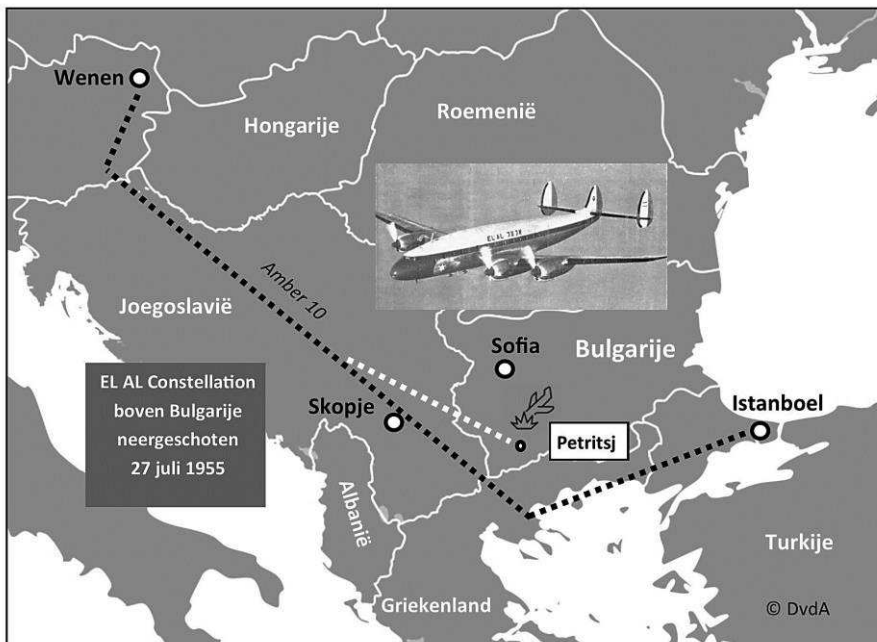


DICK VAN DER AART

Verdwaald achter het IJzeren Gordijn



De Koude Oorlog in het luchtruim van Oost-Europa

Voor Pauline
In liefdevolle herinnering

***“Elke staat heeft de volledige en exclusieve soevereiniteit over het
luchtruim boven zijn grondgebied”***

Artikel 1 van het Verdrag van Chicago, 7 december 1944

***“De verdragstaten erkennen dat elke staat zich moet onthouden van het ge-
bruik van wapens tegen burgerluchtvaartuigen tijdens de vlucht en dat in
geval van onderschepping de levens van inzittenden en de veiligheid van
vliegtuigen niet in gevaar mogen komen”***

Artikel 3bis van het Verdrag van Chicago, 10 mei 1984
International Civil Aviation Organisation ICAO

© 2024 Dick van der Aart

Uitgegeven door
Brave New Books
Nederland

ISBN 9789465019413

Omslagillustratie: Wikipedia, Hawker, Lockheed, Douglas, Avro en KLM
Kaarten: Auteur met Wikimedia en Googlemaps

*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 september 2024

INHOUD

Inleiding • 9

Afkortingen • 14

1.	Amerikaanse C-47 tot landen gedwongen in Sovjetzone Duitsland	15
2.	Crash-landing C-47 na beschieting door Joegoslavische Yak-3	17
3.	Tweede 'verdwaalde' C-47 neergeschoten boven Joegoslavië	19
4.	Verdachte Amerikaanse fotoverkenner zonder brandstof in Hongarije	22
5.	RAF Vampire in Sovjetzone van Duitsland	25
6.	Noodlanding in Russische bezettingszone met oud-vliegtuig prins Bernhard	27
7.	Diplomatieke koehandel bij noodlanding RAF Meteor in Sovjetzone	31
8.	Noodlanding twee verdwaalde Amerikaanse F-84E Thunderjets bij Praag	36
9.	Hongarije eiste 'losgeld' in dollars voor bemanning verdwaalde Douglas C-47	40
10.	RAF Lincoln bommenwerper neergeschoten in grensgebied IJzeren Gordijn	47
11.	Skyraiders aangevallen na schending luchtruim Tsjechoslowakije	55
12.	Sabena DC-3 met lading varkens beschoten boven Sovjetzone Oostenrijk	62
13.	Speciale RAF Meteor vermist in Oost-Duitsland	68
14.	Noodlanding Amerikaanse legerhelikopter aan verkeerde kant zonegrens	70
15.	El Al Constellation met 51 passagiers neergeschoten boven Bulgarije	73
16.	Amerikaanse T-33 trainer streek neer op Russische vliegbasis in aanbouw	78
17.	Tsjechische MiG-15 escorteerde KLM DC-6 naar Bratislava	81
18.	Albanië zweeg over gedwongen landing vermiste Amerikaanse T-33	83
19.	MiG's dwongen Belgische fotoverkenner te landen in Oost-Duitsland	87
20.	Diplomatiek touwtrekken na noodlanding Amerikaanse helikopter in DDR	92
21.	Geheim transportvliegtuig CIA neergeschoten boven Armenië	97
22.	Amerikaanse wolf in schaapskieren boven Sovjet-Unie neergeschoten	103
23.	Amerikaan sprong boven DDR met parachute uit verdwaalde Bird Dog	112
24.	Madonna mia! riep Italiaanse F-84F vlieger na landing in Tsjechoslowakije	115
25.	Pokerspel van Tsjechoslowakije bij crash Luftwaffe-jachtbommenwerpers	121
26.	Russische MiG's dwongen Amerikaanse C-47 te landen in Oost-Duitsland	128
27.	Berlijn en het mysterie van de verdwenen Luftwaffe-jachtbommenwerpers	132
28.	Gedwongen landing verdwaalde Caravelle van Sabena in Sovjet-Unie	140
29.	Duitse Seahawk van Marinevlieger aangevallen boven DDR	144
30.	Verdwaalde Sabreliner zonder waarschuwing neergeschoten	148

INHOUD

31.	Nederlandse Starfighter schudde boven Oost-Duitsland MiG's van zich af	156
32.	Amerikaanse RB-66 'spion' neergeschoten boven oefenterrein DDR	161
33.	Oostenrijkse 'Vliegende Tonnen' met lege tanks geland op akker bij Praag	170
34.	Amerikaanse generaals lang opgesloten na landing in Sovjet-Armenië	174
35.	Paniek in Moskou: ontkenning neerschieten KAL Boeing boven Kola	178
36.	Oostenrijkse legerhelikopter opgejaagd door Tsjechische MiG-15	185
37.	Sovjetpiloot ramde boven Sovjet-Armenië Argentijns vrachtvliegtuig	188

Verantwoording • 193

Bibliografie • 196

Index • 197

Inleiding

Het was een kort bericht in de dagelijkse inlichtingsamenvatting van de CIA, de *Daily Intelligence Digest*, die onder meer ook de Amerikaanse president onder ogen komt. Een Republic RF-84F Thunderflash fotoverkenner van de Deense luchtmacht was op zaterdag 4 mei 1963 ruim 250 kilometer het luchtruim van Oost-Duitsland binnengedrongen. De navigatie-instrumenten van de Thunderflash waren uitgevallen en de piloot was zich er duidelijk niet van bewust dat hij zich aan de verkeerde kant van het IJzeren Gordijn bevond. Dat is op zich niet uitzonderlijk voor een NAVO-vlieger (zie de rest van dit boek) en ook niet echt een reden voor vermelding in een TOP SECRET Amerikaans inlichtingenrapport. Wat het incident voor de CIA kennelijk zo bijzonder maakte, was de reactie van de Sovjet-luchtmacht in de DDR op deze grove luchtruimschending. De Russen hadden niet minder dan tien (!) MiG-jachtvliegtuigen de lucht in gestuurd om de Deense indringer tijdens zijn vlucht boven de DDR te onderscheppen. Die interceptors hadden echter geen enkele poging gedaan de RF-84F tot landen te dwingen, laat staan het 'vijandelijke' vliegtuig neer te schieten. Tot verwondering van de Amerikaanse inlichtingendienst hadden de MiG's de Deense straaljager slechts een veilig escorte bezorgd naar de grens met West-Duitsland.

Dat was zeer opmerkelijk omdat de Amerikanen - en trouwens ook andere NAVO-landen - het vaak anders hadden meegemaakt. Vanaf het begin van de Koude Oorlog, die duurde van 1945 tot 1990, waren al talrijke verdwaalde Westerse vliegtuigen door de luchtmachten van communistische landen tot landen gedwongen, zonder waarschuwing aangevallen en zelfs neergeschoten. En niet alleen gevechtstoestellen, ook verkeersvliegtuigen van internationale luchtvaartmaatschappijen waren bij onbedoelde en - achteraf - verklaarbare luchtruimschendingen regelmatig geconfronteerd met vijandige acties van Russische en Oost-Europese jachtvliegtuigen. Vaak, maar niet altijd. Want het was niet permanent oorlog in de lucht.

Uitleg over oorzaak vaak niet geloofd

Soms werden luchtruimschendingen door de communistische autoriteiten probleemloos afgehandeld en konden Westerse toestellen na een vluchtige inspectie op de aanwezigheid van verborgen spionageapparatuur zonder veel oponthoud hun reis vervolgen. Dat gold dan vooral voor verkeersvliegtuigen en sportkisten. Bij militaire vliegtuigen werd wat minder snel geloof gehecht aan de eerste de beste uitleg over de oorzaak van een dwaling. Bij de excuses voor de navigatiefouten ging het opvallend vaak om haperende cockpitinstrumenten, zoals een defect radiokompas of uitgevallen radioverbindingen. Ook de weersomstandigheden speelden een belangrijke rol bij de koersafwijkingen.

Bemanningen hadden soms last van een dik wolkendek dat het zicht op de grond belemmerde of kregen te maken met een onverwacht harde staart- of zijwind die het vliegtuig als het ware door het IJzeren Gordijn 'duwde.' Piloten en navigators waren tijdens de eerste helft van de Koude Oorlog voor hun koerscorrecties vooral afhankelijk van bekende radiobakens. Die vielen soms onverwachts uit of hadden frequenties die sterk overeenkwamen met bakens aan de andere kant van het IJzeren Gordijn.

Een verkeerde afstemming was daardoor snel gemaakt. Ook bewuste misleiding van het luchtverkeer met 'valse' navigatiesignalen werd door communistische landen niet geschuwd. Westerse piloten moesten permanent attent blijven op het gevaar van deze zogeheten *spoofing* operaties.

Gedurende de gehele Koude Oorlog was het IJzeren Gordijn een bron van politieke spanning en militaire ergernis. De op de grond zo tastbare grens (hekken, wachttorens en mijnenvelden) maar in de lucht zo onzichtbare barrière tussen Oost en West leidde tot een voortdurende stroom bizarre incidenten.

Russisch roulette in de lucht

Die confrontaties waren, zoals gezegd, niet altijd even ernstig. Maar die uitkomst was pas achteraf te beoordelen. Binnen de defensiegemeenschap van de Warschaupact-landen was er geen standaardprocedure voor het optreden bij luchtruimschendingen. In het ene geval kon een verdwaalde vlieger na een gedwongen landing een volle tank brandstof meekrijgen om terug te vliegen naar het Westen, op andere momenten kreeg een bemanning de kans niet om aanwijzingen op te volgen en werd een indringer zonder - de verplichte - visuele waarschuwing direct aangevallen. Dat resulteerde in dramatische confrontaties, waarbij meerdere Westerse vliegtuigen - zowel civiel als militair - zonder pardon uit de lucht werden geschoten.

Het leek in sommige jaren wel *Russisch roulette* in het Oost-Europese luchtruim. Een Britse Lancaster-bommenwerper, tenminste zes Amerikaanse militaire toestellen, waaronder twee verkenningsvliegtuigen, een Israëliëse Constellation, een Belgische Sabena DC-3, een Zuid-Koreaanse Boeing 707 en een West-Duitse marinejager moesten het ontgelden. Het zijn maar enkele voorbeelden van het 'schietgrage' optreden van communistische landen. In de meeste gevallen werden de betrokken bemanningen compleet verast door het inslaan van kogels en granaten in hun vliegtuigen. Degenen die het overleefden, vertelden na afloop dat ze nooit waren gewaarschuwd, noch door internationaal afgesproken vliegbewegingen van de interceptors, noch met radio-oproepen van de verantwoordelijke verkeersleidingen. De communistische landen die de *shootdowns* op hun geweten hadden, hielden bij internationale protesten steevast vol dat er visuele '*follow me*' signalen en waarschuwingsschoten waren gegeven voor een gedwongen landing op een nabijgelegen vliegveld, maar dat de verdwaalde piloten die instructies altijd hadden genegeerd.

Bij uitzondering en meestal na stevige Westerse diplomatieke protesten waren de regeringsautoriteiten in Moskou, Praag, Boedapest, Sofia en Berlijn bereid toe te geven dat gewelddadig optreden tegen een luchtruimschender niet de juiste reactie was geweest. In veel gevallen schoof een aangesproken communistische regering de schuld voor de onbesuisde acties dan in de schoenen van de betrokken gevechtspiloten. Die hadden de bestaande instructies genegeerd en op eigen houtje het vuur geopend.

Gebeurde het omgekeerde ook? Kwamen vliegtuigen van de Sovjet-Unie en de Oost-Europese communistische landen ook wel eens onbedoeld aan de - voor hen - verkeerde kant van het IJzeren Gordijn terecht? Zeker, maar - afgaande op beschikbare informatie - minder talrijk qua diepe penetraties en in elk geval met minder dramatische gevolgen.

Dat laatste had te maken met de passieve houding van het Westen en met de veel grotere controle op de vliegbewegingen van de Warschaupact-luchtmacht. De communistische piloten waren in de lucht minder vrij dan hun collega's van de West-Europese landen. Ze werden door hun commandocentra strakker in de hand gehouden en kregen weinig ruimte voor eigen initiatief. Wat meespeelde, was de angst voor eigen militaire vliegtuigdeserteurs en de – uiteraard verboden – pogingen van burgerpiloten om met vliegtuigen naar het Westen te vluchten.

Sporadisch verschenen in de Westerse media berichten over militaire vliegtuigen die vanuit de DDR of Tsjechoslowakije het luchtruim van de Bondsrepubliek waren binnenvlogen. Die penetraties waren meestal niet zo diep en vrijwel altijd te kort voor effectieve intercepties door gealarmeerde NAVO-jagers. Veel schendingen van het West-Duitse luchtruim waren waarschijnlijk opzettelijk om de effectiviteit van de NAVO-luchtverdediging te testen. Andersom gebeurde dat ook. Met name de Amerikaanse luchtmacht in Europa, de USAFE, schrok er niet voor terug om met deze niet ongevaarlijke tactiek van snelle en vluchtige 'speldenprikken' gegevens te verzamelen van de nieuwste Russische luchtafweersystemen in de Oost-Europese communistische landen. De elektronische reacties van de troepen achter het IJzeren Gordijn op die (potentiële) grensschenders werden dan gretig geregistreerd door op veilige afstand cirkelende Amerikaanse verkenningsvliegtuigen.

Bescherming verkeersvliegtuigen

Het waren vooral verkeersvliegtuigen van communistische landen die boven West-Europa even 'de weg kwijt waren.' De Tupolevs en Ilyushins van luchtvaartmaatschappijen als Aeroflot, Balkan, Interflug, Lot en CSA verlieten tijdens de Koude Oorlog regelmatig de aangewezen luchtcorridors voor slinkse omwegen over militaire installaties en vliegbases van de NAVO. Deze verkapte spionagevluchten wekten grote irritaties op bij de Westerse luchtmachten. Afgezien van radiowaarschuwingen en sporadische intercepties om een 'verdwaald' toestel terug te geleiden naar de juiste *airways* werd er echter niets tegen gedaan. Voor politici waren de economische voordelen van het commerciële luchtverkeer van een hogere prioriteit.

Die houding typeerde tijdens de Koude Oorlog het grote verschil tussen Oost en West wat de controle op het luchtverkeer in Europa betreft. Waar communistische landen spontane vluchtafwijkingen door Westerse vliegtuigen gewoonlijk afstraffen met een gedwongen landing of zelfs met het neerschieten van de indringer, bleven reacties van NAVO-landen beperkt tot diplomatieke waarschuwingen en protestnota's. Een vliegtuig met passagiers in gevaar brengen, was in het Westen - simpel gezegd - *not done*.

Ook verdwaalde bommenwerpers en jachtvliegtuigen uit het Oostblok waren boven West-Europa veilig. Al vroeg in de Koude Oorlog had het Allied Command Europe van de NAVO '*rules of engagement*' opgesteld die gewelddadig optreden tegen een militaire luchtruimschender verbood, tenzij die indringer zelf vijandige acties zou ondernemen. Ook hier was het protocol: onderscheppen, terugsturen en protesteren.

De bescherming van verkeersvliegtuigen kreeg overigens pas in 1984 een juridische status in artikel 3bis van het Verdrag van Chicago, waarin de (toen) 193 luchtvaart-

maatschappijen verenigd in de ICAO, de *International Civil Airlines Organisation*, expliciet vastlegden dat wapengeweld tegen burgervliegtuigen uit den boze was. De trieste aanleiding voor deze tamelijk late stap was het neerschieten in 1983 van een Korean Airlines Boeing 747 boven het eiland Sachalin in het Verre Oosten van de Sovjet-Unie. De Russische luchtverdediging had *Flight KAL 007* abusievelijk geplot als een provocatieve Amerikaanse spionagevlucht. In het duister van de nacht hadden de opgestegen interceptorpiloten de grote Boeing 747 Jumbo geïdentificeerd als een Boeing RC-135 elektronisch verkenningvliegtuig. De directe aanleiding voor die rampzalige vergissing, die 269 passagiers en bemanningsleden het leven kostte, was de grote koersafwijking van de Zuid-Koreaanse Boeing als gevolg van een verkeerde instelling van het geavanceerde navigatiesysteem.

Veel sportvliegtuigen verdwaald

Dit tragische incident, dat destijds aanleiding gaf tot veel bizarre complottheorieën, komt in dit boek overigens niet aan de orde. De 37 hoofdstukken beschrijven een reeks opmerkelijke incidenten achter het IJzeren Gordijn in Europa. Deze scheidslijn tussen het kapitalistische Westen en het communistische Oosten - de *Iron Curtain* waar de Britse staatsman Winston Churchill in 1946 over sprak - liep in de oorspronkelijke versie van het Poolse Stettin aan de Oostzee tot het Italiaanse Triëst aan de Adriatische Zee. In het politieke en militaire discours van de Koude Oorlog was die imaginaire barrière doorgetrokken tot de Sovjetgrenzen met Noorwegen en Turkije. En dat was inclusief Joegoslavië (voor een aantal jaren na de Tweede Wereldoorlog) en het op China georiënteerde Albanië. Zo ook in dit boek.

Opvallend veel (sinds 1957 meer dan 60) sportvliegtuigen raakten in de grensgebieden van de Bondsrepubliek met Oost-Duitsland de weg kwijt en moesten in de DDR een noodlanding maken. De ontvangst in het vermeende arbeidersparadijs was niet altijd zachtzinnig. Een van de pechvogels was de 51-jarige Nederlandse sportvlieger P.A.M. Pluijmen uit Weert. Op een vlucht van Budel naar West-Berlijn in februari 1980 verdwaalde hij met een gehuurde Robin HR100-200B boven de DDR. Na onderschepping door een Oost-Duitse Mi-24 gevechtshelikopter en een voorzorgslanding bij Nora werd hij door de DDR- autoriteiten opgepakt en bijna drie weken vastgehouden alvorens hij - zonder vliegtuig - naar Nederland mocht terugkeren. Een schril contrast (zie hoofdstuk 6) met de drie verdwaalde Groningers die in 1948 door Sovjetofficieren uitermate gastvrij in Berlijn werden onthaald.

Geheime informatie nu vrijgegeven

De in dit boek beschreven gebeurtenissen hebben met elkaar gemeen dat de betrokken Westerse vliegtuigen verdwaald waren en onbedoeld aan de verkeerde kant van de Oost-West grens terecht kwamen. Een lezenswaardige selectie van opmerkelijke navigatiefouten, stuk voor stuk illustratief in de historische context van dramatisch, tragisch, schandalig, mysterieus en zelfs hilarisch. Interessanter dan het feit van de koersafwijking zelf was vaak de nasleep: de behandeling van de bemanning, de onderzoeken en de bureaucratische reacties aan weerskanten van het IJzeren Gordijn.

Meerdere incidenten waren destijds wereldnieuws met grote koppen in binnen- en buitenlandse kranten. Maar zeker niet alle feiten kwamen toen naar buiten. Op persconferenties werd veel achtergehouden op last van betrokken inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Na de Koude Oorlog zijn veel Westerse geheime documenten openbaar geworden en ook in de voormalige communistische landen had de door partijleider Gorbatsjov gepropageerde *glasnost* (openheid) een positief effect op de toegang tot militaire informatie. Onderzoek in nationale archieven in Washington, Londen, Freiburg en Den Haag, en digitale research op een veelheid van informatieve websites van organisaties en particulieren in de voormalige communistische landen hebben een schat aan nieuwe informatie opgeleverd. Vaker dan eerder mogelijk was, kan daardoor in *Verdwaald achter het Ijzeren Gordijn* concreter en evenwichtiger beschreven worden wat er bij de vele luchtruim-schendingen écht is gebeurd.

Een boek schrijf je alleen, maar op de achtergrond spelen altijd meerdere mensen een ondersteunende en enthousiasmerende rol. Mijn luchtvaartvrienden Pieter van Buysen, Aad Wever, Jan Schipper en Henk Schakelaar ben ik dankbaar voor hun aansporingen, tips, expertise en foto's. Mijn dank gaat ook uit naar Diny Beverdam die met onvermoeide aandacht het manuscript minutieus heeft doorgenomen. Haar correcties en suggesties waren bijzonder waardevol. Uiteraard komen alle eventueel in dit boek nog aanwezige fouten voor mijn rekening.

Dick van der Aart

Blaricum, september 2024

AFKORTINGEN

ADIZ	Air Defense Identification Zone / <i>Identificatiezone luchtverdediging</i>
ATAF	Allied Tactical Air Force / <i>Tactische luchtmachtkrachten NAVO</i>
BASC	Berlin Air Safety Center / <i>Veiligheidscentrum Berlijnse luchtcorridors</i>
CIA	Central Intelligence Agency / <i>Centrale Inlichtingendienst VS</i>
COMINT	Communications Intelligence / <i>Verbindingsinlichtingen (radio)</i>
CRC	Control and Reporting Center / <i>Gevechtsleidingsstation</i>
CREST	CIA Records Search Tool / <i>Database gedeclassificeerde CIA-documenten</i>
DDR	Duitse Democratische Republiek / <i>Oost-Duitsland</i>
DIA	Defense Intelligence Agency / <i>Militaire Inlichtingendienst VS</i>
DoD	Department of Defense / <i>Ministerie van Defensie VS (Pentagon)</i>
ELINT	Electronic Intelligence / <i>Elektronische spionage, vooral radar</i>
EUCOM	European Command / <i>Europees Commando (VS)</i>
GSFG	Group Soviet Forces Germany / <i>Sovjet-strijdkrachten in DDR</i>
GRU	Glavnoye Razvedyvatelnoye Upravleniye / <i>Militaire Inlichtingendienst SU</i>
IAP	Istrebitelnye Aviatsionnye Polki / <i>Regiment jachtvliegtuigen Sovjet-Unie</i>
IAD	Istrebitelnaya Aviatsionnaya Divisiya / <i>Divisie jachtvliegtuigen SU</i>
IATA	International Air Transport Association / <i>Int. Org. voor luchttransport</i>
ICAO	International Civil Aviation Organization / <i>Burgerluchtvaartorganisatie</i>
IFF	Identificaton Friend or Foe / <i>Identificatie Vriend of Vijand</i>
KGB	Komitet Gosozdarstvennoj Bezopasnosti / <i>Comité voor Staatsveiligheid</i>
KLu	Koninklijke Luchtmacht
LSK/LV	Luftstreitkräfte / <i>Luftverteidigung / Luchtmacht DDR</i>
NADGE	NATO Air Defense Ground Environment / <i>NAVO-radargordel</i>
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NOTAM	Notice To Airmen / <i>Bericht aan luchtvaarders</i>
NSA	National Security Agency / <i>Amerikaanse afluisterdienst</i>
NVA	Nationale Volksarmee / <i>Strijdkrachten DDR</i>
PVO	Protivo Vozdushnaya Oborona / <i>Luchtverdedigingscommando SU</i>
QRA	Quick Reaction Alert / <i>Interceptors voor alarmstart</i>
RAF	Royal Air Force / <i>Britse Koninklijke Luchtmacht</i>
RAFG	Royal Air Force Germany / <i>Britse luchtmacht in West-Duitsland</i>
SIGINT	Signals Intelligence / <i>Verbindings- en radarinlichtingen</i>
SOC	Sector Operations Center / <i>Luchtverdedigingscentrale</i>
USAAF	US Army Air Force / <i>Amerikaanse legerluchtmacht (voorloper USAF)</i>
USAF	United States Air Force / <i>Amerikaanse luchtmacht</i>
USAFE	United States Air Force Europe / <i>USAF in Europa</i>
VVS	Voenno-Vozdushnye Sily / <i>Luchtmacht Sovjet-Unie</i>



HOOFDSTUK 1

Amerikaanse C-47 tot landen gedwongen in Sovjetzone van Duitsland

28 november 1945

De Tweede Wereldoorlog was net afgelopen en de naderende Koude Oorlog tussen de zegevierende landen was nog op kamertemperatuur. Er waren afspraken gemaakt voor Westerse vliegbewegingen boven de vier bezettingszones van Duitsland, in het bijzonder voor het luchtverkeer van de overwinnaars naar de vier sectoren van Berlijn. Voor dat laatste was de Geallieerde Raad in november 1945 akkoord gegaan met de instelling van drie 32 kilometer brede luchtcorridors over de Sovjet-bezettingszone van Duitsland en een cirkelvormige controlezone voor het luchtverkeer boven Berlijn ten behoeve van de civiele en militaire vliegvelden in de stad. Die gereguleerde luchtroutes over de oostelijke bezettingszone naar Berlijn werden gemeenschappelijk bewaakt door het zogeheten Berlin Air Safety Center (BASC), een coördinerende organisatie met Amerikaans, Brits, Frans en Russisch militair personeel. Verkeersvliegtuigen en militaire toestellen van de drie Westelijke landen konden vrij gebruik maken van de drie luchtcorridors. Voor de andere luchtroutes boven wat later Oost-Duitsland werd, bijvoorbeeld naar Denemarken, Tsjechoslowakije of Polen, was toestemming van het Sovjetgezag een vereiste.

Het was in de chaotische eerste maanden na de oorlog voor alle partijen flink wennen aan de nieuwe regels. Waar tot voor kort grote groepen Britse en Amerikaanse bommenwerpers kriskras over Duitsland hadden gevlogen, moesten piloten zich nu bij het

navigeren aan strenge regels houden. Dat ging niet altijd goed. Op 28 november 1945 verdwaalde een Douglas C-47 Skytrain van de Amerikaanse Army Air Force (USAAF) nabij de stad Dresden in de Sovjet-bezettingszone. Het veelgebruikte tweemotorige transportvliegtuig was onderweg van Hanau in Duitsland naar Praag in Tsjecho-Slowakije, maar was door slecht weer uit de koers geraakt. Toen de Skytrain uit de wolken boven de Sovjetvliegbasis Grossenhain tevoorschijn kwam, stegen twee Russische Yakovlev Yak-3 schroefjagers op die met 'signalen' (vleugelbewegingen?) aangaven dat het Amerikaanse militaire vliegtuig moest landen.



Sommige Amerikaanse kranten berichtten dat propellervliegtuigen met de Rode Ster meerdere waarschuwingsschoten hadden afgevuurd voor de neus van de onmiskenbaar van USAAF emblemen voorziene transportmachine. Een ander artikel vermeldde dat soldaten van het Rode Leger de Skytrain na de landing omsingelden en iedereen aan boord dwong in een rij te gaan staan voor inspectie. De vier bemanningsleden en tien passagiers werden naar een lege barak geleid en door de Sovjet-autoriteiten drie dagen

lang *incommunicado* opgesloten voordat ze werden vrijgelaten. Het hele incident werd door de autoriteiten geheimgehouden tot maart 1946. Nadat geruchten over de gebeurtenis opdoken in Washington, werd het feit van de noodlanding bevestigd door de Republikeinse senator Styles Bridges. Die vroeg de Amerikaanse minister van Oorlog om een volledig onderzoek naar dit incident en soortgelijke gebeurtenissen in de door de Sovjet-Unie bezette zone van Duitsland.

Eind 1945 beschikte de USAAF in de Amerikaanse zone over meerdere *Troop Carrier Squadrons* met Douglas C-47 Skytrains, onder meer op de Duitse vliegbases Oberpfaffenhofen, Erding, Rhein-Main en Wiesbaden. De Skytrains vlogen dagelijks goederen en personeel naar alle Amerikaanse vliegbases in Europa en het Midden-Oosten.



Douglas C-47A Skytrain (via Paluba.info)

HOOFDSTUK 2

Crash-landing verdwaalde C-47 Skytrain na beschieting Joegoslavische Yak-3

9 augustus 1946

Met een serie gerichte kanonschoten dwong een Yakovlev Yak-3 schroefjager van het 254^e Joegoslavische Luchtmacht Regiment (JRV), gevlogen door luitenant Dragomir Zečević, een Douglas C-47A Skytrain transportvliegtuig van de US Army Air Force een *crash-landing* te maken in een veld bij Kranj, niet ver van Ljubljana in het noorden van Joegoslavië. Volgens de Amerikaanse autoriteiten was de tweemotorige C-47 met serienummer 43-15376 tijdens een storm boven Klagenfurt in Oostenrijk uit de koers geraakt. Het was een toestel van het 305^e Troop Carrier Squadron, gestationeerd op het vliegveld Capodichino bij Napels.

Aan boord van het vliegtuig, dat onderweg was van het Amerikaanse vliegveld Tulln bij Wenen naar Udine in Italië, waren vier Amerikaanse bemanningsleden, onder wie piloot William Crombie, en zes passagiers: drie Amerikanen, twee Hongaren en een Turkse officier. Alle tien militairen en burgers werden al spoedig vrijgelaten door de Joegoslavische autoriteiten. De Turkse officier raakte zwaar gewond bij het incident en kon pas later vertrekken.

De Joegoslavische protestnota aan Washington gaf een uitvoerige beschrijving van het incident. "Op 9 augustus om 13.10 uur vloog een Amerikaans vliegtuig van het type C-47 over het vliegveld van Ljubljana op 3000 meter hoogte en cirkelde twee keer rond.



Ondanks een oproep van onze gevechtsvliegtuigen met internationale signalen en zelfs handgebaren om het vliegtuig te laten landen, gaf de bemanning van het toestel geen gehoor aan deze oproepen, maar probeerde het terug te keren in de richting van de grens. Pas nadat onze jagers vastberaden stappen hadden gezet, werd het Amerikaanse vliegtuig gedwongen te landen.”

De Joegoslavische actie was volgens het persbureau *United Press* het eerste gerapporteerde geval sinds de Tweede Wereldoorlog waarbij een Eu-

ropese natie actief zijn gewapende macht gebruikte om te voorkomen dat een Amerikaans militair vliegtuig over haar grondgebied zou vliegen.

De Amerikaanse ambassadeur in Belgrado, Richard C. Patterson Jr., reageerde uiterst verbolgen op de nota. Hij zei dat de vlucht van de C-47 op geen enkele wijze een bedreiging vormde voor de soevereiniteit van Joegoslavië en dat er gezien de omstandigheden geen enkele rechtvaardiging was geweest voor de aanval. Hij noemde het opzettelijk vuren zonder waarschuwing op een ongewapend passagiersvliegtuig van een bevriende natie een overtreding van het volkenrecht en van de beginselen van de menselijkheid. De ambassadeur stelde dat Belgrado de VS-regering nimmer had laten weten dat er inzittenden zouden worden doodgeschoten in het geval een van haar vliegtuigen vanwege de weersomstandigheden een mijl of twee buiten de corridor zou worden gedwongen of zich wegens mechanische problemen buiten die corridor zou bevinden.

Patterson had van zijn ministerie van Buitenlandse Zaken de instructie gekregen de onmiddellijke vrijlating te eisen van de inzittenden van de gecrashte C-47, gezien het feit



dat “het vliegtuig vanwege de gevaren van navigeren bij slecht weer en de aanwezigheid van hoge bergtoppen in het gebied wel gedwongen was uit te wijken naar Joegoslavië.” De Joegoslavische regering voldeed snel aan dit verzoek, maar hield vast aan de beschuldiging van een opzettelijke grensschending.

De Amerikaanse C-47 werd neergehaald door een Russische Yak-3 jager van de Joegoslavische luchtmacht. (Yakovlev)



Douglas C-47A Skytrain (USAAF)

HOOFDSTUK 3

Tweede ‘verdwaalde’ Amerikaanse C-47 neergeschoten boven Joegoslavië

19 augustus 1946

Tien dagen na het eerste grote luchtincident boven Joegoslavië was het weer raak. Joegoslavische Yak-3 schroefjagers schoten een tweede Amerikaanse Douglas C-47 Skytrain van het 305^e Troop Carrier Squadron neer nabij de Italiaans-Joegoslavische grens. De C-47 met drie officieren en twee onderofficieren bevond zich op een reguliere vlucht (Flight 459) van de Amerikaanse basis Tulln bij Wenen naar Udine en zou om 09.59 uur in Italië landen. Het toestel had Tulln om 8.29 uur verlaten zonder passagiers. Vijftien minuten nadat Klagenfurt in Oostenrijk op 22 kilometer ten noorden van de Joegoslavische grens was gepasseerd, liet de bemanning via de radio weten dat er vanaf de grond door luchtafweergeschut met lichtspookkogels op het Amerikaanse vliegtuig werd geschoten. Klagenfurt ligt 65 kilometer ten noordwesten van Ljubljana, waar op 9 augustus 1946 de eerste Joegoslavische aanval op een USAAF C-47 had plaatsgevonden.

Getuigen in Bled, in het noordwesten van Joegoslavië, zeiden dat de langzaam vliegende C-47 werd aangevallen door twee gevechtsvliegtuigen terwijl het terugvlog in de richting van Oostenrijk. Na meerdere schietpasses van de Yak-schroefjagers raakte het transportvliegtuig in een spin en draaide het in een spiraal naar de grond in de bergen ten noorden van Bled, waarna grote rookwolken zichtbaar werden.

Alle vijf bemanningsleden aan boord kwamen om. De *kill* van de Skytrain werd gescoord door Vladimir Vodopivec in een Yakovlev Yak-3 van het 254.puk (squadron) van de Joegoslavische luchtmacht, gestationeerd op de vliegbasis Radovljica.



Het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken verklaarde na het incident: “[De Joegoslavische jagers]... gaven geen signaal dat geïnterpreteerd kon worden als een teken om te landen, maar hadden slechts hun vleugels bewogen – wat, volgens de praktijk van de Verenigde Staten, het geaccepteerde signaal was om de aandacht te trekken; en dat het vliegtuig opnieuw werd beschoten terwijl het snel daalde in een poging te landen.”

Ook de Amerikaanse ambassadeur in Belgrado reageerde opnieuw uiterst kritisch: “Ongeacht of de vliegtuigen zich op korte afstand binnen of buiten de [aangewezen] luchtcorridor bevonden, het waren ongewapende passagiersvliegtuigen op weg naar Udine in Italië. Hun vlucht vormde op geen enkele wijze een bedreiging voor de soevereiniteit van Joegoslavië.”

Het State Department in Washington benadrukte nog eens dat de aangevallen C-47 niet met opzet boven Joegoslavië had gevlogen. Bovendien had Belgrado al eerder de verzekering gekregen dat Amerikaanse toestellen nooit zonder voorafgaande toestemming van de bevoegde autoriteiten door het luchtruim van Joegoslavië zouden vliegen, behoudens in situaties waarin een Amerikaanse piloot daartoe gedwongen zou worden vanwege slecht weer, navigatieproblemen of mechanische defecten. Dat die genoemde uitzonderingen opvallend vaak voorkwamen, kan worden opgemaakt uit de reeks diplomatieke nota's waarin Belgrado haar ergernis ventileerde over de herhaaldelijke schendingen van de Joegoslavische soevereiniteit door buitenlandse (lees: Amerikaanse) vliegtuigen. De agressieve Joegoslavische reactie was ook niet bepaald uit de lucht komen vallen. Belgrado had Washington enkele dagen na het eerste incident met een C-47 al formeel laten weten dat het Joegoslavische luchtruim sinds februari 1946 niet minder dan 172 keer door Amerikaanse vliegtuigen was geschonden. De gepubliceerde lijst vermeldde de data en de locaties van 87 bommenwerpers, 40 jagers en 45 transportvliegtuigen.

In april 1946 had maarschalk Jozip Broz Tito, de premier en communistische leider van Joegoslavië, de VS nog gewaarschuwd dat het afgelopen moest zijn met de stroom soevereiniteitsschendingen door Amerikaanse vliegtuigen. Washington ontkende opnieuw dat Amerikaanse militaire toestellen zo vaak illegaal boven Joegoslavië hadden gevlogen, maar liet wel waarschuwingen uitgaan naar luchtmachteenheden in Europa om beter op te letten en het Joegoslavische territorium te respecteren.

Maarschalk Tito, die als anti-Stalinist Amerika te vriend wilde houden, koos ervoor het conflict niet op de spits te drijven. Hij bood de VS excuses aan voor het verlies aan mensenlevens en beval zijn luchtmacht niet meer te schieten op Amerikaanse toestellen. Belgrado betaalde de VS in oktober 1946 een bedrag van 150.000 dollar als genoegdoening voor de vijf omgekomen passagiers van de op 19 augustus neergeschoten C-47. Een verzoek van Washington om compensatie voor het verlies van de twee Skytrains werd door de Joegoslavische regering genegeerd.

Op zoek naar radar

Het incident kreeg nog een bijzonder militair staartje. De Amerikaanse luchtmacht in Europa was zeer verbaasd over de precisie waarmee de Joegoslavische luchtmacht de lucht-ruimschendingen had kunnen vaststellen en de trefzekerheid waarmee het luchtafweergeschut indringers onder vuur had genomen. Dat moest wel, zo werd gedacht, met behulp van radar gebeurd zijn. De Amerikaanse nieuwsgierigheid resulteerde in een bijzondere *intelligence* operatie.



Met een aangepaste Boeing B-17 bommenwerper werd naar Joegoslavische radarsystemen gezocht. (USAF)

Twee inderhaast voor elektronische verkenningsvluchten uitgeruste Boeing B-17 bommenwerpers kregen de opdracht om langs de Joegoslavische grens te vliegen om het gezochte radarsysteem te vinden en te identificeren. Operation SUNRISE, zoals de geheime actie werd genoemd, bevestigde al snel de Amerikaanse vermoedens. De Joegoslavische luchtmacht bleek handig gebruik te maken van een oude Telefunken *Würzburg* radarpost die de Duitsers na de Tweede Wereldoorlog in Joegoslavië hadden achtergelaten.



Douglas A-26 Invader (USAF Museum)

HOOFDSTUK 4

Verdachte Amerikaanse fotoverkenner zonder brandstof in Hongarije

1 december 1946

Vrijwel direct na de Tweede Wereldoorlog stelde de Amerikaanse luchtmacht in Duitsland (toen nog de US Army Air Force – USAAF) een geheime eenheid samen voor clandestiene fotoverkenningvluchten boven Oost-Europa. De drie brede luchtcorridors naar West-Berlijn boden een ideale en 'legale' gelegenheid voor spionagemissies over de Russische bezettingszone van Duitsland. Voor die speciale eenheid, een onderdeel van het op 23 juli 1945 opgerichte 45^e Reconnaissance Squadron op de vliegbasis Fürth bij Neurenberg, werden enkele tweemotorige Douglas A-26 Invader lichte bommenwerpers gemoderniseerd met verborgen camera's.

Op 1 december 1946 deed zich een vreemd incident voor met een Douglas A-26 Invader. De A-26 fotoverkenner van het 45^e Reconnaissance Squadron van de 10^e Reconnaissance Group, USAAF, raakte tijdens een vlucht vanaf de basis Fürth verdwaald door slecht weer. De Invader werd bestuurd door luitenant George A. Curry met als tweede bemanningslid sergeant Donald G. Gelnett. De Douglas A-26 zou Amsterdam (!) als bestemming hebben gehad, maar andere – officiële - bronnen spraken vaag over een routinevlucht zonder vermelding van het vlucht doel.



De vlucht verliep in elk geval niet volgens plan. De Amerikaanse fotoverkenner raakte ergens onderweg verdwaald. Toen de brandstoftanks van de Invader bijna leeg waren, moest George Curry wel landen. Hij zette zijn machine uiteindelijk neer in de buurt van het dorp Egyek, 180 kilometer ten oosten van Boedapest in Hongarije en hemelsbreed zo'n 800 km van de thuisbasis Fürth!

Officieren van de Sovjetluchtmacht in Hongarije vroegen de twee bemanningsleden naar een goedgekeurd vliegplan (*flight clearance*) voor Hongarije. Dat konden de Amerikanen niet tonen. Toch stonden Curry en Gellnet niet echt onder arrest. De Russen waren tevredengesteld toen Curry hen de aan boord gevonden films liet ontwikkelen en ze niets van militair belang zagen. De Amerikanen zouden de geheime kaarten aan boord tijdig hebben kunnen verbergen.

Brandstof voor A-26 geritseld

Op 4 december 1946 kreeg een officier van de Amerikaanse militaire missie in Boedapest, luitenant Gordon Bowman, toestemming van de Sovjets om voldoende brandstof te ritselen om de A-26 te laten opstijgen. Op 7 december vloog de Invader naar de luchthaven van Boedapest. Met bijgevolgde tanks, maar gehinderd door vertragingen wegens slecht weer, keerden de bemanning en het vliegtuig op 12 december 1946 via Wenen terug naar de Amerikaanse thuisbasis Fürth. De gepubliceerde informatie is schaars en vaag, maar alles wijst op een qua navigatie enigszins uit te hand gelopen Amerikaanse clandestiene fotomissie. In de eerste chaotische jaren na WW2 waren die niet ongewoon.