

Frank van Zwol

# Het Thule-incident



Karakter Uitgevers B.V.

# 1

## 8500 meter boven de Baffin Baai 21 januari 1968

Met ruim zeshonderd kilometer per uur gleden de breedtegraden onder de machtige B-52G Stratofortress met zijn zes koppige bemanning door, terwijl die op kruishoogte door het Canadese luchtruim vloog. Buiten maakte het grauwe daglicht van januari plaats voor de duisternis van het diepgevroren poolgebied en achtereenvolgens noteerde de navigator Barham de posities op de kaart boven Labrador, Baffin Island en ten slotte boven de Baffin Baai.

Hun geheime operatie Butterknife V omvatte niet veel meer dan in enorme achtvormige lussen boven de kust van West-Groenland te cirkelen, binnen UHF-radiobereik van de luchtmachtbasis, zodat er permanent contact was. De angst dat bij een verrassingsaanval door de Sovjet-Unie een groot deel van het arsenaal van de Amerikaanse luchtmacht in één klap zou worden uitgeschakeld, was zo groot dat hun superieuren bij Strategic Air Command het Airborne Alert-programma hadden opgestart. Hierbij werd een deel van de nucleaire bommenwerpers vierentwintig uur per dag, zeven dagen van de week, in de lucht gehouden zodat er bij een aanval op de basis direct een vergeldingsaanval kon worden ingezet op de Sovjet-Unie. Anders dan algemeen verondersteld, liep de kortste route naar de Sovjet-Unie over de Noordpool en bovendien was het luchtruim van de Sovjet-Unie vanuit het noorden eenvoudiger binnen te dringen dan vanuit West-Europa.

De Butterknife V-route die ze drie keer per week vlogen stond zo langzamerhand zowel op de vliegkaart als in Barhams geheugen gegrift. Steeds dezelfde route naar het noorden, altijd met dezelfde bewapening aan boord en volgens een rooster dat gelijkenis vertoonde met de dienstregeling van een streekbus in Alabama. Vier

uur cirkelen, vervolgens een grote lus over de Baffin Baai om in de lucht bij te tanken en dan weer terug naar de achthoekige lussen boven Thule voor nog eens vier uur cirkelen. Na acht uur rondjes draaien konden ze weer terug naar het licht in het zuiden.

Na enkele uren kwamen ze binnen bereik van het radiobaken van Thule en met gebruikmaking van het radiobaken van Søndre Strømfjord berekende Barham de nieuwe koers naar de op 76 graden noorderbreedte gelegen luchtmachtbasis Thule, de meest noordelijke luchtmachtbasis van de Verenigde Staten. Van hun thuisbasis Plattsburgh NY kon je van alles vinden, maar je moest er niet aan denken om op Thule gelegerd te zijn. 's Winters twee maanden achtereen geen minuut daglicht en temperaturen tot min veertig graden Celsius. Als je nog vijftienhonderd kilometer doervloog stond je op de Noordpool. De navigator zette de poolkou uit zijn hoofd, draaide de radiator naast zich nog een tandje hoger en gaf de nieuwe koers door aan zijn commandant.

'Majoor Jenkins, tweehonderd mijl naar Thule, koers nul-een-zeven.'

'Tweehonderd mijl, koers nul-een-zeven, bedankt, Barham.'

'Nog tien minuten naar ons operatiegebied.'

Jenkins toetste de cijfers in op het instrumentenpaneel, zag het gyrokompass inspelen op de nieuwe koers en meldde zich over de radio bij de verkeersleiding op Thule. Jenkins wierp een blik op zijn copiloot Stone. 'Jij eerst of ik eerst?'

Zoals gebruikelijk tijdens de eerste vier uur cirkelen boven het operatiegebied, wisselden Jenkins en Stone elkaar af als piloot, terwijl ze boordschutter Wells de gelegenheid gaven 'om zijn benen even te strekken' zoals ze het noemden. Om beurten konden Jenkins en Stone zo een tukje doen in de stoel van de boordschutter achter in de staart en na hun zestien uur durende vlucht toch nog redelijk uitgerust thuiskomen. Stone knikte: 'Ga jij maar.'

'Oké, tot zo,' zei Jenkins. Hij ontkoppelde de intercom, stapte uit zijn stoel en liep langs de nissen van zijn bemanning en door het luik naar de corridor. Hij passeerde het bommenruim bovenlangs, waarin vier marinegrijze cilinders van vier meter en 21 centimeter lang met een diameter van 51 centimeter gemonteerd hingen. Iedere cilinder met type-aanduiding B28 was goed voor 984 kilogram thermocentrale explosiekracht. Alles bij elkaar zeker duizend keer krachtiger dan de atoombom op Hiroshima.

Jenkins ging door het luik van de corridor naar de krappe positie van de boordschutter die zich al losgemaakt had uit zijn stoel.

‘Majoor, het boordschutterscompartiment staat geheel tot uw beschikking,’ zei Wells met een grijns.

‘Bedankt, Wells, je kunt even je benen gaan strekken.’

‘Fijn dat u de zaken hier achter in de gaten wilt houden, majoor,’ grapte Wells verder, terwijl hij naar de duisternis buiten de plexiglas koepel wees.

Jenkins keek even dreigend naar Wells, om hem geen verdere toespeelingen te laten maken over de aard van hun stoelendans. Alle boordcommunicatie werd opgenomen en hoewel het niet verboden was je door het vliegtuig naar achteren te begeven, stond het slapen in de stoel van de boordschutter duidelijk niet in Jenkins’ vlieg instructies. ‘Ik zie je straks weer,’ zei hij, terwijl Wells het luik door ging richting cabine. Jenkins maakte het zichzelf zo comfortabel mogelijk in de stoel van de boordschutter en zonder zich nog ergens druk over te maken sloot hij zijn oogleden. Het begon op gewoon werk te lijken. Over een uurtje zou Wells weer terug zijn.

Navigator Barham leunde tevreden met zijn rug tegen de elektrische radiator in zijn compartiment. Van eerdere vluchten kon hij zich een dergelijke intense hitte van de kachel niet herinneren. Ondertussen begon de isolatie van de elektrische bedrading achter de kachel langzaam te smelten.

## 2

### Radarstation DYE-2, Groenland 21 januari 1968

De radar- en communicatietechnicus tuurde vermoeid naar het beeldscherm dat bij elke rotatie van de radar een groene fluorescerende streep vanuit het midden over het scherm trok. Hij had een merkwaardige baan op de meest bizarre plek ter aarde die een mens zich kon voorstellen. De controlekamer waarin hij zich bevond was ongeveer zes bij zes meter en werd voornamelijk gevuld door de twee radarschermen, geflankeerd door indrukwekkende controlepanelen en verbindingssystemen. Vanzelfsprekend had uitsluitend geautoriseerd personeel toegang tot dit kloppende hart van het Distant Early Warning Station, of kortweg DEW-line-station. Vierentwintig uur per dag, zeven dagen per week, werd hier het luchtruim boven Groenland gecontroleerd op binnendringende vijandelijke objecten, teneinde tijdig te kunnen reageren op een mogelijke Russische aanval met vliegtuigen of raketten. Zolang de radartechnicus wakker bleef en de enorme AN/FPS-30 radar zijn rondjes draaide in de twintig meter brede kunststof koepel boven op het gebouw, kon Amerika rustig slapen. DYE-2 was een van achteventig stations op de DEW-line, een aansluitende keten van waarnemingsstations over het noorden van Alaska, Canada, Groenland en IJsland. In die zin was DYE-2 nog niet zo heel bijzonder, maar de plaats was werkelijk bizar. Boven op het kilometers dikke gletsjerijs van Groenland, op een plek waar de temperatuur 's winters regelmatig wegdook naar veertig graden onder nul, waar windsnelheden gemeten waren van meer dan honderdvijftig kilometer per uur en waar gemiddeld een meter sneeuw per jaar viel. De dichtstbijzijnde nederzetting was de tweehonderd kilometer verder, aan de westkust gelegen luchtmachtbasis van Sønder Strømfjord.

DYE-2 was compleet op zichzelf aangewezen, maar was daar dan ook volledig toe uitgerust. Op de bovenste verdieping van het met zwarte kunststof beklede gebouw, bevonden zich behalve de radarcontrolekamer, ook de verbindingkamer, de generatorruimte en de kantoren. Op de verdieping daaronder lagen de slaapvertrekken van het hogere personeel, de ontspanningsruimte en de dokterskamer. Op de onderste verdieping bevonden zich het restaurant, de slaapvertrekken van het lagere personeel, de voorraadkamers, de opslagruimten en de werkplaatsen. Buiten het gebouw waren onder het ijs immense brandstoftanks aangebracht om de generatoren te voeden en aan de noordoostzijde van het gebouw kon sneeuw naar binnen worden getakeld voor de watervoorziening middels een draglinebak aan een honderd meter lange staalkabel. Het tweeënhalfduizend ton zware gebouw van vijfendertig bij veertig meter rustte tien meter boven het sneeuwoppervlak, op een metalen frame dat gedragen werd door stalen pijlers die verticaal door het gebouw heen staken. De acht stalen pijlers stonden weer op holle buizen die zich diep in het blauwe gletsjerijs boorden. Om het gebouw boven de jaarlijks ophopende sneeuw uit te houden, kon het hydraulisch op zijn poten opgekrikt worden, wat sinds de bouw in 1959 al drie keer gebeurd was. Door de radarkoepel boven op het gebouw, de laterale radars aan de zijkanten en de vrijwel vierkante constructie, had het gebouw meer weg van een ruimtevaartuig dan van een waarnemingspost. De radartechnicus in het hart van dit curieuze gebouw was wakker en zag een groene echo oplichten aan de linkeronderkant van het beeldscherm. Waarschijnlijk was het een B-52 waarvan het vluchtschema bekend was. Stipjes die uit het zuiden kwamen waren minder verontrustend dan stipjes uit het noorden, maar niettemin noteerde hij de waarneming in het logboek en nam contact op met zijn collega in de radarkamer op Søndre Strømfjord. Hij pakte de handset van het paneel rechts naast het scherm en haalde een paar schakelaars over om de radioverbinding in te schakelen.

### 3

#### 8500 meter boven West-Groenland 21 januari 1968

Ze waren net aan hun vierde lus bezig en bevonden zich op negentig kilometer ten zuiden van Thule met onder zich het bevroren kustgebergte. Boven zijn kaartentafel vulde Barham een mok vol dampende koffie uit een thermosfles. Je moest toch iets doen om een beetje helder te blijven bij het repeterende rijtje koersen dat gevlogen werd. Om de een of andere reden rook de koffie anders dan anders.

‘Hé, Wells, ruikt die koffie van jou ook naar plastic?’ riep hij naar de boordschutter.

‘Zeker je afwasborstel in je thermosfles laten zitten.’

‘Geen geouwehoer, blijf bij je werk, mannen,’ onderbrak Stone hen. Door de combinatie van warmte van de kachel, de weerstand in de elektrische bedrading en het defecte relaisblok waarin ze gemonteerd waren, werd het plastic omhulsel van de koperdraden steeds zachter totdat het begon te bubbelen. Het plastic van de twee draden begon met elkaar te versmelten en vloeide weg, waardoor het rode koper bloot kwam te liggen. De steekvlam waarmee de stroom kortsluiting maakte, zette ogenblikkelijk het isolatiemateriaal in brand en een vettige zware rook kwam uit de kachel zetten. Barham was nauwelijks halverwege zijn mok koffie toen de walm zijn neus bereikte.

‘Shit, rook uit de kachel,’ riep hij. ‘Wells, de brandblusser, snel!’

Wells rukte de brandblusser uit zijn houder en trok de borgpin uit de handgreep. ‘Barham opzij, nu!’ riep hij terwijl hij de spuitmond op de elektrische radiator richtte. Barham dook van zijn werkplek, waarbij de resterende koffie over de kaartentafel vloog. Wells drukte de handgreep in en blies in luttele seconden de poederblusser leeg op de praktisch gesloten radiator. Pas toen de spuitmond zijn laatste adem uitblies, begon Wells zich te realiseren dat deze actie zinloos

was geweest. De oorzaak van de rookontwikkeling zat achter de kachel en was met de blusser onbereikbaar.

Het isolatiemateriaal smeulde in snel tempo verder, door de sparing in het schot waartegen de kachel was gemonteerd, naar de bundels elektriciteitskabels in de kabelkoker die naar achter in het toestel voerde. Het smeltende plastic ontwikkelde nog meer warmte en achter de kachel begon het plastic verder te bubbelen en te vloeien. ‘Stone, we krijgen de rookontwikkeling niet onder controle.’

‘Probeer de grote blusser hier uit de cockpit, we keren om naar Thule en maken een noodlanding.’

Stone draaide het toestel naar het noorden, begon gelijkmatig af te dalen, meldde de problemen met rookontwikkeling in de cabine bij de verkeerstoren in Thule en riep Jenkins op via de intercom. ‘Jenkins, meld je, we hebben problemen.’

Geen reactie.

‘Jenkins, meld je, Jenkins meld je, we hebben problemen.’

Hoe of wat Stone ook riep in de intercom, er kwam geen reactie.

Veertig meter verder merkte Jenkins niet dat hij iets verder achterover in de stoel van de boordschutter werd gedrukt door de ingezette afdaling. Onwetend over wat zich vlak bij hem afspeelde, sliep hij rustig verder tot Wells hem weer zou komen afllossen.

Wells stond ondertussen nog beteuterd naar de lege rode cilinder te kijken, maar de boordwerktuigkundige liet er geen gras over groeien, haalde de grote brandblusser uit de cockpit en stormde naar de steeds heviger rokende en stinkende kachel. Het achterste deel van het compartiment stond inmiddels vol zwarte rook en zonder zuurstofmasker was de lucht eigenlijk niet meer te harden. Hij trok de pin uit de handgreep en spoot net als Wells eerder had gedaan de grote cilinder volledig leeg op de praktisch gesloten kachelradiator. Gefrustreerd door zijn stommiteit riep hij in de intercom: ‘Stone, we krijgen de rookontwikkeling niet onder controle.’

‘Dat is geen nieuws,’ antwoordde Stone onderkoeld. ‘Barham, afstand naar Thule graag. Wells, check de verbinding met Jenkins.’

De rook walmde nu zo zwaar uit de kachel dat het zicht in het achtercompartiment werd belemmerd. Barham zette zijn zuurstofmasker weer op en controleerde met tranende ogen de radiobakens. Hij veegde het witte bluspoeder van de kaartentafel, las hun positie van de kaart af en gaf hem door.

‘Thule, 31 mijl pal noord.’



Op dat moment trad de brandmelder in werking en werd het compartiment rood knipperend verlicht terwijl een gierende sirene afgang waardoor horen en zien je verging. De boordwerktuigkundige was in luttele seconden zijn frustratie te boven over het nutteloos leegspuiten van de tweede poederblusser. Hij beseftte dat de rookontwikkeling van achter de radiator kwam en dat de radiator van de wand gesloopt moest worden om de brandhaard te bereiken. Op de tast begon hij aan de radiator achter Barham te rukken, maar hoe hij ook trok, er was met geen mogelijkheid beweging in te krijgen. Om de inmiddels laaiend hete radiator los te krijgen had hij zijn gereedschap nodig. Door de dichte rook ging hij op de tast terug naar zijn eigen nis voor steeksleutels. Halverwege botste hij tegen Wells, die – ook op de tast – op weg was naar het luik naar de corridor om major Jenkins te alarmeren. Beiden inhaleerden ze de zware rook en ze moesten eerst hun zuurstofmaskers weer aankoppelen om hun hortende en stotende ademhaling onder controle te krijgen.

Achter in het toestel schoot Jenkins overeind toen de brandmelder afgang. Hij merkte dat het toestel een daling had ingezet en riep ogenblikkelijk in zijn intercom: ‘Stone, situatierapport.’ Toen het stil bleef in zijn koptelefoon zag hij tot zijn schrik het loshangende snoer van zijn intercom. Snel plugde hij in en riep opnieuw Stone op. ‘Stone, meld je,’ brulde Jenkins in de intercom. Zijn woorden bleven echter steken in de smeulende kluwen draden in de kabelkoker achter de kachel, die op dat moment met grof geweld werd aangevallen door de boordwerktuigkundige. Barham kon door de rook slechts nog met moeite zijn instrumenten aflezen. Ook in de cockpit werd de rook intussen ondraaglijk en Wells zoog zich in doodsangst vast aan zijn zuurstofmasker.

‘Wells, haal Jenkins, verdomme,’ riep Stone.

‘Geen doorkomen meer aan, meneer.’

‘Stone, Thule elf mijl noord,’ onderbrak Barham hen, maar Stone kon het verder zonder die informatie stellen want in de duisternis zag hij de lichten van de landingsbaan van Thule opdoemen. Stone meldde zich bij de verkeersleiding en zette een draai in om de basis vanuit het oosten aan te vliegen.

Achter in het toestel had Jenkins geen situatierapport meer nodig om te begrijpen wat er aan de hand was. Hij klom het boordschutterscompartiment uit en opende het luik naar de corridor. Zwarte rook benam hem de adem, maar vastbesloten om zijn bemanning te

bereiken benutte hij het dunne laagje schone lucht vlak boven de vloer, en kruipend schoof hij naar voren. Achter Barham was de kachel inmiddels losgekomen van de wand en de boordwerktuigkundige stak de spuitmond van de volgende blusser door de sparing om de smeulende en brandende massa erachter tot bedaren te brengen. Als een lasser die door zijn masker kijkt, zag hij vaag door de rook een blauwe steekvlam toen de spuitmond de gloeiende draden raakte en kortsluiting veroorzaakte. De landingsbaan van Thule lag op dat moment minder dan tien kilometer voor hen uit en terwijl Stone de stuurknuppel verder van zich af duwde om het laatste stuk verder te dalen, merkte hij dat de rolroeren niet meer reageerden en het vliegtuig onbestuurbaar doorvloog. Het licht in de cockpit flikkerde even en bleef toen uit.

Hoe verder Jenkins door de corridor naar voren schoof hoe dichter de rook werd, totdat hij echt geen verse lucht meer in zijn longen kreeg en het licht uitviel. Hij besepte dat de cockpit onbereikbaar was geworden en hij achteruit terug moest naar de boordschutterspositie. Snel naderden ze de lichten van Thule, maar Stone besepte dat hij het toestel nooit aan de grond kon zetten. Hij ramde op de alarmknop en commandeerde door de intercom zijn bemanning het toestel te verlaten. Noch de alarmknop, noch de intercom functioneerde en snel haalde hij een laatste diepe teug uit zijn zuurstofmasker, trok het voor zijn gezicht weg en brulde 'SCHIETSTOEL – SCHIETSTOEL' naar achteren.