

De Spionnen van Aeroflot

Voor al mijn luchtvaartvrienden

DICK VAN DER AART

De Spionnen van Aeroflot



© 2018 Dick van der Aart

Uitgegeven door
Brave New Books
Nederland

ISBN: 9789402183375

Foto omslag voor (Tu-104B): Ken Fielding
www.flickr.com/photos/kenfielding
Foto omslag achter (Tu-154): Pieter van Buysen

*Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd,
digitaal opgeslagen of openbaar gemaakt zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming van de
auteur en de uitgever.*

*All rights reserved. No part of this book may
be reproduced or transmitted in any form
by any means without written permission
from the author and the publisher.*

Eerste druk november 2018 in Nederland

INHOUD

Inleiding • 9

HOOFDSTUK 1

Laag over Woensdrecht • 13

HOOFDSTUK 2

Aeroflot naar Nederland • 25

HOOFDSTUK 3

Kan een Kameel Nederland bombarderen? • 49

HOOFDSTUK 4

Aeroflot, niet zomaar een luchtvaartmaatschappij • 55

HOOFDSTUK 5

Niet Russisch, toch verdacht • 77

HOOFDSTUK 6

NAVO waarschuwt voor Aeroflot • 87

HOOFDSTUK 7

Duikvlucht boven Engeland • 94

HOOFDSTUK 8

Eerste Tu-104 door IJzeren Gordijn • 100

HOOFDSTUK 9

Spionage boven Amerika • 110

HOOFDSTUK 10

Eerste Rus in Amerika • 115

HOOFDSTUK 11

VS zien Aeroflot vooral als gevaar • 123

HOOFDSTUK 12

Boven Duitsland de weg kwijt • 133

INHOUD

HOOFDSTUK 13

Van Spanje tot Singapore uit de luchtweg • 146

HOOFDSTUK 14

Hulpvluchten als dekmantel • 168

HOOFDSTUK 15

Via Afrika naar Cuba • 174

HOOFDSTUK 16

Luchtkartering of luchtspionage? • 182

HOOFDSTUK 17

Onderscheppen mag - neerschieten niet • 187

HOOFDSTUK 18

Arrestaties Aeroflot • 204

HOOFDSTUK 19

Spionage Aeroflot niet uniek • 207

BIJLAGEN

NAVO-codenamen • 220

Bronnen • 222

Bibliografie • 223

Afkortingen • 225

Noten • 228

Inleiding

Over luchtsponage in de Koude Oorlog kon de laatste jaren al veel worden gepubliceerd dankzij de beschikbaarheid van duizenden vrijgegeven geheime documenten in de nationale archieven van de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en zelfs van de voormalige Sovjet-Unie. Vrijwel alle boeken en artikelen gaan bijna uitsluitend over spionagevluchten door militaire verkenningsvliegtuigen. Een onderwerp waarover nog nagenoeg niets naar buiten is gekomen, is de heimelijke luchtsponage uitgevoerd door civiele vliegtuigen in samenwerking met nationale inlichtingendiensten.

Ofschoon ook Westerse landen zich in dit opzicht niet onbetuigd lieten, was het toch vooral de Sovjet-Russische staatsluchtvaartmaatschappij Aeroflot die door Moskou wereldwijd werd ingezet als commerciële dekmantel voor clandestiene fotografische en elektronische spionageoperaties. De geforceerd snelle uitbreiding van het routenet van Aeroflot vanaf het eind van de jaren vijftig, waarbij een normale economische bedrijfsvoering van secundair belang bleek, was voor de VS reden de NAVO-lidstaten nadrukkelijk te waarschuwen voor de gevaren die deze expansie met zich meebracht. Inlichtingen- en defensieautoriteiten in Washington vreesden niet alleen een - ongewenste - uitbreiding van de communistische invloedssfeer in de wereld, maar door de toenemende transportcapaciteit ook een drastische toename van de wereldwijde spionagemogelijkheden voor de GRU, de militaire inlichtingenorganisatie van de Sovjet-Unie. Daar bovenop zou het netwerk van Aeroflot die andere - meer bekende - Russische spionagedienst, de KGB, kunnen helpen bij internationale subversieve acties.

Die vermeende gevaren leken in de West-Europese landen een beetje aan dovemansoren gericht. Daar gaven de regeringsautoriteiten bij voorkeur prioriteit aan een snelle uitbreiding van de transportmogelijkheden ten behoeve van de internationale handel. Reciprociteit, wederkerigheid, was het toverwoord bij de besprekingen met Moskou over de opening van nieuwe luchtlijnen. Aeroflot naar Schiphol? Oké, maar dan de KLM ook naar Moskou. Dat Aeroflot steden als Amsterdam, Londen of Parijs niet alleen als eindbestemming wilde, maar ook als *stepping stone* zag naar verdere bestemmingen, was een kwestie voor de onderhandelaars.

Datzelfde gold voor *overflights*, vluchten via het luchtruim van het ene naar het andere land. De KLM wilde heel graag over de Sovjet-Unie naar Japan vliegen – korter en goedkoper. De Amerikaanse waarschuwing dat juist die *overflights* en transitvluchten zouden kunnen leiden tot een inktvlekachtige uitbreiding van de communistische invloed in het Midden-Oosten, Afrika en Zuid-Amerika maakte in de meeste Europese hoofdsteden geen diepe indruk.

Het is overigens duidelijk dat de West-Europese landen zich van meet af aan wel degelijk bewust waren van de spionagemogelijkheden van een uitgebreid Aeroflot-netwerk. Voor de lijndiensten van de Russische luchtvaartmaatschappij werden door de betrokken ministeries van Verkeer en Transport in overleg met de nationale defensieleiding strikt voorgeschreven vliegroutes uitgestippeld. In die luchtcorridors, die zo min mogelijk over belangrijke militaire complexen liepen, werden de toestellen van Aeroflot nauwkeurig in de gaten gehouden door zowel de civiele luchtverkeersleiding als de militaire radarstations. Zo werden in Nederland door de Rijksluchtvaartdienst en de Koninklijke Luchtmacht procedures opgesteld voor het geval een Russische gezagvoerder zich niet aan de regels hield. Illegale afwijkingen werden bijgehouden en genoteerd in periodieke overzichten. Bij ernstige schendingen stonden Nederlandse ambassadeurs met protestnota's op de stoep van het ministerie van Buitenlandse Zaken in Moskou.

In theorie was alles goed geregeld om eventuele spionagepogingen met Aeroflot-vliegtuigen tegen te gaan, maar de praktijk was weerbarstiger. Keer op keer weken de Tupolevs, Antonovs en Ilyushins van Aeroflot overal boven West-Europa van de voorgeschreven routes af en vlogen ze illegaal over vliegbases, marinehavens, radarinstallaties en andere strategische NAVO-doelen. Soms gebeurde dat met toestemming van de luchtverkeersleiding om bijvoorbeeld botsingen met andere vliegtuigen te voorkomen, maar regelmatig ook op eigen initiatief vanwege een 'gevaarlijk wolkendek.' Dreigend onweer of een andere bijzondere weersituatie was voor Aeroflot-gezagvoerders het favoriete excuus voor een forse afwijking van de normale vliegroute. Waren het dan toch allemaal bewuste spionagevluchten? Nee, lang niet altijd. Aeroflot had bij de geregelde lijnvluchten dezelfde problemen als andere internationale luchtvaartmaatschappijen en ook daar kwamen regelmatig vluchtafwijkingen voor. Het was juist daardoor voor de nationale autoriteiten in veel gevallen lastig om vermoedens van luchtspionage om te zetten in harde bewijzen, ook al liepen de opgenomen *radar tracks* van de Aeroflot-toestellen bijvoorbeeld recht over het verboden luchtgebied van een vliegbasis.

Maar vaak ook was het overduidelijk dat een Aeroflot-toestel opzettelijk van koers was veranderd voor een fotomissie of elektronische verkenningstaak. Als - zoals in Engeland door de RAF werd waargenomen - een Ilyushin IL-62 van Aeroflot bij de luchtverkeersleiding van het radarscherm verdwijnt, omdat de transponder is uitgezet, stiekem snel daalt, laag over een militaire basis vliegt, vervolgens snel weer hoogte wint en terug op de eerder aangewezen koers de transponder weer aanzet, dan is er geen misverstand mogelijk.

Het staat vast dat de bemanningen van Aeroflot-vliegtuigen en van toestellen van andere luchtvaartmaatschappijen van het Oostblok tijdens de Koude Oorlog bewust risico's namen om opdrachten voor spionage uit te voeren. Risico's niet alleen vanwege het gevaar betraapt te worden op illegale activiteiten, maar - en dat werd ze in de onvermijdelijke diplomatieke protestnota's vooral kwalijk genomen - ook risico's voor de veiligheid van passagiers in andere verkeersvliegtuigen.

Vliegtuigen Aeroflot geen doelwit

Een geruststellende gedachte voor Moskou was misschien de wetenschap dat NAVO-lidstaten en neutrale landen in vreedstijd nooit doelbewust een Russisch verkeersvliegtuig zouden neerschieten. Zelfs het onderscheppen door gewapende jachtvliegtuigen van een toestel van Aeroflot als waarschuwing voor een eventuele overtreding was meer uitzondering dan regel. Laat staan dat een 'verdwaalde' Tupolev of Ilyushin tot landen zou worden gedwongen. Daar dacht men in het Kremlin overigens heel anders over. Voor de communistische leiders van de Sovjet-Unie was de soevereiniteit van het eigen luchtruim bijkans heilig. Moskou deinsde er niet voor terug de Russische luchtmacht het vuur te laten openen op Westerse civiele vliegtuigen die het Sovjetluchtruim schonden, om wat voor onschuldige reden dan ook. Dit boek geeft een paar dramatische voorbeelden daarvan.

In 1984 schreef ik in het boek *Spionage vanuit de lucht* voor het eerst over fotoverkenningsvluchten van Aeroflot boven Nederland en andere landen. Wat destijds nog een enkel hoofdstuk was, is nu uitgegroeid tot een met veel bijzondere foto's geïllustreerd boek met veel bijzondere details uit historische archieven. Na de Koude Oorlog werd meer onderzoek mogelijk van primaire bronnen in o.a. Den Haag, Londen, Berlijn en Washington. Inmiddels zijn flinke aantallen TOP SECRET documenten van internationale militaire organisaties en inlichtingendiensten voor

researchers toegankelijk. Daaruit kan een evenwichtiger beeld worden geschetst van de spionageactiviteiten van Aeroflot en andere luchtvaartmaatschappijen in Oost-Europa gedurende de periode dat Oost en West verwickeld waren in een meedogenloze *intelligence war*.

En nee, geen compleet beeld – daarvoor is de Koude Oorlog nog te ‘vers.’ Ook bijna 30 jaar later heeft research naar clandestiene operaties z’n beperkingen. Veel dossiers zijn nog steeds niet gedeclineerd, al is het verbazingwekkend hoeveel informatie er over reguliere Aeroflot-operaties te vinden is in de even chaotische als omvangrijke online database van de CIA. Het is frustrerend om iedere keer te ervaren dat veel informatie, bewust of per ongeluk, is vernietigd of verdwenen in het ‘zwarte gat’ tussen departementale schatbewaarders en de openbaarmakers van de nationale archieven. Gelukkig was er genoeg wél beschikbaar en na te pluizen voor een interessante uitgave. Niet eerder is er een boek verschenen met zoveel nieuwe feiten en achtergronden over de clandestiene activiteiten van Aeroflot, de grootste en meest bijzondere luchtvaartmaatschappij ter wereld.

Met veel dank aan

Een boek schrijven doe je doorgaans alleen, maar voor het voltooid is hebben op de achtergrond vele anderen aan de totstandkoming ervan bijgedragen. Voor de aanmoediging, informatie, contacten, tekstcontrole en fotobijdragen ben ik veel dank verschuldigd aan Piëto van Buysen, Jan Schipper, Cees Wiebes, Aad Wever, Henk Schakelaar, Henk van Born, Wies Platje, Ron Geraets, Danny Pronk, John van Hest†, Matthew Aid† en in het bijzonder aan mijn vrouw, Pauline.

Blaricum, 21 november 2018

Noot van de schrijver: Bij publicaties over de Russische luchtvaart ontkomt een auteur niet aan het vermelden van codenamen. De NAVO hanteerde voor elk vliegtuig uit de Sovjet-Unie, dus ook voor civiele toestellen, een zogeheten *reporting name*. In dit boek zijn ze spaarzaam gebruikt en altijd herkenbaar aan het lettertype KLEIN KAPITAAL, zoals bijv. CAMEL voor de Tu-104 of COOT voor de IL-18. Een aparte bijlage in dit boek beschijft het systeem van codenamen. Het woord Russisch staat in dit boek ook voor Sovjet-Unie of USSR tijdens de Koude Oorlog en niet voor het huidige Rusland. Van een aantal historische foto’s is de herkomst niet bekend of onduidelijk en daarom kon niet altijd een bron worden vermeld.

Laag over Woensdrecht

Enkele Hawker Hunter vliegers van de Koninklijke Luchtmacht die op 17 mei 1961 in het luchtverkeersgebied vlogen rond de vliegbasis Woensdrecht konden hun ogen amper geloven. Vol verbazing zagen zij een grote Russische Tupolev Tu-104 in de beschildering van Aeroflot op een hoogte van slechts 500 meter laag over de vliegbasis scheren. Het grote passagierstoestel was gemakkelijk te herkennen aan de pijlvleugels, de twee enorme straalmotoren dichtbij de romp en de glazen neuskoepel. Onder minder goede zichtomstandigheden zou de metaalkleurige machine, die van de NAVO de niet zo flatteuze codenaam CAMEL had gekregen, misschien even aangezien zijn voor een Tupolev Tu-16 BADGER straalbommenwerper. Op grotere afstand leken beide Russische toestellen als twee druppels water op elkaar. Niet raar, want het ontwerp van de bommenwerper was de basis geweest voor de ontwikkeling van de civiele Tu-104. Maar het vliegtuig dat na het passeren van de vliegbasis Woensdrecht terugklom naar een hoogte van ruim duizend meter was onbetwist een verkeersvliegtuig van de Sovjet-Russische luchtvaartmaatschappij Aeroflot.

De merkwaardige manoeuvre van de Tu-104 werd ook gezien door een aantal officieren op de verkeerstoren van Woensdrecht, waaronder een ervaren vlieger, die in de functie van vliegcontrole-officier belast was met het toezicht op de vliegprocedures in het plaatselijke verkeersgebied. Zij constateerden dat het Russische passagiersvliegtuig boven de basis onder de bewolking vloog op een geschatte vlieghoogte van 450 tot 600 meter. De ondergrens van de laagste bewolking was volgens de Meteo op dat moment 750 meter met een zicht van vijf kilometer. Voor de Luchtmachtstaf, die deze bevindingen na een onderzoek rapporteerde aan het ministerie van Buitenlandse Zaken, was de zaak helder. Ofschoon dat niet expliciet in de brief aan BZ werd vermeld was de boodschap toch dat de waargenomen Tu-104 op weg naar Brussel boven Woensdrecht een spionageactie had uitgevoerd.

Die impliciete verdenking viel ook op te maken uit de nota die BZ door de Nederlandse ambassadeur in Moskou liet overhandigen aan het Sovjetministerie van Buitenlandse Zaken. Daarin werd onomwonden gesteld dat op woensdag 17 mei 1961 om 10.02 uur Ned. tijd een Tu-104 met de registratie SU-42493 (sic) zonder toestemming over de luchtmachtbasis Woensdrecht had gevlogen. Dat was tegen de voorschriften zoals vermeld in de Air Information Publications Netherlands. Volgens deze luchtvaartgids, die bij Aeroflot bekend moest zijn (er werd al sinds 1956 incidenteel door Aeroflot over Nederland gevlogen) was het luchtruim boven Woensdrecht tot een hoogte van 900 meter in een cirkelvormig gebied met een straal van 8 kilometer voor burgervliegtuigen verboden. Om 09.56 uur had de gezagvoerder van de Tu-104 van de luchtverkeersleiding in Amsterdam toestemming gekregen te zakken naar *flight level* 50 (5000 voet - circa 1500 m) en even voor 10.00 uur had de verkeersleidingsdienst in Brussel een verdere daling toegestaan naar vliegniveau 35 - (3500 voet - circa 1050 meter). Op geen enkel moment was de bemanning van de '42493' gevraagd of geïnstrueerd om boven het gebied rond de vliegbasis af te dalen naar 600 meter.

Aeroflot in protest niet genoemd

De - in het Engels geschreven - nota aan Moskou eindigde met de gebruikelijke diplomatieke opmerking dat de Nederlandse regering het op prijs zou stellen als deze kwestie onder de aandacht kon worden gebracht van de bevoegde autoriteiten in de Sovjet-Unie met het verzoek maatregelen te treffen teneinde herhaling van soortgelijke incidenten te voorkomen. Een beheerste nota, een nuchter feitenrelaas zonder beschuldigingen. Wat opvalt is dat wel het type vliegtuig en de registratie werd genoemd, maar niet de naam van de luchtvaartmaatschappij die de overtreding beging - Aeroflot!

Moskou nam ruim twee maanden de tijd om te reageren. Op 30 september ontving de Nederlandse ambassade een brief waarin werd uitgelegd dat de bemanning van de bewuste Tu-104 niets verkeerd had gedaan en zich netjes aan alle regels had gehouden. De Tupolev met de registratie CCCP-42493 had op de vlucht van de Russische hoofdstad naar Brussel normaal radiocontact onderhouden met het verkeersleidingscentrum Amsterdam en de controledienst in Brussel en nauwkeurig alle aanwijzingen uitgevoerd aangaande vlieghoogte en vliegroute. Noch de vertegenwoordiger van de Hoofddirectie voor de Russische Burgerluchtvaart in Nederland (bedoeld werd het kantoor van Aeroflot in Amsterdam), noch de



Een Tu-104 CAMEL van Aeroflot vloog in 1961 verdacht laag over de vliegbasis Woensdrecht. (Ad Vercuijsse – www.aviator.nl)

bemanning van de Tu-104 had tijdens de vlucht door het Nederlandse luchtruim op- of aanmerkingen ontvangen van de Nederlandse luchtverkeersleiding. Dat alles bracht het Sovjetministerie van Buitenlandse Zaken tot de conclusie dat ‘de bewering als zou [de Tu-104] een schending van de vliegvoorschriften hebben toegelaten gebaseerd moet zijn op een misverstand.’¹

Logboek Tu-104 als bewijs

Met dit antwoord nam Den Haag geen genoegen. Nadat de resultaten van het onderzoek door de Koninklijke Luchtmacht naar het Aeroflot-incident bekend waren, werd Moskou op 3 januari 1962 door Nederland nogmaals op de feitelijke toedracht gewezen. In het antwoord van Moskou - bijna vijf maanden later - werd gesteld dat ook de ‘competente autoriteiten’ in de Sovjet-Unie een nader onderzoek hadden uitgevoerd en de enige conclusie die daaruit kon worden getrokken was dat de bemanning van de bewuste Tu-104 van Aeroflot alle aanwijzingen van de luchtverkeersleiding strikt had opgevolgd. Om die bewering kracht bij te zetten had het Sovjetministerie aan de nota een uittreksel toegevoegd met daarin de op

een A4-tje uitgeschreven tekst uit het logboek van het radiocontact van de piloot van de Aeroflot Tu-104 met de luchtverkeersleiders in Amsterdam en Brussel. In het (vertaalde) logboek noteerde de bemanning dat het om 11.55 uur Rotterdam passeerde op een hoogte van 3300 meter en van de luchtverkeerscentrale in Amsterdam mocht dalen tot 1500 meter (vliegniveau 50). Twee minuten later was er radiocontact met Brussel en meldde de bemanning ‘dalen richting Woensdrecht tot vliegniveau 50.’ Weer twee minuten later, om 11.59 uur, meldde de piloot: ‘passeerden Woensdrecht op vliegniveau 50.’ Hij vroeg Brussel te mogen dalen en kreeg van de Belgen te horen dat hij mocht zakken naar ‘echelon 35’ (3500 voet – circa 1050 meter), koers Antwerpen. Volgens het Russische logboek vloog de Aeroflot-machine om 12.02 uur boven Antwerpen op de afgesproken hoogte van 1050 meter. Volgens het ministerie van Buitenlandse Zaken in Moskou bewees het radiotranscript dat de cockpitbemanning zich aan instructies had gehouden en dat de Tupolev dus niet illegaal op 600 meter hoogte over de vliegbasis had gevlogen.²

Afgezien van het feit dat Moskou een klein jaar nodig had om met het beknopte ‘uittreksel’ (aanhalingstekens van de ambassade) te komen, zegt het radiocontact natuurlijk niets over de feitelijke handelwijze van de Tu-104 piloot. Hij zou in de paar minuten tussen Rotterdam en Antwerpen best een kleine ‘duikvlucht’ boven Woensdrecht hebben kunnen maken, temeer daar ooggetuigen hadden gezien dat het passagiersvliegtuig na het passeren van Woensdrecht snel weer hoogte won.

Dat vermoedde ook de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst. De Russen konden ontkennen en verklaren wat ze wilden, volgens hem stond de overtreding vast. En de diplomatieke schriftwisseling was ook niet helemaal voor niets geweest. Hij schreef de Verkeersadviseur van het ministerie van BZ: “Ondanks de ontkenning van de overtreding ben ik van mening dat het oorspronkelijke doel thans wel is bereikt. De bemanningen van over Nederland vliegende Russische verkeersvliegtuigen zullen er ongetwijfeld op geattendeerd zijn, dat het begaan van overtredingen van de gestelde bepalingen in Nederland niet onopgemerkt blijft en resulteert in het ondernemen van stappen op diplomatiek niveau.”

Zonder toestemming boven Nederland

Het optimisme van de RLD over het bereikte doel was misschien toch een beetje *wishful thinking*. Aeroflot leek er in elk geval niet erg van onder de indruk. Terwijl de notawisseling over het Woensdrecht-incident nog gaande was, vloog een andere

Tupolev Tu-104 van Aeroflot op dinsdag 7 november 1961 zonder voorafgaande toestemming boven Nederland.

De Russische machine met de registratie CCCP-42390 verscheen om 09.27 uur onverwachts boven Eelde en vervolgde zijn vlucht naar Londen over luchtweg *Red One* via het navigatiebaken Spijkerboor ten noorden van Amsterdam. De gebruikelijke vliegroute voor de lijndienst Moskou-Londen liep over de Noordzee en buiten Nederlands grondgebied. De luchtverkeerscentrale op Schiphol liet de gezagvoerder van de Aeroflot-machine via de radio weten dat hij geen vergunning had voor de vlucht door het Nederlandse luchtruim. De Russische piloot beaamde de overtreding, maar vervolgde niettemin zijn illegale weg met de ietwat cryptische mededeling dat hij deze luchtcorridor had gekozen uit het oogpunt van veiligheid. Vanwege de mist op de normale route buiten Nederland had hij de mogelijkheid willen openhouden om desgewenst te kunnen afzwenken naar Zaventem bij Brussel.

Verkeersadviseur Nieuwenhuijsen van Buitenlandse Zaken vond de verklaring van de Aeroflot-piloot zowaar ‘niet onredelijk.’ Een protest in Moskou was in dit geval niet gewenst, omdat naar zijn mening in de huidige omstandigheden “ten aanzien van het indienen van protesten bij de Sovjetregering een zekere matiging geboden leek.” De Directeur-Generaal van de RLD zou de vertegenwoordiger van Aeroflot in Amsterdam op de overtreding attenderen. Daarmee was de kous af.

Twee overtredingen Aeroflot

Dezelfde Verkeersadviseur vond het in december 1963 wel weer nodig protest aan te tekenen in Moskou tegen twee overtredingen van Aeroflot boven Nederland. Radarstations van de Koninklijke Luchtmacht, die indachtig NAVO-afspraken het Russische civiele vliegverkeer extra in de gaten hielden, hadden geconstateerd dat op 21 juni en 30 oktober 1963 twee Tu-104's van Aeroflot van de voorgeschreven vliegroute boven Nederland waren afgeweken. In het eerste geval vloog de Tupolev CCCP-42461 met gezagvoerder Sofniko op een vlucht van Moskou naar Parijs zestien kilometer oostelijk van de luchtcorridor *Amber 6*. De tweede Tu-104 met registratie CCCP-42508 verliet op de retourvlucht van de Franse hoofdstad naar Moskou zijn aangewezen luchtweg op bijna 40 kilometer ten noorden van het baken Woensdrecht en kwam er op elf kilometer ten zuidwesten van Schiphol pas weer in terug. Daarna week de Russische machine opnieuw af van de toegestane route. Aeroflot-gezagvoerder Deviatov verliet de luchtweg *Red One* nabij Alkmaar

en kwam pas weer terug in de voorgeschreven corridor op bijna zes kilometer ten zuidwesten van Lemmer.

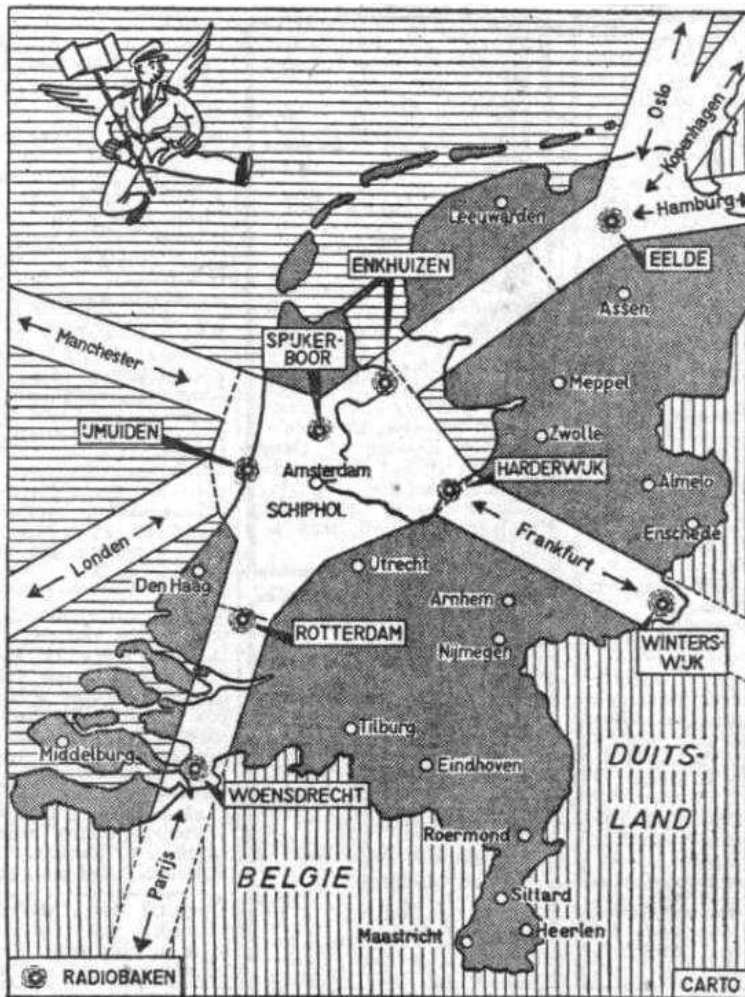
Spionage bij marinebasis Den Helder

Op basis van de geconstateerde afwijkingen is het niet onaannemelijk dat de CCCP-42508 spionageactiviteiten had uitgevoerd nabij de vliegbasis Ypenburg bij Den Haag, bij het marinevliegbasis Valkenburg bij Katwijk en in de buurt van de marinebasis Den Helder. De Tu-104 die in juni luchtcorridor *Amber 6* verliet zou ongezonde belangstelling getoond kunnen hebben voor de vliegbasis Gilze-Rijen in Brabant. In de protestnota die op 27 december 1963 door de ambassadeur in Moskou aan de Eerste Europese afdeling van het Sovjetministerie van Buitenlandse Zaken was overhandigd, werd uiteraard niet over spionage gerept. Dat was, zoals meestal bij van hun koers afgeweken Aeroflot-vliegtuigen, ook lastig te bewijzen.

Dat wisten de zogeheten competente autoriteiten in de Sovjet-Unie (waaronder ook de militaire inlichtingendienst GRU gerekend mag worden) natuurlijk ook. De uitgebreide reactie van Moskou op het Nederlandse protest was er dan ook een van het kaliber ‘kluitje in het riet sturen.’ De bevoegde Russische organisaties hadden de vliegdocumenten van de bemanningen van de beide Tupolevs aan een zorgvuldige controle onderworpen en geen enkele afwijking kunnen vinden van de voorgeschreven vliegroutes. Het radiocontact met de luchtverkeersleiding bij Amsterdam was stabiel geweest, alle bevelen (sic) van de desbetreffende Nederlandse luchtzones waren strikt uitgevoerd en bij het passeren van de controlepunten, zoals genoteerd door de vliegtuigbemanningen, waren van Nederlandse zijde geen opmerkingen gemaakt. De nota eindigde diplomatiek met de geruststelling dat, uiteraard los van het bovenstaande, ‘door de Sovjetrussische competente organisaties evenwel alle nodige maatregelen waren getroffen voor een zorgvuldige naleving van de vigerende voorschriften voor vluchten boven Nederlands grondgebied.’ Mooie woorden, waarop wel wat viel af te dingen.

Luchtwegen over Nederland

Dat de koersafwijkingen van de over Nederland vliegende Oostblokvliegtuigen zo nauwkeurig bepaald konden worden, was mede te danken aan het bestaande luchtwegenstelsel. In september 1952 had Nederland als eerste land in Europa dit luchtwegenstelsel ingevoerd. Het bestond uit vluchtinlichtingengebied Amsterdam, dat heel Nederland bestreek met een groot deel van de Noordzee, en een aantal



De Nederlandse kranten brachten het nieuwe luchtwegstelsel als groot nieuws, compleet met kaart van de nieuwe luchtwegen.

luchtcorridors kriskras over Nederland die allemaal aansloten op een groot naderingsgebied rond Schiphol Airport. Luchtweg *Red 1* was Londen-Amsterdam-Eelde-Kopenhagen, *Green 2* Amsterdam-Ottringham/Hull, *Amber 6* Amsterdam-Brussel, *Amber 10* Amsterdam-Düsseldorf-Frankfort, en *Amber 7* Eelde-Oslo. Spijkerboor bij Alkmaar was het nieuwe centrale navigatiebaken in het naderingsgebied rond Schiphol. Radiobakens waren ook opgesteld bij de posities aan de grens waar de luchtwegen Nederland binnenkwamen (Eelde, Winterswijk, Woensdrecht en IJmuiden). Ze fungeerden ook als meldingspunten voor de piloot

voor het radiocontact met de verkeersleiders op Schiphol. Om de gekozen luchtweg in rechte lijn te kunnen volgen waren ook radiobakens geplaatst bij de aansluitingen van het naderingsgebied (Enkhuizen, Harderwijk, en Rotterdam).

De posities van de luchtroutes boven Nederland waren bepaald in onderling overleg tussen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie. De luchtcorridors waren 18 kilometer breed en strekten zich vertikaal uit van 900 meter tot 4550 meter boven het gemiddeld zeeniveau. Ze sloten aan op de luchtwegenstelsels van Denemarken, Groot-Brittannië, België en West-Duitsland, die kort na 1952 werden ingevoerd. De internationale luchtverbindingen over Nederland ontweken zoveel als mogelijk was belangrijke militaire gebieden en vliegbases.

LOT over Soesterberg en Twenthe

Het waren niet alleen toestellen van Aeroflot die zo nu en dan van de opgegeven koers afdwaalden en daardoor boven Nederlandse militaire doelen terechtkwamen. Ook verscheidene luchtvaartmaatschappijen van de Oostbloklanden werden op dergelijke verdachte activiteiten betrap.

Op 5 oktober 1960 constateerde het Navigatiestation Noord bij Den Helder dat een tweemotorige Convair 340 van de Poolse nationale luchtvaartmaatschappij Polskie Linie Lotnicze LOT ter hoogte van Deventer de voorgeschreven luchtweg had verlaten en om 15.15 uur op een hoogte van 2700 meter over de vliegbasis Twenthe was gevlogen. De Convair met de registratie SP-JPD en gezagvoerder Wedzik was op weg van Amsterdam naar de luchthaven Schönefeld bij Oost-Berlijn. In dit bericht van de luchtmacht aan de RLD klopten overigens twee feiten niet: Het ging om een Convair 240 (een van de vier waarmee LOT toen nog vloog) en de correcte registratie was SP-LPD. Een eventueel protest in Warschau (niet bekend of dat daadwerkelijk is ingediend) zou een interessant weerwoord opgeleverd kunnen hebben.

Vijf jaar later deden zich kort na elkaar twee incidenten voor met lijnvliegtuigen van LOT. Op 4 augustus 1965 noteerde het Luchtverkeersbeveiligingsstation Schiphol in een wachtrapport dat een Poolse Vickers Viscount 804 met de registratie SP-LVC kort na twee uur 's middags over de vliegbasis Soesterberg was gevlogen. De Schiphol-radar had gezien dat de Viscount na de start vanaf Schiphol een veel te ruime bocht had genomen naar het radiobaken Harderwijk in de lucht-

MINISTERIE VAN DEFENSIE

ex.nr. 1

afdeling:

GEHEIM

Men wordt verzocht bij het antwoord datum en nummer van deze brief nauwkeurig te vermelden

Dit stuk mag niet vermenigvuldigd worden, dan met toestemming van

Min. v. Defensie

ex.nrs. 1 t/m 7

m 15
R 23
M 13

uw kenmerk

uw brief van

Aan
de Minister van Verkeer en Waterstaat,
Binnenhof 20,
's-Gravenhage.

RIJKSDIENST
17 MAART 1966

ons nummer
241.120/2 W Geh.

's-Gravenhage, 4 MAART 1966

onderwerp: route-afwijking aeroflotvliegtuig.

Hierbij bericht ik U, dat een lijnvliegtuig van Aeroflot (registratieletters SU-75828, type IL-18, gezagvoerder Larionow) op 21 februari 1966, op de route Moskou-Amsterdam gedurende 11 minuten van zijn voorgeschreven route is afgeweken. Om 12.39 uur heeft het toestel op een afstand van 10 n.m. Noord van Schiermonnikoog de voorgeschreven route verlaten, daarbij dalend van 24000 ft naar 14000 ft (FL 240 naar FL 140). Gedurende deze koersafwijking heeft het toestel over de vliegbasis Leeuwarden gevlogen.

De geconstateerde koersafwijking werd gemeld aan de verkeersleidingsdienst van Schiphol.

DE MINISTER VAN DEFENSIE,

D.G. L. van S

*Wat doen wij in
zake gevallen?*

S 16/3
8/11 14/3

de pvd.

GEHEIM

Een brief van de minister van Defensie waarin hij zijn collega van Verkeer en Waterstaat op de hoogte brengt van een incident met een IL-18 van Aeroflot, die op 21 februari 1966 na een koersafwijking over de vliegbasis Leeuwarden had gevlogen. (Nationaal Archief)

weg *Blue 1* richting Warschau. De Poolse gezagvoerder, Petka, was door de verkeersleiding naar de reden gevraagd waarom hij zo ver uit de koers lag, maar hij wilde de vraag niet beantwoorden.

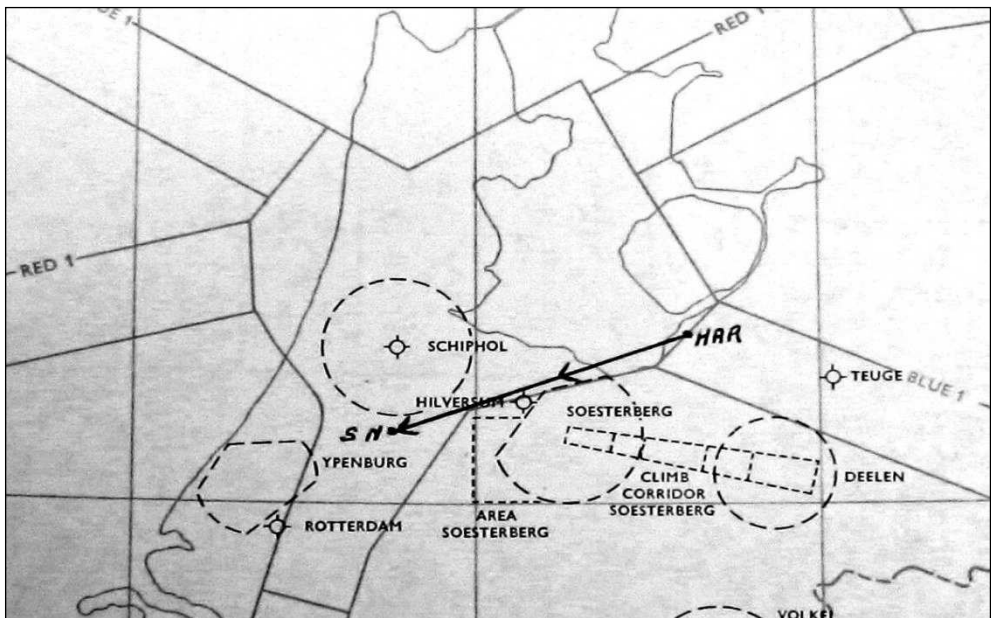
Ook de luchtmacht had op de militaire radarschermen de afwijking geconstateerd en meende in eerste instantie dat het Poolse lijnvliegtuig zelfs 22 minuten lang van zijn toegestane koers was afgeweken en gevlogen had nabij en binnen het voor de Viscount verboden verkeersgebied van Soesterberg. Die tijdsduur werd later door de Rijksluchtvaartdienst bijgesteld naar 12 minuten, maar de ergernis was er niet minder om. Namens de Luchtmachtstaf tilde de staatssecretaris van Defensie zwaar aan de route-afwijking en, ofschoon het militaire vliegverkeer van Soesterberg geen hinder had ondervonden van de Poolse Viscount, moest toch maar een protest worden ingediend bij LOT. Dat verzoek van Defensie (met stempel GEHEIM) kwam een beetje als mosterd na de maaltijd. De Rijksluchtvaartdienst had dat op eigen initiatief al gedaan bij de vertegenwoordiger van de Poolse maatschappij in Nederland. En niet voor één, maar voor twee koersafwijkingen. In de avond van donderdag 12 augustus 1965 was een ander Pools lijnvliegtuig voor een vlucht naar Londen door het plaatselijke verkeersgebied van het Marinevliegveld Valkenburg gevlogen. Met een radarkoerscorrectie was de viermotorige LOT turboprop Ilyushin IL-18B COOT (registratie SP-LSD) met gezagvoerder Wisznick op de voorgeschreven koers teruggebracht. Het protest werd op 16 november 1965 door de Nederlandse ambassade in Warschau bij de Poolse regering ingediend met het verzoek maatregelen te nemen om herhalingen te voorkomen. Polen beloofde dat in februari 1966, maar veel effect had die toezegging niet. Zo bleek al een maand later.

Ongewenste routeafwijkingen

Op 25 maart 1966 week een andere Ilyushin IL-18B van LOT Polish Airlines met registratie SP-LSB op de route Warschau - Amsterdam van zijn route af en vloog het op een afstand van circa 5 kilometer langs de vliegbasis Soesterberg, waarbij de Ilyushin volgens de waarneming van de Koninklijke Luchtmacht daalde van 900 meter naar 600 meter. Eerder al had de Luchtverkeersbeveiliging op Schiphol voor de RLD rapport opgemaakt van dit incident en bevestigd dat de Poolse IL-18 waarschijnlijk door de noordkant van de Soesterberg Control Zone was gevlogen. De LVB ging er echter vanuit dat dit misschien geen opzet was geweest van gezagvoerder Danylow, maar een lichte afwijking van de opgekregen koers naar de



De Ilyushin IL-18 SP-LSB van LOT Polish Airlines vloog in 1966 erg dicht langs de vliegbasis Soesterberg. (Ken Fielding/Wikimedia Commons). Van het bakken Harderwijk naar Schiphol liep de vliegroute al snel langs de noordkant van het verboden gebied van Soesterberg. Onderstaand kaartje werd door de KLu gemaakt op 29 februari 1964. (Nationaal Archief)



baan 01 op Schiphol, veroorzaakt door een noordelijke wind in combinatie met demogelijke beïnvloeding van de *automatic direction finding* (ADF) aanwijzing door dichtbij elkaar liggende frequenties van twee radiobakens. Volgens de chef van de LVB op Schiphol konden vliegtuigen door kleine afwijkingen van hun kaartkoers al snel onbedoeld in de buurt van militaire vliegvelden komen. Dat zou met name vaker kunnen gebeuren bij de vliegbases Ypenburg, Valkenburg en Soesterberg. Niettemin vroeg minister van Defensie Piet de Jong zijn collega Joseph Luns van Buitenlandse Zaken in Warschau tegen deze koersafwijking, de tweede van een Pools lijnvliegtuig in 1966 (!), te protesteren. Oud-marineofficier De Jong voegde er omineus aan toe: “Gezien het feit, dat ook vliegtuigen van Aeroflot geregeld afwijken van de voorgeschreven luchtroute vraag ik mij af of er geen andere maatregelen te treffen zijn om deze bepaald zeer ongewenste routeafwijkingen tegen te gaan.”³

Aeroflot naar Nederland

Onder opvallend grote belangstelling landde op maandag 7 juli 1958 voor de eerste maal een Tupolev Tu-104 straalverkeersvliegtuig van Aeroflot op Schiphol. Met een hoge gemiddelde snelheid van ruim 700 km/u was het indrukwekkende Russische toestel door gezagvoerder Pjotr Soldatev in 3 uur en 15 minuten via Denemarken van Moskou naar de Amsterdamse luchthaven gevlogen voor een eerste technische proefvlucht. De opening van de lijndienst naar Moskou zou negentien dagen later plaatsvinden. Het radiocontact in het Engels tussen de cockpitbemanning en de verkeersleiding op Schiphol had geen problemen opgeleverd en de Tu-104A met de registratie CCCP-45442 had geen moeite gehad met de landing op baan 19, met ruim 2500 meter de langste op Schiphol. De drie remparachutes (een bijzonder hulpmiddel van het Russische toestel bij lastige landingen) hoefden niet te worden gebruikt. De aankomst van de Tu-104 CAMEL op Schiphol was groot nieuws in Nederland. De kranten stonden er vol van. ‘De mensenmenigte was enorm. Alle terrassen, cafés, loopbruggen, trappen en toegankelijke daken zagen zwart van de nieuwsgierigen. Zelfs op de weg stonden honderden die de aankomst wilden meemaken,’ schreef *De Telegraaf*.

De leider van de Russische delegatie, generaal E.M. Beletski, en de zeven uit Moskou meegekomen luchtvaartdeskundigen werden hartelijk ontvangen. Van enige geheimzinnigheid aan de kant van de Russen was ogenschijnlijk geen sprake. Tal van Nederlandse luchtvaartautoriteiten, vertegenwoordigers van de KLM en journalisten kregen ruim gelegenheid het splinternieuwe straalverkeersvliegtuig van binnen te bezichtigen en met de bemanning te praten. Sterker nog: ze mochten de volgende dag meevliegen op een korte proefvlucht boven Nederland. De Tupolev vloog van Schiphol naar Delfzijl en kwam via Eelde en Enkhuizen terug. ‘*Sensationele proefvlucht met Tupolev 104 – Amsterdam-Groningen in zeven stille minuten*,’ kopte een verslaggever van diezelfde *Telegraaf*, die bijkans lyrisch was over de snelle start (‘los na 36 seconden’), het klimvermogen (‘als een kanon door

de piste naar 10.000 m'), het bochtenwerk ('pijlsnelle duik'), gebrek aan trillingen ('een grandioos zweefvliegtuig') en natuurlijk de service ('wodka en broodjes kaviaar'). In alle euforie wist hij ook nog te melden dat een Hawker Hunter van Soesterberg boven Groningen even nieuwsgierig poolshoogte was komen nemen bij die 'vreemde vogel' in het hoge, donkere en exclusieve domein van de straaljagers.⁴

SENSATIONELE PROEFVLUCHT MET TUPOLEV 104
*Amsterdam-Groningen in
zeven stille minuten*



Van onze speciale verslaggever) SCHIPHOL, donderdag
VLIEGEN zonder vrees. Dat is de weldadige sensatie van een vlucht met het Russische straalverkeersvliegtuig Tupolev-104, die veertig Nederlandse journalisten gistermorgen in goed 7 minuten van Amsterdam naar Groningen vloog.

Wat een snelle start! Als een raket schoot de Tu-104 over startbaan 23 van Schiphol. In de geweldige tauteuil krijgt men het

meter. Over 5 minuten zijn we voorbij Enkhuizen. Na 7 minuten boven Groningen. Per uur 960 kilometer".

Gezagvoerder Soldatev, die met zijn 8 bemanningsleden op de commandobrug van de Tu-104 Nederlandse vliegprocedures repeteerde met de verkeers-toren van Schiphol, voerde zijn genodigden hoger en hoger in het gebied waar vliegen overgaat in ruimtevaart. Wie door de patrijs-poorten naar buiten keek, zag

LAAG over de weg scheerde het enorme straalvliegtuig. Het verkeer was uit veiligheidsoverweging stilgelegd.

Ze liepen lachend en bezweet rood. Tamara Borodolina en Valentina Rilvonikova, die blozen de hoerendochters uit de omgeving van Dokkum hadden kunnen zijn. De passagierscabines — eerste klasse passagiers voor (waar vrijwel geen motorgeruis hoorbaar is) en toeristen achter

De Telegraaf vloog mee en was lyrisch over de prestaties van de Tu-104.

Of die 'onderschepping' door de Hunter van de Koninklijke Luchtmacht officieel was gesanctioneerd is maar de vraag. Dat de Luchtmachtstaf zeer nieuwsgierig was naar de vliegeigenschappen van de Tu-104 is alleszins begrijpelijk. Tenslotte ging het om een geavanceerd verkeersvliegtuig dat qua configuratie gebaseerd was op het ontwerp van de Tu-16 BADGER, de nieuwe Russische straalbommenwerper