

Noc na pustyni

Generał John Vaught - Marek Perepeczko

Pułkownik Charles Beckwith - Adam Ferency

Prezydent Jimmy Carter - Jan Machulski

Pułkownik Pitman - Witold Pyrkosz

Pułkownik Kyle - Marcin Troński

Pilot śmigłowca 1 - Wiktor Zborowski

Pilot śmigłowca 2 - Krzysztof Żurek

Pilot śmigłowca 3 - Tomasz Miara

Telefon zadzwonił o godzinie 3.00 nad ranem. Była niedziela 4 listopada 1979 roku. Harold Collins pełniący dyżur w centrum operacyjnym Departamentu Stanu sięgnął po słuchawkę i usłyszał głos Ann Swift, sekretarz ambasady amerykańskiej w Teheranie. Mówiła, że tłum młodych Irańczyków wdarł się na teren ambasady, otoczył budynek kancelarii i wdzierał się do innych domów. Byli nieuzbrojeni.

Przez dwie godziny Ann Swift relacjonowała, jak forsują drzwi do budynków ambasady w Teheranie. Marines nie użyli broni, co wobec ogromnej przewagi liczebnej napastników mogłoby mieć tragiczne konsekwencje. Wkrótce cała ambasada została opanowana przez tłum, a pracownicy stali się zakładnikami.

Napaści dokonali studenci, ale było oczywiste że stało się tak za aprobatą, a może nawet na polecenie władz Iranu.

Przez wiele lat to państwo było najwierniejszym sojusznikiem Stanów Zjednoczonych na Bliskim Wschodzie. Potężnym i bogatym.

Irańskie zasoby ropy naftowej szacowano na 60 mld baryłek i proste przeliczenie, po 20 dolarów za baryłkę, dawało oszałamiający wynik: 1 bilion 200 miliardów dolarów - dowodzący, że przez wiele lat Iran stać będzie na wszystko. Dlatego szach Reza Pahlawi, zakochany w zachodniej cywilizacji i nowoczesności, kazał kupować to, co najlepsze w najbardziej renomowanych firmach. Jednakże, mimo miliardowych inwestycji, gospodarka Iranu umierała.

Maszyny dla nowoczesnych fabryk przybywały punktualnie do irańskich portów i tam zalegały na wiele miesięcy. Nabrzeża przeładunkowe nie mogły wchłonąć takiej masy towaru. Brakowało dźwigów i magazynów. Brakowało dróg i ciężarówek, linii kolejowych i pociągów, które mogłyby zabrać z portów zakupione dobra i przewieźć je w głąb kraju. A gdy je wreszcie

dowiedziano na miejsce okazywało się, że brakuje specjalistów, którzy potrafiliby obsługiwać importowane maszyny.

Szach tego nie widział. Nie widział również, że naród, biedny i zacofany, źle się czuje w rzeczywistości kupowanej za dolary. Importowane kanony zachodniej cywilizacji wywoływały oburzenie, gniew, nienawiść zacofanego społeczeństwa. Te uczucia nie znajdując ujścia, gromadziły się. Tajna policja szacha, SAVAK, kształtowała społeczne nastroje z całą surowością. Każdy przejaw buntu, niezadowolenia czy protestu był okrutnie dławiony. Do czasu...

Zamieszki, które wybuchły na początku 1978 roku, przerodziły się w powszechny bunt. Wojsko odmawiało strzelania do tłumów gromadzących się na ulicach irańskich miast. Żołnierze przechodzili na jego stronę. Terror SAVAK-u, choć nasilający się z dnia na dzień, nie mógł już jednak zdusić rewolucji.

Szach zrozumiał, że przegrał. 16 stycznia 1979 roku odleciał do Egiptu. Na lotnisku mówił do dziennikarzy: "Nie wiem, kiedy wrócę, to będzie zależało od mojego stanu zdrowia".

Był ciężko chory.

1 lutego 1979 roku powrócił z wygnania Ajatollah Chomeini, przywódca opozycji.

Nowe władze Iranu wiedziały jak katastrofalna jest sytuacja gospodarcza kraju. Było oczywiste, że kryzys pogłębi się w następnych latach. Potrzebowały wydarzenia, które skupiłoby uwagę tłumów i pozwoliłoby zapomnieć o beznadziei codzienności. Bezpośrednim pretekstem była informacja, że szach Reza Pahlavi przybył do Stanów Zjednoczonych, gdzie w nowojorskim szpitalu miał poddać się leczeniu choroby nowotworowej. Rząd irański zażądał wydania szacha. Władze amerykańskie odmówiły. Wtedy studenci zaatakowali ambasadę amerykańską w Teheranie.

Wysiłki dyplomatów, mające na celu wynegocjowanie zwolnienia pracowników ambasady były daremne. Rząd Iranu odpowiadał - "Ambasadę zajęli studenci. Nie mamy na nich wpływu.", żądał: "Wydajcie nam Szacha." i groził: "Nie możemy zagwarantować bezpieczeństwa waszych ludzi".

Już 6 listopada prezydent Carter zdecydował o przeprowadzeniu zbrojnej akcji w celu odbicia zakładników.

Taki rozkaz otrzymał generał John Vaught. Natychmiast poleciał do Fortu Bragg, gdzie mieściły się koszary specjalnej jednostki komandosów "Delta".

Czekał tam na niego pułkownik Charles Beckwith, najbardziej doświadczony amerykański komandos.

W 1964 roku, w stopniu majora, objął on w Wietnamie dowodzenie specjalną jednostką "B-52", a później całością oddziałów, oznaczonych kryptonimem "Delta", których zadaniem było rozpoznanie sił wroga, prowadzenie akcji sabotażowych i dywersyjnych. Do końca czerwca 1970 roku, gdy oddział został wycofany z walki przeprowadzili 63 operacje, przy niewielkich stratach, zdobywając wiele cennych materiałów i informacji o bazach i oddziałach nieprzyjaciela. Beckwith, ranny w czasie pierwszej operacji, dał się później poznać jako doskonały i nadzwyczaj odważny dowódca, co zyskał przydomek "Szarżujący Charlie".

W listopadzie 1977 roku, już w stopniu pułkownika, przystąpił do organizowania amerykańskiej jednostki antyterrorystycznej "Delta". W krótkim czasie zgromadził najlepszych żołnierzy, gotowych do wykonania najtrudniejszych misji.

Generał Vaught, natychmiast po przylocie do Fortu Bragg poinformował Beckwitha.

Vaught: 12 listopada powołano połączoną grupę operacyjną 1-79 pod moją komendą z zadaniem uwolnienia zakładników z Teheranu. Zakładamy, że główny ciężar wykonania zadania przejmie pana jednostka. Dlatego przyjechałem tutaj, aby wstępnie zapoznać się z oddziałem i przedyskutować główne założenia operacji.

Beckwith słuchał w milczeniu. Rozumiał doskonale, jak trudne zadanie postawiono przed jego żołnierzami - wręcz samobójcze, ale czy mógł zaprotestować? Generał mówił dalej.

Vaught: Rozważaliśmy trzy opcje. Zrzucenie żołnierzy na spadochronach... Problemem byłoby jednakże wycofanie się z Teheranu, gdyż komandosi z uwolnionymi zakładnikami musieliby przebijać się przez miasto...

Beckwith: Desant spadochronowy jest w tym wypadku projektem niepoważnym i daje zero szans na sukces. Z reguły na stu żołnierzy lądujących na spadochronach siedmiu odnosi kontuzje: rany postrzałowe lub obrażenia nóg. Co miałbym zrobić w Teheranie z żołnierzem ze złamaną nogą: zostawić go, czy kazać innemu, aby go niósł?

Vaught: Tak. Druga opcja zakłada przetransportowanie żołnierzy "Delta" w ciężarówkach z granicy tureckiej do Teheranu. Zajęłoby to około dwóch dni i pozwoliło - zważając na intensywny ruch na drogach irańskich, gdzie kursuje bardzo dużo ciężarówek z Niemiec do Pakistanu - na skryty podjazd do centrum Teheranu. Musimy się jednak, podobnie jak przy lądowaniu na spadochronach, z ogromnymi trudnościami z wycofaniem się z Teheranu. Problemem mogą być również częste kontrole na drogach...

Beckwith: Jeżeli Pasadrani otworzą naszą ciężarówkę-chłodnię i zobaczą tam zamiast befsztyków naszych operatorów, to co, u diabła, wtedy zrobimy?

Vought: Pozostają śmigłowce. Są wolniejsze od samolotów, ale mogą lądować w bezpośrednim sąsiedztwie budynków, gdzie są zakładnicy. Jednakże warkot motorów może zaalarmować strażników, którzy mogliby po prostu ustawić piki na trawnikach wokół budynków ambasady, uniemożliwiając lądowanie. Możemy tego uniknąć włączając do akcji ciężarówki, które podwoziłyby żołnierzy do miejsca akcji.

Beckwith: Panie generale, nie widzę możliwości zapewnienia tej misji sukcesu. Moi chłopcy byli trenowani do działań na zaprzyjaźnionym terenie, gdzie mogli liczyć na pomoc i współdziałanie miejscowej ludności i władz. Sytuacja, w jakiej znajdują się w Teheranie, jest całkowicie odmienna...

Vaught: Panie pułkowniku, decyzja została podjęta. 19 listopada musimy przedstawić plan odbicia zakładników. Rozkaz wyruszenia do akcji wydadzą politycy.

Beckwith nic nie odpowiedział. Był żołnierzem nawykłym do najbardziej nieprawdopodobnych rozkazów. Za taki uważał rozkaz odbicia zakładników w centrum Teheranu. Szanse na sukces były równe zeru...

Obiekty ambasady w Teheranie rozciągały się na obszarze 10 hektarów. Wysoki mur otaczał korty tenisowe, boisko piłkarskie, parkingi samochodowe, zabudowania kancelarii, biblioteki, gospodarcze, rezydencję ambasadora - w sumie 14 budynków. Atakujący komandosi musieli działać jak najszybciej, a szukanie zakładników na tak rozległym terenie zajęłoby im co najmniej 3-4 godziny. Był to czas wystarczający dla Irańczyków na zgromadzenie posiłków i odcięcie wszelkich dróg odwrotu, a może nawet na zabicie zakładników. Jeżeli więc misja miałaby dojść do skutku, komandosi musieli wiedzieć, gdzie uderzać. To już było zadanie CIA.

W grudniu 1979 roku wysłano do Teheranu oficera wywiadu o pseudonimie "Bob". Wkrótce dołączył do niego drugi wysłannik Centralnej Agencji Wywiadowczej. Był to bogaty Irańczyk, który po obaleniu Szacha uciekł do Stanów Zjednoczonych. Powrócił do Teheranu z zadaniem przygotowania warunków dla ataku na ambasadę. Kupił pięć ciężarówek oraz dwa mikrobusy, które miały być użyte do przewiezienia komandosów z lądowiska na pustyni do centrum miasta. Na przedmieściach Teheranu wynajął magazyn, w którym ukrył samochody.

Ci agenci nie mieli jednak doświadczenia wojskowego, a komandosom potrzebny był człowiek, który mógłby rozpoznać teren wokół ambasady, przyjrzeć się rozstawieniu i uzbrojeniu strażników, stwierdzić czy wejścia zostały zaminowane, a także określić warunki lądowania śmigłowców w centrum miasta.

Na ochotnika zgłosił się Richard Meadows. Spędził on w armii 30 lat. W 1970 roku dowodził oddziałem uderzeniowym atakującym więzienie Son Tay w Wietnamie, gdzie jego żołnierze opanowali jeden z najsilniej bronionych budynków.

W styczniu 1980 roku płk Meadows wylądował w porcie lotniczym Mehrabad i nie napotykając żadnych przeszkód ze strony całkowicie zdeorganizowanej irańskiej straży granicznej pojechał do hotelu "Arya Sheraton", gdzie zameldował się jako obywatel irlandzki. Bardzo szybko zebrał wszystkie dane, na których podstawie opracowano plan uderzenia na ambasadę.

W dniu "X" na pustyni oznaczonej jako "Desert One" miały wylądować samoloty transportowe z komandosami oraz śmigłowce. One zabrałyby oddział uderzeniowy do miejsca oznaczonego jako "Desert Two", sto kilometrów na południowy wschód od Teheranu. Tam pułkownik Meadows poprowadziłby komandosów do puszczony kopalni soli, gdzie mieli przeczekać noc. Śmigłowce zaś odleciałyby do niewielkiej doliny, odległej od "Desert Two" o 45 kilometrów. Tam, osłonięte siatkami maskowniczymi, stałyby się niewidoczne dla irańskich samolotów.

Pułkownik Richard Meadows, po ukryciu komandosów, wsiadł do swojego volkswagena i wyruszył do magazynu na przedmieściach Teheranu, aby z kilkoma komandosami-kierowcami przyprowadzić ciężarówkę. Wszystko byłoby gotowe do podróży do Teheranu. Wieczorem komandosi ukryci pod deskami w skrzyniach ciężarówek mieli wyruszyć do centrum stolicy.

O północy przystąpiliby do ataku na ambasadę, uderzając z kilku stron.

Zagrożenie, że irańscy strażnicy mogą zabijać zakładników było niewielkie. Paradoksalnie, największe niebezpieczeństwo zagrażało zakładnikom ze strony wybawicieli. Łatwo mogli dostać się pod kule komandosów, a na dodatek, najbardziej krewcy mogli odebrać broń strażnikom i wówczas staliby się celem dla żołnierzy, którzy mogliby brać ich za irańskich studentów.

Cztery minuty miała trwać akcja uwalniania zakładników z budynku kancelarii. Na radiowy sygnał pułkownika Beckwitha na trawniku przed budynkiem kancelarii zaczęłyby lądować śmigłowce, aby zabrać uwolnionych zakładników. Komandosi mieli przebiec się na pobliski stadion, gdzie lądowałyby następne śmigłowce.

Wszyscy spotkaliby się na opuszczonym lotnisku, gdzie uratowani i ich ratownicy zakładnicy i komandosi wsiedliby do samolotu C-141 Starlifter i odlecieli do bazy w Egipcie, pozostawiając śmigłowce.

Czas naglił. Zbliżało się lato. Noce stawały się krótsze, a dni gorące i wietrzne. Każdy dzień zwłoki zmniejszał szanse na udaną akcję. Sytuacja w Teheranie pogarszała się. Ajatollah wyraźnie przejmował kontrolę nad Radą Rewolucyjną. Narastała groźba konfliktu zbrojnego między Iranem i Irakiem.

11 kwietnia 1980 roku o godzinie 12.48 prezydent Carter powiedział: "Musimy bezzwłocznie przystąpić do akcji".

O zmroku 24 kwietnia 1980 roku na pokładzie lotniskowca USS Nimitz, płynącego w odległości 80 km od brzegów Iranu zaczęły wirować łopaty wielkiego śmigłowca RH-53D Sea Stallion, który wnet uniósł się nad pokład, pochylił dziób i odleciał poza burzę, gdzie zatoczył koło, aby w powietrzu oczekiwać na pozostałe śmigłowce. Jeden po drugim unosiły się nad pokładem i dołączały do dowódcy.

W tym czasie z omańskiej wyspy Masirah wystartowały trzy samoloty transportowe C-130 z komandosami, a także trzy samoloty EC-130E Hercules, z których każdy przewoził zbiornik zawierający 12 tysięcy litrów paliwa.

Zapadła noc, gdy osiem śmigłowców minęło brzeg Iranu.

O godzinie 21.30 w kabinie śmigłowca nr 6 zamigotała czerwona lampka sygnalizująca spadek ciśnienia azotu w wirniku. Jeżeli czujnik działał poprawnie, mogło to oznaczać pęknięcie łopaty. Jedynym wyjściem było wylądować i sprawdzić, czy sygnał ostrzegawczy jest prawidłowy. Niestety, inspekcja urządzeń umieszczonych na zewnątrz wirnika potwierdziła elektroniczne wskazania przesyłane do kabiny. Pilot uznał, że dalszy lot może zakończyć się katastrofą. Na szczęście pilot śmigłowca nr 8 zauważył awarię i wylądował tuż obok. Na jego pokład przesiadła się załoga Sea Stallion nr 6, zabierając wszystkie materiały.

Piloci innych śmigłowców, którzy byli już daleko z przodu, zobaczyli nagle wielką białą chmurę. Po raz pierwszy spotkali się z tym nieznanym w Stanach Zjednoczonych fenomenem, nazywanym w Iranie "haboob" gorącym wiatrem, podrywającym pustynny piasek i unoszącym go na wysokość setek metrów. Wnet pograżyli się w białej, gęstej mgle. Drobinę piasku wciskały się w każdą szczelinę, pokrywały cienką warstwą przyrządy, osiadały na twarzach, drażniły oczy.

Pułkownik Seiffert, dowódca zespołu śmigłowców zdecydował się wylądować, aby spokojnie rozważyć sytuację. Tuż za nim osiadł na piasku asekurowający go śmigłowiec nr 2.

Biała chmura ciągnęła się prawdopodobnie przez kilka lub kilkanaście kilometrów i ominięcie jej było niemożliwe ze względu na szczupłość zapasów paliwa. Można było lecieć wyżej, gdzie tuman nie był tak gęsty, lecz Seiffert nie chciał się na to zdecydować, obawiając się wykrycia przez irańskie radary.

Nie znalazł innego wyjścia, jak tylko kontynuowanie lotu i przebicie się przez tę mleczną zasłonę. Mógł mieć tylko nadzieję, że chmura piasku nie spowoduje uszkodzenia żadnego ze śmigłowców. Tuż przed startem zdemontowano osłony przeciwpiaaskowe silników, aby zmniejszyć ciężar śmigłowców i zaoszczędzić paliwo.

Jednak pilotów pech nie opuszczał.

Nagle w śmigłowcu nr 5 pilot zameldował dowódcy:

Pilot: Panie pułkowniku, mamy kłopoty z OMEGA. PINS chyba też źle wskazuje!

Pułkownik Pitman zerwał gogle noktowizyjne, przez które obserwował teren i zaczął wpatrywać się we wskazania urządzeń nawigacyjnych.

Pułkownik: Nie działa żyroskopas. Schodzimy niżej.

Obniżyli lot, starając się dostrzec jakiegokolwiek obiekty terenowe, które pozwalałyby zorientować się, jakim kursem lecą, jednakże piaskowa mgła zakrywała dokładnie ziemię.

Pilot: Odnoszę wrażenie, że szorujemy brzuchem o kamienie.

Pułkownik: To nie jest najgorsze, co może nas spotkać. Przed nami góry. Trzy tysiące metrów. Jeżeli nie ustalimy kursu, wpakujemy się w tę kupę skał. Nie wiem, jak daleko jesteśmy od "Desert One", ani jak długo trwać będzie ta cholerna burza piaskowa. Czy potrafisz namierzyć irańskie sygnały nawigacyjne?

Pilot: Nie nadają, lub nasz odbiornik jest martwy.

Pułkownik:Zawracamy.

Śmigłowiec nr 5 dokonał zwrotu o 180 stopni i kierując się sygnałami nawigacyjnymi wysyłanymi przez lotniskowiec Nimitz rozpoczął lot w jego stronę.

Gdy wylądował na pokładzie lotniskowca okazało się, że do kanału wentylacyjnego żyrokompasu wpadła kamizelka ratunkowa, która spowodowała przegrzanie silnika tego urządzenia. Skąd się tam wzięła? Czy był to przypadek, czy sabotaż? Nigdy tego nie ustalono.

Dowódca operacji pułkownik Beckwith nie wiedział, że dwa śmigłowce przerwały podróż. Ale nie zmartwiłby się zbyt. Przewidywał, że w wyniku niesprzyjających warunków lub potyczek z żołnierzami irańskimi liczba śmigłowców może się zmniejszyć. Dlatego z lotniskowca wystartowało osiem maszyn, więcej niż było potrzebnych do przeprowadzenia akcji w Teheranie. Jednakże po wycofaniu się śmigłowca nr 5 komandosi nie mieli już rezerwy. Każda następna awaria lub uszkodzenie śmigłowca mogła oznaczać konieczność przerwania misji.

W tym czasie samoloty z komandosami lądowały już na pustyni oznaczonej jako "Desert One".

Wielki transportowiec C-130E wyhamował dobieg i przy końcu prowizorycznego pasa zjechał na bok, aby zostawić wolną drogę dla następnych samolotów. Jego silniki jeszcze pracowały, gdy z tyłu kadłuba otworzyły się szerokie drzwi ładunkowe, przez które wyjechał jeep z żołnierzami ochrony lądowiska. W tym samym momencie dostrzeżono światła samochodu.

Jeep, za którym podążyli dwaj komandosi na motocyklach, zmienił kierunek i wyjechał na środek kamienistej drogi. Po chwili okazało się, że nadjeżdża autobus, prawdopodobnie wypełniony pasażerami. Nie wiadomo, czy kierowca nie dostrzegł komandosów blokujących drogę, czy też - uznając, że są to bandyci - zdecydował się staranować przeszkodę, gdyż kontynuował jazdę z tą samą prędkością.

Zahamował z piskiem dopiero, gdy pociski z pistoletów maszynowych komandosów trafiły w chłodnicę i w oponę.

Wewnątrz autobusu było 44 pasażerów, głównie kobiet i dzieci. Beckwith kazał odprowadzić ich na bok i trzymać pod strażą. Mieli być jeńcami do czasu zakończenia akcji.

Ledwo komandosi z ochrony lądowiska wrócili do swych miejsc na poboczach, z ciemności wynurzyła się wielka cysterna, za którą podążał pikap. Samochody z dużą prędkością minęły posterunek dowódcy ochrony i wszystko wskazywało na to, że za chwilę znikną w ciemnościach. Jednakże któryś z żołnierzy nie stracił głowy i wyciągnął granatnik przeciwpancerny. Przykłęknął na jedno kolano i zanim cysterna dotarła do zakrętu wystrzelił w jej stronę.

Płomienie błyskawicznie objęły cysternę. Z kabiny wyskoczył kierowca, który wsiadł do pikapa i samochód ruszył ostro do przodu. Pościg w ciemnościach na pustyni nie miał sensu.

Pułkownik Beckwith, obserwujący tę scenę z daleka nie przejął się. Powiedział do pułkownika Kyle'a dowódcy lotniczej części operacji:

Beckwith: Ci ludzie zapewne przemycali benzynę. Na pewno nie pojedą na policję.
O 23.00 wylądowały wszystkie samoloty z komandosami. Oczekiwano na śmigłowce, które powinny wylądować o 21. 30. Tymczasem dochodziła 24.00, a ich wciąż nie było.

Pułkownik Beckwith nawiązał łączność radiową z generałem Vaughtem w Egipcie. Rozmowa była krótka

Beckwith: Potrzebuję paru śmigłowców.

Generał: Będą u ciebie za 10 minut.

Generał Vaught nie poinformował Beckwitha o wycofaniu dwóch śmigłowców. Dlaczego tak postąpił? Może uznał, że nie ma to większego znaczenia dla dalszego przebiegu akcji. Może obawiał się, że taka wiadomość, przekazana przed rozpoczęciem operacji w Teheranie, osłabi ducha bojowego komandosów i ich dowódców.

Minęła północ, gdy wreszcie usłyszeli warkot pierwszego śmigłowca. W kilkunastominutowych odstępach wylądowało pozostałych pięć. Należało jak najszybciej przeładować do nich ekwipunek i wystartować do kolejnego etapu podróży do "Desert Two". Musieli całą operację zakończyć przed świtem, gdyż wtedy mogły ich wykryć irańskie myśliwce. Mieli duże opóźnienie. Czas naglił. Wtedy do pułkownika Beckwitha podszedł jeden z pilotów:
Pilot: Sir, mam panu przekazać, że pozostało pięć śmigłowców nadających się do lotu.

Beckwith: Co jest do jasnej cholery!

Wydawało się, że pułkownik nie zrozumiał, o co chodzi pilotowi. Beckwith odwrócił się na pięcie i ruszył w stronę pułkownika Kyle'a.

Beckwith: Jim, porozmawiaj z Seiffertem. Tylko ty rozumiesz ten cholerny żargon lotników.
Pułkownik Beckwith sądził, że źle zrozumiał pilota, ale Kyle wrócił po kilku minutach wyraźnie zmartwiony.

Kyle: Musimy nawiązać łączność radiową z dowództwem. Śmigłowiec nr 2 ma problemy z hydrauliką i Seiffert obawia się, że dalszy lot może być niebezpieczny.

Beckwith: Jim, sprawdź to! Muszę mieć całkowitą pewność.

Kyle zasalutował i odszedł bez słowa w stronę śmigłowca nr 2, ustawionego w pobliżu samolotu transportowego. Wspiął się do kabiny, gdzie pilot pokazał mu pęknięty przewód hydrauliczny, z którego wyciekł płyn. Nie wyglądało to zbyt groźnie, gdyż awaria nastąpiła w systemie pomocniczym i śmigłowiec mógł lecieć dalej, jednakże - gdyby nastąpiła awaria głównego systemu - oznaczałoby to katastrofę. Kyle uznał, że nie można podjąć takiego ryzyka, gdyż w najbliższym czasie śmigłowiec miał się znaleźć w ogniu walki, gdy jego urządzenia pracowałyby pod największym obciążeniem.

Kyle: Możecie to naprawić?

Pilot: W śmigłowcach 1, 3 i 7 są kontenery z częściami zamiennymi. Na pewno mają takie przewody i płyn hydrauliczny.

Kyle: Jak długo będzie trwała naprawa?

Pilot: Do świtu lub dłużej...

Kyle zeskoczył na ziemię i ruszył w stronę Beckwitha.

Kyle: Charlie, czy możesz rozważyć udział w operacji tylko pięciu maszyn? Przemyśl to dokładnie zanim odpowiesz.

Beckwith doskonale rozumiał powagę sytuacji. Wiedział jak trudne będzie lądowanie na terenie ambasady lub stadionu. Musiał zakładać, że co najmniej jeden śmigłowiec rozbije się lub zostanie uszkodzony pociskami irańskich strażników. Oznaczałoby to, że w Teheranie pozostaną zakładnicy lub komandosi.

Pułkownik Kyle połączył się z dowództwem w Egipcie i zrelacjonował sytuację. Generał Vaught odpowiedział:

Generał: Poproś "Orła", aby rozważył możliwość przeprowadzenia akcji z pięcioma śmigłowcami.

Beckwith: Gówno! Nie!

Nerwy pułkownika Beckwitha nie wytrzymały już napięcia. Później wspominał:

Beckwith: "W tym momencie straciłem szacunek dla generała Vaughta. Do diabła, myślałem, jak do cholery, szef może wymagać tego ode mnie!

Beckwith opanował się szybko. Potwierdził swoją decyzję przerwania akcji. Powiedział do pułkownika Kyle'a.

Beckwith: Nie widzę możliwości. Musimy przerwać akcję. Przekaż to generałowi.

Na pustyni była godzina 1.57, gdy pułkownik Beckwith dowiedział się, że jego decyzja została zatwierdzona przez prezydenta Cartera. Nie miało to jednak większego znaczenia. Gdyby w Waszyngtonie uznano, że powinien kontynuować akcję z pięcioma śmigłowcami, udałby, że rozkaz nie dotarł do niego ze względu zakłócenia łączności radiowej.

O 2.10 komandosi zaczęli przenosić ekwipunek ze śmigłowców do samolotów. Piloci przygotowywali się do długiej podróży powrotnej.

Czas naglił. Zbliżał się świt. Stojące na pustyni śmigłowce i samoloty nie zostały zamaskowane, nie przygotowano stanowisk obrony przeciwlotniczej. W każdej chwili mogły nadlecieć irańskie samoloty.

Wszyscy działali w ogromnym pośpiechu. Śmigłowce napełniały zbiorniki.

O 2.52 śmigłowiec nr 3 wystartował, aby nad kadłubami innych maszyn podlecieć do samolotocysterny.

Chmura pyłu uniesiona przez łopaty wirnika zakryła wszystko. Śmigłowiec wzbił się na kilka metrów.

Pilot pochylił maszynę i wtedy łopaty zahaczyły o kadłub samolotu. Trafiły dokładnie w przegrodę między kabiną pilotów, a przedziałem pasażerskim, w którym było 40 komandosów. Śmigłowiec, wytracony z kursu, runął na ziemię. Paliwo w jego zbiornikach eksplodowało i w ułamku sekundy wielka ognista kula objęła samolot.

Komandosi zaczęli wyskakiwać na zewnątrz. Padali natychmiast na ziemię słysząc wybuchy i gwizd pocisków nad głowami. To eksplodowały skrzynki z amunicją we wnętrzu kadłuba ogarniętego płomieniami.

Czterech komandosów, choć odbiegli wystarczająco daleko od płonącego wraku - zawróciło, aby wyciągnąć z kokpitu uwięzionych tam pilotów. Uratowali dwóch. Żar bijący z płonących kadłubów uniemożliwił udzielenie pomocy innym. W samolocie zginęło pięciu pilotów.

Obok płonął wrak śmigłowca, w którym zginął pilot i dwaj strzelcy.

Po pół godziny komandosi i piloci śmigłowców siedzieli już w samolotach. Silniki pracowały i wielkie transportowce, jeden po drugim ustawiały się na pasie startowym. Pułkownik Kyle podszedł do Beckwitha.

Kyle: Charles, na pustyni zostawiamy pięć śmigłowców. Nie mogę ustalić, co z nich zabrano, a co jeszcze jest na pokładach. Musimy zniszczyć te maszyny.

Beckwith: Powiadomię lotniskowce. Niech przyślą myśliwce, żeby zniszczyły śmigłowce po naszym odlocie. Przygotować się do startu.

O świcie samoloty irańskie wykryły opuszczone na pustyni śmigłowce. Gdyby przeszukano je od razu, los pułkownika Beckwitha, nadaremnie czekającego na "Desert Two" i nieświadomego katastrofy, byłby przesądzony. Irańczycy uznali jednak, że lądowisko i śmigłowce zostały zaminowane. Dlatego otoczyli cały teren, a myśliwce ogniem działek zniszczyły dwa śmigłowce.

Dwa dni później prezydent Carter polecał śmigłowcem do Fortu Bragg na spotkanie z żołnierzami "Deltą". Patrzył, jak zbliża się do niego sprężystym krokiem szczupły mężczyzna średniego wzrostu. Jak później powiedział: "był to najtwardszy facet, jakiego widział".

Pułkownik Beckwith stanął przed prezydentem podniósł dłoń do beretu. W oczach miał łzy.

Beckwith: Panie prezydencie. Przepraszam, że pana zawiedliśmy.

Carter nie odpowiedział. Podszedł do niego i objął go ramieniem.

4 listopada 1980 roku odbyły się wybory prezydenckie. Wygrał je Ronald Reagan.

Jimmy Carter miał nadzieję, że ostatnich dniach jego prezydentury Iran zdecyduje się zwolnić zakładników, a on, prezydent, będzie mógł powitać ich na lotnisku. Przecież zasłużył sobie na taką satysfakcję. Pomimo nieudanej misji komandosów negocjacje z Iranem cały czas trwały i zakończyły się sukcesem.

18 stycznia 1981 roku, a więc dwa dni przed zaprzysiężeniem nowego prezydenta, było już pewne, że zakładnicy zostaną zwolnieni. Kiedy?

Minęła noc z 19 na 20 stycznia - ostatnia noc, którą Jimmy Carter spędził w Ovalnym Gabinetcie - oczekując na wiadomość z Teheranu. Samolot z zakładnikami stał już na teherańskim lotnisku, lecz w ostatniej chwili wstrzymano odlot.

Nad ranem 20 stycznia okazało się, że samolot wystartuje dopiero po ceremonii zaprzysiężenia prezydenta Reagana, która miała rozpocząć się na Capitolu o godzinie 11.00. Ajatollah Chomeini, zapiekły w nienawiści do Cartera, nie chciał dać mu ostatecznej satysfakcji.