

Gar nicht alltäglich Die Kraterlandschaft der Anden wird zum Highlight der Reise. Der Vulkan von Villarrica ist noch aktiv

Südamerika-Reise

über die Anden nach Chile

Hohe Gebirge und Wetter sind nicht die einzigen Hürden auf dem Flug mit einer Cessna 182 von Uruguay über Argentinien nach Chile. Ein kurzfristig geplanter Besuch des Aerofestivals in Villarrica ist der Anlass

TEXT & FOTOS HEIKE SCHWEIGERT



Noch von diesem Planeten?
Salzsee in der Pampa



Schönwetterwolken Die Cessna 182 CX-PBO parkt zwischen zwei Aeroprakt-Zweisitzern

Gut eingepackt für die Kordilleren
Nur Autorin Heike Schweigert (l.) musste frösteln, sie hatte wärmere Kleidung für die große Flughöhe vergessen



Es turnen zwei Pitts am Himmel Die Airshow in Villarrica lässt sich beim Betanken der eigenen Maschine am besten bewundern – man ist schön nah dran

Endlose Pampa und hohe Gebirge

Januar bedeutet Hochsommer in meiner Wahlheimat Uruguay – und somit auch Hochsaison für Flugtouren hier und im direkt nebenan gelegenen Argentinien, die ich als Sicherheitspilotin, Tourguide und Übersetzerin begleite. Auch dieses Jahr war der Januar voll ausgebucht. Die erste Tour flog ich mit Piloten aus Luxemburg und Belgien zu den Iguazú-Wasserfällen am Dreiländereck von Brasilien, Paraguay und Argentinien. In der zweiten Monathälfte wollte ich einen Trip mit deutschen Piloten durch Uruguay fliegen, der aber kurzfristig abgesagt wurde. Was nun? Villarrica in Chile richtet ein bekanntes Flugplatzfestival aus ... Martín, mein uruguayischer Partner am Flugzeug ist sofort dabei, die Anden zu überfliegen, um am Flugplatzfest teilzunehmen.

Unsere Cessna 182, die CX-PBO, hat Platz für mehr als zwei Personen und die Strecke über die argentinische Pampa ist weit. Also startete ich einen Aufruf, um einen weiteren Platz im Flugzeug zu besetzen und so die Kosten für alle Beteiligten zu reduzieren. Daraufhin meldete sich Wolfgang, ein Pilot aus Deutschland, den ich aus früheren Zeiten meiner Fliegerei in Botswana kenne. Er fliegt mit Vorliebe in fernen Ländern, unter anderem in Alaska und anderen Teilen der USA und fast jedes Jahr in Afrika, wenn er nicht gerade mit der eigenen Savage in Deutschland, Italien oder Frankreich unterwegs ist. Wolfgang schloss sich uns spontan und unkompliziert an. Unseren groben Plan stimmten wir schnell ab. Wir wollten innerhalb von

drei Tagen nach Villarrica fliegen, ein oder zwei Tage vor Ort bleiben und in zwei Tagen zurückfliegen. Auf direktem Weg sind es etwas über 800 Nautische Meilen von Colonia del Sacramento in Uruguay – und fünf Zoll- und Einreiseabfertigungen pro Strecke sowie jeweils der Überflug des Andengebirges.

Vorbereitung ist alles

Ich machte mich an die Planung. Die Verfahren in Argentinien kenne ich, aber Chile ist neu. Über andere Piloten und die Festivalveranstalter versuche ich, möglichst viel über die erforderliche Bürokratie und die fliegerischen Herausforderungen beim Überqueren des Gebirges herauszufinden.

Am 20. Januar hole ich Wolfgang vom Busbahnhof in Colonia del Sacramento ab, am 21. fliegen wir lokal zur Eingewöhnung und am 22. Januar geht die Reise zu dritt los. Für Chile haben wir eine Einfluggenehmigung, vorbereitete GenDec-Formulare (siehe Randnotiz) sowie den Link, um einen Tag vor der Einreise die erforderliche eidesstattliche Erklärung abzugeben, dass wir keine frischen Waren einführen, das Wissen um die erforderliche Desinfektion des Flugzeugs (siehe Randnotiz Seite 43) und – wichtig – US-Dollar in bar.

Von unserer Privatpiste in Juan Lacaze bis nach Colonia del Sacramento sind es nur zehn Minuten Flugzeit. Zoll und Ausreise klappen dort zügig, nach einer Stunde starten wir wieder. Die 40 Minuten nach Buenos Aires fliege ich. VFR geht es zunächst →



GENDEC
Die General Declaration ist ein von der ICAO vorgegebenes Standardformular mit Daten zu Flugzeug und Insassen, das viele Einreisebehörden weltweit verwenden. Es enthält unter anderem Passdaten sowie Herkunfts- und Zielinformationen.



Andere Dimensionen
Auf dem Rückflug von Neuquén, eine Provinz im Südosten von Argentinien, zeigt sich die Weite der Pampa



Eindeutig eine Front Im Ort Allen in der argentinischen Provinz Rio Negro zieht ein beeindruckendes Gewitter auf – mitten in der Pampa

Woher kommt nur das ganze Öl?

Aerofestival Am knallblauen Himmel machen sich die diversen Maschinen der Flugshow gut



Angekommen Das bunte Spektakel des Aerofestival Villarrica interessiert viele selbst anfliegende Besucher

flussaufwärts den Rio de la Plata entlang, dann über die Insel Martín Garcia in den argentinischen Luftraum und weiter im VFR-Korridor bis in den nördlichen Teil der riesigen Hauptstadt. Hier darf nicht höher als 1000 Fuß MSL geflogen werden wegen des an- und abfliegenden Verkehrs des Stadtflughafens Aeroparque Buenos Aires und dem größtem Flughafen des Landes in Ezeiza. Unter uns ein Häusermeer, Hektik im Funk und Anweisungen, welches Radial nach San Fernando, dem internationalen Flughafen für die Allgemeine Luftfahrt, geflogen werden soll. Es gibt viel zu tun in kurzer Zeit, aber dank der guten Vorbereitung klappen Kommunikation und Anflug sehr gut.

Einreise mit vielen Stempeln

Uns wurde eine der nur vier vorhandenen Abstellpositionen am Vorfeld zugeteilt. Das Gepäck laden wir sofort aus und gehen mit allen Papieren zu einem Container, in dem die »Sanitärbehörde« sitzt. Sie inspizieren das Flugzeug und stempeln die Gen-Decs ab. Dann geht es ins Terminal. Die Polizei scannt das Gepäck, die Einwanderungsbehörde und Zollabfertigung erwarten uns. Alle stempeln unsere Gen-Decs. Nun gönnen wir uns einen Snack im Terminal: Schlecht für unsere maximal mögliche Aufenthaltszeit auf dem Vorfeld von 50 Minuten. Wir sprinten zum Flugplanbüro, zahlen die Gebühren und Martín kauft eine Dose Desinfektionsspray im Pilot Shop. Wir treffen uns am Flugzeug und zügig geht es weiter.

Der Ausflug aus Buenos Aires gelingt einfacher als der Einflug. Martín fliegt und ich checke das Wetter, solange ich noch Handyempfang habe. Auf der dreistündigen Strecke nach Macachin, einem kleinem Ort mitten in der argentinischen Pampa, wird das nicht immer so sein. Die Vorhersage ist nach wie vor gut, wir können nun entspannt und bald auch ohne jeglichen Funkkontakt bis Macachin durchfliegen.

Im dortigen Aeroclub erwarten uns Sonnenschein bei 40 Grad Celsius und einige nette Club-Mitglieder. Sie versorgen die Cessna mit Avgas und einem Hallenplatz. Unsere Hotelzimmer sind organisiert. Dann laden uns Susanna und Horacio zum Abendessen ein! Kaum denkbar in Europa, dass man an einem Flugplatz von fremden Leuten nach Hause zum Abendessen eingeladen wird. Es zeigt die enorme Liebesswürdigkeit der Menschen dieser Region.

Am nächsten Tag können wir etwas länger schlafen, da noch eine Gewitterfront durch den westlichen Teil der Pampa und somit genau durch unsere Strecke zieht. Vor uns liegen gute zwei Stunden plattes Land. Nichts, soweit das Auge reicht. Nur vereinzelte Restschauer der Front und zwischendurch einige ausgetrocknete Salzseen. Je weiter wir nach Südwesten kommen, desto karger ist das Land, bis es schließlich so aussieht wie in der mir gut bekannten Kalaha-

riwüste in Botswana. Wolfgang landet die CX-PBO am frühen Nachmittag in Neuquén, dem internationalen Flughafen auf argentinischer Seite des Gebirges. Am folgenden Tag werden wir die Anden queren. Wir tanken für viereinhalb Stunden, geben den Flugplan auf und studieren alle Karten, digital und auf Papier, für unseren Flugweg und mögliche Ausweichrouten.

Das Abenteuer beginnt

15 Kleinflugzeuge warten auf ihren Abflug nach Villarrica. Wir sind die ersten für die Abfertigung, die auch hier professionell, zügig und freundlich erfolgt. Martín wird die »Cordillera«, die Anden, in Flugfläche 105 überfliegen. Blöd: In dieser Höhe wird es ja sehr kalt. Leider habe ich keine warme Kleidung dabei. Die Heizung ist seit Beginn des Sommers abgeklemmt, sie ließ auch abgeschaltet viel warme Luft ins Cockpit. Martín leiht mir ein paar Socken, dazu lege ich eine leichte Windjacke um.

Die 182 steigt problemlos und zügig auf die geplante Höhe, die uns an den höchsten Gebirgszügen 2000 Fuß über Grund garantieren soll. Unter uns liegt die Wüste mit kerzengeraden Straßen, die zu Erdölpumpen führen. Wir überfliegen das Herz der argentinischen Öl- und Gasindustrie. Nach einer guten Stunde steigt das Gelände an, bei stahlblauem Himmel und leichtem Gegenwind. Einzelne schneebedeckte Höhenzüge erscheinen am Horizont, erste Schneeflecken unter uns. In der kargen Gebirgslandschaft wächst kein Baum, das Gelände ist braun. Und immer rechts von uns verläuft die Passstraße. Dann überqueren wir tief dunkelblaue Seen. Wir nähern uns dem Wegpunkt TESEX auf der Grenze nach Chile. Links von uns liegt der Vulkan Sollipulli, dessen Krater komplett schneebedeckt sind. Ein irrer Anblick. Doch dann: Wolken am Horizont. Die oft übliche Staubewölkung auf der westlichen Andenseite hätte laut Wettervorhersage doch längst aufgelöst sein sollen! Wenige Minuten später erreichen wir TESEX. Ab da liegt ein Tal vor uns mit ausreichend Platz zwischen den Wolken für den Sinkflug. Ich atme auf. Temuco Radar erteilt die Freigabe fürs Sinken und den atemberaubenden Anflug über den See Villarrica mit Blick auf den gleichnamigen, noch aktiven Vulkan.

Kompliment an den Aeroclub Villarrica für eine perfekte Organisation des Festivals! Ein Flugzeug nach dem anderen landet, für jedes steht gleich ein Einwinker bereit. In zwei Reihen parken wir, um zunächst die Einreiseformalitäten zu erledigen. Sämtliche Behörden sind zu dem privaten Flugplatz gekommen, um die aus dem Ausland eingereisten Crews abzufertigen. Doch bevor wir überhaupt zu dem Zelt mit den Behördenvertretern gehen können, müssen wir am Flugzeug auf einen Menschen von der Agrarbehörde warten. Der fragt tatsächlich nach unserem Desinfektionsspray und will nicht nur die Dose →



DESINFEKTION

In manchen Ländern Südamerikas oder auch Inseln wie Mauritius oder Sansibar ist das Sprühen der Kabine vor der Einreise vorgeschrieben – zum Schutz vor eingeschleppten Insekten. Das gilt auch für Kleinflugzeuge.



Balsam für die Seele Unendliche Weite, die Sonne blinzelt durch die Wolken hindurch. Unsere Autorin würde jederzeit wieder zum Festival fliegen



Abflug von Rosario über den Paraná Der Paraná fließt durch Brasilien, Paraguay und Argentinien. Für den Transport von Energie, Trinkwasser und Gütern ist er die Lebensader Südamerikas

sehen, sondern versprüht das Mittel im Cockpit. Jetzt nur noch die Desinfektion bestätigen lassen. Wir erhalten jeder einen Zettel von der Einwanderungsbehörde und einen weiteren vom Zoll fürs Flugzeug, die wir aufbewahren sollen für die spätere Ausreise.

Die 182 parken wir zwischen zwei blauen Aeroports aus Chile. Ein toller Anblick! Doch nicht nur das, unser Dreierteam hat sehr gut zusammen gearbeitet. Wir haben unser Ziel erreicht und sind stolz darauf: die Andenüberquerung!

So langsam fällt die Anspannung von uns ab. Wir lassen uns über das Festivalgelände treiben, bestaunen das rege Treiben und probieren »Currywurst« und »Kuchen«. Der deutsche Einfluss in der Region ist überall zu sehen und auch zu hören. Mit großem Stolz

berichtet uns die Kuchenverkäuferin von ihren deutschen Vorfahren und probiert ihre Deutschkenntnisse an uns aus.

Wir beschließen, das wunderbare Wetter zu nutzen, um noch einen Lokalflug um den Vulkan Villarrica zu unternehmen. Während des Tankens beobachten wir zwei Pitts, die mit Rauchfahne im Tiefflug über die Piste fliegen. Sie werden an diesem Wochenende mehrfach zur gelungenen Show beitragen. Gesteuert werden die zwei Doppeldecker von den jungen Piloten Karim und Vazlav, deren Onkel mit tschechischen Wurzeln sie für Kunstflug begeisterte.

Blick in den Krater

Wir starten am späten Nachmittag auf der Piste 15 und biegen nach links ab Richtung Vulkan. Schon im Steigflug bis Flugfläche 100 fotografieren wir wie verrückt. Die Vulkan- und Seenlandschaft der Region ist nämlich sensationell. So weit das Auge reicht sieht man entlang der Anden schneebedeckte Vulkanspitzen und westlich davon einen See nach dem anderen. Der Vulkan Villarrica ist 2847 Meter hoch, in Flugfläche 100 schauen wir in seinen qualmenden Krater. Wir können uns kaum daran satt sehen und umrunden ihn daher mehrfach.

Auf dem Rückflug sehen wir im weichen Abendlicht, dass sich der Flugplatz bereits gut gefüllt hat. Wir müssen unsere Cessna ziemlich weit hinten parallel zur Piste abstellen. Mehr als 180 Flugzeuge sind für das Wochenende nach Villarrica gekommen, davon etwa 50 aus anderen Ländern. Die Argentinier halten den Rekord mit 42 Flugzeugen, die weiteren kommen aus Brasilien, Paraguay, Bolivien und drei aus Uruguay.

Unser Hotel befindet sich in der Stadt nahe des Sees. So flanieren wir abends am Strand entlang und genießen den Blick auf den alles beherrschenden Vulkan.

Beim Frühstück am nächsten Morgen wird klar, dass wir am Folgetag abreisen müssen. Denn für Montag ist die Wetterprognose in unsere Richtung nicht so gut wie zunächst vorher gesagt – und Martín wird am Montag zur Arbeit erwartet. Heute wollen wir das Festival genießen, und den Rückflug für Sonntag vorbereiten.

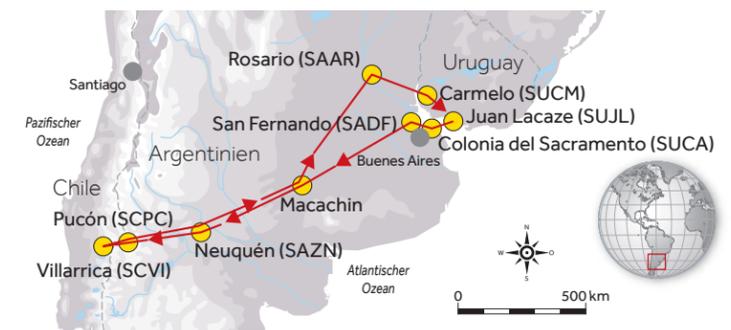
Leichter gesagt als getan. Die Behördenmitarbeiter seien erst am Montag wieder am Flugplatz. Eine Ausreise müsse außerdem mindestens 48 Stunden vorher beantragt werden. Denn es gäbe in ganz Chile keinen internationalen Flugplatz für die Allgemeine Luftfahrt. Martín hat wirklich großes Verhandlungsgeschick, aber auch er findet keine Möglichkeit, die Ausreise aus Chile für den Sonntagvormittag zu organisieren. Was nun?

Wir erhalten die Kontaktdaten des Zollchefs der Region Temuco. Er ist unsere letzte Chance. Am Ende bietet er an, von Pucón am Sonntag um 14 Uhr auszureisen. Die späte Zeit ist nicht optimal, denn der Wind nimmt im Laufe des Tages über den Anden meist zu, es wird also mit Turbulenzen zu rechnen sein. Doch jetzt flugs den Antrag für die »Internationalisierung« stellen, Zoll und Einwanderungsbehörde auf argentinischer Seite koordinieren, ausreichend GenDecs vorbereiten, Flugpläne für den Sonntag aufgeben und die Strecke überprüfen hinsichtlich des zu erwartenden starken Winds.

Das entscheidende Dokument ist weg

Am Sonntag tanken wir voll und fliegen die kurze Strecke nach Pucón so früh, dass wir eine Stunde vor dem Termin da sind. Vielleicht können wir früher abgefertigt werden. Auf der anderen Andenseite wird am Nachmittag wohl ein Gewitter aufziehen. Wir laden das Gepäck aus und bereiten uns für die Behördenchecks vor, dann der Schreck: Ein Ölfleck unter dem Motor! Wir suchen und suchen, können aber nicht feststellen, woher das Öl kommt. Viel ist es zum Glück nicht. Die Zollbeamtin will das Papier vom Flugzeug sehen, das wir bei der Einreise vom Zoll erhalten haben und aufbewahren sollten. Ohne das Dokument in Chile zu lassen, könnten wir nicht abfliegen, erklärt sie. Auch das noch. Wir durchsuchen Berge von Papier, ohne Erfolg. Schließlich hat die Frau vom Zoll Erbarmen mit uns und lässt uns trotzdem los.

Vorm Anlassen schaue ich Martín an und bitte ihn, immer nach Notlandemöglichkeiten Ausschau zu halten, bis wir sprichwörtlich über dem Berg sind. Wir wissen ja nicht, wo der Ölverlust herkommt und ob sich die Situation verschlechtern könnte. »Sicher?« fragt er mich verunsichert. Ja, ernsthaft. Ich möchte den Überflug zunächst in FL95 probieren, da wir keinen Sauerstoff an Bord haben. Doch nach nur zehn Minuten in dieser Höhe wird es schon turbulent. Ich steige also weiter auf Flugfläche 115, wobei ich mit ATC keinen Kontakt mehr habe, um dies zu beantragen, aber mir ist die Flugsicherheit in diesem Moment wichtiger. Außerdem ist die Sicht gut, und viel Verkehr gibt es über



Das Monster Bürokratie lauert uns auf

den Anden nicht. Martín macht es nervös, dass wir steigen, ohne jemanden darüber informieren zu können. Immerhin zeigt das GPS 162 Knoten Geschwindigkeit über Grund. Ein kleines Grinsen im Cockpit. Mit dieser Geschwindigkeit sind wir in weniger als einer halben Stunde über die höchsten Erhebungen der Strecke hinweg und ich sinke wieder, ohne dass wir Sauerstoffmangel hatten. Der Flug dauert nur 1:36 Stunden und verläuft ohne weitere Vorkommnisse. Die Abfertigung in Neuquén ist zum Glück schnell, denn das bedrohlich aussehende Gewitter ist bereits im Anmarsch. Wir hatten uns vorab einen Hallenplatz am benachbarten Flugplatz des Aeroclubs Allen organisiert. Die Böen fegen jetzt über den staubigen und steinigen Flugplatz. Kaum ist die 182 in der Halle und das Hallentor zu, tobt draußen der Gewittersturm. Es tropft leider weiterhin Öl vom Motorblock. Wir fragen uns durch nach einem Mechaniker und werden in Neuquén fündig. Am nächsten Morgen finden die Mitarbeiter der Werft das Problem, das Gewinde einer Schraube zur Befestigung der Ölpumpe war kaputt. Der Mechaniker kann es zügig beheben.

So kommen wir bald schon wieder in die Luft. In Macachin legen wir nur eine kurze Pause zur Stärkung von »Ross und Reiter« ein. Avgas fürs Flugzeug und Schnitzelbrötchen für uns. Nach Buenos Aires würden wir nicht reinkommen, das Wetter ist zu schlecht. Wir entscheiden uns für das weiter nördlich liegende Rosario zum Grenzübergang. Das hat den Vorteil, dass ich dort einen Handling Agent kenne, mit dem ich öfter zusammenarbeite. Er bereitet alle notwendigen Papiere vor, während wir in der Luft sind. Nur so schaffen wir auch diese Etappe noch am selben Tag und landen zum Sonnenuntergang in Carmelo auf uruguayischer Seite. Wir sind erschöpft, aber glücklich. Wolfgang und ich suchen uns ein Hotel in Carmelo. Martín lässt sich mit dem Auto abholen, sodass er am Folgetag im Büro sein kann, während Wolfgang und ich die CX-PBO die letzten 50 Meilen nach Hause fliegen. Die Glücksgefühle und der Stolz, erfolgreich die Anden überquert zu haben, hält bei uns allen noch tagelang an. Ich würde es jederzeit wieder tun.