

Pilot und Flugzeug



www.pilotundflugzeug.de

Events:
**Grumman-Treffen in
Bonn-Hangelar**



Simulatoren: Recht und fliegerische Realität

Training: Zu viel des Guten – Defueling

IFR-Praxis: Echtes TCAS

Reportage

Über der grünen Pampa von Uruguay





Wer nicht auf Trubel verzichten möchte, findet hier, in Punta del Este, das richtige Pflaster. Die kleine Stadt, mit ihren ca. 20.000 Einwohnern, muss in den Sommermonaten bis zu 1.000.000 Gäste verkraften. Na ja, wer es mag!

Über der grünen Pampa von Uruguay

EIN GASTBEITRAG VON MANFRED JANDA

Uruguay, das unfreiwillig zur Endstation der Explorationsreise 2020 geworden ist, hat unser Interesse geweckt. Leider war bei der Rückholung der TBM und der Cheyenne nicht allzu viel Zeit, das Land genauer zu erkunden. Daher waren wir sehr erfreut, dass Heike Schweigert, die wir auf der Leserreise 2010 in Botswana kennengelernt haben, inzwischen in dem südamerikanischen Land zuhause ist und sich auch fliegerisch bestens auskennt am Rio de la Plata, wie der folgende Gastbeitrag von Manfred Janda zeigt.

Meine Planung sah vor, dass ich in Botswana, ich weiß, die amtliche deutsche Schreibweise ist Botswana, dem Buschfliegen fröne und einen Survival-Kurs absolviere. Doch leider wurde daraus nichts. Als Privatpilot, hier in Deutschland und in Europa nur von Flugplatz zu Flugplatz zu fliegen, war aber auch keine Alternative. Es zog mich in die Ferne. Ein Hauch von Abenteuer sollte dabei sein. So machte ich mit einem Wasserflugzeug Nordamerika unsicher. Aber ich war mir sicher, dass es noch eine Steigerung geben musste. Durch einen Zufall erhielt ich wieder Kontakt zu Heike Schweigert, die das Busch-

fliegen in Botsuana aufgegeben hatte und nunmehr in Uruguay ihre neue temporäre Wahlheimat gefunden hat. Dort hat sie eine neue Basis für Flugreisen in Uruguay mit Partnern und ansässigen Unternehmen aufgebaut, wie sie mir am Telefon erzählte. Da ich gerne spontane Entscheidungen treffe, sagte ich ihr zu, ich käme rüber und würde mit Freude Uruguay aus der Luft kennenlernen.

Kurze Zeit später saß ich im Alitalia-Flieger. Die Flugroute führte direkt über Rom zum internationalen Airport von Buenos Aires, Argentinien. Was für ein Glück, dass ich Economy Plus gebucht hatte. Mit deutlich mehr Platz als gewohnt dauerte der Flug zwar immer noch gute 14 Stunden, aber mit erheblich mehr Komfort und Beinfreiheit war das gut auszuhalten.

Mein erster Tag in Südamerika

Im Flughafengebäude wurde ich von meiner Reiseleitung bereits erwartet und die brachte mich zum Fährhafen. Ich vertrat mir dort etwas die Beine und stärkte mich mit Kaffee und Sandwich. Drei lange Stunden musste ich warten, bis die Fähre nach Colonia del Sacramento, Uruguay, ablegte. Nach knapp anderthalb Stunden kam ich am Zielhafen an. Wieder wurde ich von meiner Reiseleitung erwartet und zu dem kleinen, aber feinen Hotel Posada del Angel chauffiert. Es war wirklich alles perfekt organisiert und bis jetzt lief es prima. Nachdem ich mich etwas von dem anstrengenden Flug erholt hatte, stand am späten Nachmittag Heike bei mir vor der Tür. Nach dem stundenlangen Sitzen im Flugzeug, auf der Fähre und sonst wo ging es nun auf Schusters Rappen in die Altstadt von Colonia del Sacramento, die seit 1995 zum UNESCO Weltkulturerbe gehört.



Die erste Cessna, mit dem Baujahr 1957, war nur gechartert. Deutlich sichtbar ist bei den ersten Baureihen der Cessna 182, wie auch bei der Cessna 172, dass das Dach der Kabine ohne Absatz direkt in das hintere Rumpfteil übergeht.



Die Altstadt von Colonia del Sacramento mit ihrem Kolonialcharme wurde von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. Schließlich ist die Ansiedlung die älteste Stadt Uruguays.

Colonia wurden 1680 gegründet und liegt am Rio de la Plata. Das ist der 290 km lange und 220 km breite gemeinsame Mündungstrichter der Ströme Paraná und Uruguay in den Atlantischen Ozean. Knapp 30.000 Menschen wohnen hier. Unser Weg sollte uns zu einem kleinen Restaurant führen. Bei der Vielzahl der Spuren aus einer früheren Zeit ließ es sich nicht vermeiden, dass unser Spaziergang einer Zeitreise glich. Vorbei am alten Stadttor, an der alten Bastion, dem Leuchtturm aus dem Jahre 1845 und Klosterresten fanden wir auch alte Häuser, die sehr schön restauriert waren und ein Fotografenherz höher schlagen lassen. Sehr viel später sank ich todmüde in mein weiches Hotelbett.

Zweiter Tag – Theorie und Airwork

Für mich noch am frühen Morgen, ich hatte gerade gefrühstückt, wurde ich von Heike abgeholt. Wir fuhren zum Flughafen von Colonia del Sacramento (SUCM) und hier begann nun der Ernst der Fliegerei. Die Theorie stand und steht an erster Stelle. Es gibt nichts, was nicht leicht zu begreifen und zu erlernen ist. Große Unterschiede zu unserem Luftrecht bestehen nicht. Auch der Luftraum über Uruguay ist sehr übersichtlich und einfach strukturiert. Es gibt fast nur den Luftraum Golf. Die internationalen Flughäfen haben natürlich den Luftraum C, und dann gibt es noch einige wenige Beschränkungsgebiete.

Ich konnte es kaum erwarten, ich wollte in die Luft. Endlich ging es zum Objekt meiner Begierde. Eine Cessna 182, Baujahr 1957, mit der Kennung Charlie Xray Alpha Tango Zulu wartete auf uns. Die Maschine wurde vom örtlichen Fliegerclub gechartert, da die C182 von Heike noch nicht flügge war. Es folgte ein professionelles Vertrautmachen mit der für mich neuen, ungewohnten Maschine. Landeübungen auf der Asphalt-piste zuhause und dann Airwork über der Pampa. Endlich ging es auf Strecke. Zum ersten Mal sah ich den Rio de la Plata von oben. Ich wurde an meine Jugendzeit erinnert, habe ich doch als Kind das gleichnamige Buch von Karl May verschlungen. Am Ufer entlangfliegend, konnten wir das gegenüberliegende Ufer des Mündungstrichters erkennen. Circa 70 km war der Rio de la

Plata hier breit. Das Wasser war braun und trüb, transportiert der Fluss doch einen hohen Anteil lehmigen Schlammes in den Atlantischen Ozean. Nach gut zwei Stunden Flugzeit führte uns der Weg zurück nach Colonia. Ein üppiges Abendmahl erwartete uns dort. Glücklicherweise über die vielen neuen Eindrücke, die ich sammeln durfte, fiel ich anschließend zufrieden in die Kissen meines Hotelbettes und war im Nu eingeschlafen.

Dritter Tag mit Überraschung

Ein junges Paar sprach mich auf Deutsch an. Er war ebenfalls Pilot und wollte mit seiner Freundin nach Montevideo, wo er bei einer Flugschule ein Flugzeug gechartert hatte. Gesagt, getan. Die Cessna 182 verkrachtet ohne Probleme vier Personen. Nur bei dem



Das Teatro Solís in Montevideo ist ein beeindruckendes Bauwerk und das zweitgrößte Theater Südamerikas. Der größte Saal hat ein Fassungsvermögen von 1.500 Zuschauern und weist eine große Ähnlichkeit zur Mailänder Scala auf.

Gepäck der jungen Leute wurde es dann etwas kritisch. Aber wie heißt es doch so schön: Die Zuladung einer Cessna 182 wird nur durch das Volumen der Kabine begrenzt. Es wurde dank der voll beladenen 182 ein sehr schöner, ruhiger Flug. Er führte uns entlang der Küste mit einer butterweichen Landung auf Montevideo (Angel Adami) SUAA.

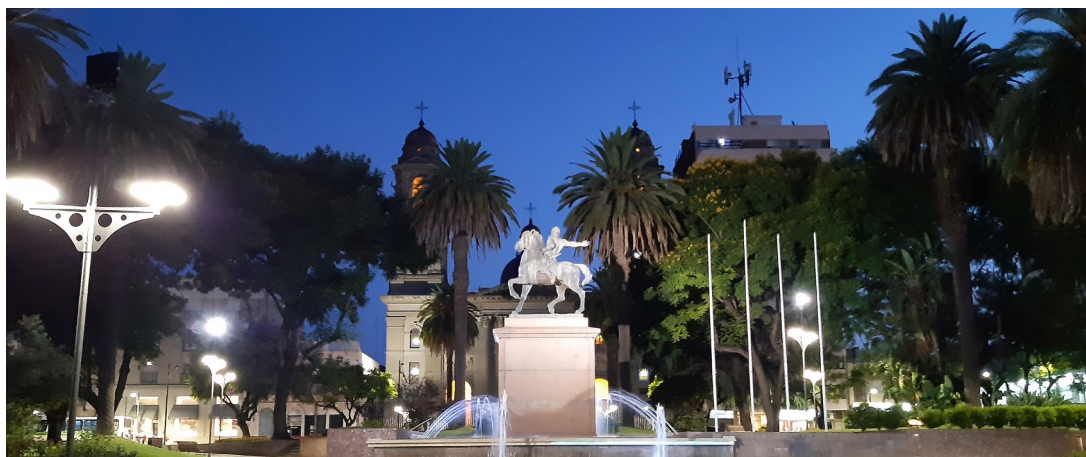
Eine nette Verabschiedung, schnelles Tanken, hier gibt es AV-Gas, und schon waren wir wieder in der Luft. Unser Ziel: Punta del Este (El Jaguel) SUPE. Wir landeten auf einem kleinen, schönen und ruhigen Flugplatz mit Asphaltpiste. Lediglich auf Fallschirmspringer sollten wir achten, war die Anweisung. Die Funk-Konversation wurde durch Heike in lockerer Form in perfektem Spanisch erledigt. Die Freude der Türmer war immer groß, wenn sie eine Frau im Funk hörten.

Ich war beeindruckt von dem, was ich sah. Punta del Este hat schöne Strände, schicke Hotels und viele gut gekleidete Schickimickis. Wir waren hier in einem der populärsten Seebäder des südamerikanischen Kontinents gelandet. Man nennt es deshalb auch das Monte Carlo Südamerikas. Angeblich verbringen hier Filmstars, Modeschöpfer, Fußball-Legenden und Facebook-Millionäre ihren Urlaub. Die Reichen und Schönen der Welt sonnen sich hier. Okay, obwohl wir weder zu der einen noch zu der anderen Gruppe gehören, genossen wir das schöne Wetter und die warme Sonne. Es war der 12. Januar 2020, und zwischen Dezember und Februar ist hier Hochsaison. Über 1.000.000 Touristen besuchen den Ort in diesem Zeitraum. Doch wir hatten Glück, die vorgebuchten Zimmer standen für uns bereit.

Hier trafen wir auch Birgit, die mit ihrem in Montevideo ansässigen Reisebüro meinen



Endlich wechseln wir auf die fabelhafte Cessna 182, eine Neuerwerbung von Heike. Eine fantastische Maschine, die ruhig wie ein Brett in der Luft lag und angenehm viel Platz bot.



Ein Urlaub ohne Stress und Touristen. Der Dorfplatz von Mercedes lädt zum Verweilen ein. Die Gassen, die Straßen, die Plätze, alles ist sauber und die Bevölkerung unwahrscheinlich freundlich und hilfsbereit; und wenn man die spanische Sprache zumindest rudimentär beherrscht, auch gerne zu einem Schwätzchen bereit.

Links: Die C182 in Trinidad

gesamten Trip perfekt organisiert hatte. Gemeinsam besuchten wir ein fantastisches Restaurant, welches im Wasser der Lagune auf Stelzen erbaut worden war. Der Besitzer des Restaurants, ein Freund von Birgit, war auch ein Freund der guten Tröpfchen. Abgefüllt mit feinstem Essen und hochprozentigen Flüssigkeiten, alles für unglaublich kleines Geld kredenzt, ging es zurück zum Hotel. Ich hätte an diesem Abend weder fliegen noch Auto fahren dürfen.

Der vierte Tag und wieder fit

Am nächsten Morgen hieß unser Ziel Treinta y Tres (SUTR), eine kleine Stadt im Osten von Uruguay, mit einem kleinen, netten Flugplatz und Gras-Runway. Der Städtenamen, heißt

auf Deutsch Dreiunddreißig. Das ist hergeleitet von den 33 Uruguayern, die nach Argentinien ins Exil geschickt wurden, aber heimlich, im April 1825, zurückkehrten, um den Kampf für die Unabhängigkeit fortzuführen.

Leider war unser Aufenthalt sehr kurz und das nächste Ziel bereits in Sicht. Es hieß Tacuarembó (SUTB). Unsere Luftreise führte uns wieder entlang der Atlantikküste bis Cabo Polonia und dann nach Norden, weiter über den Rincon del Bonete, einen großen Stausee des Rio Negro. In Tacuarembó warteten wieder zwei gemütliche Hotelzimmer auf die müden Luftwanderer.



Hier erklärt mir William Santos in seiner Firma Santos Aeros Servicios die Technik von Agrarflugzeugen, in diesem Fall eine PLZ M18 Dromader (Dromedar) mit einem 9-Zylinder-Sternmotor und 980 PS. Eine Maschine von William Santos ist mit einer Turbine ausgestattet.

Der fünfte und sechste Tag: Bekannntschaft mit der kommerziellen Agrarfliegerei

Im Flugplan stand als nächstes Ziel Salto SUSO, die drittgrößte Stadt Uruguays, mit über 100.000 Einwohner. Die dort befindlichen Thermalquellen sind ein beliebtes Urlaubsziel der Uruguayer. In Tacuarembó und Paysandu wird jedoch hauptsächlich Landwirtschaft betrieben. Somit war es nicht verwunderlich, dass uns hier Agrar-Piloten sprichwörtlich über den Weg liefen. Es erwartete uns William Santos, Herr über dutzende Agrarflugzeuge in Tacuarembó. Wir kamen schnell ins Gespräch und Heike dolmetschte perfekt. Mir wurden die Flugzeuge gezeigt und die Technik erklärt. Als am späten Nachmittag die Piloten ihre Flugzeuge nach einem langen Flugtag zurückbrachten, sah man ihren Gesichtern an, dass es harte,

schwere Arbeit ist, die sie erledigen. Sie müssen tief über den Ackerflächen fliegen, immer der Geländestruktur folgend, dicht am Boden den Hindernissen ausweichen und trotzdem präzise die geforderten Flächen besprühen. Ungefähr zehn Stunden lang ist so ein Arbeitstag. Dabei heißt es gut 60 Mal landen, Sprühgut aufnehmen, ggf. tanken und wieder starten. Mit einer guten Crew geht so etwas in wenigen Minuten.

Wir hatten es doch deutlich gemütlicher und komfortabler. Wieder ein Glücksgriff war das Art déco-Hotel, das von Deutschen geführt wird. Sie sind ebenfalls Piloten und stolze Halter einer Mooney. Die Unterkunft liegt nur 500 m von der Uferpromenade des Flusses Uruguay entfernt. Die Hotelleitung organisierte einen Masseur für uns und wir fuhren per Taxi zu ihm in die Praxis. Dort traf ich auf einen Bären von Mann. Er war der dienstha-

bende Masseur. Er knetete mich und dann Heike eine Stunde lang, vom Hals bis zu den Fußsohlen, durch, so dass wirklich jede Muskelverspannung, die sich in den letzten Tagen beim ausgiebigen Sitzen, ob im Airliner oder in der Cessna, eingeschlichen hatte, restlos eliminiert wurde. Da wir am Folgemorgen durch Regen gegroundet wurden, legte ich mich freiwillig ein zweites Mal auf die Massageliege. Doch ganz ohne Fliegen ging es natürlich auch nicht. Wir trafen zwei deutsche Globetrotter, die uns um einen Rundflug baten. Natürlich konnten wir da nicht Nein sagen und so verbrachten wir doch noch eine gute Stunde in der Luft.

Siebter Tag – C182 Baujahr 1957 und C182 Baujahr 1978: Was für ein Unterschied!

Nach dem morgendlichen Procedere, wobei Flugzeug checken meine Aufgabe war und

Aufgabe des Flugplans und Wetter einholen Heikes, konnte alsbald gestartet werden. Wegen des Regentags musste leider die Route umgeplant werden. Unser Weg führte uns über Trinidad wieder nach Montevideo. Hier wartete nun die Cessna 182 Q, Baujahr 1978, mit der Kennung CX-PBO, deren stolze Besitzerin Heike ist. Alle Nachbesserungen sollten erfolgt sein. Somit konnte der Checkflug durchgeführt werden. Der Flug verlief im Großen und Ganzen positiv. Nur einige Kleinigkeiten mussten später nachgebessert werden, gefährdeten aber nicht die Weiterreise mit diesem Flugzeug. Dann übernahm ich das Steuer und unser Flug führte uns von Montevideo über Colonia del Sacramento zum Tanken nach Mercedes (SUME). Ich strahlte über alle vier Backen. Das Flugzeug ist ein Gedicht. Die Maschine ist top gepflegt, in bestem Zustand und liegt unglaublich ruhig in der Luft. Hier benötigst du wirklich keinen Autopilot.



Bereits am frühen Abend war vor der Hauptbühne des Jazzfestivals in Mercedes kaum noch ein Platz zu bekommen. Es herrschte eine tolle Stimmung.

Achter und neunter Tag – Tage der Jazzliebhaber

Mercedes, mit seinen ca. 40.000 Einwohnern Hauptstadt des Departements Soriano, ist ein kulturelles Zentrum. Hier findet jährlich das Festival Jazz a la Calle statt. Somit war der neunte Tag, ein Samstag, flugfrei. Wir genossen die Atmosphäre, das Beisammensein mit freundlichen Menschen, das gute Essen und die fantastische Musik. Doch auch das Chillen ist nicht kostenlos. Somit bemühte ich an einer Bank den Geldautomaten, der mir auch problemlos auf meine deutsche Bankkarte uruguayische Pesos herausgab. Diese steckte ich zufrieden ein und trollte mich von dannen. Doch alsbald bemerkte

ich den Verlust meiner Bankkarte. Ich hatte vergessen, sie aus dem Karten-Slot des Geldautomaten zu entnehmen. Somit trabten wir, Heike und ich, wieder zurück zur Bank. Doch es war Samstag. Wie ein begossener Pudel stand ich vor verschlossenen Türen und überlegte, was ich denn nun machen könnte. Noch in die Diskussion vertieft, sprach uns ein Einheimischer vor der Bank an und fragte, ob er helfen könne. Heike erklärte die Situation. Der Fremde gab mir daraufhin seine Visitenkarte und wies sich in dieser Weise als Angestellter des Kreditinstitutes aus. Er meinte, die Karte wäre im Moment sicher im Automaten und am

Unten: Aus der Luft erkennt man die unendlichen grünen Weiten der uruguayischen Pampa und in der Mitte die Estancia von Cecilia. Rechts: Im Schatten der Terrasse der Estancia las Canadas von Cecilia ließ es sich hervorragend chillen. Ringsum nur grüne Natur und freilaufende Pferde.





Bereits beim Frühstück hatte Cecilia viel zu erzählen. Ich würde heute noch dort sitzen, wenn Heike nicht zum Aufbruch gedrängt hätte.

nächsten Arbeitstag würde er diese an sich nehmen. Ich könne am Montag die Karte dann wieder in Empfang nehmen. Da der Montag bereits verplant war, vertagten wir die Abholung auf den folgenden Dienstag. Somit konnten wir den Rest des Tages, unter den Klängen der Instrumente, noch entspannt verbringen.

Zehnter Tag – Cecilia

Heute standen nur zwei kurze Hopser mit der wunderbaren Cessna 182 an. Die erste Landung erfolgte in Paysandu (Charles Chalkling) SUPC. Paysandu ist schon fast eine Großstadt/Industriestadt mit 75.000 Einwohner. Man hat die Auswahl zwischen drei Landemöglichkeiten, das heißt zwischen einem internationalen und zwei regionalen Flugplätzen. Das finale Ziel für diesen Tag war jedoch Paso de los Toros (SUPT) am Rio

Negro, eine Kleinstadt mit ca. 12.000 Einwohnern. Hier waren wir Gast auf einer mehr als 100 Jahre alten Estancia (Landgut). Die Besitzerin und gute Seele der Estancia ist Cecilia, eine Dame mit langjähriger Erfahrung in der Landwirtschaft, die mit viel Geschick und vor allem pausenlosem Reden, das Haus und die Farm managt. Cecilia fängt zum Frühstück an zu reden, so erscheint es mir. Ob sie, wenn sie zu Bette geht, ihren Mund schließt, entzieht sich meiner Kenntnis. Aber ihre Geschichten und Storys sind wirklich interessant, amüsant und nie langweilig. So kam unter anderem heraus, dass ihr Großvater deutscher Abstammung war. Es ergab sich für mich die Gelegenheit, auf einem motorisierten Rasenmäher mit Tragflächen, sprich einem offenen Ultraleicht-Fluggerät, einen Mitflug zu bekommen und so die Umgebung kennenzulernen. Heike wurde diese erfrischende Flugnummer eben-

falls angeboten, doch sie verzichtete dankend auf das luftige Abenteuer.

Elfter Tag – ich hab sie wieder, meine Bankkarte

Wir waren wieder in Montevideo. Noch einmal konnten wir das unbeschreibliche Flair dieser südamerikanischen Stadt genießen. Doch zuerst stand ein kurzer Trip nach Mercedes an, um bei der Bank meine deutsche Bankkarte wieder in Empfang zu nehmen. Und wie der Mann versprochen hatte, lag die Karte für mich bereit. Mir fiel ein Stein vom Herzen. Die netten Menschen hier sind wirklich hilfsbereit und korrekt zu ihren Gästen!

Wir trafen in Montevideo erneut auf Birgit, die Besitzerin des Reisebüros, die dafür gesorgt hatte, dass an jedem Etappenziel eine tolle Herberge auf uns wartete. Birgit und ihr Freund zeigten uns Montevideos Schönheiten und Sehenswürdigkeiten. Es war eine grandiose Stadtführung. Der Abend endete in einem kleinen Restaurant mit einem fantastischen Essen (und Trinken).



Strecke in Air Nav Pro. Kreuz und quer durch Uruguay. Am Ende des Urlaubs hatten sich 19 Flugstunden und 31 Landungen in meinem Flugbuch angesammelt.

Zwölfter Tag – die vorletzte Etappe

Diesmal hieß das Etappenziel Carmelo (SUCM). Carmelo ist eine Kleinstadt. Hier stand die Wiege des Weinbaus in Uruguay. Ein feiner Sandstrand, traumhafte Ferienhäuser, umringt von einer Vielzahl von Bodegas mit besten Weinen und fantastischem Essen. Hier lässt es sich leben oder zumin-

dest einen längeren Urlaub verbringen. Mein Entschluss steht fest, ich war hier nicht zum letzten Mal!

Dreizehnter Tag – Rückflug nach Colonia del Sacramento

Etwas traurig, ja schwermütig, stieg ich aus der lieb gewonnenen Cessna 182 aus. Ich verabschiedete mich von der treuen Maschine und erlebte die nächste Überraschung. Eine kleine Abschlussfeier, ein Asado, soll auf der Farm von Heike stattfin-

den. Es wurde eine Festmahlzeit mit einer Unmenge gegrilltem Fleisch auf dem Rost. Heike hatte viele Freunde eingeladen und so wurde es ein unvergesslicher Abend.

Vierzehnter Tag – Rückreise

Es hieß Abschied nehmen. Die Fähre brachte mich zurück nach Buenos Aires. In einem luftigen Rooftop-Hotel ließ ich den Abend über den Dächern der Stadt ausklingen. Morgen würde ich nach Deutschland zurückfliegen.



Ein wunderschöner Sonnenuntergang am Rio de la Plata macht mir das Abschiednehmen am letzten Abend in Colonia del Sacramento besonders schwer.

Validierung der EASA-Lizenz

Die Validierung der eigenen Lizenz will sorgfältig geplant werden. Eine Beantragung per E-Mail mit Zusendung von Kopien ist nicht möglich. Es ist unabdingbar, persönlich vor Ort zu sein, um dort die Originalunterlagen vorlegen zu können. Weitere Voraussetzung ist, das man der spanischen Sprache einigemaßen mächtig ist.

Man muss einen Multiple Choice Test mit 40 Fragen aus dem Fach Luftrecht beantworten, die in spanischer Sprache formuliert sind.

Um einen Test-Termin zu erhalten, muss man persönlich erscheinen und alle erforderlichen Unterlagen wie auch das Flugbuch vorweisen. Hier müssen die Flugstunden formell bestätigt sein. Nach positivem Abschluss des Tests dauert es ca. sechs Wochen, bis die Validation abgeholt werden kann. Die Validation hat dann eine Gültigkeit, solange das Medical gültig ist, und kann mit Vorlage eines aktuellen Medicals unbegrenzt erneuert werden.

Spätestens wenn man „zu Fuß“ und außerhalb Montevideos unterwegs ist, geht ohne Spanisch nichts. Anerkannte Stellen für den ICAO-Sprachtest zum Eintrag in eine deutsche EASA-Lizenz gibt es in Spanien:

<https://qrqo.page.link/AAefg>

Link zur Luftfahrtbehörde DINACIA:

<https://dinacia.gub.uy>

Weitere Infos von Heike Schweigert

fly-uruguay.com

Text und Fotos Manfred Janda
Kontakt: heike@fly-uruguay.com
Redaktionell bearbeitet:

 nils.kramer@pilotundflugzeug.de

39 Jahre engagierter Journalismus aus der Sicht des eigenen Cockpits



**Pilot und
Flugzeug**

Airwork Press GmbH
Flugplatz Mainz 5884
55126 Mainz
+49 6131 9303 790
www.pilotundflugzeug.de