

Geros Busch-Tagebuch #3

Dienstzeit am Limit

Als Pilot darf ich pro Tag für max. 11 h Dienstzeit verplant werden. So wurde ich hellhörig, als unser Office mir am Vortag mitteilte, dass die geplante Dienstzeit 10 h 59 Min. ist.

Zum Glück, und um den Druck heraus zu nehmen, darf ich dann bis zu 12 h fliegen, muss es allerdings anschließend in einem Bericht an unseren Operations Director erklären.

So können schon ein paar nicht rechtzeitig vertriebene Kühe auf einer der Pisten mit diese nette Schreibearbeit bescheren.

An jenem Samstag soll ich ein Team von MSF (Ärzte ohne Grenzen) nach Pagil bringen. Sie haben dort ein Meeting, und nach weiteren Versorgungsflügen werde ich sie wieder abholen.

6:41 Aufstehen. Aufgrund der kritischen Dienstzeit ist es mir ganz recht, dass ich erst am Flughafen bin, als meine Passagiere bereits die Zollformalitäten erledigt haben. Ich checke den Flieger, erkläre die knappe Zeitplanung und bitte sie, bei der Abholung rechtzeitig vor Ort zu sein, oder besser 15 Minuten zu früh.

7:27 Losrollen, Abflug nach Pieri.

9:18 Aufsetzen in Pieri ohne Kuh-Verzögerung. Ein Passagier und die Stahlrahmen für 2 Latrinen sind zuzuladen. Sie passen nur in den Innenraum, und ich muss sie gut sichern, damit sie keinen meiner Passagiere gefährden.

9:55 Abheben Richtung Pagil, ein Flug von nur 27 Minuten. Wieder keine Kuh-Verzögerung.

Ausladen meiner PAXe, die Latrinen gehen weiter nach Lankjen. Nach nur 11 Minuten bin ich wieder in der Luft.

10:59 Landung in Lankjen. Nils begrüßt mich freundlich, ein deutscher Zimmermann, der dort für ein paar Monate aushilft. Es gibt viele tolle Leute hier.

Während wir die Gestänge ausladen - vorsichtig, um die Innenraum-Verkleidung nicht zu beschädigen - kümmert sich Nils um das Betanken aus einem 200-l-Fass.

In Lankjen wartet bereits eine Frau mit einem Abszess am Hals; sie muss zur „Operation“ nach Nassir geflogen werden, einer weiteren Station von MSF. Bitte erwartet dort keinen sterilen OP-Saal!

Die Frau tut mir leid: sie ist übersät von Fliegen, die es sich nun auch in meinem Flugzeug gemütlich machen.

Im Flug schaue ich zu meiner Passagierin und ihrer Begleitung; sie schauen etwas unsicher, sind sie doch noch nie in ihrem Leben geflogen.

Nach nur 34 Minuten landen wir in Nassir, und meine Patientin verlässt sichtlich erleichtert das Flugzeug. Einige der Fliegen bleiben leider zurück und ärgern mich den Rest des Tages.

Auch in Nassir sieht man Spuren des jahrelangen Bürgerkrieges: Ein überwachenes Flugzeugwrack markiert den Beginn der Landebahn, direkt am angrenzenden Flussufer. Auch ein hoher Minister kam damals ums Leben.

Tanken Afrikanisch: 1 hält den Rüssel, 1 pumpt, 4 geben Anweisungen...



Nach einer weiteren angenehmen kurzen Bodenzeit (jetzt könnte sogar mal eine Kuh kommen) von 14 Minuten bin ich auf dem Weg nach Pagil, meine Meetings-Freunde einzusammeln.

12:59 Landung in Pagil. Die Piste hier ist kurz (550 m), uneben (auf einem früheren Flug verlor ich Öl aus dem Bugrad-Dämpfer) und in der Regenzeit unbenutzbar (Vertisole, oder Black Cotton Soil, wird zu einem zähen Matsch). Heute brauche ich nur die halbe Landebahn zum Bremsen, und auch das Öl bleibt im Dämpfer.

Meine PAXe sind wie versprochen pünktlich (was durchaus nicht selbstverständlich ist), aber wir müssen noch weiteres ungeplante Fracht einladen. Trotz der kurzen Piste ist es noch im Limit (mein max. Gewicht habe ich mit 3.300 kg berechnet).

13:24 Abheben Richtung Juba.

14:55 Ich habe meine Landefreigabe und bin kurz vor dem Aufsetzen, da sehe ich ein Feuerlöschfahrzeug am anderen Ende der (zum Glück langen) Landebahn. Ich entscheide, trotzdem zu landen, und beschwere mich beim Abrollen beim Tower.

Der Towerlotse bittet mich, einen Bericht zu schreiben und zum Tower zu bringen. Das werde ich kommende Woche machen und zu meinen Kollegen nach Juba mailen. Sie können es dem Towerlotsen geben.

In Juba kann es am Boden lange dauern, besonders wenn man nachtanken muss. Ich habe Glück; der Tankwagen parkt bereits vor meinem Flieger, als ich den Motor abstelle.

Auch meine Passagiere muss ich nicht zum Terminal begleiten, ihr Fahrer wurde aufs Vorfeld gelassen und nimmt sie in Empfang.

15:25 Nach unglaublich kurzen 29 Minuten bin ich auf dem Weg nach Hause.

16:41 Landung in Lokichoggio, „The best Place to be“. Zeit genug, das Cockpit leer zu machen, denn ich habe 2 freie Tage, und ein Kollege wird Montag fliegen. Auch ein eiskaltes Bitter-Lemon ist noch drin.

Lange vor 18:00 bin ich zuhause und kann Bono mit zum Joggen im trockenen Flussbett nehmen.

Anschließend Duschen; meine Schwedischen Nachbarn haben heute „Äthiopisch“ eingeladen.

Nach zu viel Essen und einem Telefonat nach Europa falle ich schließlich ins Bett und halte fest:

7h 8 Min Flugzeit, 9,9h Dienstzeit, 7 Landungen. Alles im Limit. Auch mal nett, keine Verzögerungen zu haben ...

Das war mal ein Flugzeug:

