

VON BIENENFARM UM DIE ERDE, TEIL 2

Die Welt ist nicht g

Nach nervenzerrender Bürokratie in Indien finden Marc Aurel Lehmann und Karl-Heinz Maxwitat Ruhe und Entspannung in Thailand. Der zweite Teil ihrer Reise um die Welt soll über Vietnam, Japan und die Halbinsel Kamtschatka nach Alaska und von dort weiter nach Kanada führen.

Die DA40 XL befindet sich kurz vor Petropawlowsk, als die Piloten die Aufforderung zur Rückkehr nach China erhalten.



ÜBER DA NANG, am Delta des Flusses Han. Im Norden liegt der Hai-Van-Pass, dessen Bergkette sich bis zum Südchinesischen Meer erstreckt und die natürlichen Grenze zwischen Nord- und Süd-Vietnam bildet. Oben: Marc und Max in Obihiro, vor dem Start zum längsten Leg.

enug

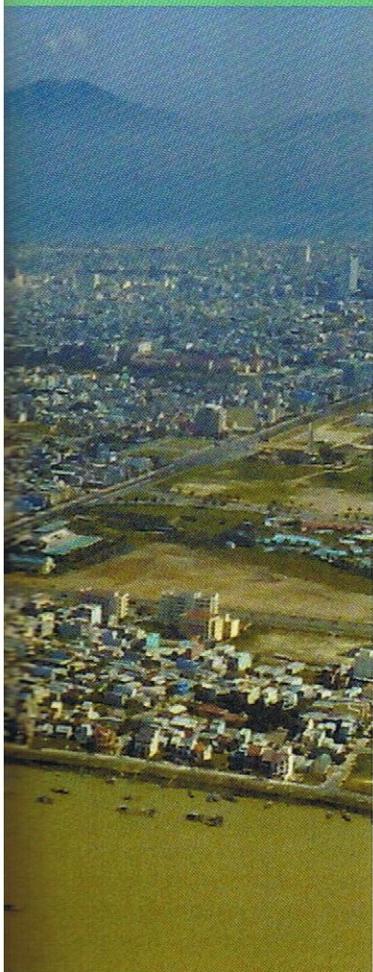


Kompakt | Auf Ostkurs um die Welt

Wir waren 47 Tage unterwegs, davon an 23 Tagen in der Luft. Mit 148:07 Flugstunden legten wir 20595 nautische Meilen (38142 km) zurück. Wir landeten in 14 Ländern und überflogen neun weitere. Unsere längste Strecke war die Etappe von Obihiro, Japan, nach Nome, Alaska, über 2300 NM (4138 km) bei einer Nonstop-Flugzeit von 16:52 Stunden. Der südlichste Punkt war Phuket in Thailand, der nördlichste Nome.

Die Etappen: Dubrovnik (Kroatien) – Larnaca (Zypern) – Kuwait (VAE) – Dubai (VAE) – Ahmadabad – Nagpur – Kalkutta (Indien) – Phuket – Bangkok (Thailand) – Da Nang (Vietnam) – Taipeh (Taiwan) – Fukushima – Obihiro (Japan) – Nome (Alaska/USA) – Whitehorse – Edmonton – Winnipeg – London – Moncton – St. John's (Kanada) – Santa Maria (Azoren) – Cascais (Portugal) – Dijon (Frankreich) – Bienenfarm.

Fotos: Maxwitar, Toshikazu Sawai



Freundlich ist der Empfang im Wartungsbetrieb in Bangkok. Gemeinsam mit den Technikern gehen wir die Liste für die 100-Stunden-Kontrolle der DA40 durch. Während wir uns bei 35 Grad in Bangkok aufhalten, dabei Tempel und die berühmten Buddha-Statuen besichtigen, verzögern sich die Arbeiten am Flugzeug. Die Ersatzteile für das Garmin 1000 sind noch nicht eingetroffen. In Macao gibt es kein Avgas, dafür aber möglicherweise in Da Nang, Vietnam. Wir planen um, wollen nun von Da Nang direkt nach Taiwan fliegen. 1500 Meilen sind es ab Bangkok bis Taipeh. Hierfür müssen wir die entsprechende Menge Sprit mitnehmen, falls wir in Da Nang nichts bekommen sollten.

Für den 29. Mai ist der Checkflug angesetzt. Alles ist okay, und wir könnten eigentlich weiterfliegen. Allerdings warten wir bis zum Mittag des Folgetages auf die Landegenehmigung für Vietnam. Wir haben 126 Gallo-

nen (475 Liter) getankt und überprüfen nochmals die Schwerpunktage. Dann heben wir trotz der hohen Temperatur ohne Mühe ab. Es wird ein ruhiger, beschaulicher Flug. Wir genießen die fremde Landschaft und schauen auf den gewaltigen Mekong. Links und rechts unseres Flugweges stehen, nicht unerwartet, Gewitter. Da Nang, an der Ostküste Vietnams, liegt direkt vor uns. Marcs Anfrage für einen Sichtanflug, noch nicht einmal zu Ende formuliert, wird mit einem energischen „Negative“ beantwortet. So müssen wir bei schönstem Sichtflugwetter das volle IFR-Verfahren abarbeiten und mit Rückenwind landen. Kostet uns gut 20 Minuten.

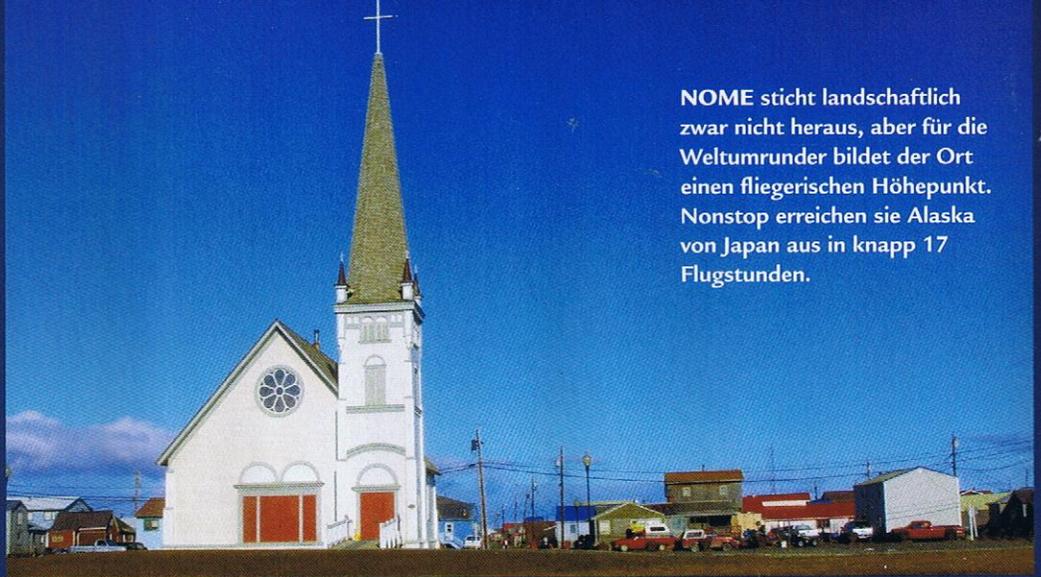
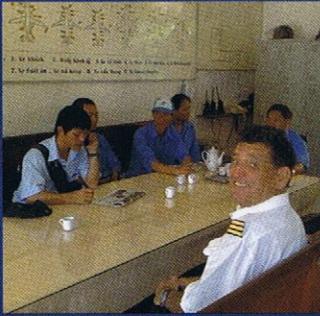
Entspannt steigen wir aus. Marc schaut unter die Tragfläche: „Max, der Reifen ist platt!“ Sofort wollen alle Umstehenden helfen. Nam wird geholt, 31 Jahre alt, in den USA ausgebildet. Mit sehr guter Sachkenntnis und goldenen Händen macht er sich an die Arbeit. Er ist Perfektionist.

Um Vietnam und seine Bevölkerung ein bisschen näher kennenzulernen, verschieben wir unseren Weiterflug um einen Tag.

Über dem Golf von Tonkin steigen wir, um Strecke zu gewinnen, mit nur 200 Fuß pro Minute. Wieder ist es ein langer Weg übers Wasser, und wieder sind Gewitter und ein Schlechtwettergebiet bei Hongkong zu umfliegen. Aber nach sechseinhalb Stunden und 945 Meilen landen wir in Taipeh.

Wir haben die Genehmigung zum Einflug nach Japan für den 5. Juni erhalten und nutzen die zweitägige Wartezeit in Taiwans Hauptstadt. Sehenswert in jeder Hinsicht ist der „Taipei 101“, mit 509 Metern der zweithöchste Wolkenkratzer der Welt, dessen einzigartige, millionenteure Fahrstuhltechnik die Besucher in weniger als 28 Sekunden zum Aussichtsdeck im 89. Stock katalpultiert. Bis Ende 2007 galt der Bankenturm (er hat 101 Stockwerke) als das höchste Gebäude der Welt, wurde aber inzwischen vom Burj Dubai „überholt“, der

WARTEZEIT: Der platte Reifen wird in Da Nang perfekt repariert, während Copilot Max mit der freundlichen und hilfsbereiten Flughafencrew plaudert.



NOME sticht landschaftlich zwar nicht heraus, aber für die Weltumrinder bildet der Ort einen fliegerischen Höhepunkt. Nonstop erreichen sie Alaska von Japan aus in knapp 17 Flugstunden.

Fotos: Lehmann, Maxwitat



ÜBER KANADAS WEITEN: Die DA40 nimmt nach ihrem Zwischenstop in Winnipeg (Foto) Kurs auf London, Ontario, wo sie im Diamond-Herstellerwerk einer gründlichen Wartung unterzogen wird. Rechts: Vorletzter Halt: Cascais, Portugal.

nach Fertigstellung 900 Meter hoch sein soll.

1300 nautische Meilen liegen vor uns bis Fukushima auf Japans Hauptinsel Honshu. Schönstes Wetter und – wie kann es anders sein – Rückenwind verkürzen die Flugzeit von elf auf zehn Stunden. Am Fudschijama, der aus den Wolken auftaucht, fliegen wir, leider an die IFR-Route gebunden, in einiger Entfernung vorbei.

In Fukushima werden wir zwar freundlich empfangen, aber man macht uns wenig Hoffnung auf den baldigen Inlands-Weiterflug. Erst ein Besuch bei der zuständigen Behörde – mit dem Expresszug Shinkansen fahren wir die 250 Kilometer bis Tokio – verschafft uns die Genehmigung. Am 6. Juni können wir nach Obihiro (auf Hokkaido) starten und landen nach

drei Stunden im strömenden Regen.

Bei unserer Planung war uns klar, dass die Strecke von Japan über Petropawlowsk, auf der Halbinsel Kamtschatka, nach Nome, Alaska, das Nadelöhr der Reise sein würde: extrem große Entfernungen, kein Avgas in Russland, Wetterküche Alas-ka. Nur für diesen Streckenabschnitt haben wir einen zweiten Zusatztank dabei. Da wir ohnehin in Petropawlowsk keinen Sprit zu erwarten haben, überlegen wir, ob wir bis Nome durchfliegen können. Mit etwas Rückenwind, bei Einhaltung von zwei Stunden Reservezeit, wäre das zu schaffen. Wir studieren die Wetterlage, insbesondere die Windvorhersage. Es könnte passen. Aber das bedeutet 18 Stunden Flugzeit in der engen Kabine mit angelegtem Überlebens-

anzug und „eingeschränkter Körperfunktionen“. Das wollen wir uns nicht unbedingt antun. Marc ist außerdem neugierig auf Russland und die Menschen.

Für den Flug füllen wir zum ersten Mal unseren zweiten Zusatztank vollständig. Bis auf fünf Liter haben wir die vorgesehene Menge Kraftstoff an Bord. Gepäck und Notausrüstung sind verstaut. Wir ziehen unsere Überlebensanzüge mit Notsendern an und holen die Anlassfreigabe. Ein „Stand by“ ist die Antwort des Lotsen.

Wenig später: Flugplan nicht akzeptiert. Der Kapitän wird auf den Turm gebeten. Marc macht sich auf den Weg, ich bleibe im Flugzeug, schon um die Balance zu halten. Eine geänderte Route mit 300 Meilen Umweg wird ihm offeriert. Das geht nicht. Wir telefonieren mit unserem Service

in Dortmund. Nach einer Stunde haben wir die Genehmigung von Russland für die vorgesehene Strecke mit etwas größerer Höhe. Das wird gehen, denn bis dahin sind wir leichter geworden. Anlass und Rollfreigabe folgen. Ganz vorsichtig rollen wir, um die Reifen nicht zusätzlich zu belasten.

Run up. Alles in Ordnung. Sieben Knoten Wind auf der Bahn. Wir können gleich auf unseren Kurs gehen und erhalten wenig später eine Abkürzung zum Ausflugsplatz. Als wir gerade die FIR-Grenze zu Russland überfliegen, werden wir vom japanischen Lotsen aufgefordert, zum Startflughafen zurückzukehren. Wir machen darauf aufmerksam, dass wir nicht das Landegewicht haben und innerhalb der nächsten sechs Stunden nicht landen können. Marc beruft sich auf



EUROPA IN SICHT: Die DA40 befindet sich am 45. Reisetag auf direktem Weg von den Azoren zur portugiesischen Küste bei Lissabon.



GROSSER BAHNHOF in Bienenfarm, als Marc und Max die Kabinenhaube öffnen.

die erhaltene Freigabe. Der erste Vorschlag der japanischen Seite: „Sprit über dem Ozean ablassen.“ Marc belehrt den Gesprächspartner über die Unmöglichkeit dieses Unterfangens, worauf der nächste „sinnvolle“ Vorschlag unterbreitet wird: „Rufen Sie Moskau mit Ihrem Handy und regeln Sie die Sache selbst!“ Natürlich auch unmöglich, da wir keinen Empfang mehr haben. Also fliegen wir weiter auf unserem Kurs.

Wenig später werden wir von einem russischen Lotsen informiert, dass Petropawlowsk von 7 bis 17 Uhr UTC geschlossen ist. Die folgende Diskussion ist ähnlich der vorherigen. „Okay“, meldet Marc per Funk an die Russen: „Wir fliegen direkt nach Nome!“ Welche Vorstellungen mögen die dort wohl von unserem Flug haben? Wir halten derweil mit unseren Dortmundern über das Sat-Phone Kontakt und bekommen von den Russen eine Durchfluggenehmigung mit neuem Transpondercode. Nach kurzer Beratung

steht unser Entschluss fest: direkt nach Alaska!

Wir bitten Dortmund, für uns den Flugplan aufzugeben und die russische Seite zu informieren. Eine Stunde vor Petropawlowsk erhalten wir dann den Anruf einer russischen Agentin aus Moskau, der kaum zu toppen ist. Sie fordert allen Ernstes: „Kehren Sie unbedingt nach China zurück!“ Marc beendet das Gespräch konsequent mit der roten Aus-Taste!

Inzwischen kommen wir gut voran. 20 Knoten Rückenwind. Nach drei Flugstunden beginnen wir den Sprit aus dem kleinen Zusatztank in den rechten

Haupttank umzupumpen. Alle Berechnungen stimmen. Wir halten uns fern von allen kontrollierten Lufträumen. Die Halbinsel Kamtschatka passieren wir im Bereich der Südspitze. Auf den Frequenzen von Petropawlowsk herrscht Totenstille.

Viel später haben wir Verbindung mit Kamtschatka Control und teilen unsere Position mit. Die Verständigung ist nicht besonders, und mein Ausflug in die russische Sprache führt zu weiteren Fragen: Aus welchem Land kommen Sie und wohin wollen Sie? Reicht der Kraftstoff noch? Dann teilt man uns noch mit, ab welcher Position wir auf

die Anflugfrequenz von Nome gehen sollen, und die Kommunikation endet.

Inzwischen erleben wir einen schönen Sonnenuntergang und fliegen jetzt unter einem Sternenhimmel. Der Mond macht nur einen schüchternen Versuch, einige Grade über den Horizont zu steigen. Wir sind neun Stunden unterwegs, und das GPS sagt uns: noch acht Stunden bis zum Ziel.

Immer noch Rückenwind. Regelmäßig „tanken“ wir nach. Die Triebwerksparameter stimmen. Wir wechseln uns mit der Wache ab. Unsere Sitze sind bequem, auch wenn die Rettungsanzüge etwas lästig sind. Schon zwei Stunden nach dem Sonnenuntergang erleben wir einen schönen Sonnenaufgang. Noch fünf Stunden bis Nome.

Wir nähern uns der Küste Alaskas und bekommen Funkverbindung. Dann erreichen wir die vorgelagerten Inseln. Nun kommen doch noch Wolken. In Nome herrscht aber noch gutes Wetter. Wegen der beginnenden



DIE WELT IST NICHT GENUG, zumindest nicht für Marc Aurel Lehmann: In Las Vegas steht nämlich noch seine Hochzeit mit Antje an.

Vereisung sinken wir um 2000 Fuß. Wir bleiben eisfrei, aber im Anflug wird es entgegen der Vorhersage deutlich schlechter. Bei der Landung nach 16:52 Stunden und 2250 nautischen Meilen herrscht Schneetreiben, und es bläst ein garstiger Wind.

Ein großer, kräftiger Mann winkt uns in die Parkposition. Er ist „Customs/Immigration Officer“ in einer Person. Die Einreise ist in wenigen Minuten erledigt – und das in den USA. Wenn wir da an Indien zurückdenken...

Wir nehmen uns einen Tag Zeit, unser Flugzeug gründlich zu kontrollieren und aufzuräumen. Sechs Liter Öl sind noch im Triebwerk, und wir hatten noch für gut drei Stunden Treibstoff.

Bis London/Ontario sind es 3300 nautische Meilen und rund 25 Flugstunden über die eindrucksvolle Weite Kanadas. Wir machen Station in Whitehorse, in Edmonton und in Winnipeg, überfliegen im Sichtflug die Rocky Mountains und die Gro-

ßen Seen. Am 12. Juni landen wir bei schönstem Wetter in London. Während die DA40 bei Diamond in guten Händen für die Kontrolle ist, machen wir mit der Linie einen Abstecher nach Las Vegas.

Marc hat dort seinen besonderen Termin – wissen Sie noch? Kurz vor Phuket hatte er mich damit überrascht, dass er in Las Vegas heiraten will. Nun muss ich mir noch ein dem Anlass entsprechendes Jackett besorgen. Als wir sieben Tage später wieder nach London kommen, steckt ein Ring an Marcs rechter Hand – und Antje ist nun nicht mehr „nur“ seine Lebensgefährtin.

Am 20. Juni übernehmen wir unser Flugzeug wieder. Ein Checkflug bestätigt den guten Eindruck der Wartungsarbeiten. Inzwischen haben wir auch unsere Route umgeplant: Über St. John's, Neufundland, wollen wir zu den Azoren, dann weiter über Portugal und Frankreich.

Die Wetterberatung bei Nav Canada lässt keine Wünsche offen, nur das Wetter, das wir benö-

tigen, können sie nicht machen. In Moncton, Neuschottland, studieren wir das US-amerikanische Wetterprogramm, das auch die kanadischen Flugplätze von Neufundland mit einbezieht: Unser Ausweichplatz Gander meldet ständig ordentliches Wetter. In St. John's hingegen schwanken die Werte: Untergrenzen zwischen 500 und 200 Fuß und Sichten um 600 Meter. Wieder ist eine halbe Stunde um, und es gibt neue METARs und ein neues TAF. Jetzt meldet St. John's Nebel!

Nebellandung in Neufundland

Wir entschließen uns zu einem IFR-Anflug. Marc hat alle Werte eingestellt. Das neu eingebaute 3-D-Bild im Garmin 1000 gibt die Landschaft wieder. In Betrieb ist die Landerichtung 11, und wir können direkt anfliegen. Wir haben das festgelegte Durchstartverfahren durchgesprochen und klar festgelegt, dass Marc steuert und ich versuche, die Landebahn nach Sicht zu erfassen. Es ist windstill, und die Maschine liegt ruhig in der Luft. Exakt hält der Autopilot den Gleitweg, vorgegeben durch die eingestellten Gleitwegsender, nach Richtung und Entfernung ein. Marc steuert mit dem Gas die Anfluggeschwindigkeit. Der Flugleiter im Turm informiert uns detailliert über Sichten der einzelnen Sektoren der Piste. Eben erreichen wir die Entscheidungshöhe, als ich die Lichter der Anflugbefeuerung vor uns sehe. „Marc, ich sehe!“ Marc antwortet: „Ich auch!“ Es wird eine glatte Landung und eine kurze Nacht in Neufundland.

Santa Maria, die kleine Insel der Azoren, ist uns empfohlen worden. Der Service soll gut sein, es gibt Avgas zu günstigen Preisen und keine Probleme mit Zoll- und Passkontrolle. Entfernung: 1350 nautische Meilen oder 10:20 Flugstunden.

Ohne Mühe und ohne Probleme mit der Lastigkeit hebt die DA40 ab. Mit einer Linkskurve sind wir schon auf Kurs über dem Atlantik. Im leichten Steigflug gehen wir zunächst

auf 9000 Fuß und haben bereits Rückenwind. Das ändert sich in den nächsten Stunden nicht. Irgendwann hören wir im Funk „German Air Force...“ Man bietet uns Relais für die Positionsmeldung an. Das beruhigt. Ein kurzes Gespräch mit der Besatzung der Bundeswehrmaschine folgt. Wir ernten Erstaunen, als wir uns und unser Flugzeug kurz vorstellen.

Nach sieben Flugstunden nähern wir uns den ersten vorgelegerten Inseln der Azoren. Sie sind überraschend grün, und alle haben einen Flugplatz. Die Funkverbindung mit Santa Maria ist stabil. Wir genießen einen herrlichen Blick auf einen Vulkanberg, der aus den Wolken schaut. Für Santa Maria haben wir einen Tag Pause eingeplant. Immerhin sind wir in den letzten 48 Stunden 18 Stunden geflogen und haben dabei 5000 Kilometer zurückgelegt.

Auch in Cascais bei Lissabon, unserem ersten Ziel auf europäischem Festland, gönnen wir uns noch einen Tag Pause, bevor wir via Dijon zur Bienenfarm fliegen. Die letzte Flugplanaufgabe, noch einmal tanken und das Flugzeug checken. Die letzte Etappe auf unserer langen Reise, und es weht ein böiger Westwind. Auf der gesamten Weltumrundung sind wir nicht so durchgeschüttelt worden.

„27. Juni 2008, 15 Uhr, Flugplatz Bienenfarm: Marc Aurel Lehmann landet mit seiner DA40, N531DS, nach erfolgter Weltumrundung in 47 Tagen. Gemeinsam mit Copilot Karl-Heinz Maxwitat sind sie die 140. Besatzung seit 1924, die mit einem einmotorigen Flugzeug die Welt umrundet hat.“ So der Bericht in der „Märkischen Allgemeinen Zeitung“. Ja, das ist schon ein tolles Gefühl, als wir nach der Landung zur Halle rollen. Antje, seit Las Vegas Marcs Frau, seine Kinder, unsere Freunde und Verwandte, Flieger und Luftfahrtbegeisterte stehen Spalier. Wir geben uns die Hand, schauen uns an. Es ist geschafft! Langsam rollen wir zum Abstellplatz. Dann öffnen wir die Kabinenhaube... 

Karl-Heinz Maxwitat/rst



Wir liefern:
Garmin 96, 96C,
196, 296, 495, 496
AvMap EKP IV
Flymap
Sky-Map





GPS für Piloten

GPS-Vorführung täglich Mo. - Fr. 10.00 Uhr - 18.00 Uhr!

aktuelle GPS-Preise www.friebe.aero

kostenlosen Katalog **Luftfahrt-Ausrüstung** anfordern



ICOM-Transceiver
IC-A24E mit VOR IC-A6E ohne VOR

- Kompaktgeräte, erheblich kleiner und leichter als IC-A22E.
- 200 Speicher mit 6-stelliger alphanumerischer Anzeige.
- Flip-Flop Kanalwahl, Notruftaste, Mithörfunktion.

Lieferung komplett mit: Antenne, NiMH-Akku, ICOM 220 V AC Ladegerät, Gürtelclip (zusätzlich nur bei IC-A24E: Headset-Adapterkabel, Tragetasche). Garantie 2 Jahre.

DFS zugelassen als Bodenfunkstelle beweglicher Flugfunk, IC-A24E DFS-Nr. D-0010/2005, IC-A6E DFS-Nr. D-0011/2005. Nur die Geräte mit den o.a. DFS-Nr. fallen unter die Garantie von ICOM (EUROPE) GmbH.

IC-A24E: € 448,-- IC-A6E: € 348,--

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF GmbH
City Airport · 68163 Mannheim · Tel. 0621 - 412408 · Fax 0621 - 416759
www.friebe.aero · info@friebe.aero