

AOPA goes to Jersey



Michael Erb, Geschäftsführer der AOPA Deutschland, und Charles Strasser, Präsident der AOPA Jersey, kennen sich seit geraumer Zeit und so ist es naheliegend, dass auch die Insel Jersey zum Zielort eines Fly-Out der AOPA gewählt wird. Die Einladung dazu erfolgte von Charles im letzten Jahr und es gab keinen Grund, diese herzliche Einladung auszuschlagen.

Jersey war bisher recht spärlich besetzt bei mir. Vom Bottlang weiß ich, dass die Anflugblätter in der Frankreich und UK Edition zu finden sind. Auf der Karte ist recht schnell zu erkennen, dass es geografisch eigentlich zu Frankreich gehören müsste. Sicherlich auch eine spannende Geschichte, das „Warum nicht?“. Der andere weitaus bekanntere Teil ist, dass Jersey eine eigene Währung besitzt, nahezu autark und nicht Mitglied des Schengener Abkommens ist sowie allgemein als Steuerparadies gilt. Das wars....

Von der AOPA wurde Jeppesen gefragt, ob das Flyout im Rahmen der Navigationsservices unterstützt werden könnte. Daraufhin haben wir gerne ein umfangreiches Trip-Kit

aus Strecken- und Anflugkarten für alle Teilnehmer zusammengestellt.

Auf Jersey landeten schließlich 25 Flugzeugbesatzungen mit 62 Teilnehmern. Eine beachtliche Zahl, wenn man außerdem noch bedenkt, dass in diesem Jahr die Wetterbedingungen am Anflugtag mit wenigen Ausnahmen nur Flüge unter Instrumentenflugbedingungen zuließen.

Waschküche

Der Flug findet diesmal mit einer Cirrus SR 20 statt, die am Flugplatz Siegerland im Sauerland stationiert ist. Es ist eine elegante IFR zugelassene Reisemaschine ausgestattet mit einem Glascockpit von Aviodyne. Eine Woche vor dem geplanten Reisetrip machen wir uns nochmals mit dem Flugzeug vertraut. Ich kann mich auf meine Arbeit als Navigator mit meinem elektronischen „Krempel“ eingewöhnen. Der Eingewöhnungsflug findet bei herrlichem Sichtflugwetter statt und wir hoffen natürlich auf ein ähnliches Reisewetter für den 28. Mai. Ein Blick auf die Wetterkarten am Vorabend lässt allerdings nichts Gutes erahnen. Die Wetterbedingungen am Start- und Zielort

zeigen tiefe, aufliegende Wolken, Regen und nicht zuletzt auch den berüchtigten Nebel über Jersey.

Die Flugstrecke berechnet der FliteStar mit 437 Nautischen Meilen und 3,5 Stunden. Die Route verläuft konstant mit Westnordwestkurs und geht über den Luftraum Belgiens und Frankreichs. Nach Sichtflugbedingungen zu fliegen ist aufgrund der zahlreichen militärischen Beschränkungsgebiete eine fliegerische Meisterleistung und verlangt eine hohe flugnavigatorische Aufmerksamkeit inklusive des Funkverkehrs mit den zuständigen Luftbodenstellen. „Meine“ Piloten, AOPA-Geschäftsführer Michael Erb und AOPA-Schatzmeister Constantin Woelki besitzen beide eine Instrumentenflugberechtigung und planen daher von vornherein einen IFR-Flug. Unter IFR Bedingungen zu fliegen bedarf eines großen Trainingsaufwands für den Piloten. Wie ich von Michael später erfahre, kämpft momentan die europäische IAOPA für ein neues Konzept zu einer vereinfachten IFR Berechtigung für Privatpiloten.

Als wir gegen halb elf in Siegerland ankommen, stehen selbst die Rettungshubschrau-

Fotowettbewerb

ber vom ADAC noch am Boden. Vom Kontrollturm kann man nicht mal die Piste sehen. Der Wetterbericht gibt uns eine zögerliche Auflösung ab Mittag bekannt. Allerdings werden wir über der gesamten Flugstrecke keine wesentliche Wetterverbesserung antreffen. Jersey gibt Wolkenuntergrenzen bei ca. 800 Fuß an. Constantin Woelki unterstützt Michael aktiv beim Start in die „Suppe“. Schon nach wenigen Metern nach dem Abheben befinden wir uns in der kompletten Waschküche. Zum ersten Mal erlebe ich Airmanship live unter diesen Wetterbedingungen in einem Kleinflugzeug. Das Glascockpit mit der großen elektronischen Kartendarstellung erleichtert dabei die Navigation erheblich. Aber auch dieses Avidyne Gerät bedarf eines umfangreichen Trainings zur korrekten Bedienung, bevor es der Pilot zum Vorteil im Cockpit nutzen kann.

Testflug

Ich sitze diesmal hinten als „Bordschütze“ und erlebe aktiv das Geschehen am Tablet PC. Tablet Store hatte mir noch recht kurzfristig einen neuen Kleinrechner LR800 mit einem 10 Zoll Monitor zur Verfügung gestellt und gebeten, meine Flugeindrücke von diesen Gerät mitzuteilen. Einen Instrumentenflug habe ich bisher noch nicht mit dem FliteDeck verfolgen können. So ist dieser Flug eine günstige Gelegenheit dazu, die IFR-Verfahren auf dem FliteDeck kennenzulernen. Kleincomputer im Cockpit brauchen eine hohe technische Zuverlässigkeit, eine hohe Rechengeschwindigkeit für die Anzeige der digitalen Karten und die Verarbeitung der GPS-Signale zur Positionsbestimmung. Eine gute Lesbarkeit und Darstellung der JeppView Karten benötigen eine entsprechende Monitorgröße. Bei starker Sonneneinstrahlung muss der Rechner eine starke Leuchtkraft besitzen, damit die elektronischen Karten gut sichtbar bleiben. Trotzdem darf der Rechner nicht allzu groß sein, da die Platzbedingungen in einem Kleinflugzeug nicht anders als in einem normalen Kraftfahrzeug sind. Der erste Eindruck vom LR800 ist recht positiv, die Rechenleistung ist exzellent, die Karten werden zügig dargestellt und der Zoomwechsel der Karten arbeitet recht flott. Ohne vorheriges Bodentraining komme ich sehr gut mit dem neuen Rechner klar. Die Helligkeit ist ausreichend und die Wärmeentwicklung moderat.

Es geht recht schnell, und wir überfliegen den Rhein bei Köln. Es ist das letzte Mal bis zur Bretagne, dass wir Bodensicht haben. In Jersey sind die Wetterbedingungen etwas besser, tiefe Wolkenuntergrenzen, aber sehr gute Sichten. Kurz vor der Normandie lichtet sich die Wolkendecke und wir können die Küstenlinie sehen.

Nur kurz, dann geht es wieder in die Suppenküche. Inzwischen sind wir auf Jersey Radar. Im besten Englisch werden wir mit anderen Kleinflugzeugen auf den ILS Strahl gefächert und zur Piste geführt. Alles läuft sehr ruhig und hochprofessionell ab. Man muss berücksichtigen, dass Jersey eine direkte Linienverbindung u.a. mit British Airways, der Lufthansa, Air France und etlichen Low Cost Carriern besitzt und daher eine hohe Verkehrsdichte hat. Eine unserer Crews wird von einem Lotsen mit „Flieger grüß mir die Sonne...“ willkommen geheißen.



Gewinner Thema Flugzeuge: **Ralph Düren**
Flugzeuge der Fly-Out Teilnehmer auf Jersey



Gewinner Thema Landschaft: **Cornelia Grothe**
Mont Orgueil Castle aus der Luft



Gewinner Thema Piloten: **Peter Holland**
Gedenktafel in St. Helier – Der erste Pilot auf Jersey

Alte Bekannte

Trotz der schlechten Wetterbedingungen haben es am Donnerstag fünfzehn Crews geschafft, nach Jersey zu kommen. Die restlichen Crews, wie Kollege Niels Stark mit seiner Frau, entschieden die Anreise auf den folgenden Tag zu verschieben.

Dank des Engagements von AOPA-Präsident Strasser wird die Allgemeine Luftfahrt am Flughafen Jersey vom ortsansässigen Aeroclub betreut. Aufgrund des stattfindenden Mischverkehrs darf Jersey grundsätzlich nur mit Flugplan befliegen werden. Dank der Betreuung durch den Aeroclub halten sich die anfallenden Kosten und Landegebühren in Grenzen. Das Fliegerherz schlägt höher bei den Benzinkosten, sie liegen gerade mal umgerechnet bei einem Euro.

Mit dem Taxi geht es in die Hauptstadt von Jersey, St. Helier, ins Hotel Pomme d'Or. Es liegt direkt gegenüber dem Yachthafen, zentral im Städtchen.

Am ersten Abend ist ein Empfangsdinner im Hotel geplant. Ich treffe die Herren Grothe und Funke aus Berlin wieder. Sie kamen

mit ihrer Robin 3000 und SR 20 nach Jersey. Im Januar traf ich sie zum ersten Mal auf dem Trainingsseminar für den FliteStar. Andere AOPA-Crews wie Peter Hahn aus Gießen oder das Ehepaar Sensen kenne ich bereits vom Trainingscamp in Eggenfelden oder dem letzten Flyout nach Norwegen. Beim morgendlichen Briefing werden Ausflugsziele für die Insel aeronautisch oder touristisch besprochen. Im Anschluss halte ich gleich meine erste Demostunde mit dem FliteStar. Eine Crew hat Probleme mit dem Einziehfahrwerk, daher muss die anfängliche Route umgeplant werden. Gemeinsam gehen wir die Alternativen im Programm durch. Am Abend ist bereits die neue Route von ATC akzeptiert.

Die Insel

Über Jersey lässt sich vieles schreiben wie: Geheimtipp, eine Reise wert, Linksfahren, kein Massentourismus, keine Hektik, tolle Strände und Buchten, ein exzellent ausgebauten Busnetz zum Erkunden aller Ecken der Insel, Atlantikwall, Perlen und und und...

Gegen Mittag geht es zum Flughafen, wir wollen die restlichen Crews willkommen heißen.

Der zweite Tag wird ein wenig genutzt zum Erkunden der Insel. Ein paar Hobbyhistoriker unter den Piloten haben sich zusammengefunden und wollen den „War Tunnel“ besuchen. Bisher wenig bekannt ist die Episode der deutschen Besatzungszeit von Juni 1940 bis zum 9. Mai 1945 auf Jersey. Zentral in der Mitte gelegen, wurde während dieser Zeit ein Tunnelsystem in den Fels getrieben. Geplant war ein unterirdisches Feldlazarett für bis zu 300 Soldaten.

Das Tunnelsystem wurde nie vollständig komplettiert und dient heute als beeindruckendes Museum und Mahnmal im Gedenken an die Besatzungszeit. Das Museum erzählt die Geschichte der Okkupationszeit durch viele Zeitzeugenberichte sehr emotional. Viele Episoden des alltäglichen Lebens werden hautnah geschildert.

Mit dem Bus geht es weiter an die Westseite der Insel, man vermutete hier die

Es gibt Menschen mit einem besonderen Lebenslauf, dazu gehört zweifellos frei:

Charles G. Strasser. Er antwortet auf meine Frage nach seinem deutschen Familiennamen und seiner Herkunft er sei ein Kosmopolit. Er spricht zu mir wie ein Großvater zu seinem Enkel und dies im fast akzentfreien Deutsch. Ich spüre sofort, dass dieser Grandseigneur eine Menge aus seinem Leben zu berichten weiß. Treffender als Kosmopolit kann man ihn kaum charakterisieren, wenn man seine Lebensgeschichte liest. Aufgeschrieben und veröffentlicht in seinem Buch „From refugee to OBE“ (Officer of the Order of the British Empire).

Geboren wurde Charles im April 1927 in einem Kibbuz in Israel (damals noch unter dem britischen Mandat Palästina) als Sohn eines tschechischen Schmieds und einer Deutschen. Die ersten 11 Jahre wuchs er in Teplice in

der Tschechischen Republik auf, bis es von der deutschen Wehrmacht besetzt wurde. Dank englischer Rotarier hatte er das große Glück, mit einem Kindertransport bei Pflegeeltern in Großbritannien dem Holocaust zu entkommen. Später organisierte Sir Nicolas Winton mehrere Kindertransporte und rettete 664 tschechische Kinder, vornehmlich jüdischer Herkunft. Nach dem Krieg wurde Charles britischer Staatsbürger.

Noch heute ist er seinem Herkunftsland Tschechien eng verbunden. Mit Stolz trägt Charles am rechten Revers seines Hemds dezent ein kleines Abzeichen der tschechischen Staatsflagge. Charles lebt heute den größten Teil des Jahres auf Jersey, ist stolzer Besitzer einer zweimotorigen Piper Seneca II, fliegt mit dem Jeppesen Airway Manual und last but not least: Charles Strasser ist der Präsident der AOPA Jersey.



Landung der Alliierten, daher wurde hier ein Teil des Atlantikwalls gebaut. Da sie nie in einer kriegerischen Auseinandersetzung genutzt wurden, sind diese Anlagen vollständig erhalten und zum großen Teil begehbar.

Jersey ist eine Mischung aus englischen Landsitzen im typischen viktorianischen Stil und einer wunderbaren Beimischung einer mediterranen Kultur aus dem Französischen. Meine begleitenden fliegenden Historiker entpuppen sich auch als Gourmets und wir entdecken per Zufall einen kulinarischen Geheimtipp der Insel. Am Vorabend besuchten wir auf Empfehlung vom Tourismusamt das Jersey Boathouse (www.jerseyboathouse.com). Zu Frankfurter Preisen gibt es dort frische Fischgerichte (Austern, Krabben, Muscheln) oder ein wechselndes Tagesmenü für 25 Pfund. Beim Betreten der Oysterbox (www.oysterbox.co.uk) glauben wir erst an ein Déjà-vu, als uns der gleiche Kellner vom Vorabend begrüßt. Die Sache klärt sich recht schnell, beide Restaurants gehören mit insgesamt

vier weiteren dem gleichen Besitzer und unser Kellner wechselt zwischen den einzelnen Lokalitäten. Die Oysterbox bietet einen herrlichen Blick zum Sandstrand einer Bucht am südwestlichen Zipfel der Insel.

Eine Vielzahl von kleinen Villen schmiegen sich entlang der sehr engen Straßen. Trotz der geringen Breite geht es sehr gesittet zu auf Jerseys Straßen. Seinen Gegenüber vorzulassen oder im Verkehr einzufädeln scheinen oberstes Inselgebot zu sein.

Über den Wolken

Der Jersey Flying Club veranstaltet zu Ehren der deutschen AOPA-Mitglieder ein Abschluss-Barbeque auf dem Flugplatz. Zuvor gibt es ein Vin d'Honneur unterstützt von Jersey Tourism als Gastgeber. Es werden gegenseitige Grußadressen ausgetauscht und den vielen Helfern, Organisatoren und Sponsoren gedankt. Am Clubcomputer wird schon mal eine erste Wetterberatung für den Rückflug eingeholt. Einziger Wehmutstropfen, wir werden kräftigen Gegenwind aus Richtung Ost haben. Ansonsten

erwarten wir für unseren IFR Flug in Höhe von 7000 Fuß weitestgehend Sichtflugbedingungen.

Ich habe diesmal Gelegenheit auf der vorderen Cockpitseite mit FliteDeck zu navigieren. Über Frankreich ist die Bewölkung recht aufgelockert, erst über Belgien steigen die Wolken an und verdichten sich zu einer geschlossenen Decke.

Über Belgien wird in den Wolken unser Flugzeug nochmals gründlich gereinigt, ehe wir nördlich von Trier wieder im deutschen Luftraum eintreffen. Die fast komplette Auflockerung der Wolken veranlasst Michael seinen IFR-Flugplan zu schließen und den Flug unter Sichtflugregeln fortzusetzen bzw. zu beenden. Nach auf die Minute genau vier Stunden Non-Stop geht die Reise zu Ende.

Mit dem Auto geht es nun wieder zurück von Siegerland nach Langen, in Gedanken bin ich noch auf dieser wunderschönen Insel und schreibe zugleich schon an meinem Erfahrungsbericht für den AOPA-Letter.

Holger Stenzel, Jeppesen

