



U-2

"...It must be remembered that over a long period, these flights had given us information of the greatest importance to the nation's security. In fact, their success has been nothing short of remarkable..."

PRESIDENT DWIGHT D. EISENHOWER

op 25 mei 1960 over de U-2 spionagevluchten boven de Sovjet-Unie

U-2

Hoogvlieger met geheimen



Dick van der Aart

© 2021 Dick van der Aart

Uitgegeven door
Brave New Books
Nederland

ISBN 9789402113396

Omslagfoto's voor: Lockheed Martin en NASA
Omslagfoto achter: Lockheed

*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 2021

INHOUD

	Inleiding • 9
HOOFDSTUK 1	De eerste rookgordijnen • 13
HOOFDSTUK 2	Valse start in Engeland • 24
HOOFDSTUK 3	Via Nederland naar Oost-Europa • 27
HOOFDSTUK 4	De Russen zien ze vliegen • 36
HOOFDSTUK 5	Scheurtjes in de dekmantel • 45
HOOFDSTUK 6	Als Robin Hood boven Indonesië • 54
HOOFDSTUK 7	De Britten doen ook mee • 58
HOOFDSTUK 8	Grand Slam voor Chroesjtsjov • 65
HOOFDSTUK 9	Powers als zondebok • 80
HOOFDSTUK 10	Na Moskou geen exit U-2 • 87
HOOFDSTUK 11	Verdwaald boven Sachalin • 92
HOOFDSTUK 12	Geheim doelwit voor de RAF • 98
HOOFDSTUK 13	Rakettenjacht boven Cuba • 100
HOOFDSTUK 14	Geen rust voor Castro • 114
HOOFDSTUK 15	Taiwan komt CIA te hulp • 121
HOOFDSTUK 16	Schietschijf voor China • 127
HOOFDSTUK 17	Tactische verkenner boven Vietnam • 138

INHOUD

HOOFDSTUK 18	Vers uit de Skunk Works: de U-2R • 142
HOOFDSTUK 19	Starten vanaf vliegekampschepen • 146
HOOFDSTUK 20	Sovjet-Unie taboe voor RAF • 152
HOOFDSTUK 21	Radartest langs IJzeren Gordijn • 158
HOOFDSTUK 22	Bij NASA terug van weggeweest • 162
HOOFDSTUK 23	Een wolf in schaapskleren: de TR-1 • 172
HOOFDSTUK 24	Boven het slagveld van de Golfoorlog • 179
HOOFDSTUK 25	Met een schuin oog op Noord-Korea • 185
HOOFDSTUK 26	Was de U-2 een succes? • 192
HOOFDSTUK 27	Geen avondrood voor de Dragon Lady • 198
	Verantwoording • 201
	Bibliografie • 204
	Index • 206

Inleiding

Ruim vijftig jaar geleden schreef ik voor het Algemeen Handelsblad (later samengegaan met de NRC) mijn eerste grote artikel over de U-2. De fascinatie voor deze hoogvliegende Amerikaanse luchtspion is altijd gebleven. In 1985 volgde het eerste boek, uiteraard met de U-2 op de cover. Die uitgave, *Spionage vanuit de lucht*, was kennelijk een schot in de roos, want tot grote verrassing van uitgever en auteur kwamen er Britse en Amerikaanse edities en zelfs een Japanse vertaling. Het noeste schrijverswerk was het resultaat van jarenlange intensieve research in verscheidene landen. Veel informatie over luchtspionage in de Koude Oorlog kwam destijds uit internationale open bronnen, aangevuld met vertrouwelijke militaire contacten. Van *declassificatie*, het officieel vrijgeven en openbaar beschikbaar maken van geheime militaire documenten, was nog nauwelijks sprake en al helemaal niet van de operationele historie van de U-2.

Met het neerschieten van de U-2 van Francis Gary Powers boven de Sovjet-Unie in mei 1960 was natuurlijk wel het een en ander over de clandestiene operaties met dit vliegtuig boven water gekomen, maar de meeste publicaties uit die tijd kwamen toch niet verder dan interessant giswerk. De – behoorlijk uit het lood geslagen – CIA-leiding gaf niet meer prijs dan strikt noodzakelijk was, wat speculatie over de capaciteiten en de operationele inzet van de U-2 flink aanwakkerde. Het *raison d'être* van het bijzondere Lockheed-verkenningsvliegtuig, het heimelijk fotograferen van strategische militaire en industriële doelen in de Sovjet-Unie, kon na het Powers-incident moeilijk worden ontkend, maar wat de CIA daarvóór en daarna met de U-2 allemaal boven Oost-Europa, het Midden-Oosten, Noord-Korea, China, India, Noord-Vietnam, Cuba en Indonesië had uitgespookt, moest vooral TOP SECRET blijven.

Die hardnekkige geheimhouding werd voor het eerst officieel doorbroken in 1998 op een congres in Washington, waar ook de – al veel eerder geschreven – geautoriseerde CIA-historie van het U-2 project werd gepresenteerd. Dat wil zeggen: de eerste versie met nog tientallen blanke pagina's en veel weggelakte details. Pas 15 jaar later werd – op enkele woorden na – de volledige tekst van de studie vrijgegeven. En daarin werd eindelijk officieel erkend dat niet alleen de CIA, maar ook de Britse Royal Air Force met de U-2 en eigen vliegers boven de Sovjet-Unie had gespioneerd.

In de loop der jaren is steeds meer van de schil van geheimen rond de illegale activiteiten van de U-2 afgepeld. De CIA heeft inmiddels vele duizenden documenten vrijgegeven van wat in 1956 in Europa begon als Project AQUATONE en in 1974 eindigde als Operation TACKLE in Taiwan. Veel memo's, rapporten en analyses zijn te vinden in de zogeheten CREST-database van de CIA. Een deel van die documenten kon eerst alleen moeizaam en vooral tijdrovend bekeken worden in de National Archives in Washington DC. Tot vreugde van veel onderzoekers zijn veel van die *declassified documents* sinds enkele jaren ook digitaal via het internet toegankelijk. Intensieve research is nog steeds tijdrovend vanwege het zoeken in de circa twaalf miljoen pagina's (!) van de CIA-database, maar in elk geval een stuk toegankelijker en minder kostbaar dan een fysiek bezoek aan het archief in Washington.

Ligt nu alles van de U-2 op straat? Vergeet het maar. Nog steeds zijn bij veel Amerikaanse overheidsdocumenten essentiële passages of complete pagina's blank gemaakt of zwart gelakt. De censuur betreft met name gevoelige details over de wereldwijde locaties van CIA-detachementen en de van tijd tot tijd onder valse voorwendsels verkregen politieke toestemming om voor de heimelijke spionagemissies van vliegvelden en het luchtruim van bevriende landen gebruik te maken. Ook ontbreken veel bijlagen met kaarten en details van bijzondere operaties. Lastig voor de onderzoeker, maar deels op te lossen door zoveel mogelijk documenten als puzzelstukjes naast elkaar te leggen en de (deels) gecodeerde teksten nauwlettend te analyseren. Op deze wijze zijn interessante spelden in die gigantische *declassified* hooiberg soms toch te vinden. *U-2 Hoogvlieger met geheimen* is sterk gebaseerd op al die geheime rapporten, memo's en telegrammen die recent door de Amerikaanse en Britse regeringen zijn vrijgegeven.

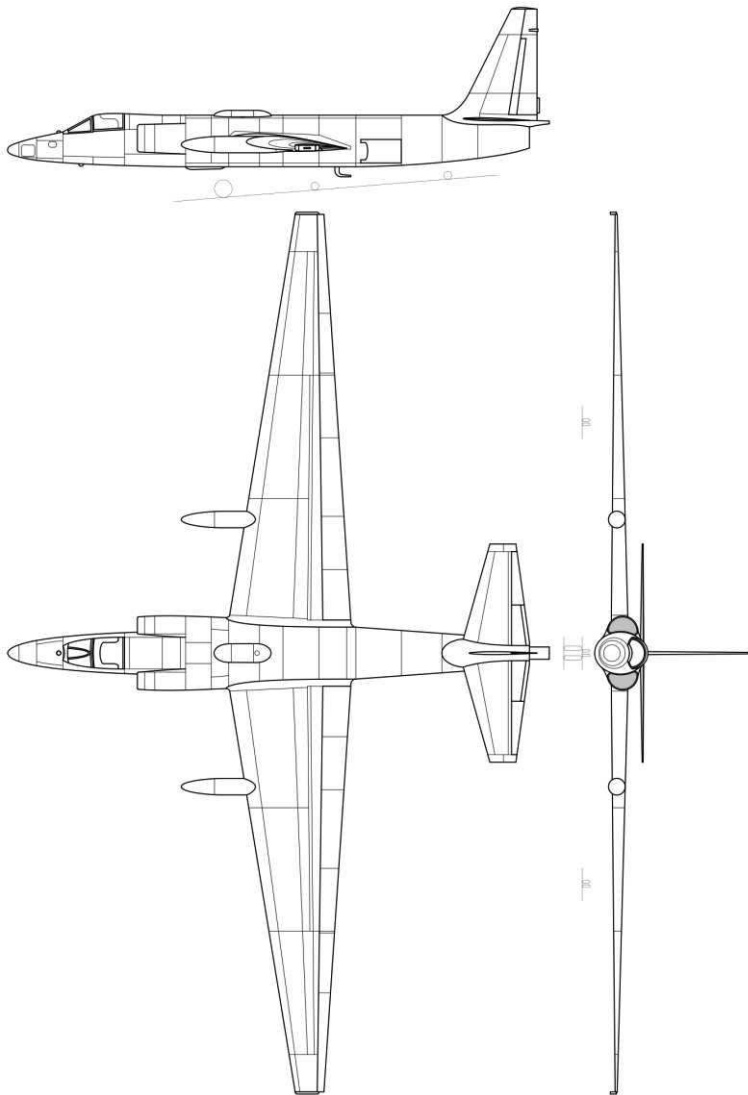
Er zijn de afgelopen jaren verscheidene uitstekende Engelstalige boeken over het bijzondere Lockheed-spionagevliegtuig verschenen en dat was voor mij aanleiding voor deze uitgave een andere invalshoek te kiezen. Het accent ligt niet op de techniek van het vliegtuig, maar op de wijze waarop de CIA, het Britse Air Ministry en de Amerikaanse luchtmacht jarenlang getracht hebben de operaties van de U-2 te verbergen achter een muur van list en bedrog. Veel aandacht dus voor alle krampachtige en niet altijd even zinnige pogingen van de autoriteiten om de ware aard van de U-2 te verdoezelen. Rookgordijnen werden opgetrokken en steeds nieuwe dekmantels werden verzonnen om de opvallende spionagemachine in binnen- en buitenland te kunnen presenteren als een onschuldig experimenteel toestel voor wetenschappelijk weeronderzoek door de NACA en (later) de NASA. De bewuste deceptiemaatregelen concentreerden zich op twee hoofdpunten: de enorme, voor andere vliegtuigen onbereikbare vlieghoogte van de U-2 en de beoogde clandestiene taak: foto- en elektronische spionage in het luchtruim van de Sovjet-Unie. Dat laatste was natuurlijk het ultieme geheim van het hele CIA-project. De misleidende Amerikaanse *cover stories* en de uitgebreide veiligheidsprotocollen hebben in de jaren vijftig heel wat journalisten, inclusief redacteurs van de vakpers, op het verkeerde been gezet. Maar lang niet alle desinformatie werd voor zoete koek geslikt.

Ofschoon de CIA in 1974 afscheid moest nemen van haar meest succesvolle luchtspon, is de nieuwste 'digitale' uitvoering van de Dragon Lady, de U-2S, ruim 65 jaar na de eerste vlucht boven de Sovjet-Unie, voor de Verenigde Staten nog altijd onmisbaar als strategische inlichtingenverzamelaar. Tot op de dag van vandaag is de U-2 met zijn welhaast futuristische sensoren nog volop actief langs de grenzen van Rusland, Noord-Korea, China en landen in het Nabije Oosten. De eigenzinnige U-2, in 1954 als project voor een hoogvliegende fotoverkenner haastig en op eigen initiatief uitgewerkt door Lockheed-ontwerper Clarence 'Kelly' Johnson, blijft uniek en voorlopig onvervangbaar. Tot zeker 2025 wil de Amerikaanse luchtmacht er mee doorvliegen, maar het zou ook best 2040 kunnen worden. Niet slecht voor een vliegtuig waarvan de 'operationele levensduur' door de CIA aanvankelijk werd geschat op 13 tot 17 maanden.

Blaricum, november 2021

Lijst van vaak voorkomende afkortingen

ADIZ	Air Defense Identification Zone / <i>Identificatiezone luchtverdediging</i>
AFB	Air Force Base / <i>Vliegbasis Amerikaanse luchtmacht</i>
Article	Lockheed benaming voor de U-2, met driecijferig serienummer
CIA	Central Intelligence Agency / <i>Centrale inlichtingendienst VS</i>
COMINT	Communications Intelligence / <i>Verbindingsinlichtingen (radio)</i>
CREST	CIA Records Search Tool / <i>Database gedeclassificeerde CIA-documenten</i>
Det.	Detachment / <i>detachement (Aanduiding kleine CIA U-2 eenheid)</i>
DIA	Defense Intelligence Agency / <i>Militaire Inlichtingendienst VS</i>
Pentagon	Ministerie van Defensie VS
Dragon Lady	Populaire naam voor de U-2 van de Amerikaanse luchtmacht
ECM	Electronic Counter Measures / <i>elektronische beschermingsmaatregelen</i>
ELINT	Electronic Intelligence / <i>Elektronische spionage, vooral radar</i>
EUCOM	European Command / <i>Europees Commando (VS)</i>
JCS	Joint Chiefs of Staff / <i>Verenigde Chefs van Staven VS</i>
JIC	Joint Intelligence Committee / <i>Brits nationaal inlichtingencomité</i>
LOROP	Long-Range Oblique Photography / <i>Zijwaarts gerichte fotografie</i>
NACA	National Advisory Committee for Aeronautics (VS)
NASA	National Aeronautics and Space Administration (VS)
NPIC	National Photographic Interpretation Center / <i>Foto-interpretatiecentrum</i>
PACAF	Pacific Air Command / <i>VS Luchtcommando Azië / Stille Oceaan</i>
RAF	Royal Air Force / <i>Britse Koninklijke Luchtmacht</i>
RCAF	Royal Canadian Air Force / <i>Canadese Koninklijke Luchtmacht</i>
RW	Reconnaissance Wing / <i>Verkenningsskader VS</i>
SAC	Strategic Air Command / <i>Strategisch Luchtcommando VS</i>
SAM	Surface to Air Missile / <i>Luchtafweerraket</i>
SACEUR	Supreme Allied Commander Europe / <i>Opperbevelhebber NAVO</i>
SIGINT	Signals Intelligence / <i>Verbindings- en radarinlichtingen</i>
SRS	Strategic Reconnaissance Squadron / <i>Strategischverkenningssquadron</i>
SRW	Strategic Reconnaissance Wing / <i>Strategisch verkenningsskader</i>
TAC	Tactical Air Command / <i>Tactisch Luchtcommando VS</i>
USAF	United States Air Force / <i>Amerikaanse luchtmacht</i>
USAFE	United States Air Force Europe / <i>Amerikaanse luchtmacht in Europa</i>
WP	Warschau Pact / <i>Militaire organisatie Oostbloklanden</i>
WRSP	Weather Reconnaissance Squadron Provisional / <i>Provisieel Weer Verkenningssquadron (dekmantel voor U-2 eenheid CIA)</i>



Lockheed U-2A

Kaboldy/wikimedia commons

TECHNISCHE GEGEVENS U-2A met P&W J-57-P-37 straalmotor:

HOOGTE	4,65 m
LENGTE	14,8 m
SPANWIJDTE	24,0 m
KRUISSNELHEID	760 km/u
MAX. VliegHOOGTE	21.600 m

De eerste rookgordijnen

Het is niet overdreven te stellen dat de geschiedenis van de U-2, zeker die van de eerste periode als werktuig van de CIA, aan elkaar hangt van dekmantels en rookgordijnen. De Central Intelligence Agency wrong zich met medeweten van alle belangrijke regerings- en overheidsinstanties (van het Witte Huis tot de NASA) jarenlang in alle bochten om 'het grote geheim' van de U-2 te bewaren. Dat grote geheim was niet het bestaan van de U-2. Nee, de wereld mocht best weten dat Lockheed dit merkwaardige toestel had gebouwd, maar wat absoluut niet bekend mocht worden was de spionagetaak van deze experimentele hoogvlieger. En die restrictie gold ook voor de enorme, voor een vijandelijke luchtverdediging destijds onbereikbare vlieghoogte – ruim 21 kilometer – van de Lockheed-machine. Die informatie werd met Matroesjka-achtige coverstory's bewaakt en was alleen in de allerhoogste Amerikaanse kringen bekend. Dat dikke rookgordijn was jarenlang alleen vol te houden met list en bedrog en het creëren van steeds nieuwe mistige dekmantels. Die aanpak leidde eigenlijk al vanaf het begin op tal van plaatsen in de wereld tot absurde situaties en publicitair ongelof. Was Moskou echt niet op de hoogte van de werkelijke taak van de U-2? En waren die verdachte echo's op de schermen van de Nederlandse radarstations richting het oosten alleen maar van hoogvliegende machines voor meteorologisch onderzoek?

Terugkijkend kan men zich afvragen of de Amerikanen, verblind door het succes van de eerste spionagevluchten, destijds niet een beetje naïef bezig waren. Er werd door de CIA wel buitensporig veel energie gestopt in de pogingen de werkelijke taak van de U-2 'onzichtbaar' te houden. Of de inlichtingendienst daar jaar in jaar uit in slaagde is maar de vraag. Met het neerschieten van de 24^{ste} U-2 vlucht boven de Sovjet-Unie op 1 mei 1960 stortte het hele kaartenhuis van decepties in elkaar. Operatie GRAND SLAM was er net één te veel. Moskou maakte dankbaar misbruik van de jarenlange geheimhouding aangaande de spionagemachine en zette met goed getimede onthullingen over de laatste clandestiene U-2 *overflights* Amerika in z'n hemd. Geen autoriteit werd gespaard en president Dwight D. Eisenhower al helemaal niet.

Twintig toestellen voor een koopje

Begin december 1954 kreeg de Lockheed Aircraft Corporation mondeling toezegging van de CIA dat de vliegtuigfabriek mocht beginnen met de bouw van de voorgestelde CL-282, die vanaf dat moment tijdelijk de codenaam OARFISH kreeg. Een maand later werd het officiële contract gesloten, waarin was vastgelegd dat Lockheed twintig toestellen zou leveren voor een geschatte totaalprijs van 22.500.000 dollar. Dat bleek – achteraf – een koopje. De echte rekening bedroeg nog geen 19 miljoen dollar en zelfs met de extra kosten voor de eerste modificaties bij de productie kwam het totaalbedrag voor de CIA lager uit dan de eerdere raming.

Het was een bijzondere prestatie van de Lockheed-afdeling voor geavanceerde ontwerpen, de Advanced Project Development faciliteit in Burbank, Californië, beter bekend als de 'Skunk Works'. Deze afdeling, onder leiding van ontwerper Clarence L. (Kelly) Johnson, opereerde volgens onconventionele werkmethoden met een minimum aan toezicht en zonder de bureaucratische procedures die binnen de Amerikaanse defensiegemeenschap altijd grote vertragingen en enorme budgetoverschrijdingen tot gevolg hadden. De CIA gaf Lockheed de gewenste vrijheid van handelen met als resultaat een bijzonder spionagevliegtuig dat niet alleen goedkoper was dan verwacht, maar ook nog eens op tijd geleverd werd.

Naamgeving een probleem

Het eerste rookgordijn dat rond het spionagevliegtuig werd opgeworpen was de naam van de machine. Dat moet voor de niet-luchtvaartkenners even uitgelegd worden. Elk Amerikaanse militair toestel heeft als aanduiding een letter-cijfer combinatie, waarbij de letter een indicatie is van de taak van het vliegtuig. Zo staat de B voor *bomber* (denk aan de B-52) en de F voor *fighter* of *fighter-bomber*, zoals bijvoorbeeld de bekende F-16. Dat is de basis van het systeem, dat verder uitgebreid kan worden met een extra letter achter het getal om een nieuwe variant of modificatie aan te geven, bijvoorbeeld B-52G of F-16C. Ook de functie van een vliegtuig kan gedetailleerder worden aangegeven met extra letters voor de basisletter. Dat gebeurt bij vliegtuigen met een extra of aangepaste taak. Een veel voorkomende letter daarbij is R van *reconnaissance* (verkenning). De RB-47 was bijvoorbeeld de verkenningsuitvoering van de Boeing B-47 bommenwerper.

Die officiële naamgeving is natuurlijk een beetje tricky voor een spionagevliegtuig. Elke aanduiding met een R geeft direct weg wat de hoofdtaak van het vliegtuig is en daar had de CIA allerm minst behoefte aan. Een eerder toegepaste truc was om een geheim vliegtuig als experimenteel of als prototype te presenteren door het een X-nummer te geven. Met een eerste serieproductie van twintig toestellen was ook dat moeilijk vol te houden. De NACA (vanaf 1958 werd het NASA), die met veel X-types vloog, had zich eerder wel voor het karretje laten spannen met de Bell X-16 (de misleidende naam voor een verworpen spionageontwerp), maar met een vliegtuig dat wereldwijd moest worden ingezet, zou een strikt experimentele aanduiding niet geloofwaardig blijven.

Onschuldige weerverkenner

Kelly Johnson van de Lockheed Skunk Works had zelf de aanduiding CL-282 bedacht voor zijn ontwerp, dat was gebaseerd op de eerder door hem ontworpen Lockheed F-104 Starfighter. Die naam was tijdelijk en werd na acceptatie van het ontwerp door de inlichtingendienst meteen vervangen door het cryptoniem AQUATONE. Die project codenaam gold voor de hele inlichtingenoperatie en was uiteraard voor de buitenwereld strikt geheim. De code-aanduiding was alleen bedoeld voor de kleine groep mensen die direct met het geheime programma te maken hadden. De Amerikaanse luchtmacht (de US Air Force – kortweg USAF), hanteerde voor haar operationele en logistieke bijdragen aan het gezamenlijke spionageproject een aparte codenaam: OILSTONE. Het was de Amerikaanse luchtmacht die een oplossing voor het U-2 naamprobleem bood.

De USAF vloog in de jaren vijftig ook met enkele toestellen met als typeaanduiding de letter U, van *Utility* – een categorie algemeen nut, zeg maar. De U-1 Otter was de militaire uitvoering van een eenmotorige civiele hoogdekker, gebouwd door De Havilland Aircraft of Canada. De U-3 Blue Canoe een tweemotorige militaire variant van de Cessna 310. Twee onbetekenende toestellen met louter een ondersteuningstaak. Wat opeens opviel: er was in de VS geen U-2. Bingo!, dacht het AQUATONE-team: dit is de perfectie categorie waarin een geheim spionagevliegtuig als 'onschuldige weerverkenner' kan worden ondergebracht. Het was pure misleiding, maar in het kader van de gewenste *coverstory* wel een slim bedacht onderdeel van de dekmantel, zo leek het althans. Niemand kon toen nog bevroeden dat die nietszeggende letter 'U' later internationaal voor eeuwig als een donkere schaduw over de Lockheed-machine zou blijven hangen.

De aanduiding U-2 werd overigens pas toegekend nadat de Lockheed-machine op de geheime testbasis Watertown Strip op Groom Lake in de Nevadawoestijn op 8 augustus 1955 zijn 'officiële' luchtdoop had gekregen (de echte eerste *take-off* was onbedoeld al gemaakt tijdens een taxitest op 1 augustus en een geslaagde proefvlucht drie dagen later). Tot die tijd werd het prototype 001 door Lockheed-personeel intern aangeduid als *The Article* en door de testvliegers vaak als *Angel*, vanwege de enorme hoogte die het kon bereiken. De naam Article bleef hangen: alle geproduceerde U-2 toestellen kregen een zogeheten Article nummer en de CIA hanteerde die aanduiding bij het geheime berichtenverkeer rond alle spionagevluchten. Het noemen van de U-2 als vliegtuigtype was bij de dienst taboe. De U-2 van Francis Gary Powers die in 1960 boven de Sovjet-Unie werd neergeschoten was Article 360.



Article 341 – het prototype van de U-2 in juli 1955 op de testbasis Watertown Strip in Nevada met op de staart het nummer 001. Deze officiële foto was tientallen jaren geheim. (CIA)

NACA voor het karretje

Een cruciaal onderdeel van het initiële rookgordijn rond de U-2 was de opzet het programma te presenteren als een civiele operatie, geleid door de Amerikaanse nationale organisatie voor luchtvaart- en ruimteonderzoek, genaamd NACA - National Advisory Committee for Aeronautics (de voorloper van de huidige NASA). Het bestaan van de U-2 kon onmogelijk geheim worden gehouden. Dat lukte nog wel tijdens de testvluchten en de opleiding van de piloten op de geheime basis Watertown Strip midden in de woestijn van Nevada, maar de CIA was van plan de hoogvliegende verkenners voor de geplande spionagevluchten op meerdere vliegvelden in de wereld te stationeren en daar zou het vreemde toestel met de opvallend lange vleugels zeker gesignaleerd worden. Om de militaire spionagetaken te verhullen zocht en kreeg de CIA de medewerking van de NACA.

Dat ging niet helemaal van harte. Met enige tegenzin accepteerde de directeur van de organisatie, Dr. Hugh L. Dryden, dat de NACA met enkele geleende U-2's van Lockheed meteorologisch onderzoek zou doen en dat breed bekend zou maken om eventuele verdenkingen over een meer sinistere taak van het bijzondere vliegtuig de kop in te drukken. Om het leugenachtige verhaal wat geloofwaardiger te kunnen overbrengen, zouden sommige U-2's daadwerkelijk met meetinstrumenten van de NACA worden uitgerust en zouden de resultaten van de experimentele onderzoeken in de hogere luchtlagen openlijk gepubliceerd worden.

De eerste fase van het doorwrochte rookgordijn rond de U-2 werd opgetrokken op maandag 7 mei 1956. Op die dag kondigde de NACA de start aan van een nieuw meteorologisch researchprogramma waarin een tot dan toe voor het publiek onbekend vliegtuig, de U-2, een hoofdrol zou spelen. Het persbericht citeerde Dr. Dryden, die omstandig verklaarde dat de toekomstige straalpassagiersvliegtuigen voor hun vliegroutes over de wereld aanzienlijk hoger zouden gaan vliegen en dat daarvoor gedetailleerde informatie nodig was van turbulentie en andere weersomstandigheden in de hogere luchtlagen tot zeker 50.000 voet (15.000 meter). De beschikbaarheid van een nieuw vliegtuigtype, de Lockheed U-2, dat naar verwachting routinematig hoogten zou kunnen bereiken van 16.000 meter, kon helpen de benodigde data voortvarend en economisch te vergaren, aldus Dryden. De Amerikaanse luchtmacht had zich bereid verklaard, zo meldde het persbericht, 'enkele van de Lockheed-vliegtuigen voor het nieuwe NACA programma beschikbaar te stellen.'¹

Dragon Lady voor de luchtmacht

De luchtmacht werkte overigens niet alleen mee aan het AQUATONE-project van de CIA, het Strategic Air Command wilde ook graag zelf met de U-2 vliegen. Om de bij het Pentagon gebruikelijke omslachtige aankoopprocedure te vereenvoudigen werd de bestelling voor 31 machines voor de USAF bij Lockheed geplaatst door de CIA. De geheime codenaam voor het luchtmachtproject was DRAGON LADY, een naam die na verloop van tijd de populaire aanduiding werd van de U-2 en die door de Amerikaanse

¹ NACA announced start of new research Program, NACA persbericht, Washington, 7 mei 1956.

luchtmacht nog steeds gebruikt wordt. Bij de verschillende CIA-detachementen die tot 1974 met de U-2 vlogen, is de naam DRAGON LADY nooit echt ingeburgerd.

Het persbericht van de NACA gaf meer gedetailleerde informatie over de nieuwe onderzoeksplannen, die allemaal in het belang waren van een veilige en comfortabele vlucht voor de luchtreizigers van morgen. Voor de uitvoering van het programma was wel de logistieke en technische steun nodig van de Air Weather Service van de Amerikaanse luchtmacht en daar kwam de zorgvuldig door de CIA geregisseerde aap uit de mouw: 'Overzeese faciliteiten van de USAF zullen gaandeweg gebruikt worden om het vergaren van researchinformatie van de accurate condities in de toekomstige hogere luchtlagen voor de toekomstige vliegroutes in vele delen van de wereld mogelijk te maken.' Een lange, tamelijk onschuldige zin die de CIA een handige vrijbrief gaf voor haar plannen om in meerdere landen kleine U-2 detachementen te stationeren voor spionagevluchten boven de Sovjet-Unie en andere landen. Alles onder het mom van onschuldige weervluchten voor de NACA en de Air Weather Service. In alle berichten werd bewust gewezen op een maximale vlieghoogte van 15.000 meter, omdat dit in de Sovjet-Unie geen onnodige argwaan zou wekken. Het was voor die tijd best hoog, maar voor de Russen niet onbereikbaar. Het werkelijke plafond van de U-2 lag boven de 20.000 meter en dat moest coûte-que-côte geheim blijven.

In mei 1956, een maand voor het geplande begin van de operationele vluchten, wees generaal Charles P. Cabell, de onderdirecteur van de CIA, het AQUATONE-team er op dat voor het in stand houden van de gemelde functie 'weeronderzoek' als dekmantel voor de internationale U-2 operaties naar zijn mening wel *alle* U-2 toestellen moesten worden uitgerust met 'iets van een weerinstrument'. De projectleider was van plan alleen een of twee vliegtuigen die meteovluchten zouden maken te voorzien van apparatuur van de NACA of de Air Weather Service en niet de U-2's die boven de Sovjet-Unie zouden gaan spioneren. Cabell vond dat onvoldoende voor het geval een U-2 in vijandelijk gebied zou neerkomen. Als het toestel dan niet helemaal vernietigd zou zijn, kon de Sovjet-Unie de VN Veiligheidsraad simpelweg wijsmaken dat de verongelukte of neergehaalde U-2 helemaal geen apparatuur voor weererkenning aan boord had. Dat zou de Amerikaanse *cover story* voor de spionagevluchten rigoureus ontkrachten.



De pers kreeg de U-2 voorlopig niet te zien. (CIA)

De USAF Air Weather Service had oorspronkelijk ook het plan opgevat voorafgaand aan de persberichten van de NACA journalisten diezelfde maand een glimp van de U-2 te laten zien. Een U-2 zou dan net even voor zonsopgang landen op Moffett Field, voor de show meteen een hangar in worden geschoven en de volgende dag voor zonsopgang weer opstijgen. De 'sneak-preview' ging echter niet door.



Een Douglas C-124 Globemaster bracht in Juli 1955 in het diepste geheim het eerste prototype van de U-2 van de fabriek in Burbank in Californië naar Watertown Strip in Nevada. De voor het publiek onbereikbare locatie, circa 100 km ten noordwesten van Las Vegas, was ook bekend als Groom Lake en Paradise Ranch. De codenaam van de CIA voor de locatie, SADDLE SOAP, vond bij de gebruikers weinig weerklank. (CIA)



Article 341 – het prototype van de U-2 in juli 1955 na een landing op de droge bedding van Groom Lake (Watertown Strip). Het toestel maakte de officiële eerste vlucht op 4 augustus 1955 met Lockheed-testpiloot Tony LeVier. De U-2 had echter vier dagen eerder bij taxitest onbedoeld al 360 meter gevlogen. (CIA)



Alle Lockheed U-2's op Watertown Strip in Nevada werden als dekmantel voor hun toekomstige spionageactiviteiten voor de CIA voorzien van het gele NACA-embleem. Klein op de staart en groot op de lange vleugels waren fictieve NACA-registratienummers aangebracht. (CIA)





Onder provisorische omstandigheden werd in september 1955 voor AQUATONE op Watertown Strip de geheime opleidings- en testeenheid "Flight D, Project squadron Provisional" gevormd. (CIA)



Een eerste groep van zes U-2 vliegers voor de CIA werd in de zomer van 1955 opgeleid op Watertown Strip. Zes andere ex-luchtmachtvliegers fungeerden als instructeurs. Helemaal linksboven op de foto Francis Gary Powers, die - voordat hij in 1960 werd neergeschoten - 546 uur op de U-2 zou klokken. Powers maakte in totaal 26 spionagevluchten voor de CIA. (CIA)

Opleiding van burgerpiloten

Voor de geheime U-2 vluchten rekruteerde de CIA in 1955 een eerste groep van zes vliegers van de Amerikaanse luchtmacht. Alle gegadigden kwamen van het Strategic Air Command en waren ervaren reservisten. De zes instructeurs behoorden ook tot het strategische luchtcommando, maar die waren nog in actieve dienst en mochten geen clandestiene spionagevluchten maken. Een van de afspraken in het kader van project OILSTONE (de logistieke samenwerking met de luchtmacht) was dat SAC-officieren de opleiding van de CIA U-2 vliegers zou verzorgen.

De selectienormen waren buitengewoon streng en niet alleen op vliegekundig gebied. De nieuwe U-2 piloot moest een soort supermens zijn: fysiek met de nodige stamina, psychisch en emotioneel stabiel, volstrekt loyaal aan de VS, niet bang voor gevaar en qua leeftijd niet ouder dan 30 jaar. Ook stevig was de eis van 500 uur ervaring op *jets* – straaljagers, zoals de Republic F-84F Thunderstreak of de North American F-86 Sabre.

Een belangrijk en allesoverheersend aspect bij de acceptatie van U-2 vliegers was de vereiste *security*. Omdat de spionagevluchten onder de dekmantel van de NACA zouden worden gevlogen, eiste de CIA van de rekruten dat zij hun verbintenis met de luchtmacht zouden opzeggen. Project AQUATONE was doelbewust opgezet als een civiele operatie. Spionage boven de Sovjet-Unie – de kerntaak van de U-2 – door een vliegtuig met een militaire piloot zou beschouwd kunnen worden als een daad van agressie of - nog erger - een oorlogshandeling. Bij een incident met een burgerpiloot zou de Amerikaanse overheid ernstige politieke consequenties kunnen vermijden door zich van de domme te houden en alle betrokkenheid te ontkennen. *Deniability* bleef het favoriete adagium van de CIA.

De militaire gegadigden voor de U-2 opleiding moesten dus overgehaald worden het uniform uit te trekken en een burgerkloffie aan te doen. Na afloop van hun afgesproken diensttijd bij de CIA zouden de vliegers dan naar hun luchtmachtonderdelen kunnen terugkeren. *Sheep-dipped* was de bijzondere term die daarvoor werd gebruikt. De CIA erkende de enorme risico's van de spionagevluchten en bood de potentiële U-2 vliegers als compensatie een riant salaris dat opliep naar een maandbedrag van \$ 2500, waarvan 1000 dollar pas werd uitbetaald bij de beëindiging van de contractperiode. Deze bedragen, inclusief gevarengeld, waren in de jaren vijftig aanzienlijk en drie tot vier keer hoger dan de gebruikelijke militaire salarissen.

Gemor over vliegreuen

Toch ontstond al kort na het begin van de operationele vluchten enig gemor bij de U-2 vliegers van Detachment A op de vliegbasis bij Wiesbaden. Het bleek dat hun uren op de U-2 niet werden bijgeschreven bij de tijden die ze eerder als militair hadden gemaakt. De CIA had dat bewust niet willen doen, omdat de functie van spionagevlieger uiterst geheim was en niet mocht uitlekken, zelfs niet binnen de eigen defensieorganisatie. Wat laat kwamen de *spooks* op het hoofdkwartier in Langley er achter dat juist het niet vermelden van de gemaakte vliegreuen op de conductestaat een veiligheidsprobleem opleverde. Het schriftelijke 'gat' in de opgetekende vliegvaardigheid van de militaire

piloten zou bij terugkeer vervelende vragen oproepen en bovendien de carrière van de betrokkenen ernstig kunnen schaden.

Dit *security problem*, zoals het door de CIA werd gezien (de piloten zagen het anders), was niet zomaar op te lossen. Na breed overleg met alle partijen werd een listig compromis bereikt. De vliegers die de U-2 vliegers bij de CIA in hun contractperiode hadden gemaakt mochten toch worden bijgeschreven, echter pas ná hervatting van de oorspronkelijke militaire functie. De Amerikaanse luchtmacht kreeg wel een opgave van de gevlogen U-2 uren, maar wáár ter wereld die waren gemaakt moest geheim blijven. De piloten die afscheid wilden nemen van de CIA kregen van de *security officer* ook een lijstje mee met een reeks suggesties voor nietszeggende of bewust foutieve antwoorden op eventuele vragen van nieuwsgierige commandanten over hun activiteiten bij de inlichtingendienst. Ze moesten bijvoorbeeld glashard liegen over de vlieghoogte en het vliegbereik van de U-2.

Achteraf gezien gaf dit reden voor enige ironie. De commotie speelde zich af in de zomer van 1957 en de uitkomst had kort daarna nauwelijks nog enige betekenis, omdat het Strategic Air Command iets later in hetzelfde jaar de U-2 als Dragon Lady in gebruik nam op de vliegbasis Laughlin in Texas. Tientallen luchtmachtpiloten werden daar vertrouwd gemaakt met de 'geheime' prestaties van de hoogvlieger. *So much for security!*

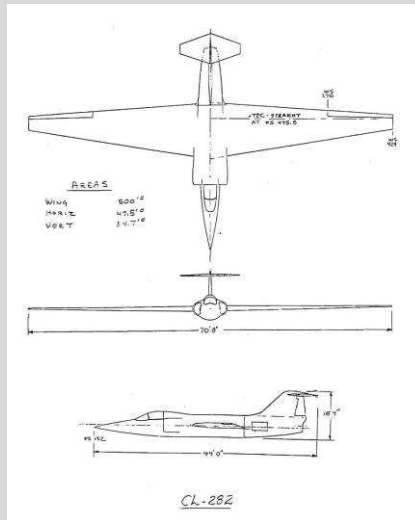
Buitenlandse vliegers niet geschikt

Maar het kan nog gekker. Het was aanvankelijk helemaal niet de bedoeling dat de U-2 bemand zou worden door Amerikaanse piloten. President Eisenhower had in eerste instantie toestemming gegeven voor het gewaagde spionageproject op voorwaarde dat de CIA-toestellen gevlogen zouden worden door buitenlandse piloten. Dat zou bij een ongeluk boven de Sovjet-Unie de Amerikaanse *deniability* versterken. Een crash van de eigenlijk nog experimentele en tamelijk fragiele Lockheed-machine werd zeker niet uitgesloten. Ofschoon Moskou een publieke ontkenning van Amerikaanse betrokkenheid zeker niet zou geloven, kon de VS voor de buitenwereld dan de handen in onschuld wassen.

Van het plan voor de inschakeling van buitenlandse vliegers kwam niets terecht. De Air/Maritime Division van de CIA, die in de jaren vijftig de clandestiene vliegoperaties van de geheime dienst boven Oost-Europa organiseerde, had zeven Grieken en een Pool bereid gevonden een opleiding tot U-2 piloot te volgen. In de officiële historie zijn deze nationaliteiten nog weggelakt, maar in recent vrijgegeven documenten staan ze wel vermeld. De buitenlandse rekruten bleken tijdens de training in de VS ongeschikt voor de riskante taak. De taal was een probleem en de vliegvaardigheid liet veel te wensen over. De U-2 was geen gemakkelijk toestel om te vliegen. De eigenschappen van een zweefvliegtuig kwamen weliswaar goed van pas bij het uitvallen van de straalmotor (bij zo'n *flame out* - geen zeldzaamheid - kon de U-2 nog makkelijk 500 km doorzweven!), maar met name de besturing en de handhaving van de vereiste kritische snelheden in allerlei situaties vereisten een hoge mate van vakmanschap. Na enkele oefenvluchten op Watertown Strip gaf de CIA het op. De buitenlanders werden bedankt en, omdat ze eigenlijk al te veel wisten, werd ze door de afdeling Security met dollars en andere privileges de mond gesnoerd.

Ontwerp gebaseerd op de XF-104 Starfighter

Het originele ontwerp van Lockheed Skunk Works-hoofdontwerper Kelly Johnson voor een verkenningsvliegtuig dat ongemerkt boven de Sovjet-Unie zou kunnen spioneren voor de Verenigde Staten staat te boek als de CL-282. Dit ontwerp, dat later bekend en berucht zou worden als de U-2, combineerde de romp van de Lockheed XF-104, het prototype van de gloednieuwe Starfighter, met de extreme vleugelspanwijdte van een zweefvliegtuig. In realiteit waren er nog tal van extra aanpassingen nodig voordat de CL-282 geaccepteerd werd voor project AQUATONE van de CIA. Niettemin was het spionagevliegtuig in recordtempo gereed en goedkoper dan door Lockheed begroot.



(Foto's Lockheed)

De romp werd breder voor de Pratt & Whitney J57 straalmotor en de vleugels nog langer om meer brandstof te kunnen meenemen voor een groter vliegbereik. Pas kort voor de luchtdoop in augustus 1955 op de geheime CIA-basis in de Nevadawoestijn kreeg de Lockheed CL-282 de nietszeggende aanduiding U-2 om de ware taak van de machine te verdoezelen.



Valse start in Engeland

Voor de uitvoering van het CIA-spionageprogramma en directe steun aan de NACA richtte de Air Weather Service (AWS) van de Amerikaanse luchtmacht een drietal speciale eenheden op, zogeheten *Weather Reconnaissance Squadrons, Provisional*. De eerste van die fictieve 'tijdelijke' weerverkenningssquadrons, WRSP-1, werd in juni 1956 geactiveerd in het Verenigd Koninkrijk. WRSP-2 en WRSP-3 volgden later dat jaar in respectievelijk Turkije en Japan. Voor de duidelijkheid: het ging hier om fictieve luchtmachtsquadrons die als dekmantel fungeerden voor U-2 detachementen van de CIA. De inlichtingenorganisatie sprak daarom in haar eigen berichtenverkeer uitsluitend over Detachementen A, B en C. Al voor de oprichting van Det. A waren op 30 april 1956 twee Lockheed U-2's van de basis Watertown Strip in Douglas C-124 transportvliegtuigen naar de Brits-Amerikaanse vliegbasis RAF Lakenheath in het Engelse graafschap Suffolk overgebracht. De NACA liet ondertussen weten dat de U-2 weerverkenningsvluchten zou uitvoeren voor de AWS op tot dan toe ongekennde vlieghoogtes van 15.000 tot 16.500 meter (50.000 tot 55.000 voet).

Dit was uiteraard geheel volgens het *cover plan* van de CIA, die vanaf Lakenheath dezelfde maand nog de eerste operationele spionagevluchten boven Oost-Europa wilde maken. De Britse regering, die op de hoogte was van de geheime missie van de U-2, had in het kader van de *Special Relationship* met de VS toestemming gegeven voor clandestiene vluchten boven de Sovjet-Unie vanaf Britse bodem. Niet echt verrassend, want Londen was net zo bevreesd voor een mogelijke nucleaire superioriteit van Moskou als Washington. In een gezamenlijke operatie met de Amerikaanse luchtmacht onder de codenaam JU-JITSU waren reeds in 1952 en 1954 spionagevluchten boven de Sovjet-Unie gemaakt met drie viermotorige North American RB-45C Tornado's in RAF beschildering en Britse bemanningen. Die eerste nachtelijke vluchten hadden wazige radarscope-foto's opgeleverd van potentiële Russische strategische doelen voor een eventuele Westerse tegenaanval. Nuttig, maar van beperkte waarde. De haarscherpe daglichtopnamen van de U-2 zouden daarmee vergeleken een goudmijn aan informatie over de militaire en industriële capaciteiten van de Sovjet-Unie kunnen opleveren en uitermate waardevol zijn voor de operationele inzet van de drie types V-bommenwerpers (Valiant, Victor en Vulcan) van RAF Bomber Command.

Vreemde vogel op Lakenheath

De aankomst van de U-2's op Lakenheath kreeg nationaal weinig aandacht, maar was luchtvaartenthousiasten ook niet ontgaan. Het toonaangevende Britse luchtvaartblad *Flight* vroeg zich in commentaren wel af wat die mysterieuze kist kwam doen, nadat vliegtuigspotters de eerste – nog vage – foto's hadden genomen van wat leek op een 'gemotoriseerd zweefvliegtuig'. Het zou nog even duren voordat de Britse pers in de gaten had wat voor vreemde vogel was neergestreken op RAF Lakenheath, maar toen