



+++ Abenteuer

# Der Rosen-Flieger hebt wieder ab – Teil 3



## Von Sydney bis Hong Kong führte bislang die zweite Etappe der Reise von Uwe Thomas Carstensen und Hans Christian Albertsen.

Bereits bei der Wittervorbereitung hatten wir ständig den Taifun vor Taipeh im Blick. Mit den Ausläufern des Taifuns wurden wir zwar nicht direkt konfrontiert, aber es gab diese üblichen Tropengewitter. Nachdem wir Hong Kong hinter uns ließen, sahen wir westlich sehr viele Blitze und Blitzeinschläge. Unweit von Taipeh wurden wir auf einen Anflug geführt, der durch Radarvektoren vorgegeben wurde. Zu unserer großen Überraschung stand gleich ein „Follow-me-car“ bereit, das uns zu unserer Parkposition führte. Nun musste die 50-h-Wartung unserer Marie organisiert werden. Auch ein Ölwechsel sowie eine Reparatur an den Benzinpumpen des Ferrytanks standen auf dem Plan.

Aufgrund der Taifunvorhersagen entschieden wir uns, einen Tag früher nach Nagasaki weiterzufliegen. Der

Taifun war noch ca. acht Stunden von Taipeh entfernt. Nach dem Start wurden wir über Radar direkt auf die Luftstraße A1 geführt. Nun war zu spüren, dass der Wind tatsächlich stark war.

Nach etwa sechs Stunden kam Japan in Sicht. Die Inseln waren bei wunderbarem Wetter gut zu kennen, auch wenn es etwas diesig war. Unser Temperaturmessgerät ermittelte, dass am Boden über 30 Grad Hitze sein mussten. Der Internationale Airport von Nagasaki liegt auf einer Insel und wird nur durch eine Brücke mit dem Festland verbunden. Nach einer sehr sanften Landung rollten wir zu unserer Abstellposition. Betankung und Passkontrolle verliefen sehr zügig. Ein Taxifahrer holte uns ab und brachte uns in unser Hotel.



Der Flughafen von Petropavlovsk



Das muss doch unser Zielflugplatz sein!



Drei Tage später waren wir schon zeitig am Flugplatz Nagasaki. Die Flugvorbereitung verlief zügig. Bereits am Vortag hatten wir den Ferrytank mit 200 Litern gefüllt. Das war nötig, um die letzten Abschnitte in Japan fliegen zu können, denn in Hiroshima konnten wir kein AvGas nachtanken. Nach kurzer Zeit erreichten wir die Höhe von 9.000 ft und das Wetter wurde immer besser. Aus der „Vogelperspektive“ beobachteten wir die japanische Inselwelt mit ihren vielen Fischzuchtkäfigen im Küstenbereich.

Nach nur anderthalb Stunden kam die Landebahn von Hiroshima in Sicht. Sie wirkte zu Beginn etwas seltsam. Man hatte den Eindruck, auf einem Flugzeugträger landen zu müssen, denn der erste Teil der Bahn ist quasi nur ein Balkon über einer Schlucht. Erst dahinter ist die offizielle Bahn errichtet. Es war wieder eine weiche Landung. Vom Bodenpersonal wurden wir freundlich in Empfang genommen.

Zwei Tage später bereiteten wir alles Nötige für den Abflug vor. Alles verlief schnell und reibungslos. Nachdem wir bereits einige Zeit in der Luft verbracht hatten, blieb es uns nicht erspart, durch eine ganze Front von Cumuluswolken und Gewittern hindurch zu lavieren. Über zweieinhalb Stunden hatten wir keinerlei Sicht. Marie musste durch Wolken fliegen und wurde immer wieder von heftigen Regengüssen getroffen und von Windscherungen hin und her geworfen. Die Blitze hat-

ten jedoch einen Abstand von ca. 15 bis 25 nm zu uns, so dass wir für uns und die Cessna keine Gefährdung sahen. Nach zweieinhalb Stunden erreichten wir den Norden Japans und die Wolken lockerten auf. Nun sahen wir auch die abwechslungsreiche Landschaft unter uns. Vulkane, Weizenfelder, Wohnsiedlungen und bewaldete Gebirgszüge waren zu erkennen. Wir landeten sicher auf dem Flugplatz von Asahikawa.

Die Vorbereitung unseres Fluges nach Petropavlovsk, einer Hafenstadt auf der russischen Halbinsel Kamtschatka, nahm längere Zeit in Anspruch. Es musste erstmalig der Ferrytank ganz gefüllt werden, um für insgesamt 20 Flugstunden von Asahikawa auf der japanischen Insel Hokkaido bis nach Nome in Alaska gerüstet zu sein. Wir zogen auch zum ersten Mal auf der zweiten Etappe die Überlebensanzüge an, da wir von Asahikawa bis nach Petropavlovsk fast nur Wasser überfliegen würden. Die Wassertemperaturen betragen dort deutlich unter 10 Grad.

Nachdem wir alle Pass- und Zollformalitäten erledigt hatten, konnten wir in Asahikawa starten. Beim Abflug bemerkten wir, dass Marie, aufgrund der zusätzlichen 500 Liter AvGas, mächtig zu tragen hatte. Nach etwa einer Stunde verschwand Japan aus unserem Blickfeld. Die japanischen Behörden übergaben uns an ihre russischen Kollegen, mit denen wir den weiteren Flug koordinierten und besprachen.

Die Inselwelt Japans





Der International Airport Nagasaki

Mittlerweile verloren wir auf der weiten Strecke über See den Funkkontakt. Wir nahmen Kontakt zu Airlines auf, damit diese unsere Positionsmeldungen an die russischen Fluglotsen weiterleiteten. Im russischen Luftraum muss man sich auf andere Bedingungen und Maßeinheiten einstellen: Die Flughöhe wird nicht in Fuß angegeben, sondern in Metern. Der Luftdruck wird nicht in Hektopascal, sondern in Millimeter Quecksilbersäule genannt. Im Landeanflug wird die Flughöhe nicht durchgegeben als QNH, (Luftdruck zur Höhenbestimmung, Luftdruck über Meereshöhe), sondern als QFE (Luftdruck in Platzhöhe). All diese unterschiedlichen Angaben führten dazu, dass wir während des Fluges entsprechend der ICAO-Karten und anhand von vorbereiteten Umrechnungstabellen und Faustformeln erst einmal die Einheiten ermitteln mussten. Nach mehr als sieben Stunden Flug erreichten wir schließlich den Flugraum von Petropavlovsk und konnten dabei ein herrliches Panorama mit hunderten von Vulkanen bestaunen. Wir sahen u. a. schon weit vor Petropavlovsk einen großen schneebedeckten Vulkan, an dessen Fuß der Flugplatz liegt. Von den dortigen Fluglotsen erhielten wir sehr klare Anweisungen bezüglich des Anflugs. Nach der obligatorischen Pass- und Gepäckkontrolle saßen wir dann in einem Taxi zum Hotel.

Am nächsten Tag überflogen wir den Hafen von Petropavlovsk, wohl der größte Hafen der Kamtschatka. Da wir eine weite Strecke über das Meer geführt wurden, geriet das Land sehr schnell aus unserem Blickfeld. Inzwischen hatten wir unsere vorgegebene Reiseflughöhe von 3.900 m erreicht. Nach einem langen Flug über Wasser sahen wir schließlich endlich wieder Landmassen. Wir flogen etliche Stunden über die unendliche Weite der Tundra.

Mit der noch vorhandenen Spritmenge – unter Berücksichtigung einer Sicherheitsspritmenge von 45 Minuten – konnten wir Nome aufgrund des starken Gegenwindes nicht mehr erreichen. Wir mussten also eine Sicherheits-

landung auf dem Flugplatz Gambell, auf der amerikanischen Insel St. Lawrence Island in der Beringstraße, durchführen. Der amerikanische Lotse wies uns darauf hin, dass es keinen Sprit auf St. Lawrence Island gebe. Wir teilten ihm mit, dass wir darüber informiert seien und unsere Probleme sukzessive lösen wollten: Zunächst würde gelandet und danach würden wir einen Weg finden, um Sprit auf die Insel zu bekommen.

Auf der Landebahn mussten wir wenden und auf einen Abstellplatz rollen. Kaum hatten wir das Flugzeug geparkt, trauten wir unseren Augen nicht. Nachdem wir den Propeller ausgestellt hatten, umlagerte uns eine Menschenmenge von bis zu 250 Personen. Wir erfuhren, dass wir uns nahe einer Eskimosiedlung befanden. Die Einwohner wollten uns freundlich begrüßen und auch unsere Cessna natürlich näher kennen lernen.

Wir tankten die Maschine mit dem bestellten AvGas auf und starteten kurze Zeit später. Da wir schnell Funkkontakt mit den amerikanischen Fluglotsen hatten, ergaben sich keinerlei Probleme. Wir setzten unseren Flug nach Nome – noch etwa 250 km – fort. Bereits nach einer Stunde sahen wir das Festland von Alaska und nahmen Kontakt mit dem Tower des Flughafens in Nome auf. Nach der Landung tankten wir die Maschine erneut voll und stellten sie ab. Dann meldeten wir uns beim Einwanderungsbeamten der zuständigen US-Behörde. In 15 Minuten war der komplette Check mit jeder Menge Dokumenten, Unterschriften etc. beendet.

*Fortsetzung folgt.*



Text und Fotos: Uwe Thomas Carstensen und Hans Christian Albertsen  
[www.globeflight-rallye.com](http://www.globeflight-rallye.com)

Blick auf die Eskimostadt Nome

