

Door de lucht naar Koerdistan

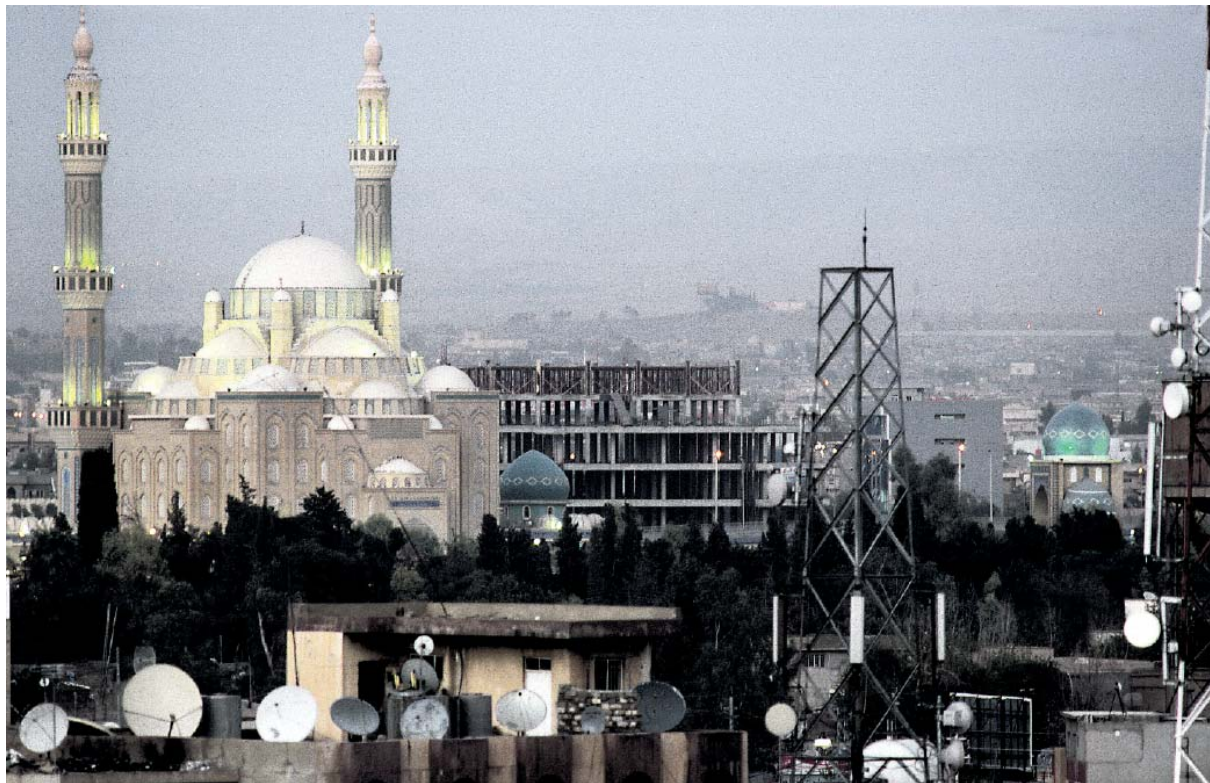
Schrijver en publicist Michiel Hegener reisde in de afgelopen jaren tientallen keren naar het moeilijk bereikbare Iraaks Koerdistan. Je moet er uren en uren wachten voor over hebben.

Door MICHEL HEGENER

„Late trains come in very close to the platform”, zeggen ze in Engeland, maar dat gold niet voor mijn terugvlucht uit Erbil, de hoofdstad van Iraaks Koerdistan. Met uren vertraging werd ik afgezet op vlieghaven Frankfurt Hahn, per bus anderhalf uur verwijderd van Frankfurt International waar ik dacht te zullen landen omdat ik daar twee weken eerder vertrok. De granaten die de Turkse artillerie in de afgelopen weken op Iraaks Koerdische grensdorpen heeft afgevuurd waren aanzienlijk preciezer.

Met de Turken had die vertraagde vlucht van Zagros Air intussen alles te maken, maar dat verhaal begint jaren geleden. Iraaks Koerdistan was in 1991 onafhankelijk geworden van Saddams Irak, alleen kon je er bijna niet komen. Iran deed altijd moeilijk – bij de grensovergangen en in Den Haag al op de ambassade. Syrië liet heel soms een paar reizigers door die dan met kleine motorboten over de Tigris werden gezet. Via Irak was ook nauwelijks een optie. Resterde Turkije, maar in 1994 gooiden de Turken hun grens naar Irak dicht voor journalisten. Vanaf april 2003 lag de Bagdadroute open, maar ik liet het bij één retourtje: per taxi en veiligheids-halve met talloze bloedstollende inhaalmanoeuvres, om kwaadwillenden af te schudden.

Waarom niet via de lucht? Nou, omdat geen buurland vluchten toestond naar zo iets subversiefs als een Koerdisch staattie. Maar in 2005 geschiedde het wonder: Syrië opende een luchtkorridor. Op 2 november 2005 vloog ik mee op de eerste vlucht



De hoofdstad van Iraaks Koerdistan Erbil in avondschemering. Foto Michiel Hegener

Amsterdam-Erbil, als enige niet-Koerd. Organisator was de papieren maatschappij Kurdistan Airlines, het toestel was Grieks en zat vol vliegen. Op Schiphol was het een en al veiligheidsagenten, onder wie Britse in verband met een slimme tussenstop op Londen Gatwick. Koerden met slechts een verblijfsvergunning werden onder veel misbaar gescheiden van de andere passagiers. Waarom ze een paspoort moesten hebben als ze in Londen niet uit

het toestel gingen, wilden ze allemaal langdurig en luidruchtig weten? Gelijkt hadden ze, niemand wist het. Om twee uur 's nachts arriveerden we op Gatwick waar vier of vijf passagiers instapten terwijl het toestel aan alle kanten werd omgeven door mannen met machinegeweren, vanwege Irak enzo.

Dat waren kinderziekten, vorig jaar werd ik probleemloos van Schiphol naar Erbil gevlogen. Er waren toen ook charter-

vluchten uit Kopenhagen, Londen, Stockholm, Frankfurt en Athene, en Austrian Airlines vloog vier keer per week vanaf Wenen. Omdat het toch niet meer was te stoppen gooide Turkije het luchtruim ook open.

Er waren zelfs vluchten naar de tweede stad van Iraaks Koerdistan, Suleymania. Daar kwam in de nacht van 8 augustus van dit jaar een kink in de luchtlijn tussen Koerdistan en het westen. De piloot van

een vlucht naar Stockholm zag een verdachte lichtflits, mogelijk een luchtdoelraket, vermoedelijk een schijnwerper van konijnenjagers. Alle Europese vluchten werden zekerheidshalve opgeheven – alle, behalve van Zagros Air dat met toestellen van Hamburg International van Frankfurt naar Erbil bleef vliegen.

Turkije kwam er 6 oktober achter dat Zagros Air de voortzetting was van Kurdistan Airlines, en de Turken grepen deze mooie kans om hun geschiktheid voor het EU-lidmaatschap te demonstreren. Zagros Air mocht niet meer door het Turkse luchtruim want het K-woord was gebruikt! Zagros verlegde daarop de route: om Turkije heen, over Cyprus, via de Syrische luchtkorridor tot boven Bagdad, daar scherp naar links en zo naar Erbil. Dat duurde bijna twee uur langer en dus moest een deel van de stoelen leeg blijven, anders lukte het niet qua brandstof. En ja, het lukte – ik was op tijd in Erbil.

Maar toen dus terug. Bij het inchecken was het één verontrustende zee van vette koffers met riemen eromheen en uit de lagers lopende wieltes eronder. Het toestel met Hamburg International erop arriveerde slechts een uur te laat, slechts anderhalf uur daarna begon het boarden – totdat de man die de instapkaarten afscheurde een mobilfoonoproep kreeg en het hekje afslot. Twee uur stonden we achter dat hekje. Het toestel was te zwaar vanwege alle mammoetkoffers, en er was maar één oplossing: brandstof afvoeren. Om technische redenen moest wel eerst alle kerosine eruit, daarna kon een deel terug. Toen we eindelijk vlogen – naar Bagdad, daar scherp naar rechts, enzovoort – meldde de piloot dat we het in één keer zouden halen als de tegenwind meeviel. Niet waar: tussenlanding in München om bij te tanken. In de cabine heerste doffe berusting omdat bijna iedereen zijn verbinding in Frankfurt had gemist, vermengd met vreugde omdat de luchtlijn Koerdistan-Europa nog steeds niet was verbroken, EU-kandidaatslid Turkije ten spijt.