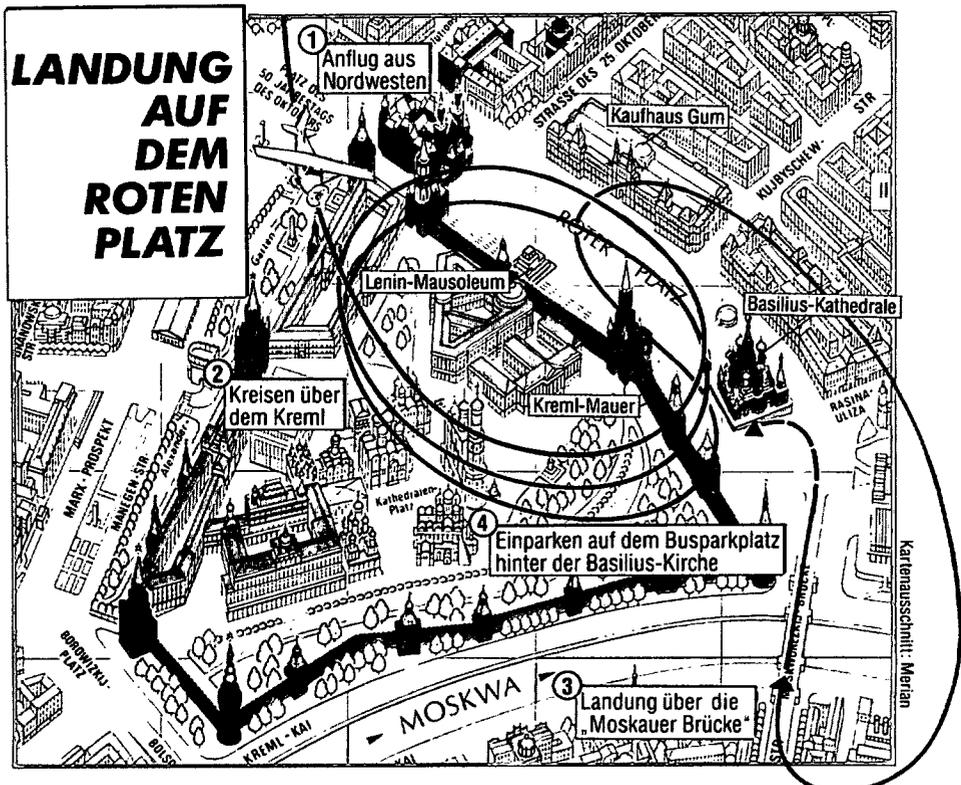
sche Wartung seiner Maschine besorgt hatte, anfragen ließ, ob eine sogenannte kleine Inspektion ausnahmsweise in Island vorgenommen werden könne und nicht erst nach der Rückkehr. Bei 25 Stunden Flugzeit wäre eine solche Inspektion noch nicht fällig gewesen.

Helde entsprach der Bitte des Flugeleuten und holte beim Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig die Erlaubnis für die Inspektion auf Island ein. Helde: „Absolut unüblich.“

Was nach den Landungen in Island und Norwegen auf der Etappe Hel-



Pilotenschüler Rust auf dem Flugplatz Uetersen: Den Pilotenschein abgeben?



„Das ist eine irre Leistung“

SPIEGEL-Interview mit Lufthansa-Flugkapitän Herbert Hohensee

Flugkapitän Hohensee, 40, fliegt mit einer Boeing 727 auf dem Europa-Netz der Lufthansa, unter anderem nach Moskau und Leningrad.

SPIEGEL: Herr Hohensee, könnte eine Lufthansa-Linienmaschine unbemerkt nach Moskau fliegen?

HOHENSEE: Nach meinem Wissenstand ist das nicht möglich. Ich gehe davon aus, daß wir vor Einflug in den russischen Luftraum schon vom sowjetischen Radar erfaßt sind. Außerdem haben wir die Verpflichtung, uns rechtzeitig vor Überfliegen der Grenze bei den Russen zu melden und zu identifizieren.

SPIEGEL: Welche Besonderheiten gelten beim Überfliegen der Sowjet-Union?

HOHENSEE: Wir haben die Verpflichtung, mindestens zehn Minuten vor Überfliegen der Grenze Kontakt mit dem betreffenden russischen Flugsicherungssektor aufzunehmen. Wenn das nicht möglich ist, dürfen wir die Grenze nicht überfliegen. Außerdem geben wir ja bereits vor dem Start unseren Flugplan bekannt. Alle berührten Flugsicherungsdienststellen wissen somit von dem Überflug, sie kennen auch die Zeiten, wann das Flugzeug zu erwarten ist.

SPIEGEL: Was passiert, wenn ein Airliner unerlaubt die ihm zugewiesene Flugroute und -höhe verläßt?

HOHENSEE: Ich gehe davon aus, daß die russischen Flugsicherungsploten dann über Sprechfunk den Piloten ansprechen. Beispielsweise würden sie mitteilen: Sie sind fünf, sechs Kilometer von der Mittellinie der Luftstraße abgewichen. Wir schlagen vor, korrigieren Sie Ihren Kurs um soundsoviel Grad. Das ist mir selber mal so passiert, als wir in ein Gewitter kamen. Das hat aber den Fluglotsen nicht besonders aufgeregt.

Wir haben mit den sowjetischen Lotsen insgesamt gute Erfahrungen. Sie arbeiten ein bißchen umständlicher als unsere, holen aber mächtig auf. Die Russen neigen ein bißchen zur doppelten Absicherung, sie fragen lieber alles zweimal.

SPIEGEL: Wenn beim Überflug über sowjetisches Gebiet ein Notfall eintritt, sagen wir, ein Triebwerkschaden, ist es dann erlaubt, von der genehmigten Route abzuweichen?

HOHENSEE: Diese Möglichkeit gibt es. Man kann im Notfall die Flughöhe sogar ohne besondere Genehmigung verlassen; dann habe ich die Möglichkeit, 30 Grad rechts raus

zu fliegen. Wenn ich einen bestimmten Abstand zur Mittellinie erreicht habe, kann ich die Höhe verlassen.

SPIEGEL: Wenn Sie sich aber ohne Notfall und ohne den Lotsen zu verständigen von Ihrer Flugroute entfernen?

HOHENSEE: Da sind wir ja seit dem Zwischenfall mit dem koreanischen Jumbo einen Tick schlauer geworden. Wenn ich von der Luftstraße abkomme, und der Lotse spricht mich an, und ich reagiere nicht darauf, muß ich damit rechnen, daß ich plötzlich eine Eskorte sowjetischer Militärflugzeuge neben mir habe. Das ist aber in anderen Ländern auch so, nicht nur in der Sowjet-Union.

SPIEGEL: Bestehen bei der Lufthansa intern besondere Vorschriften für Flugkapitäne, die sowjetische Flughäfen anfliegen?

HOHENSEE: Ein Flugkapitän der Lufthansa, der verantwortlich zum erstenmal nach Moskau oder Leningrad fliegt, muß eingewiesen sein in das metrische System. Normalerweise wird in der Luftfahrt nach Fuß und nautischen Meilen gerechnet, auch unsere Höhenmesser sind auf Fuß eingestellt. Aber die Russen rechnen in Metern. Außerdem haben sie ein anderes Verfahren zum Einstellen der Höhenmesser auf den Luftdruck über dem Flughafengebiet. Das muß man kennen.

SPIEGEL: Gibt es in Moskau verbotene Lufträume?

HOHENSEE: Da muß ich meine Karte zu Rate ziehen, da gibt es ganz sicher eine ausgewiesene Verbotszone. Ich kenne Moskau überhaupt nicht von der Stadt her, ich kenne nur die Flughäfen, Scheremetjewo und Wnukowo. Ich fliege ja die Mittelstrecken-Operation, also nur hin und gleich wieder zurück, deshalb war ich noch nie in der Stadt.

SPIEGEL: Aber den Kreml darf man wohl nicht überfliegen? Was sagen Sie denn zu der Landung des Cessna-Piloten Rust auf dem Roten Platz?

HOHENSEE: Wir haben das hier unter Kollegen ein bißchen besprochen. Wir finden alle, daß der Junge ein unheimliches Glück gehabt hat, da hinzukommen.

Es ist schon toll, mit einem so kleinen Flugzeug immerhin eine Flugstrecke von vielleicht 900 bis 1000 Kilometern zu fliegen – wer weiß, unter welchen Bedingungen. Wenn der das so gewollt hat, dann ist das eine irre Leistung.

sinki geschah, ließ sich detailliert aufklären.

Auf dem kleinen Sportflughafen Malm am nördlichen Stadtrand von Helsinki meldete der Tower „geringe Verkehrsfrequenz“. Alles ging auf dem Areal den gewohnt schläfrigen Gang. Das Wetter war fein, die Bar verwaist.

Da betrat, vorigen Donnerstag acht Minuten nach zwölf, ein junger Deutscher die „briefing station“ im Flughafengebäude und legte seinen Flugplan vor – wie es schien, nur eine Routinesache.

„Alles“, erinnert sich Malms Flugplatzchef Raimo Säppänen, „war professionell gemacht.“ Der Deutsche nannte in dem Papier den Zielort des von ihm geplanten Flugs (Stockholms Sportflughafen Bromma), zwei Ausweichflughä-



Lufthansa-Kapitän Hohensee
„Russen fragen zweimal“

fen (den Stockholmer Großflughafen Arlanda und Visby auf der Insel Gotland), die voraussichtliche Flugzeit (drei Stunden) und das Navigationsverfahren: Sichtflug.

Ein offenkundig gut geschulter, auch ambitionierter Pilot mußte Rust sein. Jeder Pilot im hohen Norden weiß, daß etwa die Landung auf dem Färöer-Flugplatz Vagar, am Ende eines von Felsenriffen umgebenen Fjords, zu den schwierigsten der Welt gehört – und das nicht nur wegen der tiefhängenden Wolken. Die Boeing-737-Maschinen der Luftlinie Danair sind mit extra verstärkten Fahrwerken ausgerüstet, um auf der Fjord-Piste mit allem abbremsen zu können, was die Schubumkehr der Düsen hergibt.

Für einen solchen Piloten konnte der jetzt avisierte Weiterflug nach Stockholm, zunächst an der Küste entlang und dann an den Åland-Inseln vorbei, die

zengeschwindigkeit: 222 Stundenkilometer), braucht mit ihrem relativ schwachen 160-PS-Motor mehr Zeit für den Steigflug und muß früher wieder landen, weil die Reichweite in der Normalausführung auf 815 Kilometer beschränkt ist.

Auch die Verarbeitung gab immer wieder Anlaß zum Ärger. Beim Zuschlagen der beiden Türen fiel schon mal die Innenverkleidung ab, und die Passagiere ärgerten sich oft über die schlecht gepolsterten Sitze, die sich schon auf kürzeren Flugstrecken als Marterinstrumente erwiesen.

Wegen solcher Schlamperei kann es mitunter sogar zu riskanten Situationen kommen, wie sich der Hamburger Hobby-Pilot Hans Schueler erinnert. Direkt nach dem Abheben von der Startbahn kippte einmal sein mitreisender Passagier, ein Zwei-Zentner-Mann, mitsamt dem Kopiloten-Sitz nach hinten um, weil die Arretierung der Rücken-

lehne dem Druck bei der Beschleunigung nicht standhielt. Blitzschnell bäumte sich die Maschine auf und drohte abzustürzen.

Doch gerade in dieser bedrohlichen Lage, so Schueler, habe sich wieder einmal erwiesen, wie „idiotensicher“ die „lahme Krücke“ im Ernstfall sei: „Ein kurzer Druck auf das Höhenruder und anschließend zwei Schläge am Trimmrad machten die Situation mühelos beherrschbar.“

Ähnlich wie einst die alte „Tante Ju“, der legendäre Wellblechbomber aus den deutschen Junkers-Werken, gilt die Cessna 172 als robustes, nahezu unverwüstliches Fluggerät, das zudem auch Anfängern manche Fehler verzeiht. „Das Ding ist wirklich sehr gutmütig“,



Flugfeld des Aero Clubs Hamburg in Uetersen: Billig Fliegen lernen

den Bottnischen Meerbusen von der Ostsee abriegeln, kein Problem sein.

Als „etwas merkwürdig“ empfand es Sappänen dann aber doch, als er auf dem Flugplan las, daß der Deutsche mit vollen Treibstofftanks abheben wollte, ausreichend für die maximale Flugzeit einer Cessna 172: knapp acht Stunden, genug, um 1500 Kilometer weit zu fliegen.

Mathias Rust aus Wedel, mit dem es die finnischen Beamten zu tun hatten, war offenbar in Eile. Um 12.21 Uhr hob er mit seiner Maschine in den hellen Mittagshimmel ab. Vor ihm lag ein Hochdruckgebiet, das ideale Flugbedingungen versprach.

In Wirklichkeit aber, so mußte es der Radarkontrolle auf dem Stadtflughafen Wanda scheinen, flog der Flugschüler aus Norddeutschland geradenwegs in den Tod.

Er steuerte die Cessna, wie im Abflugverfahren vorgeschrieben, zunächst in westliche Richtung. Dann gab es das erste Problem: Rust überflog ein militärisches Sperrgebiet. Die Kontrolleure an den Radarschirmen verloren ihn kurzfristig aus den Augen. 25 Kilometer von Helsinki entfernt, tauchte er wieder auf, erst in südlicher Richtung an der Küste entlangfliegend, dann drehte er östlich über die Sippoviken-Bucht ab.

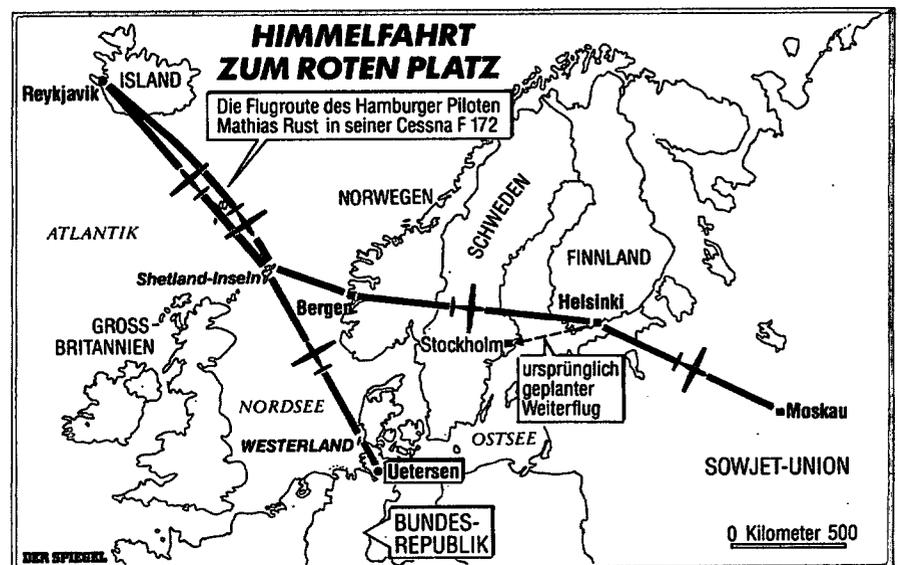
Plötzlich verschwand Rusts Maschine abermals, für die finnischen Radarbewacher endgültig. Rust, so hatte es den Anschein, war über der Bucht abgeschmiert. Ein Helikopter der Privatfirma Bee-Air entdeckte einen Ölfleck auf der Wasseroberfläche und alarmierte die Küstenwache. Rettungskreuzer liefen in das vermeintliche Absturzgebiet. Taucher gingen in die Tiefe, um nach dem

Cessna-Wrack zu suchen. Sie fanden nichts.

Mathias Rust befand sich, knapp über dem Wasser wie eine Exocet-Rakete fliegend, im Anflug auf die UdSSR, nach Nord-Korea bestbewachter Staat der Welt – er saß am Steuer des erfolgreichsten Verkehrsflugzeugs der Welt, ein Produkt made in USA.

Rund 36 000 Exemplare des Hochdeckers Cessna 172 wurden von 1955 bis zum Produktionsende im vergangenen Sommer gebaut.

Die „One-seventy-two“, wie sie von Fliegern genannt wird, ist unter Privatpiloten beliebter als jedes andere Flugzeug – trotz zahlreicher Nachteile. Im Vergleich zu den moderneren Pipers oder Beechcrafts ist die 172 langsamer (Spit-



„Ich habe echt einen Knacks weg“

Die tollkühnen Vorbilder des Moskau-Fliegers Mathias Rust

Was den Kreml-Herren am vergangenen Donnerstag widerfuhr, hat ein amerikanischer Präsident schon hinter sich: Vor 13 Jahren, am 17. Februar 1974, nahm der US-Gefreite Robert Preston Kurs auf das Weiße Haus – mit einem gestohlenen Armeehubschrauber.

Er konnte den Präsidentensitz ungehindert überfliegen, wurde dann aber mit Waffengewalt zur Landung auf dem Rasen vor der Staatsvilla gezwungen.

Der spektakuläre Flug legte offen, wie wenig das Weiße Haus damals gegen Attentate aus der Luft geschützt war. Preston hatte freilich ganz anderes im Sinn: Er schäumte vor Wut, weil er bei einer Prüfung der Heeresfliegerschule durchgefallen war. Nach dem Piratenakt bestätigte ihm dafür die überrumpelte Polizei, ein „verdammte guter Pilot“ zu sein.

Als hervorragender Flieger erwies sich auch Alain Marchand, der 1981 ein ebenso weltberühmtes Ziel ansteuerte: den Arc de Triomphe in Paris. Mit seiner Jodel-Maschine (Spannweite 11,50 Meter) flog er an einem Sonntagmorgen durch den Triumphbogen (Abstand 15 Meter) hindurch.

„Ich mußte es einfach tun, es war ein alter Kindheitstraum von mir“, sagte Marchand. Die Selbstbefriedigung blieb unbelohnt, dem geprüften Fluglehrer wurden Maschine und Pilotenschein abgenommen.

Dennoch hat Paris bei selbstdarstellungshungrigen Sportfliegern nichts an Attraktivität eingebüßt: Nachfolgetäter flogen unter dem Eiffelturm hindurch und landeten schon mal mitten auf den baumbestandenen Champs-Élysées.

Zwischen New Yorks Wolkenkratzern kurvte 1980, entgegen allen Vorschriften, auch schon ein Deutscher herum. Als gewöhnlicher Pilot hätte er damit kaum für Aufsehen gesorgt; doch der Gießener Autohändler Jaromir Wagner hatte sich mit drei Sicherheitsgurten in ein stählernes Haltegestell geschnürt, zwischen den Flügeln einer zweimotorigen De Havilland Islander. Der Flying Deutscher – „Ich habe echt einen Knacks weg“ – überquerte in dieser gewollt unbequemen Haltung den Atlantik – als erster Mensch auf dem Dach eines Flugzeugs.

„Ein neuer Held“, bejubelte „Bild“ den steifen Deutschen, dessen Kinn trotz eines schützenden Motorradhelms in 3000 Metern Höhe erfroren war.

Mit weniger Pathos, dafür gerührt und mit unverhohlener Schadenfreude applaudierten die Franzosen im vergan-



Hitler-Vertreter Heß
Allein nach Schottland

genen Jahr einem anderen Luftabenteurer. Die Gangsterbraut Nadine Vaujour holte ihren einsitzenden Gatten mit einem Helikopter aus einem Gefängnis im Herzen von Paris heraus.

Nicht die Liebe, wohl aber die CIA verführte den Sowjet-Oberleutnant Wiktor Belenko zu einem waghalsigen Flugunternehmen. Am 6. September 1976 landete der Überläufer mit dem damals modernsten sowjetischen Abfangjäger, einer MiG-25, auf einem Verkehrsflugplatz in Japan.

Die Flucht wurde für die Geheimdienstleute zum Bumerang, die Propagandisten des US-Verteidigungsministeriums konnten fortan die Legende von der Überlegenheit der MiG-25 nicht mehr aufrechterhalten. Die erfolgreiche Überwindung des sowjetischen und des japanischen Radar-Netzes bewies überdies, daß jede Radar-Warnkette ohne hochfliegende Flugzeuge mit Draufsicht-Radargeräten gegen niedrig einfliegende Feindmaschinen nutzlos ist.

Von diesen Schwächen des Radars profitieren vor allem die politischen Flüchtlinge hinter den waffenstarrenden Grenzen der Warschauer-Pakt-Staaten. Im Radar-Schatten gelingen immer wieder spektakuläre Aktionen. Vergleichsweise am leichtesten ist der Flug in den Westen mit kleinen „Sprühflugzeugen“ zu schaffen – so werden im Osten die Sportmaschinen genannt, aus denen üblicherweise Pflanzenschutzmittel und Kunstdünger auf die Felder gesprüht werden.

1979 gelang einem DDR-Bürger in so einem Agrarflug-

zeug mit der ganzen Familie die Flucht in die Bundesrepublik. Die Mama hatte sich im Spritzmittelkanister versteckt.

Drei Meter über den Ostseewellen unterflogen 1984 sieben Polen das Radar und landeten unversehrt im schwedischen Malmö. Nur ein abgefahrener Reife platze.

In einem betagten Doppeldecker flogen 1980 gar 20 Rumänen über Ungarn bis in die österreichische Steiermark. Der Flugzeugbau-Ingenieur Horst Fietze wiederum verlor nach dem Überfliegen der DDR-Grenze nördlich von Hof die Orientierung und befand sich wieder auf dem Rückweg, als ihn ein US-Hubschrauber entdeckte, seine Fluchtabsicht erkannte und ihn zu einer landetauglichen bayrischen Wiese geleitete.

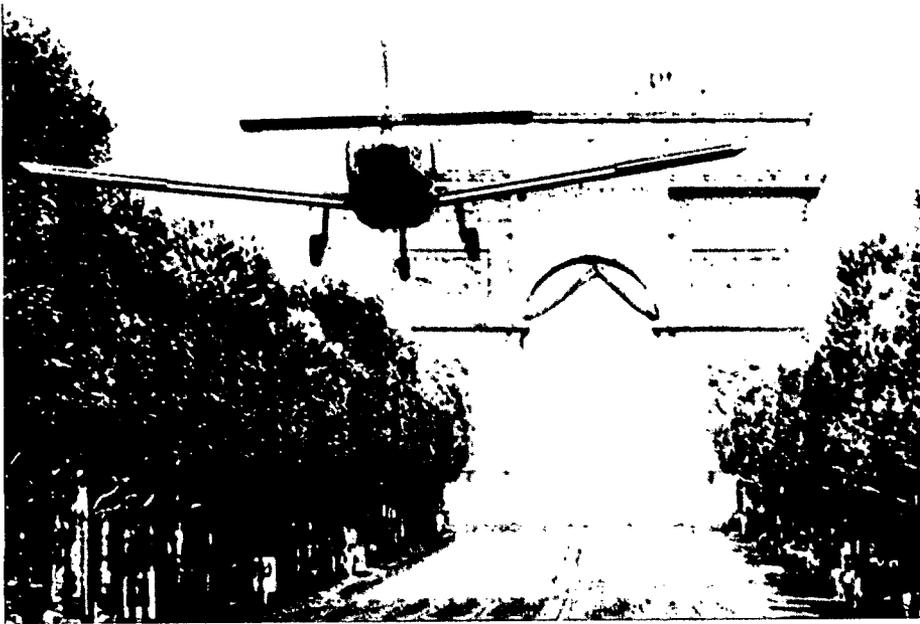
1979 flog der erste Segel-, 1984 der erste Drachenflieger aus dem Osten. Ein Prager Student hatte das nur 150 Kilo schwere Fluggerät mit einem 600-ccm-Motor eines Trabant umgerüstet.

Im vergangenen Monat steuerte ein 39-jähriger tschechischer Agrar-Ingenieur seinen gefährlich schwankenden Drachenflieger nur 30 Meter über dem Boden durch Talsenken und folgte dem Chambach bis in den Bayerischen Wald.

Letzte Woche stürzte ein 24-jähriger Bauer nahe der schwedischen Insel Gotland mit einem Doppeldecker für die Schädlingsbekämpfung ins Wasser, der Flüchtling konnte aber an Land schwimmen. Vergangenen Donnerstag setzte sich der stellvertretende kubanische Verteidigungsminister mit seiner Familie in einer Cessna 402 in die USA ab.



Hobby-Flieger Späth: Tiefflüge in die DDR



Sportflieger über den Champs-Élysées: Landung auf der Prachtstraße

Den meisten Ruhm heimsten bislang die DDR-Familien Strzelczyk und Wetzel ein: Sie stiegen mit einem selbstgebastelten Heißluftballon mit vier ungesicherten Propangasflaschen bis auf fast 2500 Meter Höhe. Der Wind trieb sie in die Bundesrepublik.

Alle bekanntgewordenen Fluchtflüge führten von Ost nach West. Nur einmal flog bisher einer gegen Osten, so wie jetzt auch Mathias Rust. 1970 türmte der besessene Hobbypilot Friedemann Späth aus der Justizvollzugsanstalt Heilbronn und überquerte unbemerkt mit einer gestohlenen Piper PA-18 Super-Club die Grenze. Doch statt ihm einen Orden anzubieten, steckten ihn die DDR-Behörden ins Gefängnis. Späth vergaß das nie, zurück im Westen wurden waghalsige Tiefflüge unterhalb der Radarschirme zu seiner Spezialität.

Mal schaffte er als Fluchthelfer DDR-Bürger aus der Tschechoslowakei, mal flog er mehr als 700 Kilometer im feindlichen Luftraum und fotografierte Verteidigungsanlagen der Nationalen Volksarmee.

Als er beim Rückflug von einem sowjetischen Hubschrauber beschossen wurde, schwebte er unter einer Hochspannungsleitung durch und konnte so seine Verfolger auf Distanz halten. „Es ist ein Fetisch“, sagte Späth danach, „der mich ganz und gar erfüllt.“

Umstritten ist heute noch der erste politisch motivierte Geheimflug eines Deutschen: Mitten im Krieg flog am 5. Mai 1941 Hitlers Stellvertreter Rudolf Heß ohne Wissen seines Führers mit einer Me-110 von Augsburg allein nach Schottland, angeblich um Großbritannien zu Friedensverhandlungen zu bewegen. Heß wurde interniert und sitzt noch als letzter Nazi-Häftling in Spandau.

erklärte der Sachverständige und Fluglehrer Dieter Lamz. Schon nach wenigen Flugstunden hätten seine Schüler die Maschine „gut im Griff“.

Auch Tiefflüge, bestätigen erfahrene Piloten, seien mit der Maschine überhaupt kein Problem. „Mit der 172 kann man bis auf Baumwipfelhöhe runtergehen“, sagt Ernst-August Weich, Chef des Cessna-Pilotcenters in Uetersen.

Landungen auf kurzen oder holprigen Pisten seien ebenfalls gefahrlos möglich. Rund 150 Meter genügen der Cessna 172, um nach dem Aufsetzen zum Stillstand zu kommen. Während üblicherweise die beiden Tragflächentanks der hochbeinigen Propellermaschine nur 163 Liter Benzin fassen, ist Rusts Flugzeug mit größeren Spritbehältern ausgerüstet: Die 240 Liter reichen aus, um bis zu acht Stunden in der Luft zu bleiben, mehr als genug für den Abstecher nach Moskau.

Daß Rust auf seinem angeblich geplanten Flug von Helsinki nach Stockholm unbeabsichtigt vom Kurs abgekommen ist, wollen Experten zwar nicht gänzlich ausschließen, sie halten es aber für unwahrscheinlich. Denn der 19jährige gilt als gewissenhafter Pilot; auch habe Rusts zielsicherer Flug über Westerland, die Shetlands und Färöer nach Reykjavik und zurück über Bergen nach Helsinki bewiesen, daß er keine Probleme habe, eine vorgesehene Flugroute einzuhalten.

Gute Sichtbedingungen über der Ostsee am Donnerstagnachmittag und ein dichtes Netz von Navigationssendern, die auf UKW-Frequenzen zwischen 108 und 118 Megahertz empfangen werden können und den Piloten die Orientierung erleichtern, sprechen gegen die Annahme, Rust habe sich verirrt.

Zudem ist seine Cessna, wie Rusts Klubkamerad Dieter Helde mitteilte, mit Navigationshilfen „im Wert von mindestens 50 000 Mark“ ausgestattet, dar-

unter eine IFR-Schlechtwetterausrüstung für Instrumentenflüge ohne Sicht (für dessen Benutzung Rust allerdings keine Lizenz hat), ferner ein Kurskreisel, ein Magnetkompaß sowie ein sogenannter Automatic Direction Finder (ADF).

Mit diesem Gerät lassen sich ungerichtete Funkfeuer anpeilen. Der Pilot muß lediglich die richtige Frequenz einrasten; ein Zeiger am Armaturenbrett meldet sodann jedes Abweichen von der vorgesehenen Flugroute.

Dagegen, daß Rust sich verirrt haben könnte, sprachen Ende letzter Woche die meisten Indizien. Zwei Sprechfunkgeräte waren an Bord, außerdem ein sogenannter Transpondercode, mit dessen Hilfe die Maschine auf den Radarschirmen sämtlicher Flugüberwacher jederzeit identifizierbar gewesen wäre – Rust muß dieses Gerät ausgeschaltet haben – oder es war defekt.

Gegen die Vermutung, daß ein Pilot irrtümlicherweise nicht nur um wenige Grade, sondern fast um volle 90 Grad vom geplanten Kurs abweichen könnte, spricht außerdem jede fliegerische Erfahrung. Die Kollegen im Aero Club betrachten den nach Moskau Versprengten sogar als besonders kurssicher: „Der Mann hat Island gefunden“, so Klubkamerad Helde, „der weiß mit Instrumenten umzugehen.“ Helde nimmt an, daß Rust sich vielleicht in Helsinki „erstklassiges Kartenmaterial“ für seinen Anflug auf Moskau besorgt haben könnte.

Falls er in Flugnot war, hätte Rust nach Meinung der Klubgenossen anders reagiert. „In solchen Fällen“, sagt Helde, „sucht man sich eine Wiese und kreist so lange, bis der Sprit alle ist“, um dann auf die Graspiste zu hoppeln. Auch von der international üblichen Notfunkfrequenz hätte Rust Gebrauch machen können, um in einer brenzligen Situation die Flugüberwacher zu alarmieren.

Irgendwie fand Rust seinen Weg: Bei der estnischen Stadt Kokkta-Järve drang er in den sowjetischen Luftraum ein. Dann flog er, vielleicht der Bahnlinie oder der Autobahn Leningrad-Moskau entlang, nach Südosten.

Was dann, im Herzen von Moskau geschah, machte ihn in wenigen Minuten und wenigstens vorübergehend zum weltweit populärsten Flieger, seit Charles Lindbergh seine „Spirit of St. Louis“ über den Atlantik nach Paris gesteuert hatte – fast auf den Tag genau vor 50 Jahren im Mai 1927. Ein Zufall oder, was das knappe Verfehlen des Jubiläumstages angeht, vielleicht ein Regiefehler in einem sonst sorgfältig ausgeklügelten Plan des begeisterten Fliegers?

Wie es genau geschah, ergab sich auch nach dem Zusammenfügen Dutzender von Augenzeugenaussagen zunächst nur in unscharfen Konturen. Es waren Erzählungen, die den Roten Platz als Tollhaus erscheinen ließen, als Fußgängerzone des Grotesken und, was Rusts Autogrammvergabe betrifft, als Jahrmarkt

„Er macht alles nur nach Plan“

SPIEGEL-Interview mit Rusts Flugausbilder Siegfried Heise

SPIEGEL: Herr Heise, Sie sind der Fluglehrer von Mathias Rust. Hätten Sie sich getraut, von Helsinki nach Moskau zu fliegen?

HEISE: Niemals. Weil ich damit gerechnet hätte, von Abfangjägern abgeschossen zu werden.

SPIEGEL: Ihr Schüler hat es riskiert.

HEISE: Zutrauen würde man ihm das nicht. Er ist nämlich ein richtig braver Junge.

SPIEGEL: Wie war die Ausbildung von Mathias Rust?

HEISE: Er hat beim Aero Club Hamburg seinen Flugschein erworben. Dazu mußte er von September 1985 bis August 1986 die vorgeschriebenen 40 Flugstunden absolvieren. Der Flugschein berechtigt allerdings nur zum Sichtflug, nicht zum Instrumentenflug.

SPIEGEL: Auf welchen Flugzeugtypen wurde Rust ausgebildet?

HEISE: Auf einer zwei-sitzigen Cessna 150 mit 100 PS und einer viersitzigen Cessna 172 mit 150 PS.

SPIEGEL: Saßen Sie immer mit dabei?

HEISE: 15 Stunden mußte Mathias alleine fliegen, das ist Vorschrift.

SPIEGEL: Was war er für ein Schüler?

HEISE: Ruhig und besonnen. Er begriff jedoch sehr schnell, und seine Flugvorbereitungen waren immer ordentlich. Er war mit Begeisterung dabei. Die Prüfung hat er fehlerlos bestanden. Dabei ist er der jüngste Pilot, den ich je ausgebildet habe.

SPIEGEL: Wie war sein Kontakt zu anderen Flugschülern?

HEISE: Mathias war sehr scheu, fast kontaktarm.

SPIEGEL: Wie ging es nach der Prüfung weiter?

HEISE: Mathias ist seit August vorigen Jahres sehr viel geflogen, sicher 50 bis 60 Stunden. Zum Vergleich: Ein Sportflieger muß innerhalb von zwei Jahren nur insgesamt 24 Stunden fliegen, um seinen Schein zu behalten.

SPIEGEL: Glauben Sie, daß sich Ihr Musterschüler verfliegen hat?

HEISE: Ich kann mir nicht vorstellen, daß so etwas bei guter Sicht, die ja geherrscht haben soll, und intakten Geräten passieren kann. Das ist fast unmöglich. Mathias mußte wissen, daß er in die Sowjet-Union kommt, wenn er statt nach Südwesten in Richtung Südosten fliegt; dazu genügen durchschnittliche Geographiekennnisse.

SPIEGEL: Was folgern Sie daraus?

HEISE: Es besteht der Verdacht, daß er es bewußt gemacht hat. Es sei



Fluglehrer Heise
„Mathias war sehr scheu“

denn, alle Instrumente wären ausgefallen oder es wäre sehr schlechtes Wetter mit sehr schlechter Sicht gewesen.

SPIEGEL: Kann man denn unvorbereitet von Helsinki nach Moskau fliegen?

HEISE: Dazu bedarf es intensiver Vorbereitung. Auch muß das entsprechende Kartenmaterial vorhanden sein.

SPIEGEL: Wie erklären Sie sich, daß Mathias nicht von der sowjetischen Flugabwehr abgefangen wurde?

HEISE: Dafür gibt es nur eine Erklärung: Er muß sehr tief geflogen sein.

SPIEGEL: Ist er Ihnen denn je als risikofreudig oder waghalsig aufgefallen?

HEISE: Keine Rede. Er macht alles nur nach Plan.

der Eitelkeiten. Westliches „Vanity Fair“ im Allerheiligsten der Sowjet-Nation.

Rusts Maschine, so die eine Zeugen-Schule, schwenkte um 19.24 Uhr zum erstenmal über den Roten Platz, drehte eine Platzrunde und dann noch eine oder zwei – offenbar, um die Örtlichkeit, 400 Meter lang und nur 130 Meter breit, aus der Luft näher zu untersuchen.

Dann, sechs Minuten nach dem ersten Sichtkontakt zum Platz, drückte Rust die Maschine nach unten. In der letzten Phase hatte Rust jenes Glück, das Bruchpiloten fehlt: Nur ein Meter, so behaupteten Passanten hinterher, trennte einen Flügel der Maschine vom roten Granitkolob des Lenin-Mausoleums und also von den Bajonett-Spitzen der Totenwache. Dann, nur 30 Meter neben der Kreml-Mauer, hätten die Cessna-Räder aufgesetzt.

Die Maschine sei über das Kopfsteinpflaster gerattert, und schließlich nahe der Basilius-Kathedrale zum Stehen gekommen.

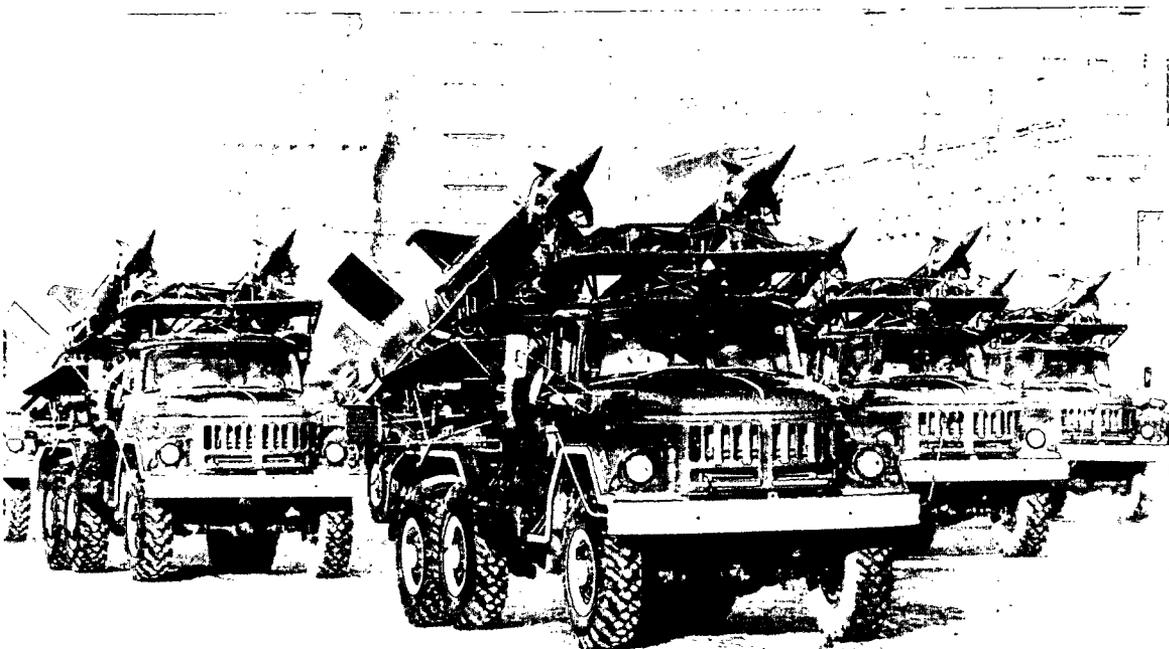
Oder war alles ganz anders? Die meisten Zeugen berichten von drei Schleifen über dem Kreml des aushäusigen Gorbatschow und einer Schluß-Schleife über dem Moskwa-Fluß mit nachfolgender Landung über die Moskwa-Brücke hinweg Richtung Kreml. Nur daran, daß die Maschine am Ende auf dem Roten Platz ausrollte, gab es keinen Zweifel.

Maler Wolodja Owinnikow, der mit seiner Staffelei in der Nähe der Basilius-Kathedrale stand, sah den Deutschen so: „Im Tiefflug flog die Maschine zwischen der Kathedrale über der Kremlmauer, ratterte über erstaunte Touristen auf dem Roten Platz hinweg, machte dann eine scharfe Rechtsdrehung in Richtung Kaufhaus Gum. Dann landete das Flugzeug in der Mitte der Moskwa-Brücke und fuhr zum ‚Parken‘ in die Nähe der Bushaltestelle bei der Kremlmauer.“

Michail Schukow, auch er Maler, stand der Zwiebelturm-Kathedrale genau gegenüber. „Ich dachte, hier wird ein Film gedreht“, erzählte Schukow, der später an die Staffelei zurückeilte und das Motiv des Jahres malte: eine Cessna vor den Zwiebeltürmen Moskaus. „Ich wußte“, rekapitulierte er, „daß keine Flugzeuge über dem Kreml fliegen dürfen. Ich sagte meinen Kollegen: ‚Paßt auf, vielleicht fallen Bomben.““

Minuten nach der Landung beruhigten sich die Gemüter wieder, die Menge wagte, auf das Flugzeug zuzugehen. Auch der schwarzaarige Pilot riskierte nun, die Maschine zu verlassen – aber, so einige der Augenzeugen, nicht allein. Auch eine junge Frau sei aus dem Cockpit geklettert, berichteten sie. Andere dementierten diese Aussage prompt wieder.

Gregory Brown, ein US-Tourist aus Des Moines (Iowa): „Ich kam so nah heran, daß ich ins Cockpit sehen konnte.“



Flugabwehrraketen auf dem Roten Platz: Nur menschliches, kein technisches Versagen?

Aber nur ein Mann sprang aus ihm heraus.“

Rust stellte sich den Umstehenden mit den Worten vor, „Ich bin ein Ingenieur aus Westdeutschland.“ Dann schrieb er seine Autogramme auf Papierzettel, von denen einige im Publikum behaupteten, er habe sie schon signiert mitgebracht.

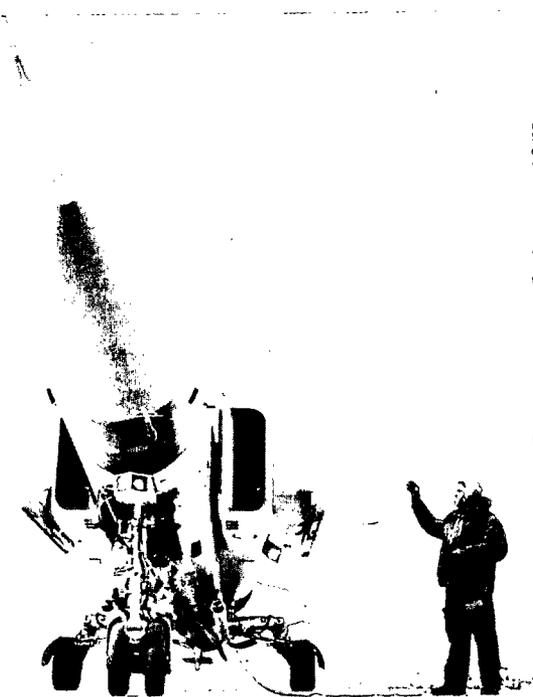
Kleine Panik auf dem Roten Platz. Etwa 300 Menschen rannten der Maschine aus dem Weg. „Keiner wußte, was passiert war“, berichtete ein 24-jähriger dem Moskauer Korrespondenten von Associated Press, „ich war völlig konfus, das geschieht hier nicht alle Tage.“

Rust hatte eine riesige Streitmacht überlistet, befehligt von Alexander Koldunow, Hauptmarschall der Flieger und Chef der Nationalen Luftverteidigung, einer eigenen Teilstreitkraft des Sowjet-Militärs, der über 371 000 Soldaten angehören. 1300 Abfangjäger, darunter mehr als 450 moderne Hochleistungs-Jets der Typen MiG-25, -29 und -31, stehen ihm zu Diensten.

10 000 Luftabwehrraketen, die meisten davon allerdings älterer Bauart, bilden, verteilt auf 1200 Rake-

tenstellungen, das Herzstück von Koldunows Verteidigungstreitmacht. 7000 Radargeräte und Sensoren nicht nur zu Wasser, zu Lande und in der Luft, sondern sogar im All liefern der Moskauer Luftverteidigungszentrale rund um die Uhr Lagebilder, Radaranalysen und gegebenenfalls Zielinformationen.

Der sowjetische Luftraum ist an der Peripherie, vor allem aber im westlichen Vorfeld der Sowjet-Union besonders gut



Sowjetische MiG-23: Schutzschild vor Moskau

gesichert. Dahinter wird die rote Luftverteidigung zunächst immer dünner, der Weiterflug folglich viel einfacher, ist dieser dicke Sperrgürtel erst einmal überwunden.

Das Wunder des Rust-Flugs ereignete sich erst sehr viel später – beim Eindringen in den Luftverteidigungsbezirk Moskau, traditionell der am besten gesicherte Bereich.

So war es schon im Großen Vaterländischen Krieg. Da wurde der Himmel über Moskau von fast 2000 Flugabwehrkanonen, 600 Jagdflugzeugen, ebenso vielen Scheinwerfern und 124 Sperrballons so erfolgreich geschützt, daß Hitlers Luftwaffe den Kreml nie massiv bombardieren konnte.

Heute ist der Verteidigungsring ungleich stärker. Auf Fliegerhorsten bei Moskau liegen sechs Abfangjäger-Regimenter. 240 Jagdflugzeuge, darunter hochmoderne MiG-31, stehen in Hangars und zum Alarmstart bereit an Rollbahnen. Die 100 Abschubrampen des einzigen schon aufgebauten Raketenabwehrsystems der Welt sind nahe der Stadt verbunkert. Die Fliegerabwehr schützt sie und die Hauptstadt.

In 135 Stellungen stehen – auf Knopfdruck startbereit – Hunderte Flugabwehrraketen mit Reichweiten bis zu 300 Kilometern. In 40 weiteren Komplexen haben Moskaus Luftverteidiger zudem Startgeräte für SA-10-Raketen aufgestellt. Dieser neueste Sowjet-Flugkörper ist speziell für den Abschub von Tieffliegern und Cruise Missiles konstruiert.

Unzählige Radargeräte der Militärs, aber auch der vielen Zivilflughäfen nahe der Hauptstadt, tasten unablässig den Luftraum um Moskau ab. Bei rechtzeitiger Warnung hätten zumindest die modernsten Sowjetjäger versuchen können, mit ihren Hochleistungsradars die Radarreflexionen von Rusts Cessna aus den für die meisten Sowjet-Jäger undurchdringlichen Bodenradar-Echos herauszufiltern. Hauptmarschall Koldunow hätte schließlich durch eines seiner sieben Tu-126-Frühwarnflugzeuge gewarnt werden müssen oder durch eine der vier modernen Ilyuschin Il-76, die mit den amerikanischen Awacs-Jets verglichen werden. Awacs-Maschinen der Nato können – über der Bundesrepublik kreisend – noch Fahrzeugverkehr in Polen entdecken.

Offenbar jedoch hat Koldunow oder sein Stab von dem Einflug der Rust-

Cessna gar nicht erfahren, ehe sie mitten in Moskau zur Landung ansetzte. Nato-Experten halten ein „Unterfliegen der normalen Luftüberwachung durchaus für möglich“. Deren Radarkeulen liegen, meint ein Flugabwehrspezialist der Bundeswehr, nur nahe an der Antenne dichter als „200 bis 300 Meter“ über dem Boden. „Die kriegen eine Cessna, Flughöhe 100, gar nicht zu sehen.“

Nur damit kann sich auch Kim Holmes, Sowjet-Militär-Experte von der Washingtoner Heritage Foundation, erklären, daß Mathias Rust den „bestbeobachteten Flugkorridor in der Sowjet-Union“ – den von Leningrad nach Moskau – durchflogen hat.

„Wenn er dort entdeckt worden wäre“, meinte ein für die Beobachtung des Warschauer-Pakt-Lufttraums zuständiger Nato-General, „hätte die zivile Flugverkehrskontrolle sich vermutlich nicht einmal etwas gedacht.“ In dem von Rust durchflogenen Bereich bewegten sich ständig kleine Agrarflugzeuge, „von denen die meisten sicher ohne angemeldeten Flugplan unterwegs sind“.

Luftwaffenoffiziere der Nato sind sich „beinahe sicher“, daß die militärische Luftraumüberwachung um Moskau den Wedeler auf den Bildschirmen gehabt haben müßte – wenn sie eingeschaltet waren.

Das aber ist keineswegs ständig der Fall. Immerhin verfügen die Sowjets für „zu erwartende Bedrohungen“ über ein tief gestaffeltes Abwehrsystem mit hinreichenden Vorwarnzeiten für die Aktivierung des Moskauer Verteidigungsringes. Eine Cessna jedoch ist im Bedrohungsszenarium der Supermacht vermutlich nicht vorgesehen.

Außerdem halten es Radarspezialisten auch nicht für ausgeschlossen, daß selbst eingeschaltete Militärradars den Wedeler Langsamflieger gar nicht erfaßt hätten. Die Antennen der Nato-Flugabwehrrakete „Hawk“ schaltet sich, um Fehler zu vermeiden, nur auf Objekte ein, die schneller als 200 Kilometer pro Stunde fliegen. Hubschrauber sind bei Luftverteidigern gefürchtet, weil sie im Langsamflug schwer vom Radar auszumachen sind. Rusts Cessna erreichte allenfalls unter Vollast Geschwindigkeiten, die eine „Hawk“-Batterie alarmiert hätten.

Noch in der Nacht zum vorigen Sonnabend ließ sich der Inspekteur der Bundesluftwaffe von seinem Führungsstab einen ersten Überblick zusammenstellen. Ergebnis dieser vorläufigen Fachanalyse: Spätestens beim Einflug in den Moskauer Sperrbezirk hätte die Cessna entdeckt und mit allen Mitteln am Eindringen in die Sicherheitszone gehindert werden müssen. Nur menschliches, nicht aber technisches Versagen kann Ursache dafür sein, daß die Maschine nicht abgefangen wurde. Erhebliche personelle Konsequenzen bei der sowjetischen Luftverteidigung seien vermutlich die Folge.

Daß die sowjetischen Luftraumüberwacher nur bedingt abwehrbereit sind, offenbarten sie schon im Sommer 1978: Eine fast vollbesetzte Boeing 707 der Korean Airlines kam auf dem Flug von Paris nach Anchorage fast 2000 Kilometer vom Kurs ab und geriet über den wichtigen sowjetischen Militärstützpunkt Murmansk – zunächst ohne jegliche Reaktion der Abwehr.

Der Irrflug deckte grandiose Schlamperien auf. Die meisten Radarbediener waren betrunken. Ihre diensthabenden Offiziere hatten es sich zu Hause gemütlich gemacht: Die Anschlüsse für die Kontrollgeräte waren in ihre Schlafzimmer verlegt worden, vom Bett aus per Knopfdruck zu bedienen.



Rust-Eltern, Bruder: Flugschein finanziert

Schließlich schossen Abfangjäger vom Typ Su-15 ohne Warnung und wohl auch ohne Abstimmung mit der politischen Zentrale auf den Eindringling. Ein Absturz hätte sich als Versagen des koreanischen Piloten darstellen und der Jägereinsatz als Begleitschutz ausgeben lassen. Sogar der Abschluß mißlang jedoch.

Das Passagierflugzeug landete, leicht beschädigt, südlich von Murmansk auf einem zugefrorenen See. Zwei verwundete Fluggäste starben aus Mangel an Versorgung. Luftabwehrchef Marschall Batizki verlor seinen Posten.

Fünf Jahre später nahm der Flug einer anderen südkoreanischen Boeing ein tödliches Ende. Mit 269 Menschen an Bord war KAL 007 rund 500 Kilometer vom Kurs abgekommen und tief in sowjetisches Hoheitsgebiet eingedrungen.

Obwohl vom sowjetischen Radar erfaßt, suchten MiG-23 und Su-15 über zwei Stunden nach dem Jumbo.

Über der Insel Sachalin wurde er, Minuten bevor er das Sowjetgebiet wieder verlassen hätte, mit zwei sowjetischen Raketen abgeschossen. Der damalige ZK-Sprecher und heutige Botschafter in England Leonid Samjatin lieferte eine Bewertung der Katastrophe: Die Humanität der Sowjet-Union habe darin bestanden, daß die Boeing „nicht zu einem früheren Zeitpunkt abgeschossen wurde“.

Möglich, daß die Sowjets nach dem Abschluß von KAL 007 nur noch im äußersten Fall schießen wollten und dazu auf im Kreml selbst installierte Luftabwehrwaffen vertrauten, spekuliert ein deutscher Offizier. Auch andere Fachleute vermuten in der sowjetischen Machtzentrale Flugabwehrraketen und -kanonen. Jedenfalls wird das Weiße Haus in Washington mit solchen Systemen geschützt.

Robert Snow vom Secret Service, zuständig für den Präsidentenschutz, ist sicher: „Selbst wenn ein Flugzeug in Baumwipfelhöhe in den gesperrten Luftraum um das Weiße Haus eindringen würde, würden wir es entdecken.“

Für Steve Goose vom Washingtoner Center for Defense Information ist der Cessna-Tiefflug der beste Beweis dafür, warum „noch niemand behauptet hat, daß es einen wirksamen Schutz gegen Cruise Missiles gibt. Das ist es, worüber alle besorgt sind“.

Ähnliche Gedanken bewegten wohl auch einen Nato-General, der beinahe schon mitfühlend meinte: „Ich möchte jetzt nicht Chef der Luftverteidigung

von Moskau sein.“ Dem Kreml-Chef Gorbatschow könnte das Versagen der Militärs neue Handhabe geben, den Uniformierten Rüstungsverzicht zuzumuten. Doch die Militärs werden sich auch darauf berufen, daß erst Gorbatschows Reformen jene Laxheit erzeugt hätten, die den Rust-Coup ermöglichten.

Wenn ausgerechnet ein Mathias Rust solche Konsequenzen auslösen würde – er wäre ein unschuldiger Schuldiger.

Denn er ist ein Flugverrückter, der nach Aussage seiner Mutter „immer nur Fliegen im Kopf hatte, das ist seine Berufung“. Zwar begann der Twen aus Wedel nach Abschluß der Realschule eine Banklehre in Hamburg. Aber bereits nach einem Jahr warf er hin: Fliegen war wichtiger. Bereits mit 17 übte er für den Flugschein, im August 1986, mit

18 bestand er die Prüfung für den Privatpilotenschein, mit 19 startete er zu Alleinflügen mit Maschinen des Hamburger Aero Clubs.

Der Aero Club, dem Rust angehört, ist keineswegs ein Verein von Millionären und Großindustriellen. Der Jahresbeitrag beträgt 1200 Mark, die Mitglieder reichen vom Maurer bis zum Mediziner. Der Verein bietet seinen Mitgliedern die Möglichkeit, relativ billig ans Fliegen zu kommen. Eine „Stunde naß“, also inklusive Benzin, mit einer Cessna 172 kostet rund 200 Mark.

Das Geld verschaffte sich Rust durch Jobben. Stundenweise verdingte sich der Jungpilot als Aushilfskraft in der Datenverarbeitung einer Wedeler Firma. Den Flugschein, 10 000 Mark teuer, spendierten die Eltern.

Berufliches Fernziel des Jung-Fliegers war es, selber Fluglehrer zu werden. Er benötigte Flugpraxis: 150 Flugstunden sind für den Berufspilotenschein vorgeschrieben. Die nächsten Ausbildungsschritte wollte er bei der Bundesluftwaffe tun. Der Vizepräsident des Aero Clubs, Helmut Gass, prophezeit, daß Rusts Fliegerkarriere nun zu Ende ist: „Den Pilotenschein muß er abgeben.“ Als Flugkapitän bei der Lufthansa habe er jetzt keine Chancen mehr.

Vater Karl-Heinz Rust, Ingenieur bei AEG, versuchte unterdessen, seinen Sohn in besseres Licht zu stellen. Mit „Waghalsigkeit“ habe der Moskau-Flug „sicher nichts zu tun“. Mathias sei kein Hasardeur, der Abenteuer suche. Er habe deshalb für das ganze Geschehen „keine Erklärung“.

Als die Eltern am vorigen Freitag von der Landung auf dem Roten Platz erfahren hatten, wandten sie sich ans Auswärtige Amt in Bonn, erhielten jedoch bis vorigen Freitagabend noch keine Neuigkeiten, hatten auch noch keinen Kontakt zu ihrem Sohn: „Wir warten stündlich und minütlich auf eine Nachricht.“

Vor der Gerhart-Hauptmann-Straße 48 in Wedel, wo die Familie Rust wohnt, standen seit vorigem Freitag Neugierige und Reporter Schlange. Das schlichte Vierfamilienhaus, ein roter Klinkerbau, in dem die vierköpfige Familie Rust in einer 80 Quadratmeter großen Eigentumswohnung lebt, wurde zum Rummelplatz.

Innen kleinbürgerliches Dekor, Vogelkäfige, Aquarien, Grünpflanzen, eine Couchgarnitur; an den Wänden Familienphotos, auf Schränken und Ablagen Nippes. In diese Idylle platzte die Nachricht vom Moskau-Flug des Sohnes. „Ich dachte zuerst, das muß eine Verwechslung sein“, sagt Karl-Heinz Rust.

Ein Motiv für den Moskau-Flug kann die Mutter nicht nennen. Ihr Verdacht: „Ich denke, er ist gezwungen worden.“ Von wem? „Da bin ich leider überfragt.“ Daß sich Sohn Mathias unüberlegt zu einem halsbrecherischen Abenteuer entschlossen haben könnte, etwa um eine verrückte Wette zu gewinnen, schließt

die Mutter aus. Ihr Sohn, versichert sie, durchdenke „immer alles ganz genau“.

Auch auf Spekulationen über eine möglicherweise gezielte politische Demonstration ihres Sohnes reagieren die Eltern eher ratlos. „Er hat sich doch nie für Politik interessiert, war immer hier bei uns zu Hause.“ Und Vater Rust ist sicher: „Das war vorher nicht geplant. Moskau lag nicht auf seiner Route.“

Für das Kölner Verfassungsschutzamt ist Mathias Rust ein unbeschriebenes Blatt. Computer-„Nadis“, in dem die Erkenntnisse des Verfassungsschutzes länderübergreifend gespeichert sind, hatte nichts zu melden. „Bild“-Spekulationen, der junge Pilot habe mit Flugblättern „Freiheit für Rudolf Heß“ in Moskau fordern wollen, konnte das Amt ebensowenig bestätigen wie die Vermutung, Mathias habe als Mitglied von „Greenpeace“ ein Signal für Umweltschutz und Weltfrieden setzen wollen.



Vorgeführter Angeklagter Barbie: „Ich habe nichts zu sagen“

Bei Greenpeace ist der Flieger jedoch nicht bekannt.

Der Hamburger Verfassungsschutzchef Christian Lochte glaubt ebenfalls nicht, daß der Moskau-Flug linken oder rechten Zielen dienen sollte. Er habe zwar Respekt dafür, daß da ein „kleiner junger Mann“ mit einem „kleinen Flugzeug“ im „großen Moskau“ gelandet sei. Aber, so Lochte: „Einen politischen Hintergrund schließe ich aus.“ Bis Freitagnacht voriger Woche herrschte über Mathias' Motive völlige Unklarheit: Was hatte ihn nach Moskau getrieben?

„Ich bin als Kämpfer für den Frieden geflogen, ich bin ein Friedenskämpfer“, soll Rust auf dem Roten Platz gerufen haben, als schließlich Milizionäre sich seine Dokumente zeigten.

Nachdem angeblich auch noch zwei Generale am Schauplatz erschienen waren, wurde Rust zu einer Autokolonne mit schwarzen Elite-Limousinen vom Typ Sil geleitet und davongefahren.

FRANKREICH

Gewisses Grinsen

Er wollte nicht Barbie sein, er wollte nicht auftreten, seine Opfer nicht sehen. So wurde der Angeklagte Klaus Barbie zwangsweise vorgeführt.

Schluchzend, flüsternd, schreiend bestricheten die Opfer von ihren Torturen. Vor ihren Passionsgeschichten erstarrte das Gericht, das plappernde Publikum im Saal erschrak und verstummte: Sie sahen, wie sich alte Menschen im Zeugenstand zermarterten, um sich der Foltern zu erinnern, die ihnen ein einziger Mensch zugefügt hatte. Sie mußten, 43 Jahre danach, all ihre Qualen noch einmal erleiden.

Jedes ihrer Worte klagte einen einzigen Menschen an, alle Berichte wollten

nur diesen einen überführen. Doch dieser eine Mensch, dessen Ungeist den Saal so entsetzte, war vor all dem Leid geflohen. Er saß in seiner Gefängniszelle und las Homer, antike Heldentaten in Hexametern.

Er will nicht dabeigewesen sein: damals in der Folterkammer so wenig wie heute im Justizpalast von Lyon.

Nach dem dritten Tag der Verhandlung gegen ihn, hatte Klaus Barbie, 73, einst Gestapocheff von Lyon, die Anklage und ihre Zeugen nicht mehr wahrhaben wollen. Seine Ausrede: Er sei gar nicht er selbst.

Er heiße, so behauptete er, Altmann und nicht Barbie. Er sei, wider Willen und illegal, im Februar 1983 von Bolivien nach Frankreich verschleppt worden. Er fühle sich als Geisel.

Barbie kehrte dem Prozeß den Rücken, und sofort begann das öffentliche Interesse zu verkümmern. Das erwart-