



Foto von mir auf dem letzten Flug

Fliegen in einem anderen Kontinent

Eindrücke und Erfahrungen meiner Arbeit als Frachtpilotin in Lateinamerika | von Justine Kill

Im Sommer erfuhr ich, dass zwei Flugzeuge aus unserer Boeing 757 Flotte nach Lateinamerika geschickt werden, um im dortigen Fracht-Netzwerk auszuhelfen. Für diese Latin America Operations (LATAM Ops) wurden Pilotinnen & Piloten gesucht.

Sonnenaufgang auf dem ersten Flug nach Curacao



Für mich war das eine einmalige Chance. Ich meldete mich und bekam bald darauf Bescheid, dass ich Ende Oktober für 18 Tage nach Lateinamerika fliege.

Vor der Mission musste jeder Pilot ein Simulator-Training absolvieren, da besonders in Bogota die Flugzeuge nah an ihre Grenzen gebracht werden. Der Airport liegt auf 8.400ft (ca. 2.500m) MSL und ist von hohen Bergen umgeben.

Wer im Performance Unterricht gut aufgepasst hat, weiß, dass die Leistung der Triebwerke (egal ob Propeller oder Turbine) bei einer so geringen Dichtehöhe auf einen Bruchteil sinkt. Dazu kommt die Aerodynamik, die ebenfalls negativ beeinflusst wird. Mit zwei Triebwerken ist das kein Problem, aber in der kommerziellen Luftfahrt gehen wir immer davon aus, dass uns ein Triebwerk ausfallen könnte, im schlimmsten Falle schon kurz vor dem Abheben. Auch dann müssen wir in der Lage sein, das Flugzeug sicher in die Luft zu bringen. Überraschend, wie exakt man fliegen muss, um bei solchen Szenarien nicht mit einem Berg zu kollidieren.

Auf meinem langen Flug nach Panama am 19. Oktober arbeitete ich nochmals alle Briefing-Pakete durch. Zum Wetter konnte ich mir selbst ein Bild verschaffen; ich musste die letzten zwei Flugstunden nur aus dem

Fenster schauen und sah jede Menge CB. Ein Satz des Briefings blieb bei mir ganz besonders hängen: **„The only thing predictable about Central America’s weather is it’s unpredictability“** (Da s einzig Vorhersehbare am Wetter in Zentralamerika ist seine Unvorhersehbarkeit).

Schön an dieser OPs ist, dass die 6 Crews (jeweils 1 CPT und 1 FO) im gleichen Zeitraum drüben sind. Eine Crew trifft man immer an und da die meisten zum ersten Mal dort sind, haben alle Lust, das Land zu entdecken. Ich bin für neun Tage in Panama City stationiert, die weiteren neun Tage in Bogota.

Mein erster Dienst startet nach zwei Tagen Akklimatisation um 01:40 loc, die klassischen Dienstzeiten im Cargo Bereich. Von Panama geht es mit Zwischenstopp in Curacao und Port of Spain (Trinidad) nach Barbados. Am Funk hört man die Locals erst auf Spanisch, dann Holländisch, dann perfektem Englisch funken. Die Air Traffic Controller sind professionell, nur der Empfang ist manchmal schlecht. Viele Fluglotsinnen sind zu hören, das ist mir in Europa auch aufgefallen.



Bogota vom Berg aus, mit CB in der Mitte

Das Wetter meint es gut mit uns, der Sonnenaufgang über dem karibischen Meer ist traumhaft schön. Am Boden läuft auch alles reibungslos. Noch am Vormittag landen wir in Bridgetown, Barbados. Das Hotel liegt direkt am Strand, das Meer ist türkisblau, wie auf einer Postkarte. Das Landebier am Abend mit der anderen Crew ist verdient.

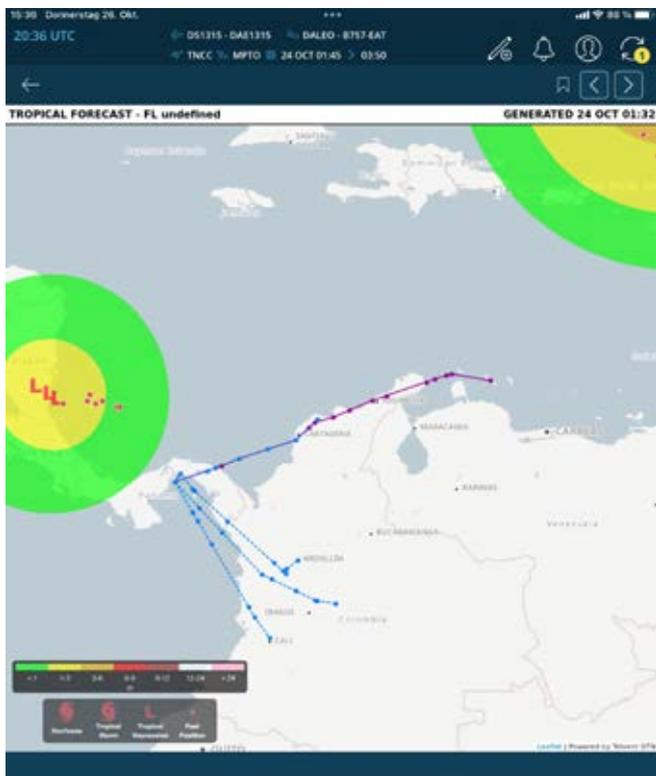
Am nächsten Tag geht es nachmittags weiter. Dieselbe Strecke zurück. An Bord ha-

ben wir wie bereits auf dem Hinflug einen Mechaniker, der unser technisches Logbuch nach jeder Landung unterschreibt und im Notfall auch Inspektionen durchführen kann. Das ist ungewohnt, da in Europa an all unseren Standorten Mechaniker angestellt sind.

Die letzten zwei Flüge gehen in die Nacht hinein. Da funktioniert das Prinzip „See and Avoid“ bezüglich CB nicht mehr so gut, daher müssen wir uns auf unser Wetterradar und

die durch Blitze aufleuchtenden Wolken verlassen. Genug Kraftstoff haben wir dabei. Die Flüge laufen reibungslos. Der Anflug auf Panama Intl. Airport enttäuscht etwas. In der Anflugbefehrerung ist ca. jede dritte Lampe kaputt, eine ATIS gibt es nicht, der Wind wird meistens als „calm“ angegeben, auch wenn das nicht stimmt. Wenn man aufs Vorfeld blickt, könnte man meinen, die Zeit sei stehen geblieben. Alte Boeing 727 Dreistrahler,

Tropische Stürme aus dem Kartenbriefing



Ein aktiver Vulkan aus dem Kartenbriefing





Über der Karibik

die noch immer aktiv fliegen und vieles mehr.

Nach drei Tagen Standby in Panama fliegen wir als Passagiere nach Bogota. Von gefühlten 35°C Außentemperatur mit 90% Luftfeuchtigkeit auf angenehme 20°C in den Höhen Kolumbiens. Das tut gut. Bereits am Abend haben wir den ersten Flug Bogota–Panama–Bogota. Beim ersten Start aus Bogota ist es ruhig im Cockpit und die Konzentration besonders hoch. Auf unserer Abflugroute (Standard Instrument Depature) haben wir drei Sektoren, die alle eine andere „Escape Route“ beinhalten. Wenn uns vor dem ersten Wegpunkt ein Treibwerk ausfällt, müssen wir nach rechts drehen und einer speziellen Route folgen, vor dem zweiten Punkt drehen wir nach links weg und folgen einer anderen Route, usw. Als wir die MSA erreichen, also die Minimum Sektor Altitude in der die Hindernisfreiheit gegeben ist, entspannte sich alles etwas. Aber nicht lange, denn da stand schon die erste CB. Sie nach Lehrbuch mit 20NM Abstand zu umfliegen, geht nicht. Dafür war der Luftraum zu voll und zu viele Restriktionen in der Luftraumstruktur, daher streifen wir die Wolke am Rande. Durch ihre statische Aufladung erleben wir 10min lang Kino mit dem Namen „St. Elmo’s Fire“. Das sieht spektakulär aus und ist ein Anzeichen

dafür, dass uns jederzeit ein Blitz treffen könnte. Auf dem Rückweg finden wir genauso viele Gewitter vor. Das erinnert mich wieder an den Satz aus dem Briefingpaket.

Der Satz bestätigt sich auch in den darauffolgenden Tagen, als wir Bogota – Caracas (Venezuela) hin und her fliegen. Das sind jedoch Tagflüge und die CB sind noch unberechenbarer. Jedes Mal, wenn uns die Radarlotsen mit dem Satz „contact 118,1“ zur Landung an den Tower übergaben, musste ich grinsen. Denn das ist die Tower Frequenz vom Salzburg Airport, wo ich meine ATPL-Ausbildung machte. Hier war es die Frequenz von Panama, Bogota und Caracas Tower. Schon verrückt.

Bei meiner letzten Landung in Bogota sagt mir der Lotse 6NM vor dem Aufsetzen: „expect heavy rain in short final“. Aus der Theorie weiß man, dass starker Regen oft mit starken Auf- und Abwinden verbunden ist, die in der Geschichte der Luftfahrt sogar für den einen oder anderen Absturz eines Airliners gesorgt haben. Daher geht man in diesem Moment nochmal alle „Escape Manuevers“ im Kopf durch und stellt sich eher auf einen Go-Around ein als auf eine Landung. Die Sicht wird immer schlechter, die Scheibenwischer der Boeing laufen auf Hochtou-

ren. Wir nähern uns der Decision Altitude (DA), die der letzte Punkt ist, an dem wir die Landebahn sehen müssen, um eine sichere Landung durchführen zu können. Wenige Fuß über der DA sehe ich die Bahn, schalte den Autopiloten aus und bringe den Flieger sicher zu Boden. Wir hatten Glück und die Turbulenzen waren moderat.

St. Elmo's Feuer in der Nacht auf der Cockpitscheibe durch statische Aufladung



Während der 18 Tage war kein Flug langweilig, ich konnte jede Menge lernen und viele Erfahrungen sammeln.

Neben den Flügen hatte ich Zeit, die Städte anzuschauen. Das ist der Teil, den ich besonders gerne an meinem Job mag. Man hat die Möglichkeit, die Welt zu entdecken, Kulturen kennenzulernen.

In Panama City war ich beeindruckt von den vielen Wolkenkratzern. Erschreckend ist jedoch, dass nur wenige Meter weiter pure Armut herrscht. Die Kriminalitätsrate ist hoch. Wir sollen bestimmte Viertel meiden, da es dort bereits Vorfälle gegeben hat. Man hat ein Taxi, in dem unsere Kollegen saßen, mit Waffen bedroht und ausrauben wollen.

An einem Tag lässt es sich jedoch nicht vermeiden und zwei Kollegen und ich fahren mit dem Uber durch eines dieser Viertel, da alle wichtigen Straßen Panamas plötzlich gesperrt sind. Ich war geschockt, diesen Kontrast zu sehen. Mir hingen noch die Zahlen im Kopf, dass allein der Panama Kanal jährlich einen Umsatz von ca. 3,4 Milliarden Dollar erwirtschaftet. „Wo fließt das ganze Geld hin?“ frage ich mich, als ich eine Frau mit zwei Kleinkindern in einer feuchten, dreckigen Ruine sitzen sehe. Im Hintergrund funkeln die Wolkenkratzer und verraten mir die wahrscheinliche Antwort. Am Abend, als wir vom Restaurant zurück



Panama City von einem Berg aus mit Nasenbär

ins Hotel gehen wollen, geraten wir mitten in eine Demonstration, die schon seit Tagen andauert. Der Protest richtete sich gegen die Verlängerung eines Minenvertrages, der es einer kanadischen Firma ermöglicht, weitere zwanzig Jahre Kupfer abzubauen. Die Bürger demonstrieren gegen die Zerstörung der Umwelt und haben Angst vor weiterer Ausbeutung ihres Landes. Diese Aktion hatte gravierende Auswirkungen: gelang waren Straßen gesperrt, was u.a. zur Kraftstoffknappheit führte. Auch die Luftfahrt war betroffen und wir führten „Fuel Tankering“ durch, nahmen also aus Bogota genug Kraftstoff für den Hin- und Rückflug mit. Das ist natürlich nicht ökonomisch.

In Bogota nutze ich meine freien Tage und machte u.a. eine geführte Radtour durch die Stadt, bei der ich von den einheimischen Guides viel lernte. Stadt und Land haben sich in den letzten Jahren, recht gut entwickelt, jedoch soll die Produktion von Kokain und Cannabis trotz neuer Gesetze auf ein Maximum gestiegen sein. Die Bauern profitieren mehr vom Anbau der Koka Pflanzen als z.B. von Bananen.

Auch in Bogota gibt es viel Armut, ganze Dörfer aus Zelten wurden in Parks aufgeschlagen, in denen Flüchtlinge aus anderen

Teilen Kolumbiens siedelten. Sie leben in purer Armut. Uns wird empfohlen, im Dunkeln nicht mehr draußen herumzulaufen. Selbst vor unserm Hotel erlebten Kollegen, wie ein Mann ausgeraubt und mit einer Waffe verletzt wurde.

Das höchste Gebäude Bogotas steht seit Jahren leer, da die Firma während des Baus Pleite gegangen ist. In einer Kaffeerösterei lerne ich, dass der ganze gute Kaffee in andere Länder exportiert wird, die Kolumbianer selbst nur den Ausschuss der Kaffeebohnen behalten und gar Kaffee aus Venezuela importieren. Wir leben echt in einer verrückten Welt.

Nach 18 Tagen trat ich die Heimreise an. Am Abend starteten wir mit dem A340 aus Bogota Richtung Osten. Ich kam aus dem Staunen nicht heraus, als ich zum ersten Mal bewusst wahrnehmen konnte, wie unglaublich nah wir über die 10 Mio. Einwohner Stadt flogen, mit einer Linkskurve direkt nach dem Start, umgeben von hohen Bergen. Wenn man vorne im Cockpit sitzt, ist man so beschäftigt, dass man das gar nicht so wahrnimmt. Ich klebte eine viertel Stunde lang am Fenster, wie ein kleines Kind.

