



In 80 Tagen um die Welt

Die Route – Teil 3

Uluru aus der Vogelperspektive

Uwe Thomas Carstensen und Sebastian Rothammel bewältigten in rund 66 Flugstunden die Strecke von Hannover über Istanbul, Dubai, New Delhi, Calcutta, Singapur bis nach Bali. Von Bali geht es nun über den Ozean auf den australischen Kontinent. Dort endet nach gut vier Wochen die erste Etappe ihrer Reise um die Welt.

In strömendem Regen checkten wir am nächsten Morgen unser Flugzeug. Seit Stunden hielt sich ein Gewitter über Denpasar. Heute stand uns eine spannende Etappe bevor: Rund sechs Stunden Flug über den Ozean auf den australischen Kontinent – und keine Insel dazwischen, auf der wir bei Problemen hätten zwischenlanden können. Nach dem Flugzeugcheck zogen wir unsere 'SWITLIK'-Anzüge an (Überlebensanzüge für die Notwasserung).

Über der offenen See mussten wir nur alle 150 NM eine Positionsmeldung abgeben. Wir hatten die Zeit und die Ruhe, unsere Lunch-Pakete zu genießen, einem deutschen Radiosender ein Interview zu geben und das Anlegen unserer Rettungsinsel für eine Notwasserung zu üben. 50 NM vor Broome sprühten wir das Desinfektionsspray – wie von den australischen Behörden vorgeschrieben – in Cockpit und Laderaum. Obwohl wir versuchten, möglichst flach zu atmen, bekamen wir davon Husten und die Augen tränten.

Den Anflug auf Broome durften wir direkt machen. Uwe Thomas landete sanft und folgte den Anweisungen des Towers bis zu unserem Abstellplatz. Der Einweisungsmarshall nahm uns in Empfang, wartete aber mit dem Öffnen der Türen, bis die Quarantäne- und Zollbeamten zwei Minuten später eintrafen. Sie freuten sich, dass wir die Desinfektion des Flugzeuginnen bereits mit eigenem Spray vorgenommen hatten und begrüßten uns herzlich. Die offiziellen Einreiseformalitäten waren schnell erledigt. Nachdem Marie am nächsten Tag beladen war, rollten wir zur Startbahn 10. In der Luft nahm ich Kontakt zum Brisbane Center auf. Es folgten Stunden, in denen wir eine schier unendliche, rote Prärie überflogen; 1000 Kilometer nichts, rein gar nichts. Die gesamte Strecke bis nach Ayers Rock

bestand kein direkter Funkkontakt zur Flugverkehrskontrollstelle. Beruhigend war aber, dass man sich etwa zu jeder vollen Stunde über einen Airliner als Relais-Station nach unserem Wohlbefinden erkundigte. Die Eintönigkeit der roten Prärie wurde durch die Spiegel mehrerer Salzseen unterbrochen. Wir flogen am Lake Mackay vorbei, überquerten den Lake MacDonald und als wir Lake Neal und Lake Amadeus erreichten, war der Berg Uluru oder kurz „The Rock“ zu erkennen. Die Sichtweite betrug in dieser Höhe 80 NM, etwa 140 Kilometer. Der Himmel war strahlend blau und am Boden herrschten jetzt Temperaturen um die 35 Grad Celsius.

Seit unserem Abflug in Broome erschien uns der Kontinent praktisch menschenleer, befestigte Straßen gab es nicht, vereinzelt waren unbefestigte Pisten zu erkennen. Während des gesamten Fluges sahen wir ein einziges Haus mit einer kleinen, offenbar asphaltierten Landebahn am Rande des Grundstücks. In unserer Karte war diese Landepiste nicht eingezeichnet. Der Tower des Flugplatzes Ayers Rock war bei unserer Ankunft nicht mehr besetzt. Wir entschieden uns, die Landebahn 13 im Tiefflug in Augenschein zu nehmen, um mit Hilfe der Windfahnen einen Eindruck von den Windverhältnissen zu bekommen. Die Sonne stand tief und tauchte die Olga-Berge und den Uluru in wunderbare Farben.

Nach der Landung entluden wir die Maschine. Da es keinen Tankklaster gab, mussten wir Marie 200 Meter zur Tankstelle ziehen. In sengender Hitze konnten wir Marie vollgetankt auf ihren Abstellplatz zurückschieben.

Da wir uns auf einem unkontrollierten Flugplatz befanden, rollten wir



zwei Tage später selbstständig zum Startpunkt. Wir starteten und flogen die in den Jeppesen-Karten veröffentlichte Sightseeing-Runde um den Berg Uluru und die Olga-Hügel. Aus der Vogelperspektive sah der Fels in der flachen Einöde sehr mächtig und faszinierend aus. Am Boden waren die ersten Reisebusse auf den Parkplätzen zu erkennen, die ihre Fahrgäste bereits in die aufkommende Hitze entlassen hatten.

Nach Umrundung der Olga-Berge gingen wir auf Kurs und stiegen auf Flugfläche 110. Das Gelände, das wir überflogen, war unwirtlich und mitten in diesem Nirgendwo lagen zwei Siedlungen mit unbefestigten Landepisten für Flugzeuge. Die Farbschattierungen des Bodens reichten von Braun-, Ocker- und Rottönen bis hin zu vereinzelt weißen Flecken.

Es meldete sich die Luftverkehrskontrollstelle Melbourne und fragte uns, wie wir bei Funkkontaktverlust zu erreichen seien. Wir nannten das Satellitentelefon als Alternative und gaben die Rufnummer durch.

In Coober Pedy schien niemand mehr Dienst zu haben. Wir flogen die Landebahn 22 an, als uns plötzlich der Pilot eines soeben gelandeten Regionaljets über Funk auf den Wind aus 030 Grad aufmerksam machte und deshalb die Landebahn 04 empfahl. Wir landeten zum ersten Mal auf einer unbefestigten, doch gut gewalzten und verdichteten Landebahn. Marie wurde von Uwe Thomas neben einer Cessna 182 geparkt. Da es heute kein Flugbenzin mehr gab, luden wir unser Gepäck gleich in das Hotel eigene Auto, das uns abholte.

Am nächsten Morgen hatten wir schnell aufgetankt. Nachdem die Maschine startklar war, hoben wir ohne Funkkontakt zum Tower ab. Als wir Flugfläche 110 erreichten, breitete sich unter uns, wie an den zwei Flugtagen zuvor, wieder diese unendliche ocker-, braun- und rotfarbene Weite aus, die ab und an durch den matten Schimmer einiger Salzseen unterbrochen wurde. Hier und da entdeckten wir in dieser flachen, rötlichen Wildnis ein einsames Haus mit einem Dirtstrip (Gelände-Landebahn für Flugzeuge). Bis Broken Hill hatten wir acht bis zwölf Knoten Rückenwind, so dass wir gut vorankamen und pünktlich den Zwischenstopp zum Auftanken einlegen konnten. Wie immer ging Uwe Thomas keinerlei Risiko hinsichtlich der Spritmenge ein. Nach der Landung fuhr sofort nach dem Abstellen des Motors der

Tankwagen heran. Mit vollen Tanks starteten wir auf der Bahn 23 und meldeten uns bei der Flugverkehrskontrollstelle Melbourne Center zurück.

Die Landschaft bot immer noch wenig Abwechslung. Etwa 100 NM vor Sydney änderte sich dieses Bild drastisch: Wir überflogen die Grenze zu New South Wales – Australiens südöstlichster Bundesstaat – in dem neben Sydney auch die Hauptstadt Canberra liegt. Jetzt bestimmten landwirtschaftliche Flächen den Untergrund. Je mehr wir uns der Küste näherten, desto hügeliger wurde die Landschaft. Als wir bewaldete Höhenzüge und steil aufragende Felsen erkannten, waren wir an europäische Landschaften erinnert.

Auf dem letzten Stück des Fluges wurde es immer diesiger und bewölkt. Die Wolkenschicht war nicht dick, aber sie behinderte unsere Sicht. Kurz vor Sydney erkannten wir zwei steile Felswände, die unter uns eine Linie wie einen Canyon zeichneten. Dann tauchten wir in den Dunst ein, behielten aber Bodensicht. Wir konnten den Fluglotsen in Bankstown rufen, der uns direkt auf die Landebahn 11 links anfliegen ließ. Das gesamte Manöver lief glatt und einfach ab. Noch auf dem Taxiweg baten wir um die Erlaubnis, ohne Umwege zur Firma AIRAG rollen zu dürfen, wo Marie die nächste Inspektion bekommen würde. Marie fand neben vielen anderen Maschinen noch einen Platz unter dem Dach. Für den nächsten Tag wurde ein Gespräch verabredet, weil die Inspektion und einige kleine Instandsetzungen und Umrüstungen für den zweiten Teil zu planen waren.

Der Werkstattleiter entdeckte bei der 100-h-Wartung einen Riss im Auspuff. Da es sich offensichtlich um einen Materialfehler handelte, entschied Uwe Thomas, einen neuen Auspuff einbauen zu lassen. Vor dem Hintergrund, dass die Lieferung bis zu einer Woche dauern konnte, fiel die Entscheidung, den Rundflug nach Neuseeland nicht durchzuführen. Die uns zur Verfügung stehende Zeit reichte dafür nicht. Zudem war das Wetter inzwischen merklich schlechter geworden. Somit endete die erste Etappe in Sydney.

Unsere Flugroute führt uns bei der zweiten Etappe über Hongkong nach Alaska und Canada, bis wir schließlich Mitte September wieder in Deutschland sind.

Fortsetzung folgt.

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