

Vlieg nooit in een wolk

Muxamel 15-06-2010 – vlakbij de kust net boven Valencia, op weg naar Granada. Slecht weer, maar morgen goed weer.

'O nze nieuwe vrienden staan er al", zegt Ward, wanneer we op final naar beneden duiken en de baan omringd door olijfbomgaarden snel dichterbij komt. „Iets naar rechts", zegt Ward, die voor me zit. Ik duw zijn hoofd opzij en hij zakt onderuit in zijn stoel, zodat ik goed zicht krijg op de uitgedroogde landingsbaan.

Na uren in de lucht is de wereld beneden ons een abstract geografisch gegeven, maar nu komt de realiteit weer op ons af. We rollen uit tot bij de hangars. De Catalanen gluren door de luchtgaten in de neus van het vliegtuig. „Que tipo de motor?" „Quantos caballos?"

We leggen met handen en voeten uit over het stotteren van de motor en de noodlanding in Frankrijk, net voor de Pyreneeën. „Hier, jullie moeten eten. Vitaminen moeten jullie hebben." Een vrouw reikt ons een gevulde koktrommel.

We demonteren de cowling. Juan zet een trappetje naast het vliegtuig en bekijkt de motor. Aan zijn werkplaatsje valt te zien dat hij een precieze mecanicien is. Er hangt weinig, maar juist genoeg gereedschap, netjes gerangschikt. Een net geklede knappe jongeman stapt naar binnen, gesofisticeerd pratend met de mobiele telefoon aan zijn oor. Juan zegt, Javier vertaalt: „Jullie mogen Europa niet verlaten voordat het hele vliegtuig in orde is. Er moet een return, een benzineleiding van de carburateurs retour naar de tank worden gemaakt, om de vapors te laten doorstromen."

Juan verzamelt de benodigde onderdelen en we werken aan de leiding. Wanneer hij af is en Juan voor de veiligheid alle benzineleidingen ook nog in brandwerende slang gehuld heeft, moeten we met hem mee naar de stad.

Juan en Javier nemen ons mee uit eten en staan erop ons vrij te houden. De tegenpres-

Kunstenaar

JOOST CONIJSN

is met een door hem zelf gebouwd

vliegtuig onderweg

naar Afrika. Hij heeft

nu het zuiden van

Spanje bereikt en

doet weer verslag.

„Na uren in de lucht

is de wereld

beneden ons een

abstract geografisch

gegeven."

tatie is dat we hen per mail op de hoogte houden van onze verdere reis met het vliegtuig naar Afrika. 's Avonds draaien we test. Juan zit voorin. De retourleiding werkt, maar de fuel pressure gauge die Juan tweedehands had liggen en die als instrument nog ontbrak in ons vliegtuig, geeft een te lage druk aan, zelfs wanneer alle drie de pompen zijn ingeschakeld. Het is al donker en Juan zegt quasi wanhopig: „Waar ben ik aan begonnen?"

We onderzoeken ter vergelijking de benzinedruk in het vliegtuig van Javier. Tegen de firewall geschroefd valt me een claxon op. „For the birds", zegt hij.

„Kan het kwaad, een te lage benzinedruk?" vraag ik aan Juan. Er valt een stilte.

„Te hoog is ook niet goed", zegt hij.

We slapen in de hangar. Voor Juan is het nu ook te laat om naar huis te gaan. Hij slaapt in het kantoor. Om zes uur staan we op, en wachten ongeduldig tot de zon de mist uit de vallei heeft weggebrand. Voor het inschatten van het wolkendek gaan we af op onze lokale vrienden die ons om tien uur het groene licht geven.

Bij het opstijgen worden we direct overvallen door een wolk. We zien niets meer, we proberen ons blind te oriënteren. Rechts liggen de bergen, links de powerlines. Ik houd de knuppel recht en ga af op de instrumenten, maar een kunstmatige horizon hebben we niet aan boord. Door een blauw gat ontsnappen we uit de wolk. We cirkelen geschrokken en opgelucht omhoog. Vlieg nooit in een wolk. Zonder referentie naar de aarde hang je binnen enkele seconden ondersteboven en spint het vliegtuig ongecontroleerd naar de grond.

In het noorden is het helder, in het zuiden steekt een hoge berg als een klauw door de wolken. We besluiten terug te keren. „Verstandig", zeggen de Catalanen, en ze laten ons delen in hun ontbijt, dat uit worst en wijn bestaat.

We verlaten de bergen en vliegen naar de kust. We landen op de lange asfaltstrip van Castillon. De baan ligt direct aan zee, tot aan het strand, en we draaien laag in over de bad-

gasten. Bij de ambulancepost vragen we aan een helikopterpiloot of hij ons informatie kan verschaffen over het doorkruisen van de Terminal Control Area van Valencia. „Vliegen jullie met een vluchtplan?", vraagt de piloot. „Nee", zeggen wij. „Ik mag het niet adviseren, maar ik raad aan om como piratas te vliegen. Geen radiocontact en transponder off."

Wanneer de parachutisten beneden zijn, stijgen wij op. Laag over het strand, tussen de kranen van de haven door, passeren we Valencia. Boven ons zien we de Boeings van Ryan Air op final zitten.

We zakken verder af naar het zuiden. Soms is het strand leeg en in een noodgeval kun je er op landen. Meestal is het strand vol, bij een engine failure moet je met een minimale snelheid op het water landen. Als je geluk hebt, heb je vijf minuten om veilig uit te stappen, maar het vliegtuig ben je kwijt.

De rotsige kustlijn steekt scherp af tegen de lage zon. We dalen nog net voor een wolkendekje dat sneller dichterbij komt dan we konden vermoeden. Maar let op, snel dalen kan de motor te veel afkoelen en het aluminium doen scheuren. Verblind door tegenlicht en dramatische, donkere wolken zoeken we door de geopende raampjes het veld van Muxamel. Niemand op de radio. We zien tientallen Russische helikopters geparkeerd naast een smalle, lange asfaltbaan. Twee keer draaien we laag over, op zoek naar de windzak. Het veld is verlaten. Een Bulgaarse mecanicien vertelt dat we op een politiebasis zijn geland.

Het veld is ommuurd met gesloten poorten. We klimmen over het hek om naar de stad te liften. Maar de Spanjaarden nemen ons niet mee. Te moe voor een voettocht keren we terug over het hek. We delen een stukje worst en een blikje tonijn in olijfolie. Het begint licht te regenen. We kruipen onder het vliegtuig in onze slaapzakken, ieder onder zijn eigen vleugel. Een patrouillewagen surveilleert, maar ziet ons niet.

(wordt vervolgd)



Op het vliegveld van Muxamel Foto Joost Conijn