

I

'Speedbird 337, hou koers één-één-vijf aan. Stem af op 127,8 voor Luchtverdedigingsradar Teheran. Fijne dag.'

In de cockpit herhaalde copiloot Edward Blake de instructies van de Turkse luchtverkeersleider.

'Begrepen, Ankara-Centrum. Speedbird 337 houdt één-één-vijf aan. Over naar 127,8.'

Hij wierp een blik naar links en keek kort gezagvoerder Sam Allard aan voordat hij de VHF-radio op de nieuwe frequentie afstemde. De vlucht van British Airways met zendercode 'Speedbird' naderde het vluchtinformatiegebied van Iran en had toestemming nodig om het Iraanse luchtruim binnen te vliegen.

'Teheran-radar, hier Speedbird 337 *heavy*.'

'Zeg het eens, Speedbird 337.'

'Teheran-radar, Speedbird 337 op vliegniveau drie-negen-nul, komt ongeveer 15.20 uur uw FIR binnen.'

'Begrepen, Speedbird 337, kies transpondercode 0413 en vlieg verder zoals geregistreerd.'

Het radiocontact werd verbroken, terwijl de Iraanse luchtverkeersleider de radarmetingen controleerde en het vliegplan dat de piloten van British Airways hadden ingediend voordat ze uit Londen opstegen.

In vreedzamer tijden zou de vlucht de grote cirkelroute door Oezbekistan en Afghanistan hebben gevolgd, om daarna ten zuiden van het Himalaya-gebergte naar Singapore door te vliegen. Maar de afgelopen tien jaar hadden vijandelijkheden in het gebied

de meeste luchtvaartmaatschappijen doen besluiten hun straalvliegtuigen om te leiden via het zuiden, over Iran. Die omweg maakte elke vlucht een paar minuten langer en duizenden dollars duurder, maar het was veiliger dan door een oorlogsgebied vliegen.

‘Speedbird 337, geïdentificeerd, toestemming om binnen te vliegen. Stem af op 133,4 voor Teheran-Centrum. Fijne dag.’

‘Begrepen, Speedbird 337 heeft toestemming en schakelt over naar 133,4.’

Gezagvoerder Allard stelde de automatische piloot opnieuw in, en de zeshonderdtwintig ton zware Airbus A-380 helde licht over naar rechts, waarna hij zijn nieuwe koers aanhield. Allard wierp een onderzoekende blik op het instrumentenpaneel en controleerde alles met de informatie op zijn vluchtcomputer. Onder de vleugels van de Airbus hingen vier Rolls-Royce Trent 970-motoren soepeltjes te draaien, die elk meer dan 355 kilonewton stuwkracht voortbrachten. De radio in de cockpit kwetterde af en toe wanneer luchtverkeersleiders andere vliegtuigen in Sector Twee rond Teheran aanwijzingen gaven. De meeste waren binnenlandse vluchten, maar vluchten van Emirates, Air India en andere internationale luchtvaartmaatschappijen waren niet ongebruikelijk.

De langeafstandsvlucht lag op schema, en Allard staarde door het glas van de cockpit naar buiten. De namiddagzon begon schaduwen te werpen achter de bergen onder hen. Het was zijn eerste vlucht boven Iran. Het land was ruiger en mooier dan hij had verwacht, maar zijn mijmering werd onderbroken door de copiloot.

‘Chef, het waarschuwingsslampje van motor nummer drie brandt... De temperatuur van de uitlaatgassen schiet omhoog en de oliedruk daalt snel.’

Een geautomatiseerde stem in de cockpit sprak ook een waarschuwing uit, en er verscheen een mededeling op de centrale vliegtuigmonitor. Gezagvoerder Allard schakelde de noodsigna-

len uit. Hij keek ondertussen al op zijn eigen monitors naar de gegevens over de motoren.

‘Ik denk niet dat we hem kunnen laten draaien. Geef me maximale continue stuwkracht op de goede motoren, en laten we dan de checklist afwerken voor het uitschakelen van de motor.’

Blake maakte oogcontact met zijn meerdere en haalde diep adem. ‘Goed, chef, ik begin motor nummer drie tijdens de vlucht uit te schakelen.’

Blake drukte op de knop voor de VEILIGHEIDSGORDELS OM-melding, terwijl gezagvoerder Allard via zijn headset contact zocht op de frequentie van de luchtverkeersleiding.

‘Teheran-Centrum, Speedbird 337 verzoekt om onmiddellijke toestemming voor vliegniveau twee-zeven-nul. Onze derde motor heeft oliedruk verloren en we gaan hem uitschakelen.’

Het bleef een paar lange seconden stil aan de andere kant. Allard en Blake schakelden de defecte motor uit en stelden het roer van het vliegtuig bij om te compenseren voor het feit dat de stuwkracht niet meer gelijkmatig werd verdeeld.

‘Speedbird 337, u hebt toestemming voor vliegniveau twee-zeven-nul, begrepen dat motor nummer drie is uitgevallen. Wilt u het op dit moment als noodgeval aanmelden?’ vroeg de verkeersleider.

Allard keek zijn copiloot aan. ‘Breng haar omlaag naar twee-zeven-nul zodra we op daalvluchtsnelheid komen.’

‘Centrum, 337 verlaat vliegniveau drie-negen-nul en daalt naar twee-zeven-nul. Niet nodig – ik herhaal: noodoproep niet nodig. We kennen de oorzaak van het drukverlies niet, maar de andere drie motoren draaien prima.’

‘Begrepen, Speedbird 337. Kunt u bevestigen dat u een A-380 bent?’

‘Dat klopt, Centrum.’

‘Speedbird 337, het dichtstbijzijnde alternatieve vliegveld is Esfahan, ongeveer honderd kilometer ten noordwesten van uw

positie. Wilt u een koers voor het alternatief?'

'Centrum, 337 hier, negatief voor het alternatief. We gaan door op koers, dalen door naar vliegniveau drie-zes-nul. We zullen proberen nummer drie te herstarten zodra we motoruitvalhoogte bereiken.'

'Begrepen, Speedbird 337. Blijf op koers één-twee-vijf graden, vliegniveau twee-zeven-nul, en hou ons op de hoogte van uw status.'

'Speedbird 337 blijft op koers één-twee-vijf,' bevestigde Allard.

Toen het vliegtuig aan zijn afdaling begon, voelden de meeste passagiers zich even gewichtloos voordat hun gordel hen tegen de stoel trok. Het cabinepersoneel liep door de overheellende gangpaden om passagiers wakker te maken en ervoor te zorgen dat ze hun veiligheidsgordel omdeden. Vragen van passagiers werden beleefd afgewimpeld, ondanks de overduidelijk verhoogde waakzaamheid van de bemanningsleden.

Gezagvoerder Allard pakte de handtelefoon van de interne omroepinstallatie, terwijl het vliegtuig verder daalde.

'Dames en heren, uw gezagvoerder hier. U hebt wellicht gemerkt dat we de afgelopen minuten langzamer zijn gaan vliegen en een stuk zijn gedaald. Alles is in orde. We zullen snel weer horizontaal gaan vliegen op 27.000 voet, waar we een tijdje zullen blijven. Een van onze motoren gaf problemen, dus we hebben besloten hem uit te zetten tot we het probleem kunnen oplossen, zodat we hem daarna opnieuw kunnen starten. De A-380 is zo ontworpen dat hij heel goed kan vliegen met slechts drie motoren, en hij kan het zo nodig zelfs met twee nog wel aan. Volg als-tublieft in de tussentijd de aanwijzingen van het cabinepersoneel en blijf op uw plaats zitten. We zullen u op de hoogte houden van de situatie. Dank u wel.'

De piloten waren een paar minuten bezig met de voorbereidingen om de stilgelegde motor te herstarten, maar er begonnen opnieuw waarschuwinglampjes te branden. De stemming in de

cockpit bleef zakelijk, ondanks de zich opstapelende problemen.

‘Hydraulisch systeem Geel is zojuist uitgevallen,’ zei Blake kalm.

De krachten die nodig waren om de stuurvlakken van zo’n groot vliegtuig in beweging te brengen waren enorm. Zonder hydraulica om het hoofdruer, het rolruer en het hoogteruier te bedienen, zouden piloten het vliegtuig niet kunnen besturen. Het hydraulische systeem was van zo’n kritiek belang dat de A-380 er twee had, Groen en Geel, om te voorkomen dat een enkel defect op een ramp zou uitlopen.

‘Oké. Wat zijn de druk en het volume van systeem Groen?’

Blake keek al op zijn monitor.

‘Groen staat op 96 procent.’ Hij bleef even stil. ‘Maak daar maar 94 van. Het volume daalt duidelijk. We hebben misschien een lek.’

De piloten werkten een checklist af om de oorzaak van het probleem vast te stellen. Jaren geleden had een A-380 van Qantas Airways met een hydraulisch defect te kampen gehad, nadat ze vlak na het opstijgen een motor hadden opgeblazen. Die explosie was ook voorafgegaan door dalende oliedruk. Alleen door de bekwaamheid van de bemanning en met heel veel geluk waren ze erin geslaagd om het toestel veilig aan de grond te krijgen.

De luchtverkeersleider was net klaar met de instructies voor een binnenlandse vlucht van Iran Air, toen Blake zijn radio weer op de frequentie van de luchtverkeersleiding afstemde.

‘Teheran-Centrum, Speedbird 337...’

‘Speedbird 337, Teheran-Centrum hier, wat is uw status?’

‘Centrum, onze nummer drie staat nog steeds uit, we hebben primaire hydraulische druk verloren en vliegen nu op ons reservesysteem. Verzoek een koers naar het dichtstbijzijnde geschikte alternatief.’

‘Moment, 337,’ beval de verkeersleider, en hij verbrak de verbinding.

Een minuut later meldde de luchtverkeersleider zich weer. 'Speedbird 337, buig af naar links naar koers drie-één-nul, daal af naar vliegniveau één-acht-nul en blijf op die hoogte. Bereid een landing voor op Beheshti International.'

Allard en Blake keken elkaar aan. De gezagvoerder glimlachte en schudde toen zijn hoofd.

Blake zette zijn microfoon aan en zei kalm: 'Centrum, hier Speedbird 337. Daar kan ik geen gehoor aan geven.'

'Speedbird 337, hier Teheran-Centrum... Zou u dat alstublieft kunnen herhalen?'

De radio bleef stil.

'Speedbird 337, dit is Teheran-Centrum. Bevestig alstublieft.'
Het bleef stil vanuit de cockpit.

2

Sector Twee van het luchtverkeersleidingscentrum was een kille, moderne ruimte die werd overheerst door computermonitors en communicatieapparatuur. De radiofrequentie waarop vlucht 337 werd afgehandeld klonk uit de luidsprekers, en alle ogen waren gericht op de luchtverkeersleider die met de vlucht bezig was. De zeer ervaren verkeersleider had eerder te maken gehad met vliegtuigen met communicatieproblemen, vliegtuigen die van hun koers afweken, en zelfs met noodsituaties, maar niemand had ooit een instructie van hem niet willen opvolgen. Hij keek over zijn schouder het sectorhoofd vragend aan.

'Waarom wil hij niet uitwijken naar Beheshti?' tierde het sectorhoofd.

De verkeersleider draaide zich weer om naar zijn monitor. Op

de radar was te zien dat de vlucht van British Airways nog altijd dezelfde koers aanhield.

‘Ze lijken hoogte te verliezen en hun koers schommelt.’

‘Als ze het afgesloten luchtruim willen vermijden moeten ze nu uitwijken. Roep ze nog eens op,’ beval zijn chef.

‘Speedbird 337, Teheran-Centrum hier, over.’

De meeste landen kenden afgesloten luchtruimten – omwille van de nationale veiligheid, in verband met de algemene veiligheid of zelfs vanwege een recreatieve bestemming. Sommige delen van de lucht zijn eenvoudigweg verboden voor vliegtuigen die geen toestemming hebben er te zijn, en het luchtruim dat zich voor de worstelende Airbus uitstreckte was zeer zeker verboden terrein.

‘Speedbird 337, Teheran-Centrum hier. Ontvangt u mij?’

Het sectorhoofd werd met elke seconde dat het stil bleef bozer. ‘Ik ben bereid te geloven dat we met een vliegtuig in nood te maken hebben als ze met ons communiceren en uitwijken, maar ze kunnen ons niet simpelweg negeren. We moeten aannemen dat het mogelijk om een Trojaans paard gaat. Licht Westelijk Commando in. Zeg ze dat we hier een vliegtuig hebben dat niet reageert, en dat een schending van het luchtruim rond Sirjan aanstaande is.’

De turbulente politieke situatie in het Midden-Oosten had Iran ertoe gebracht militaire officieren of reservisten aan het hoofd van hun luchtverkeerscentra voor burgervluchten te stellen, en het Trojaans-paard-scenario was iets wat al hun luchtverdedigingspecialisten hadden bestudeerd. Omdat de luchtverkeersradar niet in staat was onderscheid te maken tussen een A-380 op een gewone passagiersvlucht en een B-52-bommenwerper met de bedoeling Irans nucleaire faciliteiten aan te vallen, konden verkeersleiders alleen maar bepalen of een vliegtuig te goeder trouw was door de communicatie met de piloot in te schatten, en door het vlieggedrag en het geregistreerde vliegplan te bekijken.

ken. En dat kon allemaal misleiding zijn. Dit vliegtuig was al in Centraal-Iran en was op weg naar verboden luchtruim, wat zelfs nog gevoeliger lag dan luchtruim met beperkte toegang. Maar de Iraniërs waren er klaar voor.

Vanwege oorlogen ten westen en ten noorden van hen en de vijandelijke vliegtuigen die regelmatig in de Perzische Golf ten zuiden van hen patrouilleerden, had Iran in een groot gedeelte van het land gevechtsvliegtuigen en grond-luchtraketten gestationeerd.

Een wapenspecialist van het luchtverkeersleidingscentrum nam de derde van meerdere rode telefoons op een bedieningspaneel van de haak en sprak gehaast tegen de luchtmacht-officier aan de andere kant.

‘Westelijk Commando, we hebben een buitenlands luchtvaartuig dat op weg is naar het verboden gebied rond Sirjan, mogelijk een Trojaans paard. Het vliegtuig bevindt zich honderdtwintig zeemijl ten zuidoosten van Isfahan, met koers één-drie-nul, op 25.000 voet... Het vliegtuig heeft instructies genegeerd en reageert niet op radiocontact...’ De wapenspecialist luisterde een tijdje. ‘Ik begrijp het. Moment.’

Hij hield de telefoon van zijn oor, wees naar de kaart op het computerscherm voor hem en richtte zich tot het sectorhoofd.

‘Over enkele minuten zullen ze buiten bereik van het SAM-netwerk rond Isfahan zijn. Als ze deze koers aanhouden zullen ze nog eens vijftwintig minuten lang buiten bereik zijn van de s-200-batterij in Bandar Abbas en van de HAWK-installatie in Sirjan. Ze vliegen door een gat in ons verdedigingsnetwerk. Ze zullen in de zuidelijke sector zijn voordat Westelijk gevechtsvliegtuigen kan laten opstijgen of een raket kan lanceren.’

Het sectorhoofd fronste zijn voorhoofd. ‘Roep onmiddellijk Zuidelijk Commando op. Hebben we onderscheppingsjagers hier in Kerman?’

De wapenspecialist zei iets in een van de andere rode telefoons

en gaf wat hij had gehoord door aan zijn chef.

‘Kerman is nog steeds niet operationeel vanwege de aardbeving. Zuidelijk kan binnen tien minuten twee F-14's vanuit Shiraz in de lucht hebben, maar hun radar ligt eruit. Ze vragen wat ze moeten doen.’

Het sectorhoofd bestudeerde de digitale kaart op het beeldscherm van de luchtverkeersleider voor hem. Hij volgde de waarschijnlijke route van de overtreder met zijn vinger.

‘Zeg dat ze de gevechtsvliegtuigen moeten laten opstijgen en de HAWK-installatie in Sirjan moeten alarmeren. Wij zullen het van hieruit coördineren.’

De wapenspecialist gaf de instructies door en legde de telefoon weer op de haak. Hij was een vaderlandslievende man, maar hij wist dat het vliegtuig in kwestie bijna zeker een burgerluchtvaarttoestel met motorproblemen was. Het uit de lucht schieten zou de honderden passagiers aan boord de dood in jagen. Hij staarde naar de computermonitor voor zich en wilde dat hij de reusachtige Airbus kon dwingen om om te keren.

De zeer reële dreiging van een aanval op de nucleaire installaties van Iran had ervoor gezorgd dat hun onderscheppingsjagers in een hoge staat van paraatheid werden gehouden. De in Shiraz gestationeerde gevechtsvliegtuigen waren in Amerika gemaakte F-14A's die voor de revolutie van 1979 aan Iran werden verkocht. Ondanks zijn ouderdom was de F-14 nog altijd een formidabele luchtverwichtsjager, die snel zou afrekenen met een commercieel lijntoestel. In elk van de twee jagers zaten een piloot en een tweede piloot. In de dertig seconden durende briefing die ze kregen voordat ze naar het platform renden, werd de vier vliegers alleen maar verteld dat een buitenlands vliegtuig geen gehoor had gegeven aan de instructies, elk contact met de luchtverkeersleiding had verbroken en op weg was naar verboden luchtruim. Er werd niets gezegd over dat er passagiers aan boord zouden kunnen zitten of dat er mogelijk sprake was van problemen met

de apparatuur. De jagers moesten het luchtvaartuig onderschep-
pen en verdere instructies afwachten. In de regel dwongen ze het
straalvliegtuig dan te landen op een vliegveld uit de buurt van het
verboden luchtruim, maar de gevechtsvliegtuigen waren uitge-
rust met wapens die op scherp stonden en met piloten die goed
getraind waren. En ze zouden hun bevelen opvolgen.

Op de zevende tactische luchtmachtbasis even buiten Shiraz
gaf de voorste jager meer gas. Hij zette vervolgens zijn nabran-
ders aan, zodat er vuurkegels uit de motoren spotten toen hij in
de middaglucht omhoog schoot. Toen ook de tweede jager in de
lucht was en in formatie met zijn leider vloog, draaide het paar
scherp naar links om op hun onderscheppingskoers te komen. De
verstelbare vleugels van de vliegtuigen werden in de pijlstelling
voor het vliegen op hoge snelheid gezet, en de jagers versnelden
rap naar even onder mach anderhalf. Ze zouden de tweehonderd
kilometer naar de Airbus in minder dan tien minuten afleggen.
En de grote straaljager zou binnen minder dan vijf minuten bin-
nen schootsbereik komen.

Terwijl het sectorhoofd en de wapenspecialist de onderschep-
ping van het in de problemen geraakte lijntoestel coördineerden,
probeerde de oorspronkelijke luchtverkeersleider herhaaldelijk
de vlucht van British Airways op te roepen. Naast de afgespro-
ken VHF-radiofrequentie zond hij ook uit op de 121,5 MHz-nood-
frequentie die alle vliegtuigen in de gaten hielden. De Airbus
reageerde niet.

De verkeersleider richtte zich weer tot het sectorhoofd.

‘Chef, het doelvliegtuig bevindt zich honderdvijfenvertig ki-
lometer van Sirjan, maar het is langzamer gaan vliegen en heeft
hoogte verloren. De luchtsnelheid is gedaald naar tweehonderd-
tweintig knopen, en de hoogte zwerft rond vliegniveau twee-veer-
tig. Hun problemen zouden wel eens groter kunnen zijn gewor-
den.’

‘Waarom dalen ze dan niet verder af en wijken ze niet uit naar

Isfahan, zoals opgedragen? Het is hun strikt verboden dat gebied binnen te vliegen.'

De wapenspecialist was weer aan het telefoneren. 'Chef, de jagers zitten op tachtig kilometer van het doelwit en hebben het op de radar. Zuidelijk Commando is niet van plan dat vliegtuig Sirjan te laten bereiken.'

Het sectorhoofd aarzelde. Elke spier in zijn gezicht was strakgespannen.

De wapenspecialist schreef iets op een strookje papier en gaf het aan zijn baas.

655

Het sectorhoofd fronste zijn wenkbrauwen, en toen kreeg zijn gezicht een zachtere uitdrukking. De twee mannen waren nog maar jongens geweest toen het Amerikaanse oorlogsschip *USS Vincennes* in 1988 vlucht 655 van Iran Air neerschoot boven de Straat van Hormuz, waarbij alle honderdnegentig inzittenden om het leven kwamen. De mannen hadden uit de eerste hand het leed en de woede ervaren waardoor het land in de nasleep van de ramp werd verteerd. Het sectorhoofd knikte langzaam. Zoiets kon hij niet nog een keer laten gebeuren.

'Geef me de telefoon,' zei hij. 'Met wie spreek ik?' vroeg hij rustig.

Hij was zoals alle centrumhoofden een hooggeplaatste reserveofficier bij de luchtmacht van de Islamitische Republiek Iran. Hij luisterde naar het antwoord en zei: 'Je spreekt met majoor Shabazz Farini van de IRIAF. Ons doelwit is naar alle waarschijnlijkheid een A-380 van British Airways met mechanische problemen. We hebben contact met ze gehad op de frequenties voor burgerluchtvaart en hebben het vliegtuig zoals gebruikelijk gevolgd, totdat het motorproblemen kreeg. Alleen vuren wanneer met zekerheid is vastgesteld dat het om een vijandelijk vliegtuig