

Spanje, Duitsland, Marokko, Nederland. Foto: TM.



# Desert

Vliegende verkenning



# Storm II

## van machtig Marokko

Allereerst een eresaluut aan de held van dit verhaal. Een volkomen onderschat vliegtuig: de Cessna 172 RG. In Europa een zeldzaamheid, en zelfs in Amerika niet echt dik gezaaid. Onterecht. Wát een prachtig toestel!

De verstelbare prop en het intrekbare landingsgestel maken van de gewone Cessna 172, de bekende pruttelpot-voor-de-zaterdagmiddag, opeens een bijzonder snel en comfortabel reisvliegtuig. Met gemak 120 knopen indicated airspeed, totale rust op de controls en zelfs bij behoorlijke belading nog een stevig klimvermogen ook. Nee, die RG is het helemaal. Onbegrijpelijk dat dit toestel niet populairder is. Bovendien: het oog wil ook wat... en krijgt dat ook! Biedt de normale Cessna 172 met z'n drie spillebeentjes eerder een komische dan indrukwekkende aanblik, wie de gladde romp van de RG soepel langs een bergwand in het Atlasgebergte heeft zien jagen, krijgt opeens een heel andere indruk van dit doodgewone sportvliegtuig. Wat een schoonheid! Wat een sierlijke verschijning, met z'n slanke, iets omhoog gebogen vleugel en z'n uiterst aërodynamische romp. Prachtig, ook dankzij de iets forsere, potentie-uitstralende cowling en die iets grotere spinner. Maar het meest flatteuze is toch wel het ontbreken van die altijd storende wielen. De letters 'RG' staan immers voor 'retractable gear', oftewel intrekbaar onderstel. De manier waarop het toestel z'n hoofdstruts elegant tegen de romp te rusten legt is al een genot op zich. Kortom, een prachtig vliegtuig. Ideaal om mee over een prachtig land te vliegen. En dat deden we dan ook. Een verslag van een onvergetelijke tocht door een woest en indrukwekkend Noord-Afrika....



Omstreden: Gibraltar.

Een sprookje van een vliegveld: El Rachidia.



'Desert Storm II' is een initiatief van de Aeroclub Bahia de Malaga. Gevestigd pal naast het internationale vliegveld van deze vermaarde vakantiestad: vanuit de aankomsthal loop je via een voetgangersbrug in twee minuten naar de vliegclub. Bepaald behelpen is het niet daar: een uitgebreide briefingroom, compleet met internetverbinding, kaartenbakken en twee werkplekken. Een opvallend forse vliegclub, met meer dan duizend leden. Naast maar liefst veertien Cessna's en Pipers voor instructie beschikt men zelfs over een serie twins voor taxiwerk en postvervoer. "Pilots Paradise", pocht de folder. Maar wel met enige reden: omdat men redelijk soepel geprijsd is, en omdat de meteo in deze contreien met name in de winter vrijwel altijd CAVOK is, zijn er nogal wat piloten uit het druilrige Noord-Europa die hier een paar lekker zonnige vlieguurtjes komen draaien. De Nederlander Van Dijnse kom ik daags voor de Marokko-trip al tegen, en ik vlieg met hem mee terwijl hij wat ILS-oefeningen op het vliegveld van het naburige Granada draait. Gewoon om de IFR-rating bij te houden. Prettig onderdeel van een relaxte zonzakantie. Leuk natuurlijk, maar als je dan toch uren wilt maken, waarom dan niet boven het machtige Marokko? Dat doen we dan ook een dag of twee later...

### Tour de Maroc

We vliegen met vijf piloten: Jens & Jens uit de Bondsrepubliek, Roberto & Tote uit España en Goof uit Nederland. Verder gaat nog mee de mooie Mariam, die verantwoordelijk is voor de hotellerie, de taxi's en alle andere praktische zaken die onderweg geregeld moeten worden. Tote Martin is met zijn drieduizend uur, waarvan honderden in Noord-Afrika, de meest ervarene. Hij treedt (hoewel alle piloten in principe volledig bevoegd zijn om deze trip te maken) op als overall-safety-pilot. Beide toestellen en ook drie van de vijf piloten, zijn IFR-licenced. Mocht het altijd onwaarschijnlijk goede weer in Marokko het eens laten afweten, dan kan daarop terug gevallen worden. Tote zit doorgaans rechts in de EC-ECY. Via Com1 houdt hij contact met de ATC en via de Com2 met de piloten van de EC-HZI. Op die manier blijven beide crews op de hoogte van het totale plaatje, maar kan toch ook onderling overlegd worden. Aan de verkeersleiders op de vliegvelden geeft Tote geregeld door dat we 'als één vliegtuig opereren'. In de praktijk blijkt het een perfect systeem, dat ook onder moeilijke omstandighe-

den z'n waarde zal bewijzen. Maar daarover later meer...

### Canyons

Het vertrek verloopt soepel, we zijn exact op de gefilede tijd weg. Meteen al bij aanvang stuiten we op een stukje actualiteit: Tote Martin wijst me het eilandje aan, waarover de beide landen, Spanje en Marokko, mekaar onlangs bijna in de haren zijn gevlogen zijn. Inderdaad een rotspunt van niks, maar wel vlak onder de Marokkaanse kust (op het oog zelfs ermee verbonden). Een ideale uitvalsbasis voor drugs- en migrantensmokkel begrijp ik, dus zo onbelangrijk is het ook weer niet. Eenmaal over de straat van Gibraltar wordt snel duidelijk dat we hier over een heel ander land vliegen dan het popperige, zwaar geciviliseerde Europa. Wat een woeste en ledige streken! Rauw, ruig en onbevolkt. Woeste bergen. Grillige, diepe kloven. Dit is de aarde zoals zij tijdens schepping moet zijn neergesmeten. Met canyon-achtige ravijnen waar lang verdwenen rivieren zich diep in het landschap hebben ingevreten. En eindeloze zandvlakten met hier-en-daar een tentenkamp, of een ruïne van een woestijnfort uit lang vervlogen tijden. Bedoeling is om de eerste dag een snelle tankstop in Fez te maken en dan over de Atlas naar Errachidia door te stoten, waar de echte Sahara begint. Dat gaat meteen al op z'n Afrikaans, want een echt snelle tankstop is bij deze vliegvelden niet mogelijk. Drie hoogwaardigheidsbekleders met petten en pistolen vervoegen zich bij de vliegtuigen. "Logisch", vertelt Tote: "er komen hier maar vier toestellen per week, dus deze mannen moeten nu even bewijzen wat ze waard zijn." Paspoorten, papiertjes, tanken, landingsgelden, alles gaat omslachtig en traag. Maar pas op: alles moet wel gaan zoals de heren willen! "Een TB10 waarvan niet alle papieren in orde waren staat met platte banden op het platform. En die stond er meer dan een jaar geleden ook al", volgens Tote. Daarom doen we gedwee wat men van ons verwacht. Eindelijk kan getankt worden. Tote onderhandelt stevig met de olieboeren, drie in getal (zie: tips). Beide toestellen worden volgegooid, goed voor vijf uur vliegen. Meer dan een uur wachten we nu al, maar na de nodige 'Salem Aleikums' en 'Shukran's' kunnen we vertrekken.

### 1000-en-één-nacht

Met een paar minuten tussenruimte stijgen de RG's op, precies maximaal



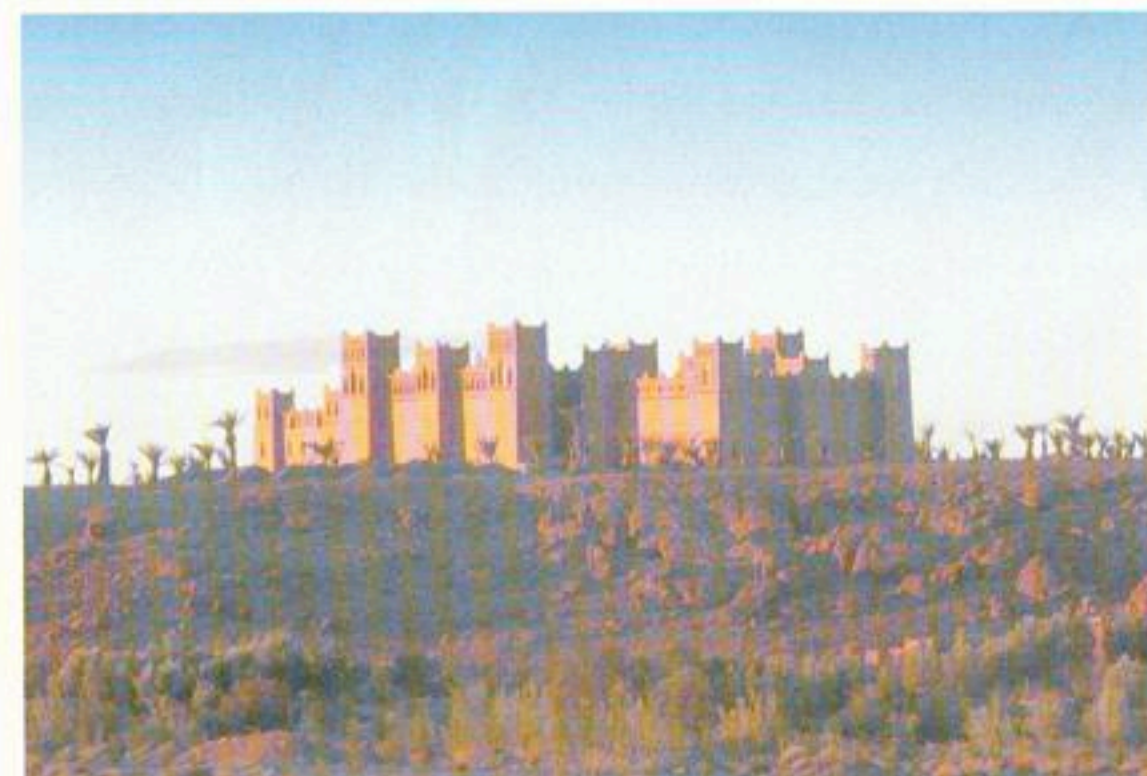
It's a rotten job, but somebody has to do it. Foto: Tote Martin.



100LL is overal te krijgen, maar soms alleen per barrel.



Crocodile Dundee, Jeep.



De Cessna RG: een schoonheid om te zien en een genot om te vliegen.



#### Dit zijn de toestellen...

##### De Cessna 172 RG EC-HZI

Vier zitplaatsen, twee headsets, 2 x COM, 2x VOR, ADF, DME, MODE-C, 1x Garmin III. Prijs € 139,- per uur.

##### De Cessna 172 RG EC-ECY

Vier zitplaatsen, twee headsets, 2 x COM, 2x VOR, ADF, DME, MODE-C, 1x Garmin III. Prijs € 139,- per uur.

Ter vergelijking: de enige (?) Cessna 172 RG in Nederland vliegt op Hoogeveen, bij Aero Noord. Prijs € 161,- per uur.



Waar water is, is Marokko groen. Foto: Tote Martin.

beladen met elk drie personen aan boord. Met een keurige 80 kts en 500 fpm op de klok beginnen we aan de lange, rustige en gestage klim naar 9.000 voet, genoeg om de hier 6.000 voet hoge Atlas over te steken. Dan een immens uitgestrekte zandvlakte met niets dan hete lucht erboven. Het radiocontact via 123.45 is intensief, maar toch speuren we op een gegeven moment minutenlang om het andere toestel in het zicht te krijgen: een miniem wit wespje in deze gigantische lege lichtbak. Dan, een klein uur later, keurig koers 168 op de VOR/DME aansturend, verschijnt Errachidia, eerst op de GPS en dan in werkelijkheid.

Jens en Roberto besluiten meteen te landen, maar wij gebruiken de hoogte om een paar prachtige passes te maken door een westelijk van het vliegveld gelegen grand canyon, een soort zandafgraving ter grootte van de provincie Utrecht. Prachtig! Errachidia oogt als een vliegveld uit 1000-en-een-nacht, voor zover er in Ali Baba's tijd al vliegvelden bestonden dan. Merkwaaardige Disneylandachtige gebouwtjes. Splinternieuw, maar in klassiek-Marokkaanse stijl neergeplant, midden in een vlakte ter grootte van half-Nederland.

Bij navraag blijkt het hele zaakje voor rijke Saoedi's opgezet te zijn die hier met hun Gulfstreams geregeld neerstrijken om op woestijnkonijnen te jagen. Vanuit de lucht hadden we

dan ook al gezien dat de zandvlakte met sporen van 4WD's doorkringeld is. De vliegtuigen worden op dat moment niet afgetankt, maar wel verschijnt een Landrover met een soort Marokkaanse Crocodile Dundee. Hij brengt ons door een betoverend mooie vallei vol dadelpalmen naar een oase, naar een ogenschijnlijk geheel uit kamelenstront opgetrokken hotel. Een donkere vijver in het midden, gevuld met zwavelwater uit de woestijnbron, is alles wat aan het verre Europa herinnert. Verder is alles helemaal heel Berbers, inclusief dieprode tapijten, geheimzinnige nissen en van schapenblaas gemaakte olielampen. Wonderschoon.

#### Crocodile Dundee

Lang krijgen we niet om hier van te genieten, want Crocodile Dundee brengt ons in zijn krakende wagen dwars door het zandige landschap naar een nóg afgelegener woestijnstation, waar met thee en dadels de avond invalt. Om ons heen slobberen Marokkanen gulzig grote kommen soep leeg: ze zijn gék van de honger, want ze hebben vanwege de Ramadan nog geen hap gegeten vanaf zonsopgang.

De volgende morgen staat een tocht naar dezelfde oase op het programma... maar nu door de lucht: een fotovlucht. Vanaf Errachidia gaat het weer de grote dadelvallei in: een

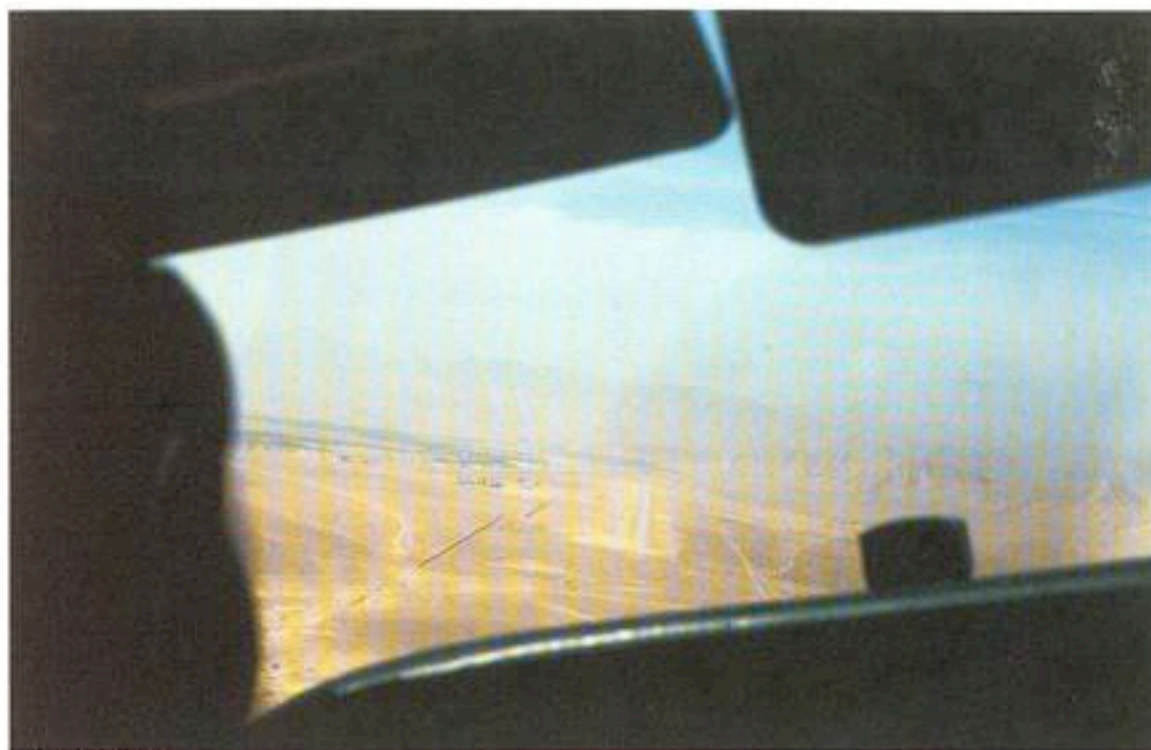
hardgroene guirlande slingert zich grillig door een okergele woestijn. Fascinerend hoe het de aanwezigheid van water het landschap plotseling zo kan veranderen: een dik groen bos van dadelpalmen ligt vlak onder ons, met hier en daar een roodstenen dorpje, maar links en rechts van de vallei strekt de woestijn zich uit van horizon tot horizon. Groepjes mensen en dieren zijn duidelijk herkenbaar, want we vliegen nauwelijks hoger dan 500 voet. Dieper en dieper duiken de twee Cessna's in de groene kloof, constant in onderling radiocontact, om elkaar niet uit het oog te verliezen. Dat zou in deze smalle ruimte levensgevaarlijk zijn. Is er maar even eentje de ander kwijt, dan worden via radiocontact de posities doorgegeven en wordt het zicht hersteld.

Voort gaat het, met honderd knopen op de tellers, soms de ene, soms de andere zijde naar de bergwanden gekeerd. Twee witte duiven buitelen over elkaar heen en onder elkaar door, dan weer vlak over de wuivende palmen, dan weer omhoog schietend in de immense blauwe ruimte erboven. Tot de kloof eindigt in een pure zandwoestijn, de Ténéré

(in de taal van de Tuaregs: totale leegheid). En inderdaad, niets, niets. Helemaal niets dan een eindeloze zee van zand, door de wind geribbeld, zo ver je kunt kijken, en dat is ver. De grootste zandbak van de wereld: op honderd voet hoogte jagen de beide RG's er soepel overheen. Ja, dit is vliegen. It's a nasty job, but somebody has to do it...

#### Ouazazad

Op dag drie gaat het nog dieper zuidelijk, naar Ouazazad. Een stad niet groter dan Bunnik of Breukelen, maar omgeven door een landschap uit 'Once upon a time in the West'. Rode canyons, rauwe rotsen en zowaar een groot groen meer, midden in de woestijn. Ook hier hebben we een bijzonder nachtverblijf: de Spanjaard Juan werd jaren geleden helemaal verkikkerd op dit woeste land, kocht een oude Berberburcht en maakte er een primitief hotel van. Dat wil zeggen: prachtig van inrichting, maar nogal krakemikkig van techniek. Elektriciteit alleen overdag, via een pruttelende generator, en helemaal geen spanning op de stopcontacten. Maar wat



Fez in zicht.

een sfeer, wat een pracht: als ik ooit een honeymoon ga vieren, doe ik het hier. De strakke sterrennacht bekijken vanaf de veertig meter hoge kasteeltorens is op zich al een belevenis. De avond brengt een zeer authentieke en dus geniaal-eenvoudige maaltijd, waarbij drietalig geconverseerd wordt: in het Spaans, Duits en Engels. Gezellig, eerlijk, en heerlijk. Haast té mooi dit alles...

### De Atlas geeft niet mee...

De volgende dag wordt de vlucht terug over de hoogste delen van de Atlas richting Marakesh ingezet. Echter: 's morgens oogt het weer opeens een stuk minder. De meteo, die Tote per telefoon van de luchthaven ontvangt, voorspelt minder goed weer. Werden de eerste dagen gekenmerkt door 9999-zicht en nauwelijks bewolking, nu komt over de Atlas een oceaandwijn aanzeilen die, omhooggestuwd tegen het gebergte, zorgt voor een over de toppen heenbruisende branding van sterk onderkoelde wolken (terug in Nederland bleek dit het begin van een natte periode met spectaculaire overstromingen, zoals Marokko die in tientallen jaren niet gehad had). Eenmaal in de lucht blijkt de wind dermate hard dat een duidelijke 'downdraft' aan de lijzijde merkbaar wordt. Al rond de 6.000 ft wil het toestel nauwelijks meer stijgen. Alle piloten voeren via de headsets nauwkeurig overleg over wat te doen. Jens II en Roberto hebben de situatie al eerder ingezien en proberen via een zuidwestelijke route Agadir te bereiken. Maar ook daar stuiten zij op een vrijwel aaneengesloten ijzig koud wolkendek. Na een uur van zwerven wordt de tocht naar Ouazazad weer aangevangen. 's Avond slapen we in dezelfde woestijnburcht. Gelukkig biedt de vriendelijke hotelier ons een maaltijd

aan in een restaurant in de stad, St. Exupery genaamd. Aan de wanden talloze zwartwitfoto's van de beroemde schrijver die nu meer dan zeventig jaar geleden dit prachtige land vele malen vliegend verkende. Zijn ervaringen delen we nu 'live', heel bijzonder om mee te maken.

### Oeazazad

De hele dag doet zich geen verbetering voor. De heftige wind blijft aanhouden. Ongebruikelijk hard voor Marokko. 's Middags maak ik een korte verkenningsvlucht met Tote om de situatie te evalueren. We stijgen naar 10.000 voet, maar zien dat het boven de Atlas blijft spoken. Hoge CB's toeren nu zelfs boven de ruwe bergtoppen uit. Dit belooft niet veel goeds. Gelukkig hebben we het mooiste deel van de trip achter ons, want de voorgenomen terugvlucht de via westelijke kuststrook van Marokko wordt steeds onzekerder. Ik gebruik de vlucht om het toestel goed te leren kennen, want door het vele fotograferen heb ik tot nu toe nog nauwelijks gevlogen. In een grote cirkel draaien we om het volkomen verlaten vliegveld van Ouazazad. De al lage zon verlicht een koperkleurig, onvoorstelbaar ruig heuvelland, dat in het noorden overgaat in de veel hogere Atlas. Onder ons ligt toch een geheimzinnig groen meer, dat gevoed wordt door de woestijnbronnen die hier-en-daar in dit droge land ontspringen. We cirkelen over twee oeroude Berber-kastelen, die met lange slagschaduw in het landschap staan. Je zou denken aan een scène uit fantasyfilms als 'Starwars' of 'Lord of the Rings', maar dit is pure realiteit. Tote maakt een aantal foto's van de burchten, dat heeft hij zijn vriend Juan beloofd. Het licht is nu op z'n mooist. Net voor sundown bereiken we het vliegveld weer, men heeft de



baanverlichting al ontstoken. "Ik hoop dat we er niet voor hoeven te betalen", grapt Tote, maar dat blijkt mee te vallen. Integendeel: we worden als vrienden ontvangen op de kleine, militair ogende verkeerstoren. De lichten blijken ontstoken voor een lokale vlucht uit Fez, die het vliegveld af-en-toe aan doet. De volgende morgen wordt besloten om vanwege het weer via de alternatieve noordoostelijke route terug te vliegen. Enerzijds beweegt het front zich slechts langzaam in oostelijke richting, anderzijds wordt ook de Atlas richting Algerije steeds lager. Bovendien kan de toestand van de bewolking beter beoordeeld vanaf tienduizend voet, dan vanaf de grond.

De bewolking is enerzijds al een punt van aandacht vanwege het zicht (al zou er desnoods een IFRILS-landing op Fez kunnen worden gemaakt), maar we moeten ook de hoge wolkenstorens in de gaten houden, die volgens de meteogegevens sterk onderkoeld zijn. Ook moeten we rekening houden met de brandstof, want de afstanden tussen de vliegvelden zijn groot in het dunbevolkte oosten. Oostelijk vliegend draait het toestel van Jens en Roberto het eerste in noordelijke richting. Goof en Tote gaan nog iets oostelijker door, in de hoop nog minder dichte bewolking aan te treffen. En inderdaad: de bewolking waar we overheen vliegen kan na enige tijd niet veel meer van 3/8 à 4/8 genoemd worden. Het besluit wordt genomen om nu noordwaarts te gaan, over het wolkendek. Op zich biedt dat genoeg grondzicht, maar anderzijds bevinden zich er wel flinke wolkenpilaren tussen, nog aanmerkelijk hoger dan de 10.500 voet waarop we vliegen. Plots verandert de situatie weer: het wolkendek sluit aaneen, tot volledig 'overcast'. En achter ons,



De zandwoestijn van Erg Chebbi.

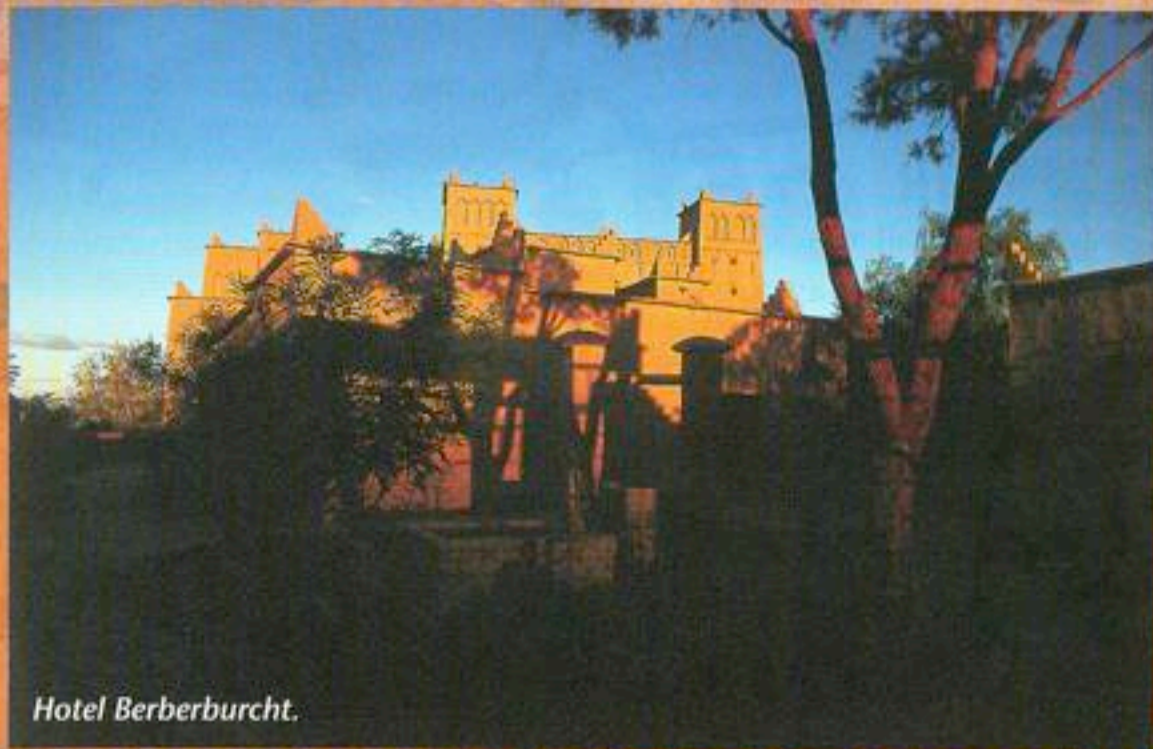
boven de inmiddels gepasseerde Atlas, is het wolkendek ook al aardig dichtgetrokken.

Net op het moment dat we besluiten om toch maar terug te keren naar het veilige zuiden doorbreekt de stem van Roberto de stilte: ze zijn inmiddels twaalf mijl van Fez en het zicht is prima! Opgelucht druk ik de knuppel: snelheid is nu belangrijker dan hoogte. Voor het zaakje weer dichttrekt binnenkomen, is nu het doel. En inderdaad: Fez ligt een kwartier later voor onze neus, field in sight!

Dezelfde middag nog vlieg ik in een kleine drie uur terug naar Malaga, dat wederom in heerlijk nazomerlicht ligt te baden. Een opwindend slot van een spannend jongensboek. Volgend jaar weer, als het aan mij ligt, want deze trip smaakt naar veel, veel meer...

Goof Bakker, goofbak@planet.nl  
Foto's: Goof Bakker en Tote Martin (TM)

Meer informatie?  
<http://www.aero-club.org>



Hotel Berberburcht.



'Oh la paloma blanca' flitst opeens ergens diep in de binnenlanden van Marokko door me heen. Dit prachtige lied van The George Baker Selection wordt het motto van Desert Storm II.

When the sun shines on the mountain  
And the night is on the run  
It's a new day  
It's a new way  
And I fly up to the sun

I can feel the morning sunlight  
I can feel it's here to stay  
I can hear God's voice is calling  
For my golden sky light way

Una paloma blanca  
I'm just a bird in the sky  
Una paloma blanca  
Over the mountains I fly  
Over the mountains so high  
No one can take my freedom away



Wie de ATC doorspekt met kleine beleefdheden in de landstaal, heeft altijd een streepje voor, zeker tijdens de Ramadan als de ATC'er van de honger wel eens wat kortaf wil zijn.

- Salem Aleikum, vrede met u, een goede opening na het noemen van het betreffende ATC-station.
- Shukran, bedankt.
- Ins'allah, (zo Allah het wil) kan gebruikt worden als een bepaalde onzekere toestand wordt verwacht. CAVOK kunt u laten volgen door 'Ins-Allah', bijvoorbeeld. Hij bepaalt immers of de verwachtingen uitkomen.

#### Enkele tips voor wie Marokko ook vliegend wil aan doen.

- Wees altijd beleefd en voorkomend tegen de autoriteiten. Op elke luchthaven bevinden zich talloze officials met mooie uniformen en indrukwekkende petten, maar laten niet met zich sollen.
- Bekijk de landing-fee's nauwkeurig, soms zit er niet al te veel logica in. Bij Aeroclub Malaga heeft men 'oude exemplaren' ter inzage.
- Bij het tanken: eerst het bedrag in euro's per liter vragen, dan een rond bedrag in euro's laten tanken.
- Als de Jeppesen aangeeft 'no fuel' kan soms toch getankt worden, maar alleen in vaten: 200 of 400 liter.
- Bij betalen in het algemeen: zorg voor plenty kleine euro-biljetten (€ 5 en € 10), deze kunnen makkelijk gewisseld worden voor dirhan's of voor directe betaling worden gebruikt.
- Controleer uw bagage altijd voor u weer naar Europa vliegt.
- Met vliegplannen is men iets soepeler dan in Europa. 'Een uur van tevoren' is niet echt een verplichting...
- Tips van Tote: let bij het overvliegen van de valleien altijd op een rivierbedding of een plateau om eventueel een noodlanding te maken. Bij bergen is het altijd een goeie zaak om de spaarzame wegen te volgen. Die leiden doorgaans over de laagste gedeelten.