In 80 Tagen um die Welt

Die Route. Wie in *Luftsport* 3/2007 berichtet, starteten wir vom Flughafen Langenhagen zu unserem ersten Ziel: Wien. Etwa 20 Minuten nach dem Abflug aus Hannover lichteten sich die Wolken und ein strahlend blauer Himmel nahm uns auf, der die gesamte Strecke des ersten Tages überspannte. Unterwegs sahen wir tolle Landschaften, den noch schneebedeckten Brocken, beeindruckende Burgen und Schlösser und von Agrarwirtschaft geprägte Landstriche mit verträumt liegenden Seen zwischen den Feldern. Als wir an Prag vorbeiflogen, wurde es zunehmend dunstig, da wir uns genau auf Höhe der Inversionsschicht bewegten.

Am nächsten Morgen ging es nach einem gründlichen Check des Flugzeuges Richtung Istanbul. Wir überflogen den ungarischen Plattensee (Balaton) und die Donau, immer weiter Richtung Südosten. In Rumänien sah ich die Karpaten. Wir probten nun den Ernstfall und versuchten, in möglichst kurzer Zeit unsere Sauerstoffkanülen anzulegen und die Anlage in Betrieb zu nehmen. Dies gelang uns in geschätzten zwei Minuten. Das Oxymeter zeigte an, dass der Sauerstoffgehalt unseres Blutes sofort anstieg. Alles bestens! Der Anflug auf Istanbul wurde uns mit Vektoren gegeben, so dass wir eine leichte Landung hatten.

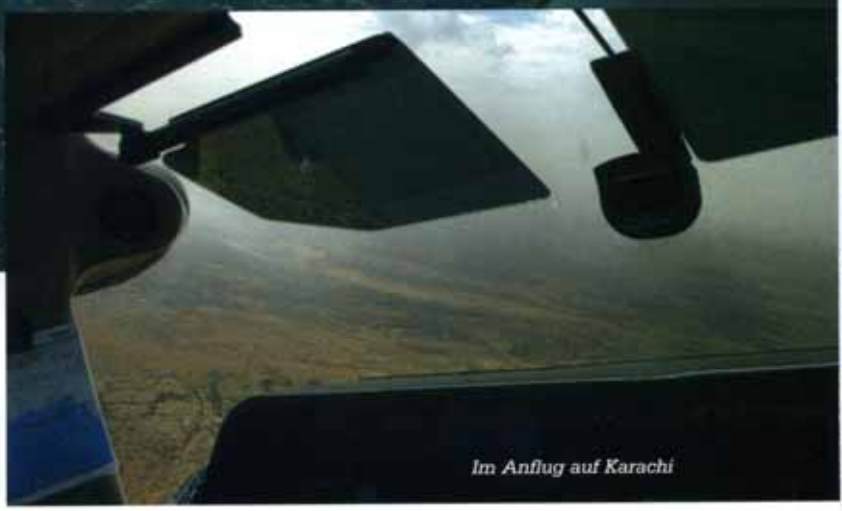
Nach dem Checken der Maschine gingen Uwe und ich am nächsten Morgen auf Kurs Richtung Iran. Es hieß Sauerstoffkanülen anlegen, da die Luft in 4.572 Metern Höhe doch schon recht dünn ist. Mitten über der Türkei änderte sich auf einmal die Landschaft. Bizarre, schneebedeckte Berge tauchten auf, die uns an die Alpen erinnerten. Der bevorstehende erste kritische Grenzübertritt in den Iran schärfte unsere Sinne; wir waren sehr konzentriert und sprachen kaum noch ein Wort. Wir bekamen eine Freigabe bis zur Grenze, wo wir uns bei Teheran Radar melden sollten. Alles klappte hervorragend und die Anspannung legte sich etwas. Am nächsten Morgen lag ganz Tabriz unter einer weißen Decke begraben und selbst die Straßen waren trotz des vielen Verkehrs noch weiß. Das konnte ja heiter werden ... Laut Wetter-Check sah es nicht schlecht aus in Esfahan. Wir wollten den anspruchsvollen IFR-Start wagen, befreiten Marie vom Schnee und holten uns die Freigabe. Bereits 1 Minute nach dem Start kam von Tabriz Radar die Freigabe. Wir legten die Sauerstoffkanülen an und begaben uns auf Kurs. Auf 17.000 ft angekommen, herrschte eine Außentemperatur von -24 Grad Celsius.

Auf den letzten 70 Meilen des Tages sahen wir nur noch blauen Himmel und vereinzelte Schönwetterwolken. Die Gegend unter uns wandelte sich in eine steppenähnliche, in allen Brauntönen schattierende Landschaft. Im Anflug auf Esfahan bekamen wir die Freigabe für einen Sichtanflug. Der Anflug war sehr steil, da wir wegen der Berge in der Umgebung auf kurze Distanz viel Höhe verlieren mussten. Die Landung fiel deshalb nicht ganz so sanft aus.

Am 19.03.07 machten wir uns auf den Weg nach Dubai. Wir überflogen weite Teile der iranischen Wüste, aber auch fruchtbare Oasen. Den Persischen Golf erreichten wir bei wolkenfreier, aber dunstiger Wetterlage und setzten zum Sprung vom Iran in die arabischen Emirate an. Kurz vor Dubai konnten wir die Ausmaße des im Wetterbericht angekündigten Sandsturms ausmachen. Ganz Dubai lag eingehüllt in feine, rötliche Sandkörner im Sonnenlicht. Im Endanflug wurde die Maschine heftig vom Wind gebeutelt und war nur schwer

Uwe Thomas Carstensen vor seiner Marie

Überflug von Patna am Ganges



Im Anflug auf Karachi

zu beruhigen. Unsere Landung geriet nicht gerade zu einem Lehrbeispiel für Eleganz.
Drei Tage später flogen wir nach dem Abheben eine Linkskurve hinaus über die Wüste und dann aufs Meer. Es ging durch den Sektor von Muscat wieder auf iranisches Hoheitsgebiet, bis wir entlang der Küste in den pakistanischen Luftraum flogen. Im Anflug auf Karachi wurde es dann richtig schaukelig, und obwohl das Wetter sonst ruhig war, brachten Böen die Maschine so in Turbulenz, dass wir zeitweise schwerelos in den Sitzgurten hingen. Wir landeten nach etwas über fünf Stunden Flugzeit gesund in Karachi. Nach viel Stress und Diskussionen um Sauerstoff, Benzin und Befestigungsblöcke aus Stein, stand Marie vollgetankt und verzurrt da und wir konnten endlich unseren Weg ins Hotel antreten.
Nachdem wir Marie am nächsten Morgen gründlich inspiziert hatten, erhielten wir die Freigabe und sollten sofort auf rund 6.401 Meter steigen. Der Himmel war blau, die Luft dunstig und der Untergrund eintönige Steppenlandschaft. Beim Einflug nach Indien soll man sich zehn Minuten vorher bei Delhi Radar melden. Erfolglos versuchten wir immer wieder Kontakt aufzunehmen. Erst nach über 30 Minuten Flugzeit über Indien konnte ich eine Verbindung herstellen.
Kurz vor Neu Delhi wandelte sich die steppenähnliche Landschaft in kultivierte Grünflächen. Wir wurden Stufe für Stufe in einen Sinkflug geleitet, um rechtzeitig die Höhe bis zum Flughafen abzubauen. Im Endanflug waren wir die Langsamsten und es warteten bereits acht Airliner auf ihren Abflug. Trotz wiederholtem, bockigem Anflug klappte die Landung gut.

Am Abstellplatz erregte der Rosen-Flieger sofort Aufsehen und wir wurden von mehreren Indern begrüßt. Nach zahlreichen Telefonaten und Meetings war Marie endlich betankt und vertäut.
Dienstagmorgen erlebten wir am Flughafen eine wirklich tolle Überraschung. Als wir an unserer Marie eintrafen, wartete Edmund Singheiser von der Lufthansa Maintenance schon auf uns. Wie sich herausstellte, hatte er seine Nachtschicht gemeinsam mit Herrn Mathes dazu genutzt, die komplette 50-Stunden-Inspektion unserer Cessna durchzuführen. Wir standen also vor einer perfekt gewarteten Maschine, durchgesehen und gecheckt von einem erfahrenen Luftfahrtgerätemechaniker der Lufthansa.

Auf dem Flughafen Delhi herrschte Hochbetrieb. Nachdem wir ein paar große Airliner vorgelassen hatten, ging es los Richtung Nepal. Der Flug lief unspektakulär ab und auch die flache Landschaft war weniger reizvoll. Kurz vor Nepal tauchte am Horizont die gigantische Bergkette des Himalayas majestätisch auf. Zum ordnungsgemäßen Anflug mussten wir aus Sicherheitsgründen auf eine Höhe von 11.500 Fuß steigen und legten vorsichtshalber doch unsere Sauerstoffkanülen an. Der Anflug fiel unerwartet steil aus und wir hatten eine Sinkrate von etwa 2.200 Fuß pro Minute. Wir sanken durch die Wolken. Dann kam die Landebahn in Sicht und kurze Zeit später setzten wir sicher und sanft auf nepalesischem Territorium auf. Der Empfang am Abstellplatz war herzlich und jeder Wunsch wurde uns sofort erfüllt.
Unmittelbar vor dem Abflug vom Tribhuvan International Airport gab es zwei Tage später Verständigungsprobleme mit Kathmandu

Ground. Nachdem wir endlich alles verstanden hatten, rollten wir zum Haltepunkt 5 der Startbahn 02. Wir verabschiedeten uns vom wieder wolkenfreien Himalaya und blickten sehnsüchtig zurück zum Mount Everest, der majestätisch die Bergkette beherrscht. Der Anflug auf Patna verlief unkompliziert, wir überflogen während der letzten Minuten den Ganges und landeten wohlbehalten zum Auftanken auf diesem kleinen Flugplatz. Die Abwicklung verlief wie geschmiert und innerhalb von 20 Minuten war Marie aufgetankt. Von Patna Ground bekamen wir eine direkte Abflugstrecke. Auf einer Reiseflughöhe von 10.000 Fuß angekommen, flogen wir Richtung Kalkutta.

Die Landung in Kalkutta sollte eine der besten der bisherigen Reise werden. Der Flug nach Kalkutta verlief routinemäßig. Beim Flug über die Stadt fielen uns große Palmenwälder auf und in den kleinen Nebenflüssen des Ganges, die die Stadt durchziehen, waren dichte Teppiche von Wasserpflanzen zu sehen. Der ILS-Anflug lief flüssig und problemlos wie aus dem Lehrbuch ab; wir setzten sehr sanft auf der Landebahn auf. Dort wurden wir gebeten, die Landebahn über den Taxiweg Bravo zu verlassen. Plötzlich tat es einen kleinen Schlag. Zuerst maßen wir dem keine Bedeutung bei. Doch dann spürten wir ein Schlagen des Vorderrades und ahnten Übles: Wir hatten uns einen Plattfuß eingefangen. Rasch rollten wir mit voll gezogenem Höhenruder an die zugewiesene Parkposition. Mit alten Reifen und Gummiklötzen bockte ich das Flugzeug so auf, dass das Bugrad frei schwebte. Nach dem Entfernen der Steckachse bewegte sich das Rad nicht. Nach einigem Hin und Her (und einigen Telefonaten) half mir ein Trick: Ich musste ebenfalls die Deichselbefestigungsschraube lösen und ein Abdeckblech am Radschuh abnehmen, ehe sich der verbliebene Radschuh nach oben wegdrücken ließ. Nun mussten pilzähnliche Metallbolzen auf beiden Seiten des Rads entfernt werden, die die eigentliche Achse zentrierten und festhielten. Endlich fiel das Rad nach unten heraus und wir konnten uns auf Ursachensuche begeben.

Wir fanden einen gut zwei Zentimeter langen Riss auf der linken Seite des Schlauchs. Herr Tarun von der Lufthansa bot seine Hilfe an. Gut eine Stunde später kehrte er mit dem aufgepumpten und zusammengebauten Bugrad zurück. Wir waren überglücklich. Nach zehn Minuten war das Bugrad wieder eingebaut und alle Schrauben und Splinte zur Sicherung gesetzt. Als auch das Auftanken erledigt war, stießen wir mit dem Handlingagenten auf den guten Ausgang unseres Malheurs an.

Fortsetzung folgt.

Text und Fotos: Uwe Thomas Carstensen und Sebastian Rothammel
www.globeflight-rallye.com

Zerlegte Marie in Kalkutta