

Geros Busch-Tagebuch #4

Umwege

A)

Heute fliege ich mit einem Kollegen. Es macht Spaß, zu zweit im Cockpit zu sitzen, besonders wenn man sich gut versteht und sogar beide Deutsch sprechen. Auch müssen wir erst kurz vor Mittag los.

11:35 Abflug nach Pagak nahe der Äthiopischen Grenze. Dort hat ein japanischer Hilfsdienst ein Aids-Projekt gestartet.

12:50 Botschaft auf dem Satellitentelefon: Können wir auf dem Rückweg einen Schlenker über Chot Bura machen? Eine kranke Frau muss von dort nach Nassir gebracht werden (Liegend-Transport), wo wir als nächstes eh hin sollen. Der Umweg ist nur etwa 20-25 Min extra Flugzeit, also sagen wir zu.

13:35 Überflug von Pagak. Die Piste sieht mir sehr matschig aus, und ich weiß nicht, wie weich sie dann ist (denkt an die Vertisole, die ich im letzten Tagebuch erwähnte). Mein Kollege hat mehr Erfahrung und hält sie für gut landbar.

13:40 Aufsetzen, Bremswirkung = Null. Aber zum Glück haben wir ja Umkehrschub. Es gibt ein paar sehr matschige Stellen, aber der Rest ist in der Tat besser, als ich dachte.

14:11 Start nach Chot Bura, Landung 14:37. Die Vogelschwärme, die uns vor 4 Tagen das Fliegen hier schwer gemacht hatten, sind nicht zu sehen. Gut.

Ich kümmere mich um Papiere und Startvorbereitungen, während mein Kollege die Kranke auf ihrer Trage hinten im Flugzeug verzurrt.

14:55 Losrollen, Abflug nach Nassir.

15:23 Landung in Nassir. Ausladen der Patientin übernimmt mein Kollege, wie auch das Zurückbringen der Trage, die wir abends in Juba abgeben sollen. Ich lade die „normale“ Fracht aus und ein und kümmere mich um unsere sonstigen Passagiere.

Spritberechnung: es ist (wegen des Umweges nach Chot Bura) weniger als geplant, aber noch gut im Limit.

15:37 Nach nur 15 Minuten geht es zurück nach Juba, Flugzeit ca. 1:30 h.

17:12 Mit etwas Rückenwind kommen wir früh in Juba an. Unsere Bodencrew nimmt die Passagiere in Empfang und führt sie zum Terminal, wir machen die Papiere klar und den Flieger dicht.

Kurz vor 18:00 sind wir zurück auf dem MAF-Compound, Zeit, mit Bono spazieren zu gehen (er ist auch für ein paar Wochen Gast in Juba).

Im Teamhaus (wo die ganzen Singles wohnen) machen wir zum Abendessen Hamburger. Der erste wird schwarz, so kriegt Bono auch einen ab :-)

Anschließend gibt es einen Film mit Beamer auf der weißen Fertigbau-Wand. Klasse!



B)

Zwei „Rotationen“ sind für heute geplant. Zuerst geht es nach Waat, ein Team von 9 Personen abzuholen, und dann soll ich Dieselfässer nach Pieri bringen. Das könnte zeitkritisch werden, zumal ich die Leute in Waat wahrscheinlich in zwei kleineren Gruppen zu einem Nachbarplatz fliegen muss, bevor ich mit allen Richtung Juba starten kann, wegen Zuladung.

7:50 Vorflug-Check beendet. Doch wie eigentlich immer in Juba gibt es Verzögerungen bei der Personenkontrolle. Das heißt warten. Kurz nach 9:00 müsste ich in der Luft sein, um noch beide Rotationen zu schaffen und vor Flugplatzschließung zurück zu sein.

9:27 Abflug.

10:47 Zweifacher Überflug über Waat, um die Pistenqualität und -länge zu checken. Sieht eher gut aus.

Am Boden laufe ich die erstaunlich feste Piste ab. Ergebnis: 860 m nutzbar. Das reicht, um mit dem ganzen Team gemeinsam zu starten, und die nötige Zeit für die zweite Rotation zu sparen.

11:43 Abflug Richtung Juba, Ankunft 13:05. In der Luft hatte ich bereits unsere Bodencrew informiert, so dass sie alles bereit haben. Vor 14:00 will ich in der Luft sein, damit es nicht zu eng wird.

13:43 Funkspruch an den Tower, um die Anlassfreigabe zu bekommen. Antwort: Kein Flugplan vorhanden, also keine Anlassfreigabe. Ich wundere mich, denn gerade hatte ich zwei Kopien des Flugplans in die Hand gedrückt bekommen.

Ein Telefonat klärt es auf: Die Kopien habe ich bekommen, aber keiner hat den Flugplan aufgegeben!

Ich erkläre meiner Bodencrew, dass es nun zu knapp für mich wird, wenn ich erst noch auf den Flugplan warten muss (offiziell: mind. 30 Minuten).

Ein Kollege aus unserem Büro überredet mich, es doch noch zu versuchen; sobald der Tower wüsste, dass ein Flugplan kommt, lasse er einen starten. Hätte ich das mal nicht getan, siehe später ...

14:10 bin ich tatsächlich schon in der Luft. 1:25 h später sind es noch 10 Meilen nach Pieri, doch vor mir steht eine breite Gewitterwand. Pieri dahinter scheint trocken zu sein, aber wie komme ich dahin?

14:44 Ich beschliesse umzudrehen, da ich nicht endlos Sprit dabei habe (außer in den transportierten Fässern...). Wäre ich mal bei meinem Entschluss, nicht mehr zu starten, geblieben.

17:01 Landung in Juba. Das war eine teure ergebnislose Tour für unseren Kunden.

Nachdem alles wieder ausgeladen ist, fahre auch ich heim und halte fest:

Nicht immer läuft alles nach Plan im Leben; manchmal hilft's, manchmal nicht ...



Drainage-Gräben nehmen viel Pisten-Wasser auf

