



Ein Traum wird wahr: Helmuth Lehner umrundet den Ayers Rock im Herzen Australiens mit dem eigenen Ultraleichtflugzeug.

Foto: Lehner

Mit der Dynamic um die Welt

Die ganz große Runde

Vier Jahre lang arbeitet Helmuth Lehner an seinem ganz großen Traum: eine Weltumrundung mit dem eigenen Flugzeug. Mit der ultraleichten Dynamic startet er von Österreich aus Richtung Osten. Er durchquert 21 Länder, fliegt gut 43 000 Kilometer – und beweist angesichts der Weiten des Pazifiks, was „good airmanship“ bedeutet.

Zwei kurze Hosen, zwei T-Shirts, vier Unterhosen und eine Zahnbürste. Mehr braucht ein Weltumrunder nicht, sagt Helmuth Lehner. Er lacht, als er mir von seiner anfänglichen Beladung erzählt: „Acht Taschen und Rucksäcke hatte ich anfangs an Bord. Das waren 110 Kilogramm Gepäck in einem Ultraleichtflugzeug! Viel zu viel. Die ersten 25 Kilogramm habe ich von Thailand aus nach Hause geschickt, eine zweite Ladung von Australien.“

Einige Wochen nach der Rückkehr von der Reise seines Lebens treffe ich den sympathischen 44-Jährigen in Salzburg. Gemeinsam sichten wir mehr als 5 000 Fotos von Orten auf der ganzen Welt. Gespannt lausche ich seinen Berichten über die Ereignisse der vergangenen Monate.

Am Nachmittag nimmt er mich dann mit in seiner „Spirit of Africa“. So heißt seine in Gmunden-Laakirchen stationierte WT9 Dynamic. Mit ihr war er 2006 in Afrika, und mit ihr ist er drei Jahre später zwar nicht um die Welt, aber immerhin bis nach Kasachstan geflogen.

Und nun doch: Die Weltumrundung!

Die Vorbereitung: Ein halbes Jahr dauert die heiße Phase; vier Jahre hat der Pilot Helmuth Lehner insgesamt auf sein ganz großes Ziel hingearbeitet. Seine ultraleichte Dynamic darf mit dem Segen von Austro Control während dieser Reise mit 750 Kilogramm MTOW starten. Umfangreiche Avionik und XXL-Tanks machen das Flugzeug fit für die ganz große Runde um den Erdball (siehe Kasten). Über Europa, Asien, Australien, hinweg über den Pazifik soll es in die USA und dann über die Azoren zurück nach Europa gehen. Für die Koordination der Flugpläne und Handlungsgagenten nimmt Lehner ein Unternehmen aus Süddeutschland unter Vertrag.

Vor seiner Abreise am 11. Mai erreicht ihn eine Nachricht seiner Ex-Freundin: „Lieber Helmuth, aus der Zeitung habe ich von deinem Flug erfahren. Bitte sei vorsichtig. Du bist Papa!“ Der 14 Monate alte Julian erwartet die Rückkehr seines Vaters, ebenso seine beiden Brüder.

„Vor dem Abflug hatte ich ein mulmiges Gefühl. Ich habe alles geregelt für den schlimmsten aller Fälle.“ Der Pilot wird nachdenklich: „Meinen Flug widme ich Hans Gutmann, der mich zur Streckenfliegerei gebracht hat.“ Der österreichische Weltumrunder ist am 18. Juni 2011 im italienischen Bobbio mit einer Cessna 172 abgestürzt – er und zwei Mitflieger starben. Lehner möchte mit seinem Flug für die Kinder der Verunglückten Spenden sammeln.



Die Petronas Towers sind zum Greifen nah. Der Flug entlang der Skyline von Kuala Lumpur ist ein Höhepunkt der Reise.

Mit der Dynamic Anflug auf Bali. Wer kann schon behaupten, dieses Urlaubsparadies selbst angefliegen zu haben?



Pakistan ist eines der schwierigsten Länder, die Helmut Lehner bereiste. Ein Lichtblick im Chaos der Metropole Karatschi ist dieser Schulbus.



Ein Pilot gibt Geografieunterricht. Schüler und Lehrer genießen die Abwechslung in einer deutschen Schule in Abu Dhabi.



Von Linz nach Luxor: Ein paar Gewitter türmen sich über dem Peloponnes. Es ist ein guter Test für das Stormscope. Es werden die letzten Wolken sein, die ich bis Indien zu Gesicht bekomme. Ab Sitia auf Kreta steht die erste weitere Strecke über Wasser an. Luxor in Ägypten ist das Etappenziel. 702 nautische Meilen, fünf Stunden Flugzeit meldet das GPS. 'Speedy Gonzales', der Autopilot von TruTrak, leistet gute Arbeit. Über dem Flughafen von Alexandria werde ich umgeleitet, um den Luftraum von Kairo östlich zu passieren. 260 Meilen vor Luxor erhalte ich die Freigabe, auf eigene Faust zum Ziel zu navigieren. So locker kann es also gehen. In den meisten Ländern muss ich mich auch als Sichtflieger an IFR-Verfahren halten. Nach fünf Stunden geht es zur Piste 20 von Luxor. Ich nehme unvergessliche Eindrücke mit, etwa vom Nil, der sich wie ein grünes Band durch das staubtrockene Land zieht. Zähneknirschend zahle ich 5,37 US-Dollar für den Liter Avgas – es ist der teuerste Sprit meiner Reise. 630 Dollar betragen die Gebühren.

Abu Dhabi: Ein neunehalbständiger Flug mit schlechten Sichten, bedingt durch einen Sandsturm über der saudischen Wüste, liegt hinter mir. Erstmals habe ich 'Little John', meine Bordtoilette, getestet. Der Empfang am Flughafen ist herzlich. Als ich davon berichte, mit meiner Weltumrundung Spenden für Kinder zu sammeln, erlässt man mir sämtliche Gebühren. Im klimatisierten Hangar polieren Helfer meine Dynamic. Für den Spritpreis entschuldigt man sich: 36 US-Cent pro Liter Autobenzin sind fällig. Ich jubele, einheimische Piloten empfinden das jedoch als teuer. Im benachbarten Saudi-Arabien hätte ich schließlich für 20 Dollar volltanken können. Müde vom langen Flug genieße ich die Nachtruhe im Haus meiner

Gastgeberfamilie. Mein Freund Robert Hengassner, Pilot bei Emirates, hat mich bei sich zu Hause aufgenommen.

In Pakistan sollte niemand auf eigene Faust landen

Am nächsten Tag starte ich am frühen Morgen zum ersten Mal mit maximaler Abflugmasse: 750 Kilogramm, volle Tanks. Nach einem gefühlten Kilometer Rollstrecke stellen sich trotz der Hitze 500 ft/min Steigen ein. Auf nach Pakistan!

Pakistan, Indien, Bangladesch: Der Kontrast zum aufgeräumten Abu Dhabi könnte größer nicht sein. Ein grau-braunes Häusermeer erwartet mich beim Anflug auf Karatschi. Mit 13 Millionen Einwohnern ist es die größte Stadt Pakistans. Wer hier landet, braucht einen Handlungsgenten. Die meisten Länder, so mein Eindruck, kann man auch auf eigene Faust bereisen, nicht jedoch Pakistan. Ich bin froh um die Hilfe aus dem fernen Deutschland. Die Stadt selbst ist laut, sie erschlägt einen. Der Straßenverkehr

ist chaotisch. Ich will nur weg, doch Indien lässt sich Zeit mit der Genehmigung des Flugplans.

Anflug auf Nagpur, Indien. Das Kauderwelsch im Funk, das rein gar nichts mit Englisch zu tun hat, ist schwer verständlich. Zwei Stunden lang erblicke ich auf der mir zugewiesenen Parkposition 16 niemanden. Was also tun bei 45 Grad und 90 Prozent Luftfeuchtigkeit? Leiberl ausziehen, Gepäck ausladen und Flugzeug polieren, während ich auf Sprit warte. In der Ferne ist irgendwann tatsächlich ein Jeep mit Anhänger zu erkennen. Nun beginnt die Diskussion, wie wir das Avgas aus dem Fass in die Tanks bekommen. Mein Selbststansaugschlauch erweist sich als hilfreich. Langsam, aber stetig, füllen sich die Flächentanks. Seit Abu Dhabi habe ich nicht mehr getankt! Mittels eines Zehn-Liter-Edelstahlbehälters füllen wir schlückchenweise auch den großen Tank. Nach zwei Stunden sind wir getränkt von Benzin und Schweiß. Später muss ich acht Stunden lang Stempel sammeln, um sechs Stunden Schlaf zu erhaschen.

Kuala Lumpur, Singapur, Jakarta: Nach einem eher enttäuschenden Aufenthalt in Thailand und Myanmar bin ich froh um ein wenig Touristenprogramm in den beiden Städten. In Kuala Lumpur treffe ich den Piloten Ismail Asha'ai, den ich übers Internet kennen gelernt habe. In Formation fliegen wir an den Petronas Towers vorbei. Seine Familie nimmt mich herzlich auf. Ich bin auf gleich drei Hochzeiten eingeladen.

Australien: Auf dem Leg von Bali nach Australien bekomme ich es mit der Angst zu tun. Starke Strömungen, viele Haie. Nicht auszudenken, was passieren würde, wenn der Rotax jetzt stehen bliebe! Ich hängele mich von Insel zu Insel und bete. Als endlich das australische Festland in Sicht ist,

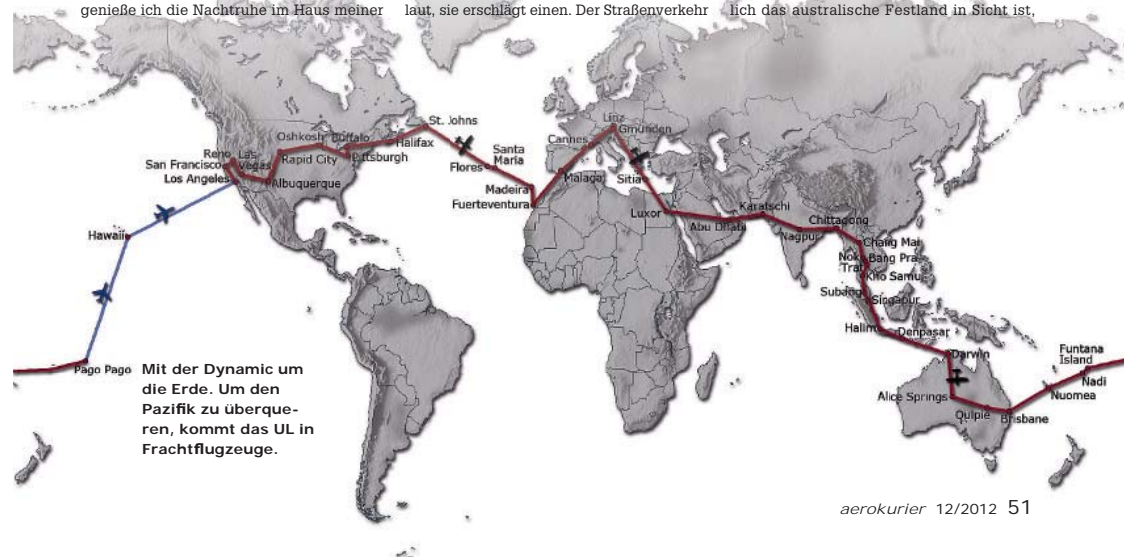
ich hängele mich von Insel zu Insel und bete. Als endlich das australische Festland in Sicht ist,

ich hängele mich von Insel zu Insel und bete. Als endlich das australische Festland in Sicht ist,

ich hängele mich von Insel zu Insel und bete. Als endlich das australische Festland in Sicht ist,

Australien: Auf dem Leg von Bali nach Australien bekomme ich es mit der Angst zu tun. Starke Strömungen, viele Haie. Nicht auszudenken, was passieren würde, wenn der Rotax jetzt stehen bliebe! Ich hängele mich von Insel zu Insel und bete. Als endlich das australische Festland in Sicht ist,

ich hängele mich von Insel zu Insel und bete. Als endlich das australische Festland in Sicht ist,



Mit der Dynamic um die Erde. Um den Pazifik zu überqueren, kommt das UL in Frachtflugzeuge.



Dunkle Wolken formieren sich über dieser Insel von Amerikanisch-Samoa.



Mit dem UL in L.A.: Nach dem Transport im Frachtflugzeug macht der Pilot die Dynamic fit für den Flug über die USA.

entscheide ich mich für die Einreise als Illegaler. Fast neun Stunden dauert der Flug von Bali nach Down Under. Der Druck auf der Blase steigt, ich bin müde und schaffe es nicht mehr bis Darwin. Ich lande auf dem kleinen Flugplatz in Kununurra. Das Einreiseprozeder zelebriere ich tags darauf in Darwin. Das sind zwar ein paar hundert Kilometer Umweg zum Ayers Rock, dafür bin ich jetzt legal unterwegs. Über das unbesiedelte Landesinnere gelange ich schließlich zum heiligen Berg. Ehrfürchtig betrachte ich den roten Felsen, der sich majestätisch aus der Wüste erhebt. Majestätisch sind auch die Preise: Hotelzimmer kosten hier ungerechnet mindestens 280 Euro!

Pago Pago und Hawaii: Kann sich jemand vorstellen, was es heißt, die Stunden zu zählen, nur damit der Tag vergeht? Es gibt kein Internet im Hotel, dafür ein Fernsehgerät im Zimmer mit 35 Kanälen, von denen man keinen länger als zehn Minuten ansehen kann. Aus Gewichtsgründen habe ich keine Bücher mitgenommen – ein Fehler. Die einzige

TV-Sendung, die ich täglich schaue, ist der Wetterbericht. Und der ist frustrierend.

Ich sitze fest in Pago Pago, Amerikanisch-Samoa, mitten im Pazifik. Sehnsuchtsvoll denke ich zurück an die Tage im Paradies Neukaledonien, einer meiner Lieblingsorte auf dieser Reise. Hier jedoch bin ich gefangen auf einer Insel, der ich nichts Positives abgewinnen kann. Zweimal versuche ich, nach Hawaii zu fliegen. Zweimal kehre ich um. Der Wind bläst kräftig aus Ost, so dass sich die ohnehin lange Flugzeit der 4000 Kilometer weiten Strecke noch einmal verlängern würde. Es wundert mich kaum, dass kein Ferry Pilot bereit ist, das Risiko eines solchen Flugs einzugehen. Mit einer voll IFR-ausgerüsteten Zweimot und mit einem routinierten Copiloten an Bord hätte ich sicher gute Chancen gehabt, aber so akzeptiere ich die Grenzen des technisch und menschlich Machbaren. Mit etwas Geschick passt die zerlegte Dynamic durch die Ladeluke in den Rumpf einer Boeing 727. Auf dem Jumpseat geht es nach Hawaii. Mit Blick aufs Wetter

siegt ein zweites Mal die Vernunft. Erneut helfe ich, die Dynamic in ein Frachtflugzeug zu verladen. Los Angeles ist das Ziel der 747.

USA: Am Flughafen von Los Angeles montiere ich unter den skeptischen bis interessierten Blicken der Sicherheitsbeamten mein Flugzeug. Als ich mit meinem Ultraleichtflugzeug ohne Flugplan auf einem der größten Flughäfen der Welt starten darf, fühle ich mich angekommen im Land der viel gelobten fliegerischen Freiheit.

In mache die ganz große Touristenrunde. San Francisco erlebe ich als schönste Stadt des Landes. Es ist ein riesiges Vergnügen, vor der malerischen Kulisse der Golden Gate Bridge und der Gefängnisinsel Alcatraz zu fliegen. Ein befreundeter Pilot, Earl Hiebler, macht einmalige Air-to-Air-Aufnahmen von der Dynamic aus seiner Cessna 182. Allenfalls mein defektes Funkgerät trübt den Spaß. Ich ersetze das Gerät und habe das Stormscope als Übeltäter im Verdacht. Vielleicht kommt es zu Unverträglichkeiten zwischen den beiden Geräten?

Ehrenplatz für die Dynamic auf dem AirVenture

Ich schaue mir die Glitzerwelt von Las Vegas an und drehe eine Runde über dem Hoover-Staudamm, dessen niedriger Wasserstand von der Dürre im Sommer 2012 zeugt. Der Grand Canyon ist aus dem Flugzeug betrachtet noch viel beeindruckender als vom Boden aus. In South Dakota lasse ich es mir nicht nehmen, das Mount Rushmore National Memorial mit den vier Präsidentenköpfen aus dem Cockpit zu betrachten.

Ein Höhepunkt meiner Reise ist das Air-

Venture in Oshkosh. „Rock your wings“: Mit diesem bekannten Funkspruch in den Ohren schwebte ich zum Mega-Fly-in ein. Wahnsinn! Meine Dynamic erhält einen Ehrenplatz direkt am Eingang zum Gelände. Es macht Spaß, vor den Augen hunderter Zuschauer einen Rotax-Service mit Ölwechsel zu zelebrieren. Nach der Einsamkeit der letzten Wochen genieße ich es, mit all den Menschen zu reden.

Nahe Pittsburgh erwartet mich schließlich noch eine ganz besondere Begegnung. Mein Namensvetter Jack Lehner hat meine Webseite gefunden. Er lädt mich ein, ich freue mich riesig auf diese Begegnung. Zusammen mit seinem Dackel Hansi holt mich Jack am Butler County Airport ab. Am Abend stöbern wir im Internet und stellen fest, dass Jack österreichische Vorfahren hat.

An den Niagarafällen überkommt mich erstmals das Gefühl, fast schon wieder zu Hause zu sein. Verrückt! Schließlich liegen noch einige tausend Kilometer über dem Atlantik vor mir.

Über den Atlantik zu den Azoren: Kana-das Controller in St. John's, Neufundland, entlassen mich ohne HF-Ausrüstung nur ungerne hinaus auf den Atlantik. Dabei liebe ich diese antikierte Technik in meinem CFK-Flugzeug ohnehin nicht vernünftig betreiben. Schließlich akzeptieren sie das Sa-



Pilot Earl Hiebler startet mit seiner Cessna 182, um die „Spirit of Africa“ über San Francisco und der Golden Gate Bridge abzulichten.

ellitentelefon als Ersatz. 1100 nautische Meilen übers offene Meer sind es bis zur Azoren-Insel Flores. Aus 9500 Fuß betrachtet schaut der Ozean so unglaublich friedlich aus. Die Luft ist ruhig. Stunde um Stunde vergeht, ‚Speedy Gonzales‘ hält Höhe und Kurs. Wolken türmen sich am Horizont. Ich steige auf 12 500 Fuß. Mehr gibt der Rotax nicht her. Es reicht. Gerade so entgehe ich einem Gewitter. Dann taucht dieser Punkt am Horizont auf. Flores! Ein unbeschreibliches Glücksgefühl macht sich breit.

Der Empfang hingegen ist wenig herzlich, die Glückshormone verpuffen so schnell

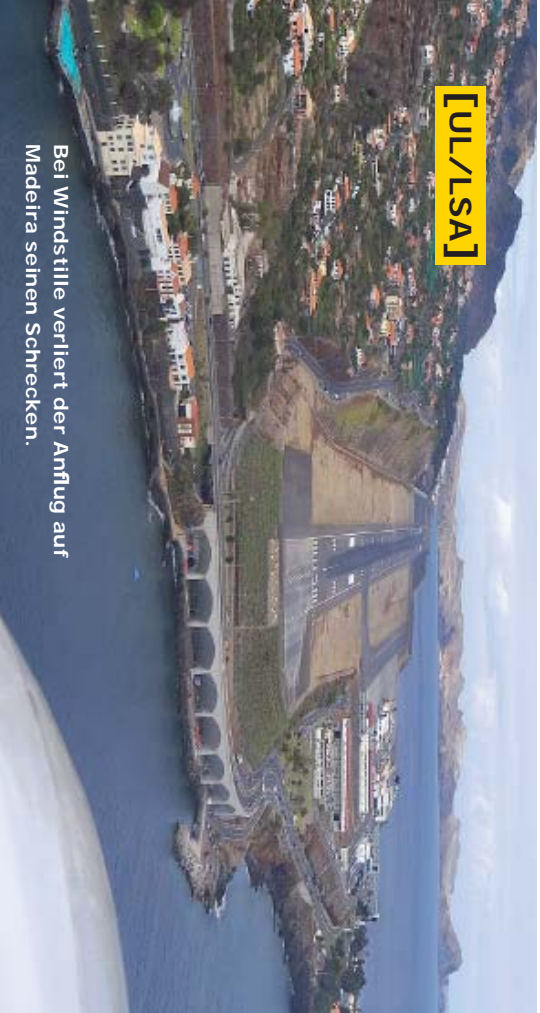
wie sie gekommen sind. Die Polizei erwartet mich bereits, außerdem ist die Landung mit 400 Euro ziemlich teuer. Wieder einmal bin ich nicht über einen Zollflugplatz eingereist. Nochmals zwei Stunden weiter, nach Santa Maria fliegen? Neun Stunden in der Luft sind genug. Ich akzeptiere, dass ich 36 Stunden im Hotel bleiben soll. Quarantäne. Die Chefin des Hauses, die mich bewachen soll, nimmt es glücklicherweise nicht so genau mit dem Ausgehverbot. Ich schlendere zur Küste. Im kanadischen St. John hatte der Atlantik eiskalte drei Grad Celsius. Hier sind es herrliche 24 Grad. Nichts wie rein – die-

Der Pilot

Helmuth Lehner, Jahrgang 1968, ist seit seiner Jugend von der Fliegerei besessen. Er begann mit dem Modellflug, später folgten die Lizenzen für Gleitschirme sowie Ultraleicht- und Motorflugzeuge. Inspiriert durch den österreichischen Piloten Hans Gutmann, hat er seine Vorliebe für Langstreckenflüge entdeckt. 2006 reiste Lehner mit seinem Flugzeug in einer Gruppe nach Afrika. 2009 startete er ebenfalls in einer Gruppe den ersten Versuch einer Weltumrundung, der jedoch in Kasachstan nahe der mongolischen Grenze mit einem Landeunfall endete. Im Internet findet man ihn unter weltumrunder.at.



Beeindruckender Blick auf einen Vulkankrater auf der Azoreninsel Corvo. Heute wird dort Landwirtschaft betrieben.



[UL/LSA]

Bei Windstille verliert der Anflug auf Madeira seinen Schrecken.



Am Gedenkstein der drei verunglückten Piloten lässt Lehner seinen Emotionen freien Lauf.

ses verbotene Bad ist das schönste meines Lebens.

Madeira und Gibraltarkar: Welches sind die anspruchsvollsten Flugplätze der Welt? Mir fallen Madeira und Gibraltarkar ein. Da will ich hin! In Madeira sollen Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt keinesfalls im ersten Drittel der Bahn aufsetzen. Sonst laufen sie Gefahr, zum Spielball der Fallwinde zu werden. Als ich lande, ist es windstill. Na gut, das war einflach, dafür ist das Benzin höllisch teuer. Als ich nach dem Preis frage, sagt man mir etwas von 2.20 Euro, jedoch nichts von den vier Steuern, die darauf zu entrichten sind. Auch in Gibraltarkar ist der Anflug nicht allzu anspruchsvoll. Immerhin grüne ich breit, als ich die Autoschlange neben der eigens für mich gesperrten Piste sehe. In der

britischen Kolonie decke ich mich mit preiswerten Luxusgütern für die Daheimgebliebenen ein und begutachte den Affenteilsen.

Italien: Ich muss nach Bobbio im Norden Italiens. Ich möchte an jener Stelle stehen, an der Hans Gutmann, Reinhard Holl und Hans Siedler starben, als ihr Flugzeug in einen starken Abwind geriet. An dem kleinen Flugplatz des Aeroclubs Piacenza treffe ich den Kunstflugpiloten Sergio Dallan. Auch er ist Weltumrunder, auch er kannte Hans Gutmann. Gemeinsam fahren wir zum Gedenkstein. Das Ziel meiner Reise ist erreicht. Tränen kullern. Die Trauer um die Freunde. Die Freude über meinen Flug. Die Emotionen spielen verrückt. Mir wird klar, wie viel Glück ich in den vergangenen Wochen hatte. Wäre ich wie geplant ein paar Wochen frü-

her gestartet, wäre ich in schwere Unwetter geraten. So sah ich keine einzige Wolke von Griechenland bis weit nach Indien hinein.

Nur dreimal war das Wetter kritisch, dreimal hatte ich dabei großes Glück. Zufall? Wären vielleicht Hans und seine Mitflieger als Schutzengel an Bord? Zu Weihnachten werde ich den Familien die Spenden übergeben.

Beim nächsten Mal besser mit einem Turbomotor

Österreich: Am 11. August setzt die „Spirit of Africa“ in Linz auf. Die Feuerwehr rollt zum Willkommensgruß aufs Vorfeld. Meine engsten Freunde und meine Frau begrüßen mich. Das Tollste aber ist, dass ich meine Söhne wieder in den Arm nehmen darf, zum ersten Mal auch meinen jüngsten Spross Julian. Einem der drei habe ich ein ferngesteuertes Auto aus Singapur mitgebracht, das ich im hintersten Winkel der Rumpfröhre versteckt hatte. Ich lache, als es der kleine Kerl im Nu zerlegt.

Zu Hause: Auch wenn ich wegen der beiden Legs über den Pazifik offiziell nicht als Weltumrunder gelte, so bin ich dank einer richtigen Entscheidung lebendig und glücklicher als je zuvor. 21 Länder habe ich durchquert, war 191 Stunden und 46 Minuten in der Luft und habe 43.281 Kilometer selbst zurückgelegt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 122 Knoten. Verbrauch hat die Dynamic 3440 Liter Benzin. Sollte ich noch einmal zu einer Weltumrundung starten, dann nur mit einem Turbomotor, um übers Wetter steigen zu können. Außerdem werde ich nie mehr alleine fliegen. Drei Monate lang hatte ich niemanden, mit dem ich das Erlebnis teilen konnte. Ich werde eine Vereinigung für Langstreckenpiloten gründen. Übrigens: Die europäische Datenbank eines Garmin-GPS reicht exakt bis Bangladesch. Vielleicht hat Sie das ja auch schon immer mal interessiert? Ich finde es jedenfalls interessant. **ae**

Helmuth Lehner/Patrick Holland-Moritz

„Spirit of Africa“ Das Flugzeug

Einziehfahrwerk, modifizierte Klappen, extragroße Tanks und ein umfangreiches Avionikpaket: Helmuth Lehnerts „Spirit of Africa“ ist ein kompromisslos auf Langstrecke ausgelegtes Ultraleichtflugzeug. Die OE-7104 verfügt über zwei 75-Liter-Tanks in den Flügeln. Ein eigens angefertigter 147-Liter-Zusatztank nimmt den Platz des Copilotensitzes ein, und ein weiterer 54-Liter-Tank findet im Fußraum Platz. 2200 nautische Meilen Reichweite sind mit insgesamt 350 Litern Tankvolumen möglich. Die Klappen lassen sich im Unterschied zur Serienversion negativ wölben, was die Reisegeschwindigkeit auf 130 Knoten erhöht. Für den Antrieb sorgt der Rotax 912 S (74 kW/100 PS) in Kombination mit einem Woodcomp-Constant-Speed-Propeller. Vom Autopiloten über ein Flymap-Paket bis hin zum Stormscope ist allerlei Ausrüstung für ausgedehnte Reisen an Bord. Eine zweite Batterie ist unter dem rechten Sitz montiert. Für seine Weltumrundung hat Helmuth Lehner eine Ausnahmegenehmigung für 750 Kilogramm MTOW bekommen. Heute hat der 2005 gebaute Tiefdecker knapp 1000 Stunden auf dem Zähler.



Fotos: Lehner