

# ENDSTATION SEHNSUCHT



1: Andreas Ritter gut gelaunt über den Pearl Islands

**In der letzten Ausgabe von LuftSport berichteten wir, wie Airbus-Kapitän Andreas Ritter mit seiner Cessna 140 die lange Reise von Kalifornien nach Argentinien antrat. Von Ende Januar bis Mitte Februar ging es von Kalifornien bis nach Panama und dann, nach einem kurzen Urlaub mit der Familie, weiter nach Argentinien. Obwohl: nicht ganz ...**

## 0 wie schön ist Panama

Ich hatte noch Zeit bevor die Familie ankommen sollte. Die verbrachte ich zum einen damit, die schwierige kolumbianische Etappe mithilfe der Piloten des Panama AeroClub zu planen. Zum anderen unternahm ich einige lokale Flüge. Am 22. Februar startete ich morgens von Gelabert Airport nach Playon Chico. Der Morgen war kühl und da ich mich auf Meereshöhe befand und allein an Bord war, stieg die alte Dame (fast) wie ein Jet.

Playon Chico ist wie viele kleinere Flughäfen nicht bei Foreflight verzeichnet, nur bei AirNavigation. Foreflight zeigt einen Flughafen namens „P0013“ an der Stelle, an der AirNavigation Playon Chico verortet – wieder ein Beispiel dafür, dass es gut sich, sich zusätzliche Information per Google Maps, YouTube und Wikipedia zu besorgen. Es sollte aber dann doch anders kommen. Mein Flug war für 5500 ft geplant, wolkenbedingt stieg ich auf 7500 und dann 9500 ft. Das war ein Fehler, denn die Wolken wurden immer dichter und ich konnte keine Lücke

finden um zu sinken. Ich hatte eigentlich nur mit ca. 90 Minuten pro Strecke geplant und keine Kanister zum Nachfüllen dabei. Theoretisch hätte ich aufs Wasser hinausfliegen können, da die Wolken kaum über die Küstenlinie hinausgingen, hatte aber immer noch keine Rettungsweste dabei. Es blieb mir nichts anderes übrig als wieder nach Panama City zurückzufliegen. Playon Chico habe ich also nicht gesehen, leider!

Als meine Familie dann endlich angekommen war, verbrachten wir erholsame Tage zusammen. Ich hatte allerdings immer noch mit der Planung für die Bergetappe in Kolumbien zu tun, weil ich unsicher war, welche Route ich nehmen sollte. Ich schickte also fleißig E-Mails an die zivilen Luftfahrtbehörden in Kolumbien, Ecuador und Peru.

Am 1. März verabschiedete ich die Familie. Ab jetzt würde ich wieder allein unterwegs sein. Die Nachrichten aus Ecuador und Peru waren nicht gut. Peru erkannte mein Class 3 Medical nicht an und Ecuador verlangte, dass ich die Genehmigung über ein System namens QUIPUX zu beantragen hätte, was aber nur über einen Ground Handler zulässig wäre. Freundlicherweise befand sich unter der Mail direkt eine Hotmailadresse eines Herrn, der dies für 850 Dollar für mich erledigen würde ... Ich beschloss, mir lieber selbst einen Agenten zu suchen.

Ich nutzte die Wartezeit um einige kleinere Inseln zu besuchen. Zunächst die Isla Contadora, wo die Cessna das einzige



- 2: Urlaubsidylle auf der Isla Bastimentos vor der Küste Panamas
- 3: Eine alte Beach 18 verrottet neben der Landebahn in Medellin
- 4: Das peruanische Chiclayo wirkt wie eine Wüstenstadt
- 5: Undurchdringlicher Regenwald zwischen Cali und Tumaco



Flugzeug auf der Insel war, bis ein kleines Militärflugzeug landete. In zwei Stunden hatte ich die Insel erlaufen. Am nächsten Morgen sah ich einige Vögel und kollidierte beim Start beinahe mit einem von ihnen. Er sah mich kommen, klappete die Flügel an und tauchte unter meinem Flugzeug ab. Nur einige Meter entfernt von meinem Propeller!

### Erste Etappe: Kolumbien

Am 5. März stand ich frühmorgens vor der Tür des einzigen FAA Flight Doctors, bekam aber erst für abends einen Termin. Nach dem Medical erhielt ich endlich das Zertifikat Class 2, das ich nach Peru schickte. Die Genehmigung wurde dann zügig erteilt. Ebenfalls am 5. März erhielt ich von meinem Agenten in Kolumbien ein Telex mit einer Liste der Flugplätze, die ich dort anfliegen durfte. Am nächsten Morgen verließ ich um 6:20 Uhr mein Hotel, fuhr zum Gelabert Terminal und begann die lange Prozedur um das Land verlassen zu können, inklusive umfangreicher Fragen: Nein, ich habe keinen Boarding Pass; ja, ich fliege allein; kann ich die Wasserflasche durch die Security mitnehmen? Warum? Weil ich im Flugzeug etwas zu trinken brauche ...

Als ich dann losgeflogen war, ging der Spaß los. Ich konnte wieder über den Ozean fliegen, aber es war dunstig und das machte die Orientierung schwierig. Mittlerweile hatte ich aber auch eine Rettungsweste an Bord. Nach einiger Zeit war unter mir nur noch Dschungel zu sehen. „Darién Gap“ nennt man diese Region, weil die Panamericana, die Straße von Alaska

nach Feuerland, hier ihre einzige 90 km lange Unterbrechung hat. Man hatte mir gesagt, dass im Fall einer Notlandung die Bäume das verunglückte Flugzeug quasi verschlucken und man schwer zu orten ist. Mein Iridium GPS Satphone funktioniert nur bei freier Sicht in den Himmel ...

Nach zweieinhalb Stunden Flug landete ich in Los Cedros, Kolumbien. Hier hörte der Spaß abrupt auf, denn nach Tausch der Simkarte vom Provider Panama zum Provider Kolumbien stellte ich fest, dass mein Ground Handler mir geschrieben hatte: Die Genehmigung, die er mir tags zuvor gemailt hatte, reichte nicht, es brauche weitere. Er empfahl die Rückkehr nach Panama. Ich akzeptierte diese Lösung, musste allerdings Treibstoff aus dem Kanister nachfüllen. Es stellte sich heraus, dass die offene Betankung über den Tragflächen in Los Cedros verboten ist. Nach einigem Hin und Her durfte ich tanken, wenn die (von mir bezahlte) Feuerwehr neben dem Flugzeug stünde. Dann akzeptierte die kolumbianische Luftwaffe den Flugplan nach Panama nicht und ich sollte stattdessen nach Rionegro. Die Leistungsdaten meines Flugzeugs erlaubten dies jedoch nicht, also flog ich in den Norden nach Barranquilla. Nach einem länglichen Einreiseprozedere fand ich ein billiges Hotel in der Nähe des Flughafens und konnte mich ausruhen. Was für ein Tag!

Der 7. März brachte keine Besserung. Alle Genehmigungen wurden widerrufen und mein Ground Handler wollte nicht mehr für mich tätig sein. Nachdem ich eine Kakerlake mit meinem Schuh erschlagen hatte, beschloss ich, die zweite



6

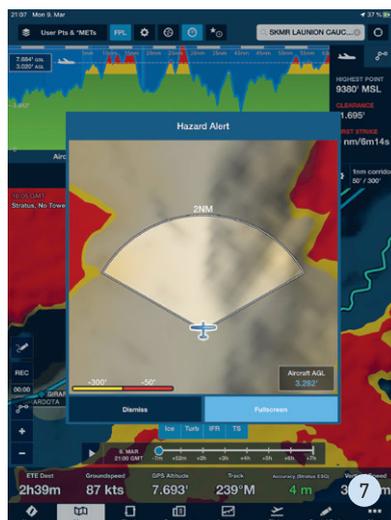


8



9

- 6: Viel Arbeit – immer wieder Genehmigungen einholen
- 7: Hazard Alert von Foreflight für die Canyon Route
- 8: Typische Hühnerfarmen in Peru
- 9: Misstrauischer Inspektor
- 10: Die Cessna C140 ist das einzige Flugzeug auf der Isla Contadora



7



10

Nacht in Barranquilla im Hilton zu verbringen. Ich schlief wie ein Stein bis in den nächsten Vormittag, schwamm im Pool einige Runden, aber meine Gedanken kreisten um mein Flugzeug. Der Wind hatte aufgefrischt, blies mit mehr als 20 Knoten und mein Flugzeug war nicht mit Erdankern gesichert. Ich hielt ein wenig „Wache“, ließ mich dann aber nach einer Stunde ins Stadtzentrum fahren. Am nächsten Tag fand ich wider Erwarten mein Flugzeug in heilem Zustand vor. Ohne Erlaubnis darf man nicht länger als 48 Stunden in Kolumbien bleiben, also versuchte ich, alle mögliche Kontakte zu nutzen. Ich bereitete zwei Flugpläne nach Panama und Aruba vor, flog dann aber dank AOPA nach Monteria, was besser ist, wenn man nach Medellin möchte. Nach einigem Heckmeck um meine Nagelschere, von der ich mich schließlich trennen musste, konnte ich endlich starten. Monteria ist ein freundlicher Flughafen, der meine schlechte Laune vertrieb. Allerdings hat Monteria wie alle Städte entlang der Küste Probleme mit Kriminalität. Wirklich sicher habe ich mich nicht gefühlt.

### Die Canyon-Route

Die nächste Etappe würde eine der schwierigsten der ganzen Reise werden. Ratschläge gab es reichlich: Flieg früh! Nimm nicht den direkten Weg, sondern die Canyon-Route! Wenn Instrumentenflug erforderlich ist, flieg nach Amalfi, auch wenn du keine Genehmigung hast!

Die Canyon-Route heißt so, weil der Rio Medellin nördlich

hinter Amalfi aus einem Canyon kommt und man dem Fluss im Canyon bis zur Stadt Medellin folgt. Der Flugplatz von Medellin befindet sich mitten in der Stadt und stammt aus den 30er-Jahren. Nach der Landung wurde meine Cessna einem Drogencheck unterzogen, inklusive Drogenspürhund. Einige Mitglieder des AeroClub begrüßten mich und wieder einmal zeigte sich, dass das wirklich einen Unterschied im Umgang mit den lokalen Autoritäten macht. Ich war erschöpft und nicht einmal die Tatsache, dass mein Flugzeug aufgrund widerrufener Genehmigung gegründet war, störte mich sonderlich. Ich war nur froh, sicher in Medellin angekommen zu sein.

Die freundlichen Mitglieder des AeroClub halfen mir bei der Beschaffung einer neuen Genehmigung. Allein wäre ich völlig aufgeschmissen gewesen. Man teilte mir mit, dass, wenn ich nicht in vier Tagen das Land verlassen hätte, der Zoll mein Flugzeug beschlagnahmen würde. Meine freundlichen Helfer nahmen sich meines Falls an und mir blieb nur, ihre wunderbare Gastfreundschaft zu genießen.

Auch der Abflug nach Cali am Morgen des 11. März gestaltete sich schwierig. Wieder waren meine lokalen Freunde zur Stelle und warteten mit mir. Endlich konnte ich starten und brauchte jeden Meter der Startbahn 02. Auch der Aufstieg dauerte, die Höhenlage führt zu einer mäßigen Steiggeschwindigkeit. Südlich von Caldras folgte ich dem Fluss, 1000 ft über dem Grund. Am 12. März wollte ich nach Ecuador weiterfliegen. Nach zwei Stunden am Flughafen durfte ich nach Tumaco, der Drogenhauptstadt Kolumbiens, fliegen. Zuerst fliegt man über Berge,



12



11



13

11: Anflug auf Medellin  
 12: Auf dem Flugplatz von Monteria in Kolumbien  
 13: Wie man sieht regnet es häufig in Ecuadors Küstengebiet  
 Fotos: © Andreas Ritter

aber dann beginnt der endlose Dschungel, einer der größten Regenwälder der Welt, nur unterbrochen durch Flüsse. Man sieht keine Straßen und die Ortschaften an den Flüssen können wahrscheinlich nur per Boot erreicht werden.

### Ecuador und Peru

Bei regnerischem Wetter war es von Tumaco zum internationalen Flughafen Guayaquil zu weit, also legte ich eine weitere Escalada Tecnica in Esmeraldas ein. Auch in Ecuador gab es Schwierigkeiten mit meiner bestehenden Flugzeugbescheinigung. Der Inspektor blieb einige Meter vor meinem Flugzeug stehen, wegen des Virus. Ecuador war das erste Land mit Coronakranken, in dem ich landete. Nachdem ich für unbedenklich erklärt worden war, musste ich mit dem Inspektor verhandeln, der sich beklagte, dass mein Flug nicht angekündigt worden war. Am nächsten Tag traf ich ihn wieder, jetzt wollte er mich nur möglichst schnell loswerden, hatte allerdings Bedenken, ob mein Treibstoff reichen würde. Um sich abzusichern für den Fall, dass ich es nicht schaffen würde, verlangte er meinen Beladeplan und fotografierte alles Mögliche.

Zuerst folgte ich wieder mal in niedrigster Höhe einem Fluss, dann rissen die Wolken auf und ich konnte steigen. In Guayaquil erhielt ich die Genehmigung nach Chiclayo (Peru) zu fliegen, mit einem technischen Stopp in Santa Rosa. Ich hatte seit einigen Tagen schon Kontakt mit peruanischen Piloten und mithilfe von Chino, Mitch und anderen versuchte ich, eine Fluggenehmigung für Samstag zu bekommen um nicht bis Dienstag in Guayaquil bleiben zu müssen. Am Samstagmorgen regnete es in Strömen. Ich zog mir mein Regenzeug an und ging etwas spazieren. Man sah mehr und mehr Menschen mit Masken und Handschuhen. Nach zähen Preisverhandlungen mit meiner FBO Agentin erhielt ich die Genehmigung. Eine

Stunde später klarte es auf und ich konnte starten. Nach einem Stopp in Santa Rosa flog ich nach Chiclayo. Da die Kordillere zu hoch sind, musste ich eine westlichere Route nehmen. Nachdem ich die Grenze (und die Berge) passiert hatte, wurde das Land allmählich trockener. Wieder musste ich nach der Landung auf die Ärzte warten. Mehr und mehr Ländern erließen Reisebeschränkungen, die USA hatten ihre Grenzen für Flüge aus Europa geschlossen. Zum ersten Mal fragte ich mich, wie lange ich meine Reise noch würde machen können.

Von Chiclayo aus ging es nach Trujillo, entlang der Küste, die ich schon länger nicht mehr gesehen hatte und die wirklich schön ist. In Trujillo suchte ich mir ein kleines Hotel direkt an der Partymeile am Strand. Es war Samstagabend und die Stranddisco war so voll, dass sich die Tänzer kaum bewegen konnten. Wie lange dürfen die noch so tanzen, fragte ich mich? Am Sonntag flog ich weiter nach Lib Mandy, 20 Meilen südlich von Lima International Airport. Es sollte mein vorerst letzter Flug werden, denn am gleichen Abend verkündete der peruanische Präsident die Schließung der Grenzen. Ich hatte Glück, einen Flug nach Mexiko City zu bekommen. Fünf Wochen hatte ich von Mexiko nach Peru gebraucht, zurück flog ich in fünf Stunden.

Mexiko verließ ich mit einem der wenigen verbleibenden Luftansaflüge. Die Welt, wie ich sie als Flieger kenne, verschwindet und unser globales Transportsystem bricht zusammen. Als ich in Frankfurt ankomme, wird die Landebahn 25R als Parkplatz genutzt. Nur 5 % des Flugplans operieren noch. N5581 M wartet in Peru auf mich und auf bessere Tage, in denen wir wieder fliegen können.

Andreas Ritter

Übersetzung: Heike Schiemann

Die ganze Reise gibt es hier: [www.ritter1.de](http://www.ritter1.de)