

5 dages flyvning i Mexico

I gennem mange år har jeg fløjet rundt i USA og i sær i det Sydvestlige USA, hvor tanken om at krydse grænsen til Mexico altid har ligget lidt i baghovedet. Det var dog først for et par år siden, at tanken om at flyve til Mexico synes realistisk, da forholdene for GA piloter blev acceptable. Det vil sige, at der var gode flyvekort til rådighed, flyvelederne talte forståeligt engelsk og papirarbejdet for at rejse ind, rundt og ud af Mexico blev forbedret.

Efter at have fløjet fra Florida til Bahamas et par gange og dermed havde fået kendskab til eAPIS - Electronic Advance Passenger Information System, købte jeg "Pilots Guide to Mexico", forskellige kort og meldte mig ind i "Baja Bush Pilot". Efter at have læst dette materiale igennem, syntes det ikke uoverkommeligt at flyve til Mexico.

Jeg har gennem de sidste par år lejet en dejlig turbo charged Cessna 182 med G1000 cockpit hos Sawyer Aviation i Scottsdale, og da jeg sidst var hos dem i september 2011, forespurgte jeg om det var muligt at leje dette fly til en tur til Mexico. Det er nemlig ikke ret mange steder man kan leje fly til Mexico, men Sawyers direktør sagde heldigvis OK til det, forudsat at det var til "sikre" lufthavne i Mexico.

En af de ting der havde vakt min interesse for at flyve til Mexico var, at fra december til marts er det muligt at komme på "Whale watching" ved Baja California's vestkyst. Her kommer bl.a. de store gråhvaler ned fra Alaska til Baja California for at yngle. Der er flere steder man som privatpilot kan flyve til for at komme på "Whale watching", men et af de bedre steder er Loreto, som ligger godt nede af "Baja'en". Herfra kører man så tværs over halvøen, hvor der er flere steder man kan opleve disse store hvaler på meget tæt hold.

Planlægningen

Forberedelserne gik i gang. Til at begynde med var vi 4 personer der skulle af sted, men af forskellige årsager endte vi kun med at blive 2 personer, undertegnede og min gode veninde Sus, som bare er vild med flyvning. For at holde omkostningerne nede valgte vi derfor at skære turen ned fra de oprindelig planlagte 6 dage til 5 dage.

Når man flyver til Mexico skal man lande i en lufthavn som har status som AOE - Airport of Entry, og det samme glæder når man igen forlader Mexico. Efter at havde krydset grænsen fra Mexico til USA på tilbage turen, skal man ligeledes lande i den første lufthavn i USA, hvor der er toldbehandling.

Selvom papirarbejdet - bureaukratiet - i Mexico er blevet lettere, så er der mange ting som skal være i orden. Som pilot skal du have følgende med:

1. Pas
2. Pilot certifikat med engelsk påtegning at man har et gyldigt certifikat
3. Lægeerklæring
4. Begrænset radiotelefoni operatør tilladelse

Alle amerikansk registreret luftfartøjer skal have:

1. Et standard luftdygtighedsbevis
2. Et permanent registreringsbevis (ingen midlertidig certifikater)
3. En radiostation licens
4. Oplysninger om operationelle begrænsninger
5. Vægt og balance information
6. Transponder med Mode C
7. To-vejs radio udstyr

8. Hvis luftfartøjet er registreret i en anden persons eller forenings navn anbefales det, at man har bemyndigelse til brug af flyet til flyvninger i Mexico.
9. En ID mærkeplade
10. 12-tommer registreringsnummer er nødvendigt for at krydse ADIZ i Mexico.
11. Den mexicanske regering har for nylig udskudt kravet om 406 MHz ELT'er. Den nye frist for efterlevelse er 30. juni 2013 for piloter med fly, der udelukkende anvendes til privat flyvning, og 31 december 2010 til kommercielle fly.

og sidst, men ikke mindst, en gyldig mexicansk forsikring for flyet.

Når man så første gang lander i Mexico er der mange papirer der skal udfyldes. Man skal gennem told og immigration, hvor man får et mexicansk visum. Hos den lokale lufthavnsmyndighed får man en tilladelse til at flyve rundt i Mexico, og alt sammen skal man betale for, også start- og landingsafgifter, samt parkering. Så inden man er færdig løber det op til flere hundrede kroner. Modsat USA, hvor man kun kan komme til at betale for parkering, så er det væsentlig dyrere at flyve i Mexico. Til gengæld bor og spiser man billigere.

Man bruger derfor ca. en halv time på at ordne papirer hver gang man ankommer eller rejser fra en lufthavn. Det skal dog siges, at alle var utrolig hjælpsomme, og vi mødte aldrig nogen som forsøgte at gøre det mere besværligt for os end nødvendigt var. Ligeledes når vi landede i en lufthavn blev vi altid, som det første, mødt af 3-5 svært bevæbnede unge soldater, som skulle se mit pilot certifikat, samt lige kigge lidt ind i flyet.

Nå, men det var snart tid til at tage af sted. Flyveplaner var lavet hjemmefra. Vi havde besluttet at turen skulle gå fra Scottsdale til San Felipe, hvor vi skulle ordne told og immigration samt have én overnatning. Dagen efter skulle vi så flyve videre til Loreto, hvor vi som nævnt skulle på "Whale watching" og derfor skulle have 2 overnatninger dér. Fra Loreto ville vi krydse over "Sea of Cortez" til det mexicanske fastland til Alamos. Fra Alamos ville turen gå via Ciudad Obregon og Nogales i USA for toldbehandling, inden vi igen sluttede af i Scottsdale. Sidst jeg var i USA havde jeg købt en IPAD 2 og downloaded både "Foreflight" og "Air Nav Pro", som jeg undervejs fik megen glæde af.

København - Phoenix

Lørdag den 18. februar 2012 tog Sus og jeg med SAS til Chicago, hvor vi tog en enkel overnatning i lufthavnshotellet, inden vi tidligt næste morgen fløj videre til Phoenix. Det var dejligt at komme til Arizona, hvor himmelen var flot blå og med temperaturer op til 25 grader om dagen trods kølige morgener. Vejrudsigten for resten af ugen var både for Arizona og den del af Mexico vi skulle flyve i perfekt, med stort set ingen skyer og ingen nedbør. Hvad mere kan man forlange.

I 2011 havde jeg fået mit IR - Instrument rating tilbage, og for at holde det gyldigt manglede jeg at lave nogle approaches. Turen til Mexico skulle foregå VFR, men det er jo altid rart at være "current" IFR, såfremt der skulle blive brug for det. Derfor havde jeg aftalt med min instruktør Carl fra Sawyer Aviation, at vi lige skulle tage en tur rundt om Phoenix og lave noget IFR flyvning. Det blev til 2 timer, hvor vi fløj til Chandler, Gasa Grande og Gateway.

Scottsdale - San Felipe

Tirsdag den 21. februar oprandt dagen, hvor vi skulle flyve til Mexico. Tidsforskellen fra Danmark gjorde helt automatisk at vi vågnede tidligt, så kl. 09.00 var vi klar til at flyve til San Felipe. Efter at have indgivet en flight plan og fået en vejrbriefing via Prescott FSS - Flight Service Station, gik vi i luften med en Phoenix Class B clearance sydpå. En direkte routing fra Phoenix til San Felipe er ikke mulig pga. mange militære områder langs den Mexicanske grænse, så turen gik via Yuma, og derfra videre direkte til San Felipe.

Flight planen blev åbnet da vi var ude af class B området, og Albuquerque Center kontaktede for Flight Following. Herefter gik det stille og roligt videre mod Yuma og den mexicanske grænse med en god medvind. Ganske kort før grænsen til Mexico blev "frequency change approved" og jeg kontaktede derefter Mexicali approach, hvor jeg fik en direkte clearance til San Felipe og besked om at advisere når jeg var 50 NM fra Mexicali VOR.

I Mexico bruger man for det meste VOR til at angive sin position. F.eks. "on Loreto VOR radial 212 35 DME". Ligeledes er de fleste IFR approaches VOR/DME approaches.

Der var ikke så meget at se på turen fra Scottsdale til San Felipe, som tog knap 2 timer, men det blev en flot indflyvning til San Felipe i det meget klare vejr. San Felipe har et tårn, men fungerer kun som AFIS, der oplyste at bane 31 var i brug, og der kun var mig i området. Spændende var det at se, hvor omstændig hele proceduren ved ankomst til den første mexicanske lufthavn ville være. Først blev vi ledt hen til "Fuel station", hvor 4 soldater tog pænt imod os. Efter Fueling taxiede vi hen til parkeringen, og så blev vi ellers ledt fra kontor til kontor for at få visum, flyvetilladelser, betale den ene afgift efter den anden. Men efter 30 minutter var det overstået og i mellemtiden havde nogen ringet efter en taxi til os.

Lad det være sagt med det samme. Der foregår ikke meget i San Felipe sidst i februar. Interessant var det dog at se en "rigtig" mexicansk by, som ikke var overfyldt med turister. Om aftenen viste det sig, at der var en festival med diverse optræden, så helt kedelig blev det ikke.

San Felipe - Loreto

Næste dag, onsdag den 22. februar, skulle vi så flyve det længste stræk, men også det smukkeste. 2½ time langs den østlige kyst af Baja California ned til Loreto. For at vi skulle kunne se noget var turen planlagt i kun 3.500'. Igen en del papirarbejde inden vi blev "released" af myndighederne, og kl. lidt i 9 kunne vi gå i luften i rigtig flot vejr, og med en pæn medvind. I den klare luft stod de høje bjergene flot mod den blå himmel og undervejs var der mange små bugter med krystalklart vand og hvide strande. Flere af disse steder havde deres egne små grus landingsbaner, hvor en del amerikanske piloter fra Baja Bush Pilots flyver ned i weekenden og nyder livet med at fiske og slappe af i det gode vejr. Undervejs så vi flere hvaler i det klare vand.

Loreto er en international lufthavn med et aktivt tårn. 20 NM ude kaldte jeg tårnet op og fik en "right downwind approach for runway 34 -report midfield". Igen en meget smuk indflyvning over Loreto by langs det klare blå vand og de omkringliggende bjerge.

De sædvanlige 4-5 soldater mødte os, og efter vi havde fået brændstof på, skulle vi igen gennem procedurerne med at få lukket flightplanen, betale diverse afgifter inden vi kunne tage en taxi ind til vores hotel.

Whale watching

Torsdag den 23. februar skulle vi så på Whale Watching, som jo var det der var hele formålet med turen. Inden afrejsen fra Danmark havde jeg bestilt en guided tur. Sus og jeg var de eneste på denne tur, hvilket gjorde den lidt dyr, men til gengæld havde vi så bilen og båden for os selv med egen guide. Det blev en rigtig flot tur fra Loreto på østsiden af Baja California over til Lopez Mateos på vestkysten. Først gennem høje flotte bjerge, hvor skyerne flere steder lå tæt og lavt, og videre ned til det flade opdyrkede land ud til vestkysten, med et helt andet klima end på østkysten. Lidt bekymrede var vi på vejret, men da vi efter 2 timers bilkørsel nåede frem til Lopez Mateos, var der kun få skyer og helt vindstille. Perfekt for Whale watching.

Det blev en uforglemmelig oplevelse. I 2 timer sejlede vi rundt i lagunen og så den ene moderhval med unge, efter den anden. Vi kom meget tæt (få centimeter) på hvalerne, men den ultimative oplevelse at de

stak hovedet op lige ved bådkanten, så vi kunne klappe dem, oplevede vi desværre ikke, men fascinerende var det at se disse kæmpehvaler så tæt på.

Mætte af indtryk fik vi en meget lækker frokost inden turen gik tilbage til Loreto, for at gøre klar til næste dags flyvning til Alamos.

Loreto - Alamos

Alamos er ved at blive optaget som en FN World Heritage Site, hvoraf der er fjorten steder i Mexico, bl.a. pga. dens historie, smukke beliggenhed og fordi den bliver flot vedligeholdt som en typisk mexicansk by.

Fredag den 24. februar skulle vi så krydse havet over til Alamos fra Loreto. Der var forecasted en pæn modvind på omkring 30 kt hele vejen, så mod normalt 1 times flyvning, skulle vi regne med 1 time og 20 minutters flyvning, hvoraf 1 time ville være over vand. Igen en smuk morgen i Loreto, men Ciudad Obregon som ligger 30 minutters flyvning fra Alamos rapporterede om let morgendis og lave skyer. Jeg havde tidligere i San Felipe forsøgt at ringe til de mexicanske metrologer, men det lykkedes mig aldrig at få fat i nogen som kunne tale engelsk, så denne gang ringede jeg direkte til hotellet for at få en vejrbriefing af dem.

Hotellet vi skulle bo på er nemlig noget særlig. Det ejes af et amerikansk ægtepar, som begge er piloter. De har restaureret dette helt fantastiske hotel, som i selv er en oplevelse værd. Der er en have som oser af idyl, og som man kan opholde sig i dage uden at blive mæt af det. Alle værelserne er specielle med egen pejs, som bliver tændt op hver aften.

Men som pilot er det helt specielt. Kan man navigere/finde vej til Alamos lufthavnen, lande sikkert og bor på Hacienda de los Santos, så bliver man livsvarigt medlem af deres Club Pilot. Som den første dansker blev jeg det.

For at få vejret for Alamos ringede jeg derfor til Jim Swickard som ejer Hacienda, og han kunne fortælle mig, at der var skyfrit og let vind, og at det ikke var unormalt at der kunne være lidt diset omkring Obregon tidligt om morgenen, men at det hurtigt ville brænde af. Samtidig opgav jeg vores ETA for Alamos, så de kunne sørge for at der var nogen der kunne hente os i lufthavnen.

Lidt over halv ti fredag morgen gik vi i luften fra Loreto med en direkte clearance fra Loreto VOR radial 053 til Alamos, hvor vi skulle rapportere 20 NM DME, hvorefter vi skulle kontakte Obregon approach. Vi gik op i 9.500' og 20 NM ude fra Loreto kontaktede jeg Obregon og oplyste radial og afstand fra Obregon VOR. Herefter blev vi cleared direkte til Alamos i den højde vi ønskede.

Det blev en meget flot indflyvning til Alamos som ligger i 1.200' højde med bjerge op til 5.000' på højre side af indflyvningen. Der var ingen dis eller skyer og efter landing stod hotellet klar med en vogn sammen med de sædvanlige 4-5 soldater. Hotellet har også en hangar, hvor flyet blevet parkeret natten over.

Efter 24 timers fredfyldt ophold i Alamos i smukke typiske mexicanske omgivelser med dejlig mexicansk mad og musik, var den sidste dag med flyvning oprandt. Det skulle også blive en lang dag, da vi først skulle toldbehandle i Mexico og derefter i USA inden vi kunne slutte af i Scottsdale.

Alamos - Obregon - Nogales - Scottsdale

Lidt i ti lørdag den 27. februar startede vi ud fra Alamos for at flyve de 25 minutter til Ciudad Obregon, hvor vi skulle "checke" ud af Mexico for at returnere til USA. Efter at have lavet en 360 pga. afgående trafik, fik vi tilladelse til at lande på bane 31, hvorefter den sædvanlige forestilling med soldater, diverse myndigheder, handling agent foregik. Alle var igen søde og rare, men det var ret omstændig at få alle papirer på plads, afgivet flight plan og få betalt de forskellige gebyrer og afgifter samt brændstof. Til sidst lykkedes det hele,

og som det sidste ringede jeg til tolden i Nogales, for at fortælle dem vores præcise ankomsttidspunkt, som ikke må variere mere end 15 minutter end oplyst. Oplysningerne til eAPIS om indrejse til USA var allerede sendt før turen til Mexico.

Efter 50 minutter på jorden i Obregon gik turen så videre til Nogales via Hermosillo. Endnu en smuk tur i et bjergfyldt landskab og med godt vejr på hele turen. 10 NM syd for Hermosillo fik vi en direkte clearance til Nogales. Før og omkring Nogales ligger der en del højde bjerge, og Nogales selv ligger i 5.000', så vi gik op fra 7.500' til 9.500', også for at undgå den tiltagende termiske turbulens som opvarmningen hen på eftermiddagen skaber.

30 minutter før passage af ADIZ (Air Defense Identification Zone) kaldte jeg Prescott FSS op og fik en særlig transponder code. Har man ikke den, risikerer man at få besøg af et par US fighters. Det skulle være ret dyrt! Set fra oven var man ikke i tvivl om hvor grænsen mellem Mexico og USA gik. En markant mur/hegn viste sig tydelig fra luften.

Nogales har ikke noget tårn, så det var bare at kalde op og sige hvad man ville inden landing. Jeg havde inden turen læst, at man efter landing ikke må forlade flyet før man får besked på det fra US customs, men det tog den ene tolder der var på arbejde meget afslappet på, og 10 minutter efter vi var landet, var vi klar til at gå til den lokale cafe og få en hamburger. Det var nu meget dejligt at være tilbage i USA.

Nu manglede der bare det sidste stykke fra Nogales tilbage til Scottsdale, som tog 1 time. Der var en del turbulens, men ikke mere en at den gode GFC700 autopilot klarede fint. Vi fik igen en clearance til at flyve gennem Phoenix class B airspace, og efter vi var ude af dette, blev Scottsdale Tower kontaktet for en left downwind approach til bane 21.

Afslutning

2256 km flyvning på 09 timer og 16 minutter var slut og vi var mætte af gode oplevelser. Mexicanerne var under hele turen rare og imødekommende trods den megen bureaukrati og de mange afgifter, og helt klart et land, hvor man som GA pilot godt kan føle sig tryk ved at flyve i. Og så laver de nogle fantastiske Margaritaer. Hvis jeg skal til Mexico igen ved jeg ikke om det bliver Baja California, for Mexico er stort, og der findes også skønne områder på Yucatan halvøen, som kan nås fra Florida med kun 3 timers flyvning. Hvem ved hvad det bliver til?

Efter et par dage mere i smukke Scottsdale, fortsatte vi med rute-fly til San Diego og derfra med bil til Los Angeles inden turen igen gik hjem til København via Chicago.

På min hjemmeside www.pero.dk kan du se flere billeder samt videoklip fra turen. Ligeledes har jeg også en side der fortæller om procedurerne for at flyve til og fra Mexico. God fornøjelse.

Per Faldborg Olesen
Privatpilot