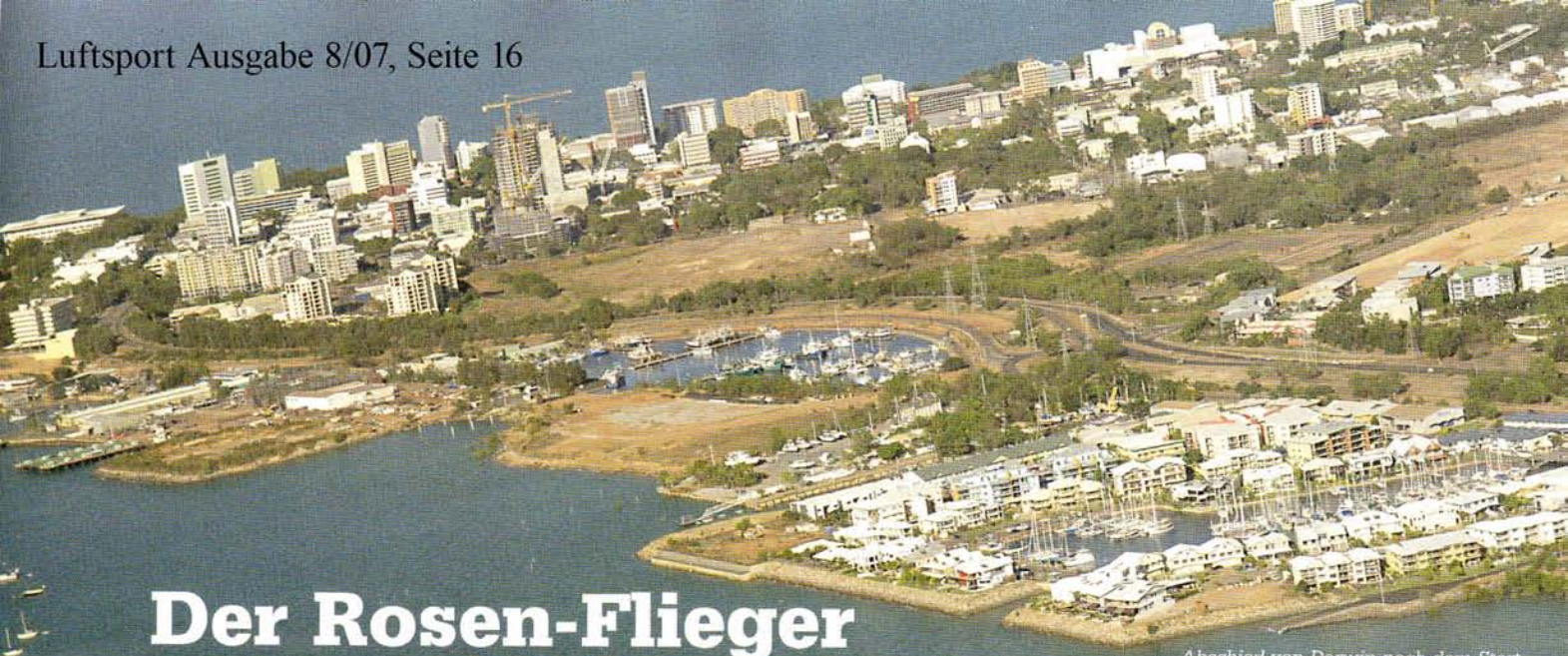

Abschied von Darwin nach dem Start

Der Rosen-Flieger hebt wieder ab – Teil 2

Uwe Thomas Carstensen und Hans Christian Albertsen befinden sich auf der zweiten Etappe ihrer Reise um die Welt. Von Sydney aus über Rockhampton nach Normanton bis Darwin führte sie bislang ihr Weg.

Pünktlich flogen wir in Darwin ab. Der ganze Flug von Darwin nach Kupang war diesmal von Rückenwind geprägt, so dass wir nach knapp vier Stunden Flugzeit am Ziel waren. Im Anflug auf Kupang stellten wir fest, dass am Boden bis zu 30 Knoten, also über 50 km/h Wind aus 110 Grad kam. Bei einer Flugbahn von 70 Grad hieß das, dass der Wind von rechts kam. Die Maschine bewältigte diese Herausforderung unproblematisch. Nur kurz vor dem Aufsetzen hob sie sich noch einmal etwas hoch, landete dann aber sanft und kam schließlich neben einer kleinen Turboprop zum Stehen. Wir setzten uns in den Wagen des Handlingagenten und wurden zum Hotel gefahren.

Abends vor unserem Weiterflug stellten wir fest, dass wir erheblichen Gegenwind zu erwarten hatten. Mit einer zusätzlichen Füllung des Ferrytanks müssten wir aber unser nächstes Ziel problemlos erreichen. Marie hob am nächsten Morgen trotz des zusätzlichen Gewichts von 150 kg Sprit ohne zu meutern ab. Nach zweieinhalb Stunden Flug hatten wir aufgrund des starken Gegenwindes bereits eine halbe Stunde Verspätung. Wir änderten die Flugroute. Mit zwei Abweichungen von der offiziellen Luftstrecke holten wir eine halbe Stunde wieder auf. Wir flogen zunächst den Ferrytank leer und dann mit den üblichen Tanks weiter.

Unter uns sahen wir abwechselnd Regenwald und Wasser sowie viele Vulkane, die auf den Inseln stehen. Einer dieser Vulkane zeigte eine Rauchwolke, aber Vulkanasche war noch nicht in der Luft. Einige hochstehende, so genannte Tower-Cumuluswolken standen in unserer Flugrichtung, so dass wir gezwungen waren, sie zu durchfliegen. Marie wurde heftig gewaschen, weil die Cumuluswolken sehr viel Wasser enthielten. Die Turbulenzen hielten sich jedoch in Grenzen.

Auf diesem Flug überflogen wir den Äquator und befanden uns nun wieder auf der nördlichen Erdhalbkugel. Hans Christian und ich feierten dieses Ereignis und stießen erst einmal an. Per Satellitentelefon riefen wir Verwandte und Freunde an.

In der Abenddämmerung erreichten wir Kota Kinabalu. Rechter Hand lag der Berg Kinabalu, der Namensgeber der Stadt (Kota). Vor uns sahen wir im Landeanflug eine große Wasserfläche, und Hans Christian fragte, wo denn eigentlich die Landebahn sei. Ich versicherte ihm, keine Probewasserung durchzuführen, sondern, dass es noch 9 NM bis „zur Schwelle“ seien.

Der Flug von Kota Kinabalu nach Phnom Penh war auf etwa siebeneinhalb Stunden geplant. Um gegen starken Gegenwind gerüstet zu sein, befüllten wir erneut den Ferrytank. Bei schönem Wetter führten wir auf der Runway 23 unseren Start durch. Aus der Luft gab es noch einmal einen Blick auf den Mountain Kinabalu und auf die vorgelagerten Inseln mit den Wassersiedlungen.

Nach drei Stunden Flug wurden wir aufgefordert, unsere Flughöhe von ca. 3.000 m zu verlassen und auf Flugfläche 140 zu steigen – das sind ungefähr 4.000 Höhenmeter. Dies bedeutete für uns, die Sauerstoffanlage in Betrieb zu nehmen, die Kanülen anzulegen und den Sauerstoff-Computer zu bedienen.

Wir kamen in die Nähe der Restausläufer eines Taifuns. Dieser wütete im Moment über Taipeh, der Hauptstadt Taiwans, im Norden des Landes. Es zeigten sich einige Gewitterfronten, so dass wir unser Stormscope einschalteten. Dieses Warnsystem zeigte uns auf dem Bildschirm Gewitter und Blitze bis zu einer Entfernung von 250 Kilometern an. So konnten wir unseren Flug entsprechend koordinieren und die Gewitter umfliegen. In diesen Wolken wurde

Marie allerdings wieder mehrmals kräftig gewaschen. Es hagelte sogar und einige Hagelkörner fielen durch ein Belüftungsloch im Flugzeug direkt in die Hände von Hans Christian.
Wieder eine Stunde später passierten wir die Küste von Vietnam. Zwischen den Wolken konnten wir das fruchtbare Schwemmland und das Mekong-Delta erkennen. Der Mekong fließt auch durch Kambodscha, unserem heutigen Ziel. Eine Besonderheit war, dass wir im Funk plötzlich die Station „Ho-Chi-Minh-Control" hörten. Alle Airliner meldeten sich dort.

Der erste Vulkan auf Borneo in Sicht

Kurz vor Phnom Penh hatten wir dann doch sehr starken Gegenwind mit über 45 Knoten. Das gab es nur in einer bestimmten Luftschicht, in der unsere Geschwindigkeit auf etwa 70 Knoten über Grund reduziert wurde. Nach weiteren 15 Minuten forderte uns der Flugplatz-Controller in Phnom Penh auf zu sinken. Wir wurden am Beschränkungsgebiet des Königshauses vorbeigeführt, um dann zur Landung auf die Runway 23 anzusetzen.
Auf dem Flugplatz hatten wir einen wirklich bombastischen Empfang. Wir rollten in unserer Cessna vorbei an zahlreichen Kamerateams und Pressevertretern. Nachdem wir die Maschine verließen, gaben wir viele Interviews zu unserem Weltumflug und über die Entwicklungshilfeprojekte der Deutschen Stiftung Weltbevölkerung (DSW), die wir besuchen würden.
Nach der sehr angenehmen und freundlichen Verabschiedung im Terminal von Phnom Penh bereiteten wir zügig Marie vor, um uns dann eine entsprechende Freigabe für den aufgelegten Flugplan zu holen. Doch das ging nicht so einfach. Unser ursprünglicher Flugplan wurde derartig geändert, dass wir in aller Eile eine neue Route aufschrieben und auf unsere Karten übertrugen.
Nachdem wir den neuen Flugplan akzeptiert hatten, konnten wir starten. Letztlich befanden wir uns doch noch pünktlich in der Luft: Der Controller führte uns wieder an den Beschränkungsgebieten in Phnom Penh vorbei. Diese Flugverbotszonen verlaufen 2,5 NM um das Stadtzentrum (Zentralmarkt) und ebenfalls 2,5 NM um die Residenz des Premierministers in Ta Khmau südlich von Phnom Penh. Nach etwa einer halben Stunde erreichten wir unsere beantragte Höhe von 12.000 ft. Wir flogen etwa zweieinhalb Stunden auf kambodschanischem Gebiet und sahen überwiegend Reisfelder und Landwirtschaft.
An der Grenze zu Vietnam wurden wir von Da Nang-Control übernommen, zeitweilig auch von Ho-Chi-Minh-Stadt. Die Vietnamesen verlangten nicht nur eine andere Route, sondern auch eine andere Höhe. Wir mussten auf 14.000 ft steigen und infolgedessen die Sauerstoffkanülen anlegen. Die geforderte Höhe war durchaus berechtigt, denn es folgte ein Flug über ein relativ hohes Gebirge mit starken Auf- und Abwinden.
Nachdem wir Vietnam überflogen hatten, kam die vietnamesische Hafenstadt Da Nang, die an der Küste des Südchinesischen Meeres liegt, in Sicht. Dieses Gebiet wirkte aus der Luft landschaftlich sehr reizvoll. Von Da Nang flogen wir dann Richtung Hong Kong fast nur geradeaus. Über dem Südchinesischen Meer ergab sich wesentlich ruhigeres Wetter und ein solider Rückenwind zwischen 15 und 20 Knoten brachte uns schnell voran. Auf der Höhe der großen chinesischen Insel Hainan Dao forderte uns die chinesische Air Traffic Control (ATC) auf, von unserem Kurs etwa 30 Grad nach Süden abzuweichen, um ein militärisches Übungsgebiet zu umfliegen.
Schon etwa 100 NM südwestlich von Hong Kong übernahm Hong Kong-Control die weitere Radarleitung. Nachdem wir auf etwa 1.000 ft sanken, erkannten wir trotz der Wolkenschwaden rechter Hand die Landebahn 25 und landeten dort auch sicher. Freundliche Chinesen nahmen uns in Empfang. Ein Chauffeur brachte uns in dem reservierten Auto zu unserem Hotel.
Fortsetzung folgt.

Text und Fotos: Uwe Thomas Carstensen und Hans Christian Albertsen
www.globeflight-rallye.com

Hauptstraße nach Phnom Penh