SKÅL INTERNATIONAL
JOURNAL DEUTSCHLAND

4-2007

D 30461 • 3,10 • 19. Jahrgang
www.skal-journal.de

Jahresdelegiertenversammlung

Köln

vom 22. bis 24. Februar 2008

Passion 2010

Oberammergau

In 80 Tagen um die Welt

50 Landungen in 80 Tagen, 28.000 nautische Meilen, mehr als 250 Flugstunden – dies sind die nüchternen Zahlen der Weltumrundung mit einer einmotorigen Cessna, die der hannoversche Pilot Uwe Thomas Carstensen im Jahr 2007 schaffte. Seine Route führte ihn ostwärts – der wahrscheinlicheren Rückenwinde wegen – und auf der ersten Etappe von Hannover über Wien, Istanbul, Dubai, Pakistan, Indien, Myanmar, Thailand, Singapur und Bali bis nach Sydney/Australien. Auf der zweiten Etappe ging es dann von Down under über Indonesien, Malaysia, Kambodscha, Hongkong und Japan weiter nach Alaska, Kanada, Grönland und Island, ehe über Schottland wieder Deutschland und der Ausgangspunkt der Erdumrundung, Hannover, erreicht wurden. Und das wie bei Jules Verne in 80 Tagen. Eine Reise, die durch alle Klimazonen der Welt führte – und Uwe Thomas Carstensen in ganz neue Erfahrungsbereiche.

Uwe Thomas Carstensen vor seinem „Rosenflugzeug" mit dem Namen Marie, dem Vornamen seiner Frau

Herr Carstensen, wie sind Sie auf die Idee gekommen, mit einem Kleinflugzeug die Welt zu umrunden?

Uwe Thomas Carstensen: Das muss 2004 gewesen sein, als ich meine Instrumentenflugberechtigung erworben hatte. In dieser Zeit hatte ich viele sternförmige Flüge von Hannover aus in verschiedene europäische Städte gemacht. Da ist mir der Gedanke gekommen, warum ich nicht einmal versuchen sollte, die einzelnen Strecken aneinander zu legen und um die Welt zu kommen.

Wann haben Sie mit der konkreten Planung begonnen?

Mit der konkreten Planung habe ich Mitte des Jahres 2006 begonnen. Zunächst habe ich im Internet recherchiert und dort auf ihren Homepages frühere Weltumflieger besucht und erste Erfahrungen gesammelt. Dann habe ich ein Unternehmen gesucht und gefunden, das Flugpläne ausarbeitet, Landegenehmigungen und Überflugrechte und Ähnliches beschafft. In dieser Phase habe ich gemerkt, dass es bei einer Vorbereitungszeit von einem halben Jahr sehr realistisch ist, im März 2007 starten zu können.

Sie sind ja beileibe nicht der Erste, der eine solche Erdumrundung mit einem einmotorigen Flugzeug gemacht hat. Da scheint es ja einen regelrechten Club zu geben…

In der Tat gibt es einen solchen Club, und zwar die „Earthrounder", die natürlich auch eine entsprechende Homepage haben. Wir waren die 138. Crew seit 1924, die mit einem einmotorigen Flugzeug die Weltumrundung geschafft hat.

Worauf kam es bei der Planung der Flugroute an?

Dabei waren fünf Dinge entscheidend. Erstens durften die einzelnen Strecken nicht länger sein als es die Reichweite des Flugzeugs erlaubt. Zweitens habe ich mir ausbedungen, nur solche Gebiete zu durchfliegen, die politisch stabil sind. Drittens musste es realistisch sein, Landegenehmigungen zu bekommen. Und viertens musste es überall Avgas (Sprit) für die Maschine geben. Und letztlich sollten natürlich auch landschaftlich besonders reizvolle und schöne Gegenden überflogen werden.

Haben Sie im Vorfeld speziell für diese Weltumrundung trainiert?

Nein, nicht speziell. Aber ich habe meine fliegerischen Fähigkeiten erweitert. Das Wichtigste war dabei die Instrumentenflugberechtigung, die es mir möglich macht, auch ohne Sicht den Landeanflug sicher und ordentlich durchführen zu können. Weiterhin habe ich mir eine neue Maschine gekauft, eine Cessna 206 mit einem Glascockpit. Natürlich musste ich mich dabei erst auf das Glascockpit und den Aircomputer einstellen, was etwa ein viertel Jahr gedauert hat.

Erklären Sie doch bitte den fliegerischen Laien einmal, was ein Glascockpit ist.

Das heißt, dass ich im Flugzeug zwei große Bildschirme habe, und auf diesen Bildschirmen werden die ganzen Flugdaten dargestellt und die Fluglage während des Fluges. Die Computer beinhalten eine weltweite Datenbank, in der alle Anflugkarten und alle Flugstraßen dieser Welt enthalten sind.

Gab es Besonderheiten an Ihrem Flugzeug, zum Beispiel größere Tanks?

Ja, es gab einige Besonderheiten. Zum Beispiel zusätzliche Tiptanks, die ich an den

Flügelspitzen habe einbauen lassen. Dazu kam ein Satelliten-Telefon, Dann habe ich ein Stormscope einbauen lassen, ein Blitzdetektor, mit dem man erkennen kann, wo Gewitterwolken sind. Und ich habe eine Enteisungsanlage an den Flügeln und am Propeller montieren lassen, damit auch unter den Bedingungen von Eisansatz ein Weiterfliegen möglich ist. Und dann hatten wir natürlich Sauerstoffgeräte an Bord sowie Überlebensanzüge, die wir anhatten, wenn wir über das offene Meer fliegen mussten.

Haben Sie eine Wasserung mit ihren Überlebensanzügen trainiert?

Nein, es hat gereicht, dass wir uns eine solche Situation mental vorgestellt haben.

Der Augenblick, als Sie am 14. März 2007 in Hannover gestartet sind: Was haben Sie da empfunden?

Ich habe große Freude empfunden, dass jetzt die Vorbereitung zu Ende ist und dass es endlich losgeht.

Wie sind Sie mit der Trennung von Ihrer Frau und der Familie klar gekommen?

In der ersten Woche ist man natürlich sehr mit der Fliegerei beschäftigt, da ist eine Trennung kein Problem. Aber je länger man unterwegs ist, umso schwieriger wird es. Aber wird hatten ja, wie schon erwähnt nicht nur Handys, sondern auch ein Satelliten-Telefon an Bord, so dass ich eine ständige Verbindung zu meiner Frau hatte. Das war natürlich sehr nützlich für die ganze Reise. Außerdem hatte ich die Reise ja so geplant, dass nach sechs Wochen erst einmal drei Monate Pause waren, und ich von Sydney mit einem Airliner nach Hannover zurückfliegen konnte.

Unterwegs, sprich: für die zweite Etappe, haben Sie den Ko-Piloten ausgewechselt? Warum?

Dafür gab es gute Gründe. Mein erster Co-Pilot hatte doch relativ wenig Flugerfahrung und keine Instrumentenflugberechtigung. Was aber auch war: Wir mussten in Ländern wie Pakistan, Indien, Thailand, Singapur und Indonesien mitunter auch komplizierte Verhandlungen mit Menschen vor Ort führen, und da braucht man sehr viel Einfühlungsvermögen und viel Geduld. Hier muss er einfach noch Erfahrungen sammeln. Für den zweiten Teil der Reise habe ich es dann vorgezogen, jemanden zu nehmen, der mehr Flugerfahrung hatte und der auch mehr menschliche Erfahrung und Geduld mitbringt.

In welchen Höhen sind Sie geflogen und was war die maximale Flughöhe?

Normalerweise sind wir in einer Höhe zwischen drei- und viertausend Metern geflogen. Die höchste Höhe, die wir einmal fliegen mussten, war über Pakistan und lag bei siebentausend Metern. Die Maschine schafft maximal ungefähr siebentausendfünfhundert Meter.

In dieser Höhe brauchten Sie dann ja schon Sauerstoffmasken?

Ja, Sauerstoff brauchte man ab etwa dreitausendfünfhundert Meter, und ab etwa sechstausend Meter braucht man dann Sauerstoffmasken, da reichen Kanülen, die in die Nase führen, nicht mehr aus.

Welches waren denn neue fliegerische Herausforderungen für Sie?

Es gab drei wesentliche Herausforderungen. Einmal war es das Fliegen im Gebirge, etwa

Mit Besatzung und Vater in Kamloops/Kanada

Uwe Thomas Carstensen in der Kampong Kanturt High School in Kambodscha, die von seiner Stiftung MUT unterstützt wird. Aus Anlass seines Besuches überreichte er einen Scheck in Höhe von 10.000 US-Dollar.

Bei langen Flügen über dem offenen Meer ist ein solcher Überlebensanzug ein Muss
Alle Fotos: Carstensen

im Himalaja oder über hohem Gebirge in der Türkei. Das Zweite waren die tropischen Gewitter im Äquatorbereich und drittens besondere Wetterlagen wie Sandstürme oder Taifune, die natürlich in Deutschland und Europa normalerweise nicht vorkommen

Gab es auch besondere psychische Barrieren, die Sie überwinden mussten?

Aber ja. Eine besondere psychologische Barriere ist es schon, sechs Stunden lang über das Meer zu fliegen und unterwegs kein Schiff und keine Insel sehen zu können, sondern nur Wasser und noch einmal Wasser. Da nimmt man schon einmal öfter die Kopfhörer ab und hört ganz genau hin, ob der Motor noch richtig läuft.

Mal Hand auf's Herz: War es nicht ein bisschen leichtsinnig, mit einer einmotorigen Maschine zu fliegen? Wäre da nicht eine zweimotorige besser und sicherer gewesen?

Wenn man berücksichtigt, dass in etwa 85 Prozent aller Fälle beim Ausfall einer einmotorigen Maschine Spritmangel die Ursache ist, dann dürfte auch klar sein, dass auch eine einmotorige Maschine sehr sicher sein kann, wenn man es richtig organisiert und plant und notwendige Wartungsarbeiten unterwegs durchführen lässt.

Gab es besonders brenzlige Situationen während des Fliegens?

Ja, es gab schon einige heikle Situationen. Eine war das Fliegen durch eine Gewitterfront. Die Gewitterwolken wurden zwar auf unserem Stormscope angezeigt, aber es war nicht gerade einfach, sich durch diese Wolken hindurch zu lavieren. Da hat es trotzdem schon ganz schön gewackelt. Die zweite brenzlige Situation war der Flug von Nordjapan nach Nome in Alaska. Dort hatten wir einen Zusatztank hinten im Flugzeug einbauen lassen, und dann funktionierten die entsprechenden Pumpen zunächst plötzlich nicht, und wir mussten dann während des Fluges die Pumpen reparieren. So etwas ist natürlich schon eine gefährliche Situation.

Haben Sie irgendwann während einer bestimmten Situation in der Luft gesagt „So, das war es wohl. Adieu liebe Welt"?

Nein.

Wie sah es mit bürokratischen Hürden aus?

Auch hier gab es einige Hürden, zum Beispiel bei den Überflugrechten von Dubai nach Karachi. Hier brauchten wir vier Genehmigungen, nämlich von den Vereinigten Emiraten, vom Iran, von Pakistan und vom Oman. Das war schon ziemlich anstrengend, all diese Permits zu bekommen. Ansonsten gab es, das muss ich schon sagen, verhältnismäßig wenig bürokratische Hindernisse. Wir hatten noch ein Problem mit den Australiern, die haben zunächst darauf bestanden, dass wir das Flugzeug nach Australien einführen müssen, um es später, wenn wir wieder rausfliegen, ausführen zu können. Aber auch das haben wir gemeistert.

Gab es unterwegs technische Schwierigkeiten, die unbürokratisch behoben wurden?

Wir hatten in Kalkutta einen Plattfuß, aber keinen Reserveschlauch dabei. Das Problem konnte mit Hilfe der Lufthansa gelöst werden. Die 50-Stunden-Wartung haben wir in Neu Delhi ebenfalls mit Hilfe der Lufthansa durchführen können. In Sydney haben wir einen Auspuff, der Risse hatte bei einer Cessna-Werkstatt gewechselt. Gemessen an der Länge der Reise waren diese Probleme aber nicht ungewöhnlich

Bei all dem Rummel um ihre Weltumrundung ist ein bisschen auf der Strecke geblieben, dass Sie eine Stiftung haben. Vor diesem Hintergrund war ja der Besuch in Kambodscha während der Erdumrundung besonders wichtig.

Wir haben in der Tat eine Stiftung mit dem Namen MUT – Maria und Uwe Thomas Carstensen, die vor allem Entwicklungshilfeprojekte unterstützt, in denen es um Gesundheit und Prävention geht, also zum Beispiel Aufklärung über HIV. In diesem Zusammenhang unterstützen wir auch ein Projekt in Kambodscha und wir haben es uns bei der Landung in Phnom Penh nicht nehmen lassen, auch eine örtliche Organisation vor Ort zu besuchen, die mehrere Schulen betreut. Das war eine sehr intensive Erfahrung, und ich habe die Begeisterung bewundert, mit dem die jungen Leute und die Lehrer sich engagieren und sich trotz relativ großer Armut für die Zukunft wappnen.

Haben diese Erlebnisse Sie angespornt, mit ihrer Stiftung weiterzumachen?

Ja natürlich. Wenn man sieht, dass die Gelder, die man einsetzt, auch tatsächlich die gewünschte Wirkung haben und man damit jungen Menschen helfen kann, dann ist das schon eine schöne Erfahrung.

Es gab ja für Sie noch einen zweiten sehr emotionalen Höhepunkt auf ihrer Reise, und zwar in Kanada.

Oh ja! Ich habe in Logan Lake bei Kamloops in den Rocky Mountains in British Columbien meinen Vater besucht, der dort seit über 20 Jahren lebt. Ihn hat das sehr gefreut, dass ich auf meiner Weltumrundung tatsächlich mit diesem einmotorigen Flugzeug bei ihm vorbeigekommen bin, ihn besucht habe und wir sogar noch ein Gruppenfoto mit der Cessna machen konnten. Am Anfang meiner Weltumrundungspläne hatte mein Vater noch gesagt, dass er an meiner Stelle viel lieber zuhause bleiben würde, weil das ganze Unternehmen viel zu anstrengend wäre.

Hat Sie diese Reise um die Welt verändert?

Natürlich. Ich bin um viele Erfahrungen reicher geworden. Besonders beeindruckt hat mich neben den Schönheiten der Natur und den Landschaften der in fast allen Ländern anzutreffende Optimismus, der Lebensmut und die Gastfreundlichkeit der Menschen. Gleichzeitig weiß ich jetzt aber auch noch mehr den Wohlstand der westlichen Welt und die eigene Heimat zu schätzen .

Eine letzte Frage: Sie haben Ihre Cessna „Rosen-Flugzeug" genannt und auch mit Rosen bemalt. Warum?

Die Rose ist die Lieblingsblume meiner Frau. Allerdings hat meine Frau Flugangst, und ich möchte sie motivieren, das eine oder andere Mal doch in diese Maschine einzusteigen und mitzufliegen. Und deswegen ist die Idee aufgekommen, die Maschine mit Rosen und ihrem Namen zu verzieren. Mit Erfolg übrigens, denn ab und zu fliegt meine Frau mittlerweile mit.

Das Interview führte Wolfgang Reich