

Freitag, 17.7.2009

Das Ausräumen der Magen-Darm-Probleme war nicht sehr erfolgreich. Karin geht es immer schlechter aber sie möchte unbedingt „an Bord“ bleiben. Also, aufräumen und etwas laufen. Laufen auf dem Bürgersteig in Ulaanbaatar bedeutet, immer genau hinschauen, wo man hintritt. Es ist durchaus nicht selten, dass mitten im Bürgersteig ein 2 Meter tiefes Loch ist. Ein Mongole würde auch niemals auf Bretter treten, die über derartige Löcher gelegt wurden. Sie werden schon wissen warum.

Abends sind wir zum Essen bei einer regionalen Airline eingeladen. Das Essen war super, allerdings bezog sich die Einladung wohl nur auf den Vortrag der Airline, gezahlt haben wir. Unser Leader Hans Gutmann hat den ersten Start für Sonnenaufgang am nächsten Tag festgelegt. Morgen liegen 3 Flüge in Richtung Yakutsk vor uns.

Da wir mit dem Bus ca. eine Stunde vom Hotel bis zum Flugplatz benötigen und die Prozedur beim Zoll und den Sicherheitsbehörden mindestens 2½ Stunden dauern, beschließen wir, um 2 Uhr nachts das Hotel zu verlassen.

18.7.2009

Geschlafen hat wohl keiner von uns. Jeder bekommt im Hotel noch eine Plastiktüte, angeblich mit essbarem, Frühstück gab's natürlich nicht.

Nach einer Stunde Busfahrt (im Bus schlafen ist unmöglich auf Grund der Straßenverhältnisse) sind wir am Flugplatz. Die Zoll- und andere Kontrollen dauern heute nur ca. 2 Stunden, also können wir uns in aller Ruhe noch um die Flugzeuge kümmern, die im Hangar von Air-Mongolia stehen. 15 Minuten vor Sonnenaufgang werden die Hallentore geöffnet und unsere Flugzeuge ins Freie geschoben. Kurz vor Sonnenaufgang lassen die „beiden Bob's“ ihr Flugzeug an. Sie sollen als Erste starten, da sie das langsamste Flugzeug fliegen.

Die beiden „Bob's“ sind ein lustiges Team. „Big Bob“ ist Amerikaner, ca. 2 Meter groß und wiegt sicherlich seine 130 kg (schätze ich, hab natürlich nicht gefragt). Big Bob war mit seiner C182 schon überall auf der Welt, sogar einen Flug über den Nordpol hat er gewagt. „Smal Bob“ kommt aus Neu Guinea und hat sich hier wohl ein kleines Paradies geschaffen. „Smal Bob“ ist ca. 1,60 groß mit seinen ca. 70 Jahren immer gut drauf.

In Abstand von 10 Minuten starten wir nun alle in Richtung Sibirien. In meinem Bordbuch notiere ich die Abflugzeit 21:54 UTC (am 17.7.). Das Wetter ist mehr als bescheiden, wir sind die meiste Zeit in Wolken. Lediglich beim Überflug der Grenze nach Russland haben wir für kurze Zeit Erdsicht. Vladimir, unser russischer Navigator, der in unserem Flugzeug mitfliegt, hat alle Hände voll zu tun. In dieser Gegend gibt es natürlich kein Radar und Funk ist auch nur sehr dürftig abgedeckt. Also schreibt er fleißig „Estimates“ (geplante Überflugzeiten über Meldepunkte) mit und gibt diese über mein Satellitentelefon weiter. Anweisungen, die er von den russischen Behörden erhält, werden über unsere Bord-Bord-Frequenz weitergegeben. Nach einer Flugzeit von etwas über 3 Stunden erreichen wir Kadala Chita. Als Landezeit notiere ich 01:00 UTC (am 18.7.). Nachdem alle Flugzeuge gelandet sind, wird wieder aus Fässern getankt, das haben wir mittlerweile „lang drauf“, in einer Stunde sind alle Flugzeuge betankt.

Wir sind überrascht, wie einfach die Zoll- und sonstigen Formalitäten ablaufen. Das mag daran liegen, dass die Zollbeamten bereits beim Tanken in das eine oder andere Flugzeug geschaut haben. Nach einem Aufenthalt von ca. 2 Stunden sind wir wieder in der Luft Richtung Chulman-Neryungri. Das angeblich bessere Wetter habe ich auf diesem Flug nicht gefunden, dafür aber unseren Zielflugplatz Chulman.

In Chulman ist nur eine „technical landing for refueling“ vorgesehen. Das ist auch gut so, denn hier gibt es weder eine Toilette noch sonst etwas, was der Mensch so gebraucht.

Hans hat, weil er vom Wetter auch etwas negativ beeindruckt war, den örtlichen „Wetterfrosch“ am Flugplatz um Wetterinformation (METAR / TAF) gebeten. Bekommen hat er eine handschriftliche Ausfertigung und die Rechnung hierfür über 1.330.- US\$. Wir konnten das nicht glauben, doch Vladimir und unser russisches Team haben herausgefunden, dass das der hier übliche Preis für eine derartige Dienstleistung ist. Nicht bezahlen geht nicht, da wir sonst an diesem gottverlassenen Ort bleiben. Also, ärgern, bezahlen und schnell wieder in die Luft.

Nach einem knapp 3-stündigem Flug landen wir kurz vor Sonnenuntergang in Yakutsk. Auch die langsameren Flugzeuge müssen heute hier noch landen, denn Morgen ist Sonntag und Sonntags ist der „Yakutsk-International-Airport“ immer geschlossen.

Nachdem alle Flugzeuge gelandet sind geht's ab ins Hotel. Karin hat mittlerweile krampfartige Schmerzen. Wir beschließen, die Ambulanz zu rufen. Unser Teammitglied Rob, ein Holländer und Gynäkologe, versucht seiner russischen Kollegin seine Diagnose mit Hilfe eines Dolmetschers zu übersetzen. Es wird beschlossen, Karin in ein Hospital zu bringen, Rob fährt mit im Krankenwagen. Das Erlebnis muss für Karin traumatisierend gewesen sein, als sie wieder im Hotel ist sagt sie, „ich möchte zurück nach Deutschland“.

19.7.2009

Heute haben wir frei. Leider konnte ich nicht viel unternehmen, als max. Entfernung von der Hoteltoilette habe ich 5 Minuten Gehzeit kalkuliert.

Gott sei Dank habe ich meinen Freund Dieter Keck, der den nächstmöglichen Flug von Yakutsk nach Deutschland für uns organisiert hat. Die nächste Möglichkeit ist am Dienstag über Moskau nach Düsseldorf. Wir müssen jedoch schon am Montagmorgen ganz in der Frühe weiter nach Magadan fliegen. Was also tun? Mit dem Flugzeug hier bleiben bedeutet, das Flugzeug aufzugeben. Die nächste Möglichkeit, Flugbenzin zu bekommen ist -außer für die Gruppe- erst wieder in Alaska und bis dahin sind es noch 2.500 km. Wenn ich bleiben würde hätte ich außerdem keine Genehmigung mehr, müsste diese neu beantragen und einen Navigator bestellen. Ich wünsche niemanden, jemals eine derartige Entscheidung treffen zu müssen.

20.7.2009

Heute stehen wir wieder bei Sonnenaufgang auf, ich hatte die ganze Nacht nicht geschlafen. Alle verabschieden sich von Karin, die nun einen Tag allein hier verbringen muss um am nächsten Tag nach Deutschland zu fliegen.

Am Flugplatz angekommen suchen wir unseren „Spritwagen“. Der LKW mit den Benzinfässern hatte uns schon in Chulman mit Benzin beliefert und hatte sich vor 2 Tagen auf den Weg von Chulman nach Yakutsk gemacht, eine Strecke, für die ich mit dem Flugzeug genau 2 Stunden und 43 Minuten gebraucht habe. Von unserem Spritwagen ist weit und breit keine Spur. Bei jedem Telefonat wird uns versprochen, dass er in ca. 1 Stunde hier ist, so geht es bis ca. 17 Uhr. Die Zeit haben Hans und unser russisches Team genutzt, um von der nächsten Tankstelle ca. 200 Liter Autobenzin zu beschaffen, mit dem wir unser Flugbenzin etwas „verlängern“ wollen. Bis zu 10% wäre OK, versichert uns Hans. Was sollen wir machen, wir wissen, auf unserem Spritwagen ist zu wenig Flugbenzin. Ich bekomme 30 Liter Autobenzin, angeblich 95 Oktan. Beim Öffnen des Kanisters falle ich fast um. Das Zeug stinkt fürchterlich nach verfaulten Eiern. Das Autobenzin fülle ich vorsichtshalber nur in den rechten Flächentank, dann kann ich mit dem linken Tank starten und wenn ich „ganz oben bin“ auf den Tank mit dem Autobenzin umschalten.

Gegen 17 Uhr kommt nun auch unser Spritwagen. Er hat eine Dame bei sich im LKW. Ob nun die schlechten Straßen in Sibirien oder die besagte Dame für die Verspätung ursächlich waren, bleibt das Geheimnis unseres LKW-Fahrers. Wir haben dann die Flugzeuge in neuer

Bestzeit betankt und sind anschließend wieder in unser Hotel gefahren, an einen Weiterflug nach Magadan war nicht mehr zu denken.

Karin geht es mittlerweile sehr schlecht. Meinen Vorschlag, wieder die Ambulanz zu rufen, lehnt sie mit Entschiedenheit ab. Den ganzen Tag über hatte sich vom Hotel niemand blicken lassen, obwohl ich die Dame an der Rezeption gebeten hatte, mal nachzuschauen und etwas Essbares zu bringen. Die 50 US\$ hat sie genommen, gemacht hat sie nichts....

Beim Gang zur Toilette stelle ich fest, kein Toilettenpapier mehr da. Ich gehe zur Rezeption (hier ist wieder die Dame mit den 50 US\$, die total überrascht ist, mich hier zu sehen) und bitte um Toilettenpapier. Antwort in gebrochenem Englisch „Service erst Morgenfrüh gegen 9 Uhr“. Ich werde selten laut, aber nun ging's nicht mehr anders. Es hat gewirkt, in 5 Minuten hatte ich mein Toilettenpapier.

21.7.2009

Aufstehen bei Sonnenaufgang und Fahrt mit dem Bus zum Flugplatz. Ich habe schon so vielen Fluggästen mit etwas Flugangst gesagt: „das gefährlichste am Fliegen ist die Fahrt zum Flugplatz“. Ja, jetzt weis ich es definitiv, es stimmt!

Gegen 10 Uhr Ortzeit (genau 22:55 Uhr UTC am 20.) starte ich nun allein mit meinem Navigator Vladimir Richtung Magadan. Ca. 1.400 km liegen vor uns. Auf unserem 4-stündigen Flug habe ich zu keinem Zeitpunkt Anzeichen von Zivilisation gesehen, nur Tundra und Berge, welch ein riesiges Land ist doch Russland bzw. Sibirien. Unser Autobenzin habe ich übrigens nicht bemerkt, unsere Cessna hat es ohne murren genommen

In Magadan wird nach der Landung sofort wieder getankt. Hier hatte Hans genug Flugbenzin bestellt, jeder konnte sein Flugzeug randvoll tanken. Dies ist auch erforderlich, denn Morgen liegt die längste Strecke unserer Reise, der Flug von Magadan nach Anadyr vor uns.

Vladimir läst seine „Beziehungen spielen“ und fragt mich: „möchtest die Kaviar kaufen“. Mit europäischen Preisvorstellungen frage ich ihn nach dem Preis. Sein Antwort: „will see“. Ich gebe ihm 1.500 Rubel (ca. 45 Euro) und bekomme 2 kg feinsten roten Kaviar, den wir brüderlich mit allen Teams teilen. Einen Rest hat Vladimir an die Seite geschafft, den essen wir am nächsten Tag in 6.000 Meter Höhe zum Frühstück.

Der Bus bringt uns zunächst zu einem Mahmal für die Stalinopfer. Erst in den letzten 10 Jahren wird den vielen tausenden Gulag-Opfern gedacht, die allein hier in Magadan ums Leben gekommen sind. Während der einstündigen Fahrt vom Flugplatz in die Stadt habe ich nicht ein einziges Haus gesehen, das auf den ersten Blick ohne Schäden ist. Ein trostloser Anblick.

22.7.2009

Wieder vor Sonnenaufgang aufstehen. Heute liegen ca. 1.900 km vor uns, von Magadan nach Anadyr. Gegen 9.30 Ortzeit heben wir ab. Bereits in 400 Meter Höhe sind wir in den Wolken. Nach einer Stunde können wir die Erde wieder sehen. Unbeschreibliche Bilder, die man niemals mit einer Kamera einfangen kann, dürfen wir verinnerlichen. Wir fliegen heute in 6.000 m Höhe und haben Glück, hier etwas Rückenwind zu finden. Wir landen deshalb schon nach einer Flugzeit von knapp 5 Stunden nachmittags in Anadyr. Die „beiden Bob's“ haben weniger Glück, sie konnten nicht so hoch fliegen und landen auf Grund des Gegenwindes in deren Flughöhe erst kurz vor Mitternacht in Anadyr.

Unser Hotel in Anadyr hatten wir für die Nacht zuvor gebucht (und bezahlt). Auf Grund der unbeabsichtigten zusätzlichen Nacht in Yakutsk hatten wir eine Tag Verspätung. Hier sollten wir nur dann übernachten dürfen, wenn wir den gesamten Betrag nochmals bezahlen, eröffnet man uns. Nein, so kann man nicht mit uns umgehen, also fragen wir im „Flughafenhotel“ nach und bekommen tatsächlich 2- und 3-Bettzimmer. Über den Zustand des Hotels will ich mich nicht auslassen, wir waren zwar „Kummer gewohnt“, dies war jedoch der Gipfel. Egal, nur noch schlafen, Morgen geht's nach Alaska.

23.7.2009

Heute ist der 23.7.2009 und wir wollen nach Alaska. Man hatte uns Abends zuvor zugesichert, dass das Flugbenzin pünktlich um 9.15 Uhr Ortszeit am Flugplatz ist. Angeblich hätte man es dem Lieferanten bisher nicht genehmigt das Flugbenzin auf dem Flugplatz zu verbringen. Um 9 Uhr stehen wir alle erwartungsvoll bei unseren Flugzeugen und warten auf das Flugbenzin. Weit und breit nichts zu sehen. Nach div. Telefonaten wird uns berichtet, die Spritfässer stehen vor dem Airport, aber die Airportverwaltung weigert sich die Fässer auf den Flugplatz zu lassen. Angeblich gibt es kein Zertifikat für das Benzin.

Lange Verhandlungen zwischen Hans und unserem russischen Team einerseits und der Flughafenverwaltung andererseits beginnen. Nach ca. 4 Stunden ist die Lösung gefunden: Alle Piloten unterschreiben ein Papier in dem erklärt wird, dass die Piloten allein für das Flugbenzin verantwortlich sind. Plötzlich kommen unsere Fässer per Gabelstapler. Nun verstehe ich auch augenblicklich die Flughafenverwaltung, die Fässer sind total rostig und schmutzig. Hans beruhigt uns und sagt: „AVGAS vergammelt nicht, das einzige Problem könnte sein, das Wasser drin ist“. OK, wir wollen mal glauben, was Hans sagt, aber Kontrolle ist doch besser. Also werden zwei Fässer geöffnet und mittels eines Rohres vom Grund des Fasses Proben genommen. Das Zeug scheint wirklich OK zu sein, denn die innere Beschichtung der Fässer war OK. Außerdem waren die Fässer niemals geöffnet worden, unter der Versiegelung der Öffnungen war noch ein Zettel mit dem Herstellungsdatum 1.5.2005 in Belgien. Wie diese Fässer ihren Weg ans andere Ende der Welt gefunden haben, wird wohl nicht zu ermitteln sein.

Wir tanken nur die Menge, die für unseren 750 km Flug nach Nome in Alaska notwendig ist. Gegen Mittag sind wir mit dem Tanken fertig. Jetzt noch schnell zum Zoll und den Sicherheitsbehörden und dann ab in die USA. Hier hatten wir wieder mal die Rechnung ohne den berühmten Wirt gemacht, wir wurden von einem Raum in den nächsten geschickt, unser Gepäck und wir wurden drei oder viermal kontrolliert. Gegen 15 Uhr durften wir dann unter ständiger Polizeiüberwachung in unsere Flugzeuge steigen. Heute starten die schnellsten Flugzeuge zuerst, damit es beim Grenzüberflug nicht zu Schwierigkeiten kommt. Wir sind als Dritte dran. Um 15.06 Uhr Ortszeit am 23.7.2009 starte ich in Anadyr Richtung Alaska. Das Wetter ist wieder bescheiden, nur ab und zu kann man die Erde zwischen den Wolken sehen. Dafür haben wir Zeit, uns mit unserem GPS zu beschäftigen. Wir nähern uns dem 180. Längengrad oder auch „Nullmeridian“. In nur 20 Sekunden mache ich zwei Aufnahmen von unserem GPS: zuerst E179.59... und dann W179.59...., ein unbeschreibliches Gefühl. Auch Vladimir hat das noch nicht erlebt. Weil ich wusste, dass seine Frau heute Geburtstag hat, gebe ich ihm mein Satellitentelefon und sage ihm er möge doch seine Frau anrufen. Ich bin mir sicher, ich habe ihm eine große Freude bereitet.

Nach gut drei Stunden Flugzeit landen wir bei miesestem Wetter in Nome. Die Landebahn sehen wir erst, als wir in ca. 400 Meter „aus den Wolken fallen“ und das bei einem NDB Anflug ohne DME. Jeder Flieger weiß, was das bedeutet.

Ich bin froh wieder im Westen zu sein. Falls hier mal was mit dem Flugzeug nicht OK ist, kann man Hilfe bekommen, außerdem kann man die Leute hier wieder verstehen.

Der US-Immigration-Officer wartet schon auf uns. Er ist extra von Anchorage gekommen, um uns abzufertigen. Vor dem Abflug in die USA hat jeder Captain eines Flugzeuges den US-Behörden über Internet mitzuteilen, wer oder was da in die USA kommt. Man hatte uns vorher richtig Angst gemacht, wenn diese Meldungen nicht OK sind, wird man zurück geschickt. Alles, nur nicht das! In Anadyr gab's aber kein Internet, wie also die EAPIS-Meldung abgeben? Ganz einfach sagt Hans, jeder ruft einen Kumpel an und der gibt diese Meldung ab. In meinem Fall musste Dieter Keck dran glauben, der hat die halbe Nacht daran

geessen, diese komplizierte Meldung ins EAPIS-System der US-Behörden zu geben. Vielen Dank Dieter, ich geb mal einen aus!

Ich hab dann unseren Officer (netter Kerl, spricht fließend Deutsch, sein Vater stammt aus Augsburg) gefragt, wie das denn so mit den EAPIS-Meldungen gelaufen sei. Er sagte, alle Meldungen wären vorhanden, allerdings seien alle falsch, weil die Ankunftszeit sich um drei Stunden verschoben hätte. Aber hätte schon alles mit seinem obersten Chef besprochen und es gibt keine Probleme. Uns fällt ein Stein vom Herzen, wieder im Westen, nette Leute und ein schönes Hotel wartet auf uns.

Als Landezeit musste ich übrigens den 22.7.2009 ins Bordbuch eintragen (Startzeit 23.), so ist es eben, wenn man über die Datumsgrenze fliegt. Das EAPIS-System der US-Behörden kann das nicht verarbeiten, hier haben wir als Startzeit deshalb einfach den 22. eingetragen.

23.7.2009 / 2

Unter diesem Datum gib's also wegen der Datumsgrenze noch einen kleinen Bericht. Nach dem Frühstück in der „Dorfkneipe“ geht's wieder zum Flugplatz. Heute ist der Flug von Nome nach Merrill Field / Anchorage angesagt. Das Wetter ist so wie es hier wohl meistens ist, es regnet und die Wolken hängen recht tief. Also IFR-Flugplan per Telefon abgeben und los geht's. Nach einer Stunde Flugzeit öffnen sich die Wolken und wir können den berühmten Yukon-River sehen. Unwillkürlich gehen mir die Geschichten von Karl May durch den Kopf, unbeschreibliche Gefühle und Emotionen, dass man hier mit dem eigenen Flugzeug fliegen darf.

Im Funk die typischen schnellen amerikanischen Sprechformen, bei denen man höllisch aufpassen muss, dass man alles mitbekommt. Plötzlich eine vertraute Stimme von unserem Engländer Rodney: MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Engine off ... Mir blieb fast das Herz stehen und überprüfe sofort alle eigenen Systeme. Später hören wir über unsere Bord-Bord-Frequenz, Peter und Rodney konnten ihr Flugzeug sicher auf einem Airstrip neben einer Farm landen. Glück im Unglück, wäre das Triebwerk 10 Minuten später in den Bergen vor Anchorage stehen geblieben, sie hätten es nicht überlebt. Ursächlich war übrigens schlechtes Benzin mit Sand und Wasser. Woher das Benzin stammt, ob aus Nome oder noch aus Russland oder ob Sabotage vorliegt, wird wohl nicht mehr zu ergründen sein. Wir haben von Anchorage sofort einen Techniker per Flugzeug zu dieser Farm geschickt, der hat alle Filter gereinigt und für sauberes Benzin gesorgt. Peter und Rodney sind dann sehr spät noch nach Anchorage geflogen und haben ihren zweiten Geburtstag „nach allen Regeln der Kunst“ gefeiert.

24.7.2009

Freetime in Anchorage. Ich nutze die Zeit, um in eine Klinik zu gehen.