



# Die Welt ist nicht

VON BIENENFARM UM DIE ERDE, TEIL 1

Marc Aurel Lehmann hat bei Karl-Heinz Maxwitat das Fliegen gelernt. Die Männer verbindet seither trotz des großen Altersunterschieds eine Fliegerfreundschaft. Klar, dass „Max“ sofort ja sagt, als Marc ihn fragt, die Welt gemeinsam mit der DA40 XL zu umrunden. Aber das ist noch nicht alles: Marc hat auch noch einen wichtigen Termin in Las Vegas.



**REICHTUM DURCH ÖL:** Im Emirat Dubai ragt über allem das wie ein riesiges Segel gebaute Hotel Burj Al Arab heraus. Das höchste und nach eigenen Angaben teuerste Hotel der Welt (sechs Sterne) entstand auf einer eigens angelegten Insel.



**PILOTEN-OUT-FIT** hilft in der arabischen Welt weiter: Karl-Heinz Maxwitat (links) und Marc Aurel Lehmann strahlen mit einem weiteren Uniformträger um die Wette.

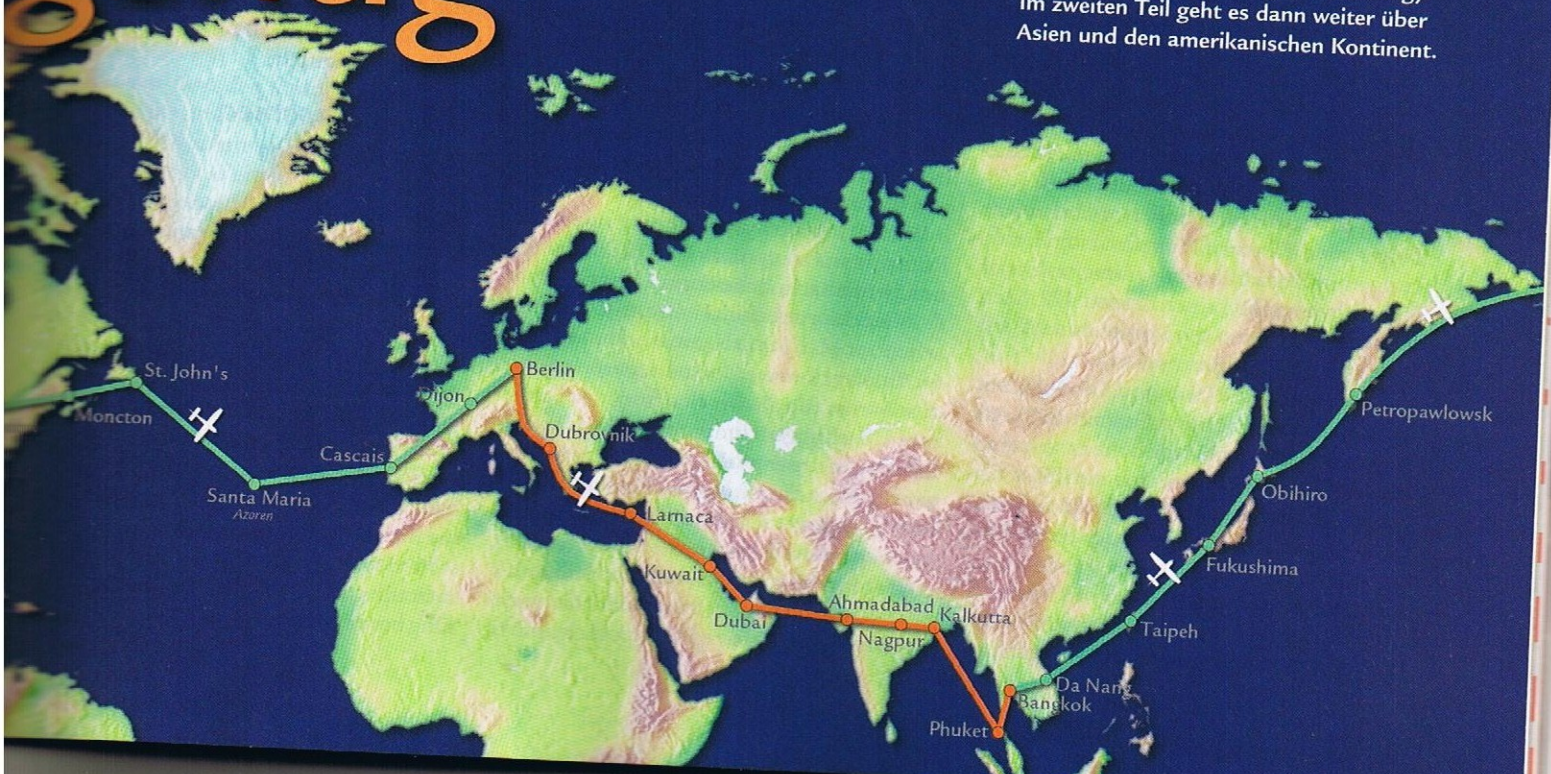


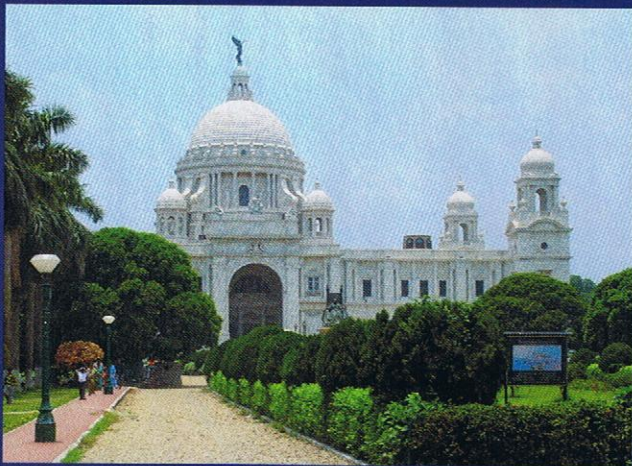
**GUTE GESELLSCHAFT:** Die DA40 XL (mit US-Kennung) ist in Dubai die einzige Einmot auf dem Vorfeld, umgeben von edlen Business Jets.

Fotos: Lehmann, Maxwitat, Panthermedia/Frank Zapf

# genug

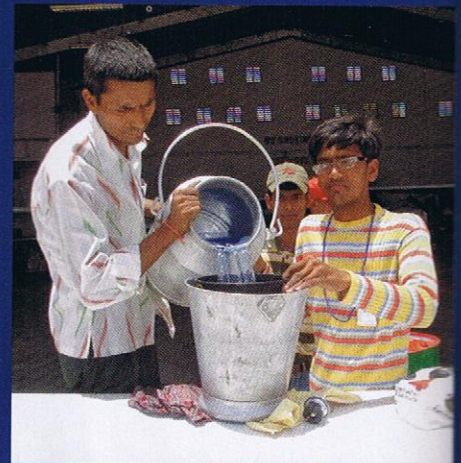
**IN BANGKOK** endet der erste Teil der Reise um die Welt (orange Markierung). Im zweiten Teil geht es dann weiter über Asien und den amerikanischen Kontinent.





**KALKUTTAS STOLZ:** das Victoria Memorial, im Empire-Stil aus weißem Marmor erbaut. In der Provinzhauptstadt Westbengalens leben mehr als 15 Millionen Menschen.

**IMPROVISATION:** In Ahmadabad wird der Sprit mit Milchkannen in die DA40-Tanks gefüllt. Dank eingesetzter Filter stellt das den Motor aber vor keine Probleme.



**FLIGHT FOLLOWING** über Indien: Das Garmin 1000 weiß die DA40 auf richtigem Kurs nach Kalkutta.



Fotos: Maxwitat, Lehmann



**WERFT-PAUSE:** In Bangkok wird die DA40 einer Kontrolle unterzogen, während die Piloten die Sehenswürdigkeiten der Stadt genießen.

**E**igentlich hat alles damit angefangen, dass Marc Aurel Lehmann zu seinem Geburtstag 2004 von seiner Lebensgefährtin Antje einen Schnupperflug auf dem Flugplatz Bienenfarm geschenkt bekam. Sofort nahm ihn die dritte Dimension gefangen. Regelmäßige geschäftliche Termine in Augsburg waren ein Motiv, gleich nach Erhalt der Lizenz die Nachtflugberechtigung anzuschließen. Schon bald zog es Marc auch nach Afrika, wo er mit mir in Namibia und bei einem Flug zu den Viktoriafällen die ersten Erfahrungen im Buschfliegen sammelte. Unser Überführungsflug einer Cessna 172 nach Botswana war dann der Vorgeschmack auf die kommende Erdumrundung.

Marc erwarb eine Diamond DA40 XL mit Lycoming IO-360M1 und Garmin 1000. Als erster europäischer Kunde holte er sein Flugzeug 2007 gemeinsam mit seinem IFR-erfahrenen Freund Bernd in Kanada ab. Selbstredend, dass Marc im August auch die IFR-Berechtigung machte.

Kurze Zeit später spricht er mit mir zum ersten Mal über seine Idee einer Weltumrundung. Seine bisherigen Erfahrungen mit

der DA40 XL, ihre Leistungsdaten und ihre Zuverlässigkeit lassen das Vorhaben möglich erscheinen. Schließlich stellt er die Frage: „Max, bist du dabei?“ Ich kenne Marc gut, und darum gibt es da für mich auch nicht viel zu überlegen. Also packen wir es an! Welche Route nehmen wir? Wie bekommen wir Überflug- und Landegenehmigungen? Welche Ausrüstung, welche Ersatzteile und Werkzeuge nehmen wir mit? Ganz wichtig ist die Erhöhung der Reichweite durch einen lizenzierten Zusatztank.

Wir entscheiden uns für eine nördliche Route über Asien, Alaska, Kanada und die uns beiden schon bekannte Strecke über Grönland zurück nach Hause. Als Zeitraum sehen wir Mai/Juni als günstig an. Mit dem Air Tasking Service Dortmund arbeiten wir zusammen für die Beschaffung der Lande- und Überfluggenehmigungen. Mit den Erfahrungen unserer bisherigen Flüge stellen wir die Notausrüstung zusammen: Überlebensanzüge mit schwimmfähigen, international registrierten Notsendern (über Satellit), ein Schlauchboot, ein Satellitentelefon und eine Dschungelausrüstung sind die wichtigsten Posten. Unsere Bordapotheke muss

diesen Gegebenheiten angepasst werden. Da wir auch Flughöhen über 13 000 Fuß zu erwarten haben, ist eine Sauerstoffausrüstung notwendig. Wir werden auch eine Sonde mitführen, die – auf der Fingerkuppe aufgesteckt – den Sauerstoffgehalt im Blutkreislauf anzeigt und so den jeweiligen Sauerstoffbedarf ermittelt.

## Inniger Abschied in Bienenfarm

Wir beabsichtigen, vorwiegend auf IFR-Routen zu fliegen. Das Garmin 1000 ist auf dem neuesten Stand mit weltweiter Datenbasis, inklusive Geländedarstellung und Hinderniswarnung. Ersatzgerät ist ein Garmin 296. Die einzelnen Programmbestandteile werden in einem Laptop mitgeführt. Das erspart uns das Mitnehmen großer Mengen Papierkarten. Wichtig ist auch die ganz persönliche Vorbereitung, wie ein Check beim Zahnarzt, ein Update der Lizenzen, Visa sowie neue Batterien in den Armbanduhren.

Nun stehen uns noch der Einbau des Zusatztanks und die Ergänzungen der Ausrüstung bevor mit einer gesonderten Steckdose



**DER CHAO PHRAYA** ist die Lebensader Bangkoks. Über den Fluss werden alle Arten von Gütern zwischen dem Landesinnern und der Küste transportiert. Mit einem gut ausgebauten Netz an Expressbooten entschärft man zudem das Chaos auf den Straßen.

für die Elektropumpe des Zusatztanks und einer Kugellibelle zum Erkennen und Steuern des Flugzeuges in Wolken bei Ausfall des Garmin.

Zum Abschied stehen Verwandte, die Kinder, Freunde und viele Flugbegeisterte um das Flugzeug herum. Es gibt innige Abschiedszenen. Dann aber schließen wir die Kabinendeckel ab. Marc lässt den Motor an. Ganz langsam rollen wir an den Winkenden vorbei.

Das Gefühl, wenn man abgehoben hat und auf Kurs zu einer Weltumrundung geht, ist nicht so einfach zu beschreiben. Es ist doch schon eine besondere Stimmung an Bord, und nur langsam fällt die Anspannung ab, denn das Flugzeug, der Luftraum und die Flugsicherung nehmen jetzt unsere gesamte Aufmerksamkeit in Anspruch. Mit der Landung in Dubrovnik bringt der erste Tag 758 Meilen und 5:10 Stunden Flugzeit.

Am 12. Mai sind wir über Mazedonien, Kreta und den Kykladen - herrliches Wetter und Rückenwind. Nach einem kurzen Stopp auf Mykonos erreichen wir am Abend Larnaca auf Zypern. Unser nächstes Ziel ist Kuwait. Erstmals wollen wir ein Leg mit über tausend Nautischen Meilen angehen. Wir

haben weiße Pilotenhemden mit Streifen auf den Schulterstücken an. Aus Erfahrung wissen wir, dass es in einigen Ländern deutliche Erleichterungen beim Handling am Boden bringt, wenn man „pilotenmäßig“ gekleidet ist; dem Flugzeug freilich ist das egal.

Wieder ist es wolkenlos, als wir in Larnaca starten. Und wieder haben wir Rückenwind. Schon bald erreichen wir die Küste des Libanon. Natürlich gehen die Gedanken zu den politischen Ereignissen in diesem Land. Bei der Überfluggenehmigung gibt es keine Probleme. Wir werden aufgefordert, 2000 Fuß höher, auf FL 130 zu steigen - nicht wegen der Ereignisse am Boden, sondern weil es auch hier ziemlich hohe Berge gibt, die noch mit Schnee bedeckt sind.

Ohne Komplikationen werden wir an Syrien übergeben und wenig später an Jordanien. Trotz einer Außentemperatur von 4 °C erahnen wir die Hitze, die hier am Boden herrscht. Das Land ist karg, die Flussläufe sind ausgetrocknet. Regelmäßig überprüfen wir den Sauerstoffgehalt unseres Blutes und den Puls. Alles in Ordnung. Wir sind froh, dass wir kurz nach dem Einflug in Saudi-Arabien die Freigabe für eine deut-

liche Abkürzung des Flugwegs erhalten. Die Flugsicherung will von uns wissen, ob wir einen VIP an Bord haben. Na klar, haben wir! Wenn aus geplanten 8:30 Stunden nur 7:30 Stunden werden, ist Schummeln erlaubt. Das GPS zeigt auf diesem Flugabschnitt, dass unser Abstand zur irakischen Grenze nur wenige Meilen beträgt.

Nach der Landung in Kuwait bei Dunst und spürbarem Sandstaub kommt schnell die Müdigkeit. An diesem Abend werden wir nicht alt. Das Hotelbett ist uns wichtiger als eine Sightseeing-Tour, obwohl wir so von Kuwait eigentlich nichts mitbekommen.

Am nächsten Morgen können wir in Ruhe die Vorbereitung angehen, denn es sind ja „nur“ 402 NM bis Dubai. Der Flugweg führt entlang des Persischen Golfs, vorbei an den Emiraten Bahrain und Katar, in Richtung Dubai.

Von Bahrain Radar bekommen wir wieder eine Abkürzung „zugeteilt“. Wir lehnen uns zurück, und Marc macht ein Nickerchen. Aber von irgendwo kommt ein Piepton her. Die rote Lampe am ELT blinkt. „Das ELT ist in Aktion“, sage ich. Beim Hantieren an einer Warnlampe muss ich es wohl aus-

gelöst haben. „Sofort ausschalten.“ Marc informiert Bahrain Radar mit Angabe unserer Position und dem Zeitpunkt der Auslösung des satellitengestützten Notsenders. Der Lotse bedankt sich für die Information, mehr passiert nicht. Auch später folgen keinerlei Anfragen dazu. Das gibt allerdings zu denken. Hätte man uns im echten Notfall gar nicht bemerkt?

Wie erwartet, herrscht reger Flugverkehr in Dubai. High Speed sollen wir fliegen. Aber woher nehmen, mit dem kleinen Maschinchen? Der Controllor fragt weiter, ob ein kurzer Anflug möglich wäre. Wir tun, was wir können, und erhalten schließlich ein Dankeschön in Deutsch.

An der vorgesehenen Parkposition wartet schon ein Marshaller, der uns freundlich lächelnd einwinkt. Wir sind das mit Abstand kleinste Flugzeug zwischen den Privatjets. Vorsichtig werden wir in eine Lücke bugsiiert. Mit rot-weißen Pfählen werden die Parkflächen markiert. Irgendwie, so hoffen wir, wird man uns auch wieder herausbugsieren.

Dubai ist, wie man es aus den Medien kennt: geschäftig, futuristisch, wohlhabend und vor allem arabisch. Marc hat über das Internet ein schönes Hotel am Strand des Indischen Ozeans reserviert. Wir erholen uns einen Tag, machen uns fit für das nächste Etappenziel: Ahmedabad in Indien.

Lange müssen wir am Rollhalt der 4000 Meter langen Piste bei 45 °C auf die Startfreigabe warten. Nach dem Start werden wir aufgefordert, sofort auf die Abflugroute zu gehen. Das ermöglicht uns noch einmal einen schönen Blick auf die Stadt.

## 200 Liter Avgas für die Weltumflieger

Auf dem Bildschirm wird, je nach eingestelltem Maßstab, die Strecke bis zu unserem Ziel dargestellt. Sie führt uns heute zu großen Teilen über den Golf von Oman und das Arabische Meer, südlich der iranischen Küste, dann über Karatschi und Pakistan in den westlichen Teil Indiens. Die Meldepunkte sind gut dargestellt, das Garmin 1000 hat viele Funktionen, und der Autopilot folgt der eingegebenen Route.

Anflug und Landung in Ahmadabad sind unkompliziert. Aber dann: Ein Mann, den wir für einen Agenten halten, der sich aber als Zollbeamter entpuppt, will unser Flugzeug durchsuchen. Marc protestiert. Man einigt sich. Im Büro des Zollbeamten sitzt sein Vorgesetzter. Dieser erklärt uns, dass wir jetzt mindestens eine Stunde bräuchten, um die erforderlichen Papiere auszufüllen. Nun gut, dann soll es halt so sein.

Am nächsten Morgen sind wir rechtzeitig am Flugplatz, weil uns ja noch das Tanken bevorsteht. Klar ist nichts. Marc muss ver-

handeln, und es gelingt ihm, Öl-India davon zu überzeugen, uns von dem rationierten Avgas 200 Liter zu verkaufen. Wir dürfen zur Flugzeughalle des Aeroclubs rollen. Unser Bemühen, gemeinsam mit den Mitarbeitern des Clubs und Öl-India das 200-Liter-Fass zu leeren, gelingt nur zur Hälfte. Dann werden Milchkannen zur Hilfe genommen, die wir vorher vorsichtshalber auf Sauberkeit prüfen.

Einige Zeit später sitzen wir endlich im Cockpit und warten auf die Anlassfreigabe. Wenig nett finden wir, dass uns der Turm mitteilt, unsere Freigabe für den Flug nach Nagpur sei aufgehoben und werde erst zwölf Stunden später wieder erteilt. Telefonate mit Dortmund folgen. Marc verhandelt. Der Leiter von AIS erreicht schließlich doch, dass wir starten können. Wieder warten wir auf die Anlassfreigabe. Der Kapitän möge zum Turm kommen, schallt es über die Kopfhörer, es seien noch zwei (!) Dollar für die neue Freigabe zu bezahlen. Dann stehen wir endlich am Rollhalt. Acht Knoten Rückenwind werden uns angesagt. Wir schauen uns an, sind uns einig: 2500 Meter Piste und 180 PS! Schnell weg, bevor wieder jemand an der Freigabe dreht.

402 Meilen bis Nagpur liegen nun vor uns. Die schaffen wir in drei stressfreien Stunden. Am nächsten Tag ist das Leg mit gut 500 Meilen nur unerheblich länger. Unser Ziel heißt jetzt Kalkutta. Nach der Landung werden wir vom Flugplatzpersonal freundlich empfangen, und man hilft uns, das Flugzeug gut zu verzurren, denn es gibt eine Sturmwarnung für die Nacht. Dann schauen wir noch unter die Cowling, tanken für den nächsten langen Weg. Der Flugplatzleiter nimmt uns im Follow-Me-Wagen mit zum Terminal für Inlandsflüge. Das hat ungeahnte Folgen.

Das wissen wir aber am nächsten Morgen noch nicht, als wir bei einer Stadtrundfahrt durch Kalkutta ein kleines Stück Indien erleben. Am Nachmittag wollen wir vorsorglich am Flugplatz einige Abflugformalitäten für den nächsten Tag organisieren. Überraschenderweise werden wir böse angesehen, und man bezichtigt uns einer Straftat, weil wir nicht durch die Passkontrolle gegangen seien. Wir haben ein gutes Gewissen, denn wir befanden uns ja auf einem Inlandsflug und wurden vom Flugplatzleiter zur Inlandsabfertigung gefahren. Marc muss den Hergang schriftlich (in Englisch) schildern. Unsere Planer in Dortmund schalten sich ein, und vor Ort ist da ja noch Kapitän Ashoud. Der Linienspilot ist mehr als zuvorkommend und hilft die Lage zu entschärfen. Die Vorwürfe werden zurückgenommen, und wir können den Weiterflug planen.

Um 12.10 Uhr heben wir endlich ab. Viel zu spät! Das bedeutet, dass wir die letzten beiden Stunden auf dem Weg nach Phuket in

Thailand in der Nacht fliegen würden. Wir beraten. Wir haben Rückenwind zu erwarten, mindestens drei Stunden Kraftstoffreserve, unterwegs die Inselgruppe der Andamanen mit einem Flugplatz. Wettervorhersage: gute Sicht, kein Sturm, aber mit 30 Prozent Wahrscheinlichkeit lokale Gewitter. Das Risiko ist vertretbar. 8:20 Stunden, davon 90 Prozent (1800 km) über Wasser, liegen vor uns.

## Einladung über der Andamanensee

Wir haben viel Zeit, trinken und essen ab und zu, vorzugsweise Studentenfutter und vakuumverpackte Salami, machen abwechselnd ein Nickerchen. Der Sonnenuntergang ist ausnehmend schön. Dann kommt die Nacht mit eigenartigem Licht des tief stehenden Mondes vor Quellwolken. Wir haben Muße, sprechen über das bisher Erlebte und über Marcs Werdegang. Und plötzlich überrascht mich Marc: „Du, Max, ich werde in Las Vegas heiraten, willst du mein Trauzeuge sein?“ Ich freue mich sehr über das Vertrauen und sage ohne Zögern zu. Marc hat den Beschluss recht spontan gefasst, und seine langjährige Lebenspartnerin Anja, mit der er sich in Las Vegas treffen will, weiß von nichts.

Zwei Stunden später sind wir über Phuket und landen zwischen kräftigen Cbs. Die freundlichen Thai lesen uns buchstäblich jeden Wunsch von den Augen ab. Was für ein Unterschied zu Indien! Jetzt fällt alles von uns ab: der Stress mit den indischen Behörden, die Hitze und die Anspannung des Fluges. Wir gönnen uns einen erholenden Ruhetag.

Schon bald nach dem Start in Phuket werden wir an die Anflugkontrolle Hua-Hin übergeben, bei der Thailänderinnen das Sagen haben. Die Verständigung ist nicht einfach, aus „Delta Sierra“ wird „Delta Sela“. Schon 150 Nautische Meilen vor Bangkok sehen wir das Gewitter stehen. Wir beraten, und Marc beschließt, das Gewitter östlich zu umfliegen. Er holt sich dazu die Freigabe zur Kursänderung. Mehrmals werden wir gefragt, ob wir einen westlichen Kurs fliegen können. Aber da sind extrem dunkle Wolken. Der Lotse hat große Mühe, unseren Flug zu koordinieren, weil wir uns inzwischen im Anflugbereich des neuen Flughafens von Bangkok befinden. Aber wir spüren das Bemühen, uns zu helfen. Marc spult sehr professionell nach Vektoren und der GPS-Anzeige das Anflugverfahren ab. In Abstimmung mit dem Lotsen weicht er knapp den Gewitterzellen aus. Im Endanflug sind wir dann zwischen den Zellen und sehen, wie ein Blitz in ein nur eine Meile entferntes Hochhaus einschlägt. ae

Karl-Heinz Maxwitat/rst

► wird fortgesetzt