

Überflug der Anden auf dem Weg von Buenos Aires nach Santiago de Chile. Auf dem Airway in FL180 (MEA) ist man keineswegs über den höchsten Gipfeln links und rechts. Das VisionAir mit absolutem und relativem Terrain-Layer (TWAS) wird in dieser Situation zum äußerst nützlichen Werkzeug.

uns auf dieser Erkundungsreise, da die Infrastruktur in Patagonien bekannt und unproblematisch ist.

In FL180 (MEA) queren wir die Bergkette an einer niedrigen Stelle „on Airway“ in durchwachsenem Wetter. Das eigentliche Hochgebirgssegment ist nur ca. 100 NM lang, Geländehöhen und vor allem die Wetterbedingungen sind aber ausgesprochen Respekt einflößend.

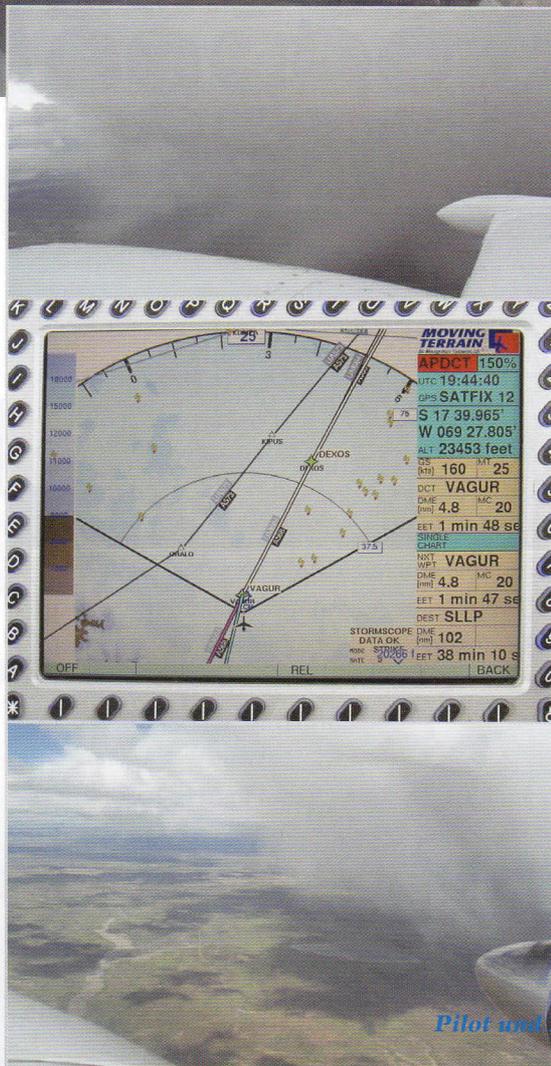
Knapp vier Stunden dauert dieser Flug, in Chile angekommen landen wir zunächst auf dem Verkehrsflughafen von Santiago „Arturo Merino Benitez“ (SCEL).

Dort bekommen wir eine Kostprobe der legendären chilenischen Effizienz: Der Zoll kommt eigens zum Flugzeug und braucht nur Sekunden, um die benötigten Papiere auszustellen. Dann fährt uns ein freundlicher Apron-„Supervisor“ zum Tower, wir bezahlen (\$ 18 für einen 30-Tage-Pass für ALLE chile-

Stattdessen baut man am Puerto Madero eine weitgehend gesichtslose Standard-Stadt aus dem Architektenbaukasten von Glas und Beton.

Quer über die Anden

Früh machen wir uns daher am 20. Februar auf den Weg quer über die Anden nach Santiago. Wir kürzen hier den Explorationsflug etwas ab. Die weiteren 1.500 NM nach Feuerland (Ushuja und Puerto Natales) sparen wir



Da müssen wir durch: Flug über den Andenhauptkamm nach La Paz (SLLP). In FL220 ist ein komplexer Gewitterslalom zwischen Schauern, Gewittern und Bergen gefragt. Unverzichtbar: Die Wetter- und Terrain-Awareness des VisionAir.

Lessons learned: Diesen Flug am Nachmittag anzugehen war eine unnötige und falsche Entscheidung. Wir müssen den Reiseplan für die Gruppe dahingehend ändern, dass dieses komplexe Leg früh am Morgen ohne die Erschwernis der Gewitter absolviert werden kann. Unten: Geschafft! Nach dem letzten Schauer liegt die Hochebene vor uns. Der Weg nach La Paz ist frei.

Mit dem Einflug in den bolivianischen Luftraum ist auch das übelste Wetter überwunden. Wir sehen La Paz und den Titicaca-See in der Ferne vor uns – geschafft. Endlich Sinkflug auf FL180, in 15.000 ft haben wir Glideslope-Intercept auf dem ILS zur Piste 10 und fahren (in 15.000 ft!) das Fahrwerk aus. Landung mit hoher Tire-Speed und Überraschung beim Triebwerksmanagement: Unter 1.300 RPM wollen die beiden IO-320 in dieser Höhe



Departure aus Juliaca/Puno (SPJL): Takeoff bei 12.500 ft (15.200 ft Dichtehöhe) mit dem Relative-Terrain tief rot. Dann Left-Climbing-Turn über die Stadt. Langsam lichtet sich das Rot der Geländewarnung. Rechts: Wir fliegen in FL220. Der Embedded-Mountain-Top rechts ist 19.163 ft hoch. Sauberste Vorbereitung ist hier absolute Pflicht!

Der 26. Februar beginnt dann mit einer „Live-Changing-Experience“. Der Henker von Juliaca fährt uns mit seinem Höllentaxi zum Flughafen. Und ich dachte immer, ein Flug über die Anden im schlechten Wetter sei irgendwie nervenaufreibend!

Abfertigung und Flugplanaufgabe laufen wieder problemlos, der Flughafenmanager hat fünf Rechnungen vorbereitet, Gesamtkosten um die 50 Dollar.

Wieder ein High-Density-Altitude-Takeoff für die Twin, und dann der Flug über das Hochgebirge zurück in Richtung Pazifik. Mein Plan war eigentlich, VFR in Puno zu starten, um so maximal flexibel einen Weg über die Anden zu suchen, und den IFR-Plan erst nach dem Hauptkamm in Arequipa-VOR (EQU) zu öffnen. Dieser feine Unterschied ist der peruanischen ATC aber nicht ganz zu vermitteln, wir werden von Anfang an als IFR-Flug behandelt, wäre bei diesem Wetter auch ohnehin gleichgültig gewesen, denn wir müssen „on Top“ und rauf auf FL220.

Und selbst in FL220 ist die Luft hier noch sehr gesteinhaltig. Es ziehen Felsen an uns vorbei, die von Wolken eingehüllt nur 1.800 ft tiefer liegen. Wer hier fliegt, muss genau

vorbereiten und sollte unbedingt über Terrain-Awareness oder zumindest eine VFR-Karte mit Höhenangaben verfügen. Wieder erweist sich das VisionAir mit dem Terrain-Layer als äußerst nützliches Werkzeug.

Einmal über dem Hauptkamm sinken wir auf FL160, dann auf FL120. Wir überfliegen auf dem Airway die sagenumwobenen Nazca-Linien in der Wüste, können aus FL120 aber rein gar nichts erkennen. Tiefer geht's hier nicht, ein Beschränkungsgebiet sorgt für Nazca-Exklusivität der örtlichen Airtour-Operator.

Als Tankstopp auf dem Weg nach Guayaquil haben wir Pisco (SPSO) ausgesucht. Es gilt den großen, teuren und aufwändigen Flughafen von Lima wenn möglich zu vermeiden. Pisco ist – obwohl zivil – fest in der Hand der peruanischen Luftwaffe. Hier finden die Pilotenausbildung und das Basistraining auf Kolbenflugzeugen (Zlin 242L) und brasilianischen Turboprop-Trainern (Embraer 312 Tucano) statt.

Eine riesige und günstige Avgas- und Jet-Tankstelle ist klar die Hauptattraktion dieses gottverlassenen Ortes. Sogar Lan-Airbusse kommen hierher zum Tanken.