



Typische Bretagne-Küste im Anflug auf St. Brieuc

Nördliche Bretagne & Kanalinseln

Wenn das Wetter stimmt, dann ist die Bretagne (neben den Kanalinseln und dem Südwesten Englands) eines der lohnenswerten Sommerflugziele in Europa. Leider stellen sich ausgeprägte Hochdrucklagen ganz im Nordwesten Kontinentaleuropas meist nur ganz wenige Male pro Sommersaison ein. So geschehen in der ersten Augusthälfte 2022, so dass die dortigen Ziele bei gutem Wetter erkundet werden konnten.

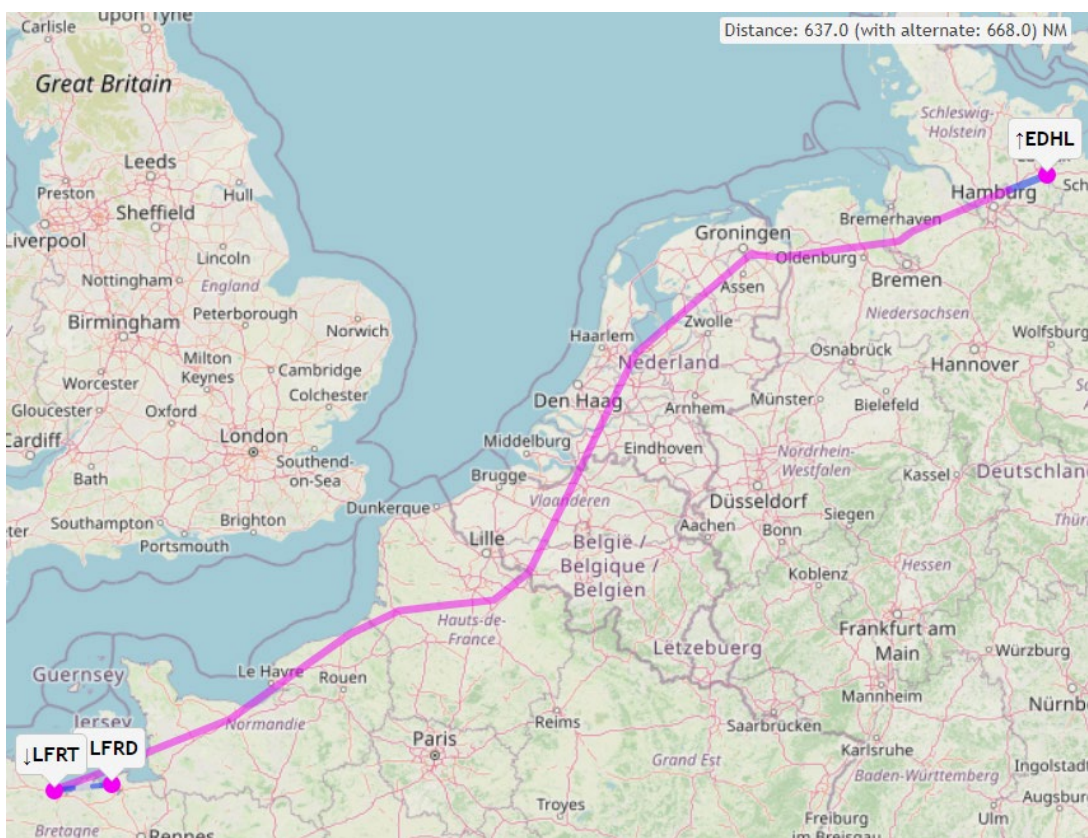
Unter dem Begriff „Nördliche Bretagne“ sei hier der dem Ärmelkanal zugewandte Bereich gemeint. Mit dem südlichen Teil der Region hingegen sei jener Teil gemeint, welcher dem Atlantik zugewandt ist (Quimper, Golf von Morbihan, Quiberon etc.).

Doch der Weg in die Bretagne ist stets recht weit und wird manchmal auch etwas unterschätzt. Ab Kassel bis nach z.B. St. Brieuc (LFRT) sind es über 500 NM; das ist mehr

als von Kassel in die Toskana oder in den Süden Norwegens! Dies ist neben dem wechselhaften Wetter zumindest ein weiterer Grund, warum die nördliche Bretagne zumindest jenseits von Dinard/Saint-Malo (LFRD) vergleichsweise selten von Privatpiloten aus dem deutschsprachigen Raum angefliegen wird. Selbst Engländer fliegen selten hierher, weil die Strecke über den Kanal im Westen recht lang ist und dort außerdem eher die Channel Islands mit Landessprache, Inselfeeling und günstigem Treibstoff locken.

Dieser Beitrag soll als Ergänzung des Artikels von Peter Klant zu Saint-Malo (**Pilot**

und Flugzeug 2020-10) zu sehen sein. Neben dem dort genannten Flughafen Dinard (LFRD) sowie dem nebenan gelegenen VFR-Platz Dinan (LFEB) lauten die weiteren Plätze an der Nordküste der Bretagne in Reihenfolge zunehmender Distanz: St. Brieuc (LFRF), Lannion (LFRO) und Morlaix (LFRU). Alle drei sind reine GA-Plätze mit Asphaltpiste und IFR-Verfahren (AFIS). Allerdings haben alle drei per se leider kein Mietwagenangebot direkt am Platz. Noch weiter westlich kommt dann irgendwann Brest (LFRB) und damit beginnend die „Südküste“ der Bretagne. Hier kurz in der Zusammenfassung die wesentlichen Parameter dieser Plätze:



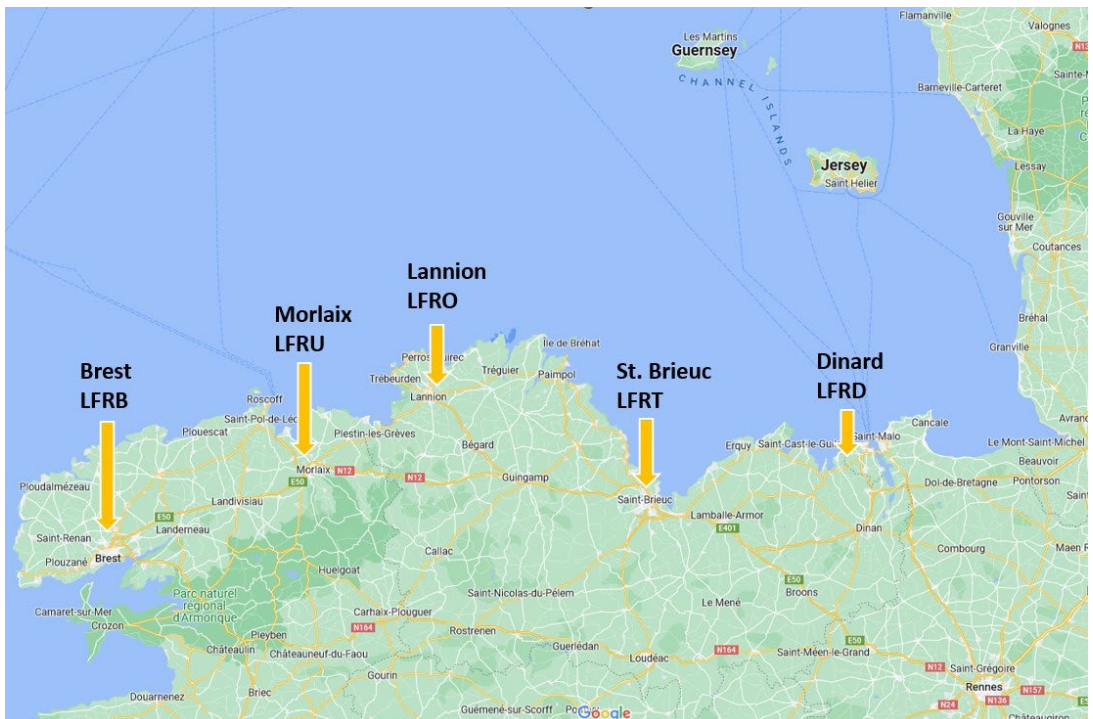
Das IFR-Routing nach LFRF

St. Brieuc (LFRT): Der AFIS ist nur unregelmäßig in Betrieb; man muss daher stets mit einer „FR-only“-Situation rechnen. Es gibt einen RNP-Anflug (Piste 24). Zoll (für Flüge von oder zu den Britischen Inseln) ist mit 24/48h PN möglich. Generell ist aber kein PPR erforderlich.

Lannion (LFRO): Der AFIS ist zumindest im Sommer sieben Tage die Woche in Betrieb, allerdings mit Mittagspause. Ein RNP-Anflug geht auf die Piste 29. Es ist kein Zoll (für Flüge von oder zu den Britischen Inseln) möglich! Es gibt (siehe Dauer-NOTAM) generell für das Parken (> 3h) eine PPR-Regelung (Anmeldung per Webformular auf der Homepage des Platzes), was mit den etwas beschränkten Flächen zusammenhängt. Es scheint hier aber nur selten zu Ablehnungen zu kommen.

Morlaix (LFRU): Der AFIS ist nur wochentags in Betrieb, außerdem stets mit Mittagspause. RNP-Anflüge gibt es auf beide Pistenenden (04, 22). Es ist auch hier kein Zoll (für Flüge von oder zu den Britischen Inseln) möglich! Generell ist kein PPR erforderlich.

Brest (LFRB): Brest ist neben Rennes der einzige verbliebene Verkehrsflughafen der Region. ATC ist 24/7 in Betrieb. Neben RNP-Anflügen gibt es hier (bisher) auch noch ein ILS-Anflugverfahren. Flüge von oder zu den Britischen Inseln müssen trotz dauerhafter Präsenz des Zolls auch hier 24 h vorher angekündigt werden. Handling ist durch den Flughafenbetreiber oder durch den Aeroclub möglich. Vorteil von Brest: Mietwagen der üblichen Anbieter sind verfügbar. Allerdings liegt Brest viel zu dezentral, um die nördli-



Die Flugplätze in der nördlichen Bretagne

che Bretagne umfassend zu erkunden. Selbiges gilt für Rennes (LFRN).

Weil im Anschluss an unseren Aufenthalt in der Bretagne ein weiterer Kurzaufenthalt auf den Kanalinseln geplant war und wir eine weitere Zwischenlandung vermeiden wollten, haben wir uns dieses Mal für St. Brieuc (LFRT) entschieden. Lannion (LFRO) wurde außerdem auf dem Landweg besucht.

Der Flug nach St. Brieuc

Wer aus dem Norden oder der Mitte Deutschlands kommend in Richtung des Kanals fliegt, betritt den französischen Luftraum meist in der Gegend rund um Lille. Wenn man – wie wir diesem Tag – nach IFR fliegt, führt das Flugplanrouting zwar in der Regel etwas südlich um die Stadt und den Flughafen herum, aber Lille Approach ist als für die GA sehr zuvorkommend bekannt. Meist wird man selbst als Low-level Traffic (egal ob VFR oder IFR) trotz des nicht unwesentlichen Verkehrsaufkommens in Lille (LFQQ) mittels Shortcut relativ direkt und in den gewünschten Flughöhen durch den Luftraum gelassen (was man von Brüssel nicht immer behaupten kann).

Auch der Weiterflug mehr oder weniger entlang der französischen Kanalküste ist meist sehr einfach und kann direkt in Richtung Ziel erfolgen. Nach Lille APP/FIS folgt die Übergabe an Paris Info (wenn VFR) bzw. Paris Control (wenn IFR). Danach geht es an Deauville APP/FIS und schließlich Rennes APP/FIS. Das läuft alles sehr entspannt – klar, denn der Luftraum von Paris ist dort oben weit genug weg (und der von London natürlich sowieso). Dazu ist der Flug aufgrund der

vielen Blicke auf die Küste recht interessant und kurzweilig. Lediglich wenn man ganz tief nach VFR fliegt, gibt es entlang der Küstenlinie ein paar kleine LF-Ps (bei Calais sowie in der Nähe von DPE, LFOS und Le Havre) zu beachten. Ausweichflugplätze im Fall von unvorhergesehenen Ereignissen gibt es reichlich. Je nach genauem Routing und Ziel kommt man dann auch am Mont Saint-Michel vorbei. Auch hier gibt es eine kleinere LF-R bis 3000 Fuß MSL, die allerdings stets aktiv ist und keinerlei Ausnahmen aufweist; es ist also im Prinzip ebenso ein Sperrgebiet.

IFR-Anflüge in Saint-Brieuc werden durch Rennes APP gelotst. Wie erwartet hatten auch wir dann die Situation, dass der AFIS am Platz nicht in Betrieb war, worüber uns Rennes APP informierte und uns ersatzweise das QNH von Rennes gab. Ohne ATS ist es auch bei der Nutzung von Instrumentenflügen in Frankreich Vorschrift, sich, sobald der Platz in Sicht ist, zunächst in die Platzrunde einzuordnen. Der recht frische Nordostwind an diesem Tag sprach aber ohnehin dafür, zur Landung die 06 zu nehmen. Da wir einen weiteren Verkehr in der Platzrunde dieser Piste im Funk vernommen hatten, ging es vom RNP-Anflug aus direkt in den Gegenanflug. Zu beachten ist, dass in dieser Konstellation (remote QNH und circling approach) die MDH stolze 930 Fuß beträgt. Außerdem sind bei nicht-aktivem ATS die Positionsmeldungen auf Französisch zu machen.

Geparkt werden kleine GA-Gastflugzeuge stets auf dem recht großen Vorfeld des lokalen Aeroclubs (hierfür ist keine Anmeldung notwendig) und nicht auf dem „gewerblichen“ Vorfeld vor dem Terminal. Tanken kann

man mit der TOTAL-Karte gänzlich selbstständig; ohne eine solche braucht man Hilfe des Aeroclubs oder der Feuerwehrleute. Bei Letzteren kann man auch die sehr moderaten Landegebühren bezahlen (die Parkgebühren sind etwas höher, aber noch verkraftbar).

Ansonsten ist es doch meist ein wenig ein Déjà-vu bei französischen GA-Plätzen: nachdem man durch eine Metalltür von der Airside entlassen ist, steht man auf einmal ganz alleine da, meist auf einem nicht so sehr gepflegten Pkw-Parkplatz und es gibt rein nichts, was dabei helfen könnte, weiterzukommen. Mit Taxis wird es gefühlt immer schwieriger in Frankreich, zumindest in eher ländlichen Gebieten und an Wochenenden. Zwar haben doch erstaunlich viele Plätze in Frankreich eine Bushaltestelle am Platz oder in unmittelbarer Nähe, aber erstens ist der Fahrplan immer ein Risiko (ganz besonders sonntags) und außerdem hilft das letztlich auch nicht weiter, wenn man etwas ausgiebiger eine Region erkunden möchte. Also muss ein Auto her ...

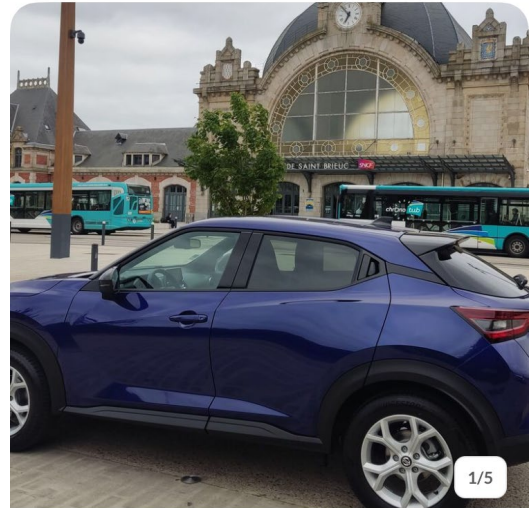
Die französischen Plattformen für privaten Pkw-Verleih

Selbst wenn man zumindest in den etwas größeren Stadtzentren Agenturen der großen Vermieter vorfindet, sind diese in Frankreich zunehmend nutzlos. Erstens ist die Verfügbarkeit dort im Hochsommer und dann auch noch kurzfristig meist sehr schlecht; die Anzahl der Fahrzeuge ist aktuell aufgrund des allgemeinen Versorgungsengpasses ohnehin gering. Zweitens sind die Preise seit ein paar Jahren wirklich jenseits von Gut und Böse. Drittens sind die Öffnungszeiten die-

NISSAN JUKE II

★ 5 (18)

Rented by Joel Pro



€20 /day

Check availability

Genial: Car-Sharing Apps wie „ouicar“

ser Agenturen, vor allem an Wochenenden, unbrauchbar. Und viertens ist der Zeitverlust vor Ort in diesen Büros mit der sich ewig ziehenden Eingabe von persönlichen Daten etc. stets ein Graus.

Zum Glück gibt es seit einigen Jahren auch in Frankreich Online-Plattformen, auf denen Einzelpersonen Fahrzeuge vermieten. Das Angebot ist riesig. Die Preise sind viel günstiger als bei herkömmlichen Vermietern. Vor allem aber gibt es keine Öffnungszeiten. Heißt: Solange der Vermieter für den angefragten Zeitraum zusagt, muss man sich um Wochenenden, Mittagspausen etc. keine Sorgen mehr machen.

Im Wesentlichen sind es derzeit zwei Plattformen in Frankreich: Das frühere Drivy wurde vor ein paar Jahren von Getaround übernommen. Es handelt sich hier mittlerweile um auch europäisch gesehen die größte Plattform dieser Art. Die App ist in deutscher Sprache verfügbar. Mit Drivy hatte ich persönlich 2018 sehr gute Erfahrung gemacht (siehe [Pilot und Flugzeug 2018-10](#)). Oucar hingegen ist immer noch ein nur in Frankreich verfügbarer Dienst. Die Sprache dieser App kann neben Französisch auch auf Englisch geschaltet werden. Bei beiden Apps ist so, dass man sich diese zunächst einrichten (Zahlungsmittel!) und außerdem den Führerschein hinterlegen und prüfen lassen muss. Daher sollte man dies

nicht auf den letzten Drücker tun. Nachdem man sich ein verfügbares Fahrzeug ausgesucht und beim Vermieter angefragt hat, tritt man dann in einen Chat mit ihm. Wenn der Vermieter annimmt, kann der User entscheiden, ob er selbst annimmt oder nicht. Natürlich ist es in Frankreich nach wie vor hilfreich, wenn man die weiteren Absprachen auf Französisch vornehmen kann. Das ist aber gar nicht unbedingt notwendig, denn die Leute, die entsprechend technik-affin sind, ihr Fahrzeug über eine moderne Carsharing-App zu vermieten, sprechen – selbst in Frankreich – mittlerweile ordentlich Englisch.

Der besondere Vorteil: Sobald man mit potenziellen Vermietern in Kontakt ist, kann



Das hübsche Städtchen Binic-Étables-sur-Mer

man gegen ein kleines Extra-Entgelt meist auch die Bereitstellung direkt an einem kleinen Provinzflugplatz vereinbaren. So haben auch wir es dieses Mal gemacht; just in dem Moment, als wir die oben besagte Metalltür zum Parkplatz des Flugplatzes von St. Brieuc passierten, bog Joël mit seinem von uns gebuchten brandneuen Nissan Juke ein. Die Übergabe wurde komplett digital und innerhalb ganz weniger Augenblicke erledigt. Weiterer Vorteil dieses Carsharings: Man kommt ein wenig in Kontakt mit Locals und erhält auch Tipps für die Gegend!

Großartige Strände bei Trégastel, nahe Lannion
Rechts: Tolle Sonnenuntergänge an der nach Nordwesten ausgerichteten Bucht von Pléneuf-Val-André



Die Region

Zunächst kurz zur Stadt St. Brieuc: Sie war wirklich nur unsere Basis. Es ist nämlich meist unmöglich, an den Küsten der Bretagne im August kurzfristig Hotelzimmer zu finden. Was aber fast immer noch geht, ist, in den Städten bei den üblichen Hotelketten wie z.B. Ibis Zimmer zu finden. Das ist zwar nicht so schön, aber zweckmäßig und bezahlbar. Generell ist St. Brieuc, das auch

nicht direkt am Meer liegt, kein Highlight. Noch viel weniger ist das Anfang August der Fall, weil dann zwei Drittel der Restaurants etc. in den Städten wegen Urlaubs geschlossen sind.

Lohnenswert von St. Brieuc aus ist zunächst eine Ausfahrt in Richtung Nordosten, also die Küste bis zum Cap Fréhel. Wir fahren nur bis Pléneuf-Val-André, einem Ort mit riesiger Promenade, breitem Strand und tollen Sonnenuntergängen über dem Meer.

Noch lohnenswerter ist der Weg von St. Brieuc die Küste hinauf in Richtung Nordwesten. Eine erste Etappe sollte man in Binic-Étables-sur-Mer einlegen, nur ca. 15 Autominuten von St. Brieuc entfernt. Früher Fischereihafen ist Binic heute Badeort und gleichzeitig großer Yachthafen. Es gibt



Take off!

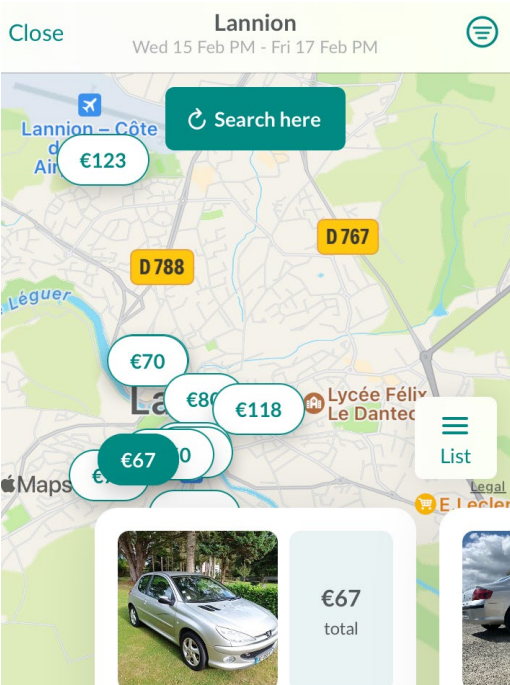
Roxta Air ist Ihr Spezialist im Bereich Training und Operation für **General Aviation Turboprop-Einmotors der Piper M-Klasse** und **High-Performance-Kolbenflugzeuge**:

- **Classrating-Ausbildung** für **Turboprop P46T** auf dem eigenen Flugzeug (Piper Meridian, M500, M600 und Jetprop)
- Ausbildung für **Instrument Rating, Lehrberechtigungen** (FI, IRI) und **HPA**
- **ICAO Language Proficiency Prüfungen**, flexibel bis Level 6, Durchführung **online** oder **vor Ort**

Starten Sie jetzt, wir informieren Sie gerne!



Telefon: +49 8442 923 87 69
Mail: info@roxta-air.com
roxta-air.com



Close Lannion Wed 15 Feb PM - Fri 17 Feb PM

Search here

€123

D 788

D 767

€70

€80

€118

€67

List

€67 total

Auch in Lannion ist das Carsharing-Angebot gut.

natürlich zahlreiche Seafood-Restaurants, wo man sich nach der Ankunft erstmals an den Spezialitäten der Bretagne erfreuen kann. Wer es etwas abgeschiedener sucht, sollte 15 Minuten weiter die Küste hinauffahren: An kleinen Buchten wie am Plage de Palus ist man nahe der mit ca. 100 Meter höchsten Klippen der Bretagne, den Falaises de Plouha.

Weitere 30 Minuten weiter erreicht man dann schon Lannion und damit die berühmte Côte de Granit Rose, jenen Abschnitt der Küste, wo rosa Granitfelsen und feine Sandstrände einander abwechseln. Besonders hervorzuheben sind dort der Strandabschnitt La Grève Blanche in Trégastel und auch der nebenan gelegene Strand direkt am Ortskern von Trégastel, wo die Felsberge direkt vor dem Sandstrand im Wasser liegen

und teils nicht nur Kulisse bilden, sondern auch Sprungplattform für die mutigeren Badenden. Auch das direkt östlich von Trégastel gelegene Ploumanac'h bietet viele ähnliche Panoramen. Wirklich ein ganz besonderer Fleck Bretagne.

Der Flughafen von Lannion (LFRO) liegt knappe 10 Kilometer südlich davon. Es ist ein kleiner netter Airport, wie man sie als GA-Pilot sehr gerne hat. Gut gelegen, gepflegt, IFR, mit AFIS, kurzen Wegen, kleinem Terminal, nur wenigen Einschränkungen und geringen Gebühren. Er ist auch sehr nahe der Stadt gelegen, wo es Mietwagen gibt. Man kann mittels kurzer Taxifahrt aber auch

Leider seltener geworden: Flugplätze mit der Möglichkeit der Schengen-Einreise bzw. Schengen-Ausreise. Rechts: Anflug auf Jersey mit Blick über die Westseite der Insel



mit dem Linienbus dorthin kommen. Alternativ hat eben z.B. ouicar auch dort stets viele Autos im Angebot. Insgesamt ist der Platz Lannion für einen Sommeraufenthalt in der Bretagne wohl noch etwas besser geeignet als St. Brieuc. Leider eben hat er seit 2012 keinen Zoll mehr.

Flug auf die Kanalinseln

Nach ein paar Tagen in der Bretagne sollte es zum Abschluss und vor der Rückreise nach Deutschland noch einmal für einen Tagesaufenthalt auf eine der Kanalinseln gehen, um noch mal einen Kontrast zu den





Eine Freude auf den Kanalinseln bleibt das günstige Tanken.

Eindrücken aus Frankreich zu erhalten. Bei der Auswahl, ob Jersey, Guernsey oder Alderney, ist es recht einfach, denn Alderney unterscheidet sich aufgrund seiner geringen Größe erheblich von Jersey und Guernsey. Wer er also möglichst ruhig und idyllisch mag, sollte Alderney wählen. Uns zog es mal wieder nach Jersey. Nicht ganz zu verkennen: Avgas ist in Jersey und Guernsey noch mal deutlich günstiger als auf Alderney. Dafür sind die Gebühren in Jersey und Guernsey etwas höher als in Alderney. Achtung: Aktuell hat Alderney wohl längerfristig überhaupt kein Avgas (siehe NOTAM).

Jersey fordert für Landungen aus dem Ausland kommend eine General Declaration. Siehe <https://www.gov.je/Travel/MaritimeAviation/CivilAviation/pages/privatepilots.aspx>. Wichtig: In Jersey wird darauf bestanden, dass diese bereits vor der Ankunft ver-

schickt wird (in Guernsey und Alderney hingegen wird es akzeptiert, dass man diese erst bei Ankunft vorlegt). Der Handling-Agent (für die kleine GA in Jersey meist der dortige Aeroclub) soll bei der entsprechenden E-Mail in cc gesetzt werden. Siehe auch hier: <https://www.jerseyaeroclub.com/general-aviation-procedures/>. Außerdem daran denken: Für Flüge auf die Kanalinseln ist ein Reisepass notwendig.

Kommen wir kurz zu den Frankreich-seitigen Formalitäten für den Ausflug aus dem Schengen-Raum. Wie der AIP bzw. auch der VAC für LFRT klar entnommen werden kann, ist hierfür eine Anmeldung 24h bzw. 48h vorher notwendig. Dafür sind zwei E-Mail-Adressen angegeben.

Was muss man bei der Anmeldung angeben? Nun, das ist gesetzlich vorgegeben,

und zwar im Wesentlichen der Tag und die Ortszeit der Landung bzw. des Starts in Frankreich, Typ des Luftfahrzeugs, Kennung, Art des Flugs (privat), Start- oder Zielflughafen (sowohl den in Frankreich als auch den am „nicht-französischen“ Ende des Flugs) und Details zu den Personen an Bord (Namen, Funktion an Bord, Staatsbürgerschaft, Ausweisnummer), sowie eine Info zu Waren an Bord. Ergänzend noch die Kontaktdaten der Crew.

Zumeist reicht es, wenn man diese Daten stichpunktartig in Form einer einfachen E-Mail angibt. Es gibt allerdings einige Plätze bzw. Zollämter, die ein vorgefertigtes Formular haben, das man ausfüllen soll (z.B. in Calais oder Dinard). Leider ist es auf Reisen, nur mit z.B. einem iPad bewaffnet, nicht einfach, so etwas auszufüllen. Meist geht dann trotzdem eine schlichte E-Mail (wenn alle abgefragten Daten enthalten sind). In seltenen Fällen wird das aber nicht akzeptiert und auf das Formular bestanden. Dann muss man schauen, wie man es löst. Im Zweifel muss man irgendwo das Formular ausdrucken lassen, es leserlich per Hand ausfüllen, ein ordentliches Foto machen und es dann per E-Mail verschicken (das gilt übrigens auch für das Jersey-Gendec).

Wie sieht es mit der Sprache bei dieser Voranmeldung aus? Nun, im Gesetz steht dazu gar nichts. Das kann man nun auf verschiedene Art und Weise interpretieren. Theoretisch müsste auch Englisch gehen (wir reden ja hier vom Kontext internationaler Luftfahrt), aber Zollämter haben direkt nichts mit Luftfahrt zu tun und sind daher oft doch eher „French-only“. Also: Wer es kann, dem empfehle ich, die Voranmeldung auf Französisch

zu machen. Hier daher mal ein Faksimile einer solchen Voranmeldung:

[Betreff] Préavis de vol international et vol hors Schengen

Bonjour,

voici les details d'un vol international et hors-Schengen avec départ [bzw.: arrivée] de [bzw.: à] l'aerodrome de [...] (LFxx):

Date: xx/xx/20xx

Heure local: xx:xx h

Proprietaire de l'aeronef:

Max Mustermann

Immatriculation de l'aeronef: D-Exxx

Type de l'aeronef: SR22

Type de vol: vol de tourisme

Origin [bzw. Destination]: EGxx

Nature du vol: privé (pas de fret à bord, rien a déclarer)

Equipage:

1) Philipp Tiemann, nationalité allemande, numero C.I.: 1234568

2) Jens Tiemann, nationalité allemande, numero C.I.: 2345689

Cordonnées de l'équipage:

Philipp Tiemann, tel: +4912345689, philipp.tiemann@gmx.de

Meilleures salutations ...

Fertig. Man wird in aller Regel keinerlei Rückantwort auf diese E-Mail erhalten. Das hat

nichts zu bedeuten; wenn es keine Rückfragen gibt, wird in der Regel auch nichts geantwortet. Das heißt aber nicht, dass der Zoll auf keinen Fall kommen wird. Bleiben Sie also bis zur angegebenen Anflugzeit bzw. angegebenen Ankunftszeit unbedingt am Platz und versuchen Sie dort ggf., den Zoll aufzusuchen.

In unserem Fall machten wir gerade das Flugzeug bereit, als zur angegebenen Zeit zwei Damen des Zolls über das Vorfeld zum Flugzeug gelaufen kamen, ein paar Minuten mit unseren Pässen verschwanden und dann wiederkamen und uns einen guten Flug wünschten.

Jersey (EGJJ)

EGJJ ist Verkehrsflughafen mit ILS und LPV. Der Aeroclub übernimmt für kleines Geld das

Handling von GA-Besuchern mit bis zu drei Tonnen MTOW. Einziges Manko: Die Grasabstellflächen des Aeroclubs sind etwas uneben und manchmal nicht so gut gepflegt. Daher dort etwas vorsichtig rollen. Wer das absolut nicht möchte, sprich stattdessen auf Asphalt parken will, muss sich an den (entsprechend teureren) Handling Agent GAMA wenden. Zweites Manko: Für das Avgas-Tanken kommt seit 2021 der Fuel-Truck nicht mehr wie früher zur Aeroclub-Parkposition auf Gras, sondern man muss dafür zunächst zum recht weit entfernten Hauptvorfeld (Stand 20 bzw. 21). Wer Jetfuel braucht, muss sich stets an GAMA wenden. Wer nur einen reinen Avgas-Tankstopp auf Jersey macht, kann noch auf dem Stand 20 bzw. 21 beim Aeroclub anrufen und die Gebühren telefonisch per Kreditkarte bezahlen; dies erspart, extra noch einmal quer über den Flughafen zu rollen und dort noch mal



St. Brelade's Bay, an der Südseite Jerseys

Pilot und Flugzeug

Engagierter Journalismus aus Sicht des eigenen Cockpits

42. JAHRGANG

HERAUSGEBER

Airwork Press GmbH
Am Flugplatz 13
D-55126 Mainz

HRB 47517 Amtsgericht Mainz
Geschäftsführer Jan Brill

Telefon: +49 6131 9303 790
Telefax: +49 6131 9303 792

CHEFREDAKTEUR

Jan Brill
jan.brill@pilotundflugzeug.de
+49 6131 9303 791

REDAKTION

Klaus Schulte
klaus.schulte@pilotundflugzeug.de
Prof. Dr. Martin Maslaton
martin.maslaton@pilotundflugzeug.de
Philipp Tiemann
philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de
Prof. Dr.-Ing. Bernd Hamacher
bernd.hamacher@pilotundflugzeug.de
Peter Klant
peter.klant@pilotundflugzeug.de

ABOSERVICE & ANZEIGENSERVICE

abo@pilotundflugzeug.de
+49 6131 9303 790

BUCHHALTUNG

fibu@pilotundflugzeug.de

UNSERE REDAKTIONSFLUGZEUGE



PA-31T2 Cheyenne II XL
D-INFO

Foto: Crew D-FSBG

Beech D35 Bonanza
N710AM



Foto: C. Fuhr

**Das Verlagsbüro ist Montag bis freitags
von 9.00 bis 13.00 Uhr für Sie da!**

Pilot und Flugzeug ist ein Fachmagazin für engagierte Flugzeughalter und Piloten von Singles, Twins, Turboprops und Businessjets. Es erscheint monatlich. Nicht gekündigte Abonnements verlängern sich um ein Jahr. Das Abonnement ist kündbar sechs Wochen vor Ablauf. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Anzeigenverträge kommen vorbehaltlich unserer Allgemeinen Geschäftsbedingungen zustande. Einsehbar im Internet unter www.pilotundflugzeug.de/agn oder auf Wunsch per Fax. Der Verlag behält sich das Recht vor, Leserbriefe gekürzt oder korrigiert zu veröffentlichen.

Wir nutzen in der **Pilot und Flugzeug** aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei Personenbezeichnungen vorwiegend die männliche Form. Die entsprechenden Bezeichnungen gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Nachdruck, Weiterverbreitung oder Veröffentlichung nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Copyrights by Jeppesen Airway Manual Services & Flight Information, Frankfurter Straße 233, 63263 Neu-Isenburg.
Copyrights non-navigational maps by Central Intelligence Agency, Office of Public Affairs, Washington, DC 20505.

Bankverbindung: Wiesbadener Volksbank • IBAN: DE48 5109 0000 0021 2696 03 • BIC: WIBADE5W • Ust.-Id. Nr.: DE 260807541

Abonnement und Archiv: www.pilotundflugzeug.de/shop

abstellen zu müssen. Der aktuelle Preis (März 2023) für Avgas beträgt in Jersey umgerechnet 1,45 €, worauf man als AOPA-Mitglied noch mal ein paar Cent Rabatt bekommt.

Beim Aeroclub angekommen gibt es dort humane Preise, kurze Wege, guten Service und nette Leute, die auch in Sachen Unterbringung, Mietautos etc. perfekte Hilfe leisten. Auch ein Aeroclub-Café (wofür man bei Bezahlung der Landegebuhr einen Getränkegutschein erhält) gibt es (im 1. Stock), geöffnet von dienstags bis sonntags.

Unser Besuch der Insel beschränkte sich auf ein paar Stunden, so dass wir in der dem Flughafen sehr nahen St. Brelade's Bay an der Südseite der Insel blieben. Es ist nur eine ganz kurze Taxifahrt dorthin. Diese riesige Bucht ist bei gutem Sommerwetter zweifellos wunderschön. Sehr empfohlen sei dort das Restaurant „Oyster Box“ (wie immer gilt: unbedingt reservieren!).

Für Abflüge aus Jersey ist wiederum ein Gendec erforderlich. Weiß man die ungefähre Abflugzeit schon vor der Ankunft auf Jersey, kann man beide Infos aber auch auf einem einzigen Gendec unterbringen. Unser Rückflug nach Deutschland am späten Nachmittag brachte dann überhaupt keine nennenswerten Vorkommnisse mehr zu Tage. Das Wetter war uns immer noch sehr gnädig, so dass wir zwar IFR, aber ohne jegliche Wolkenberührung und mit ausreichend Rückenwind ganz entspannt zurückfliegen konnten. Natürlich ist je nach Flugplatz am Ziel an die Einreiseanmeldung zu denken.

 philipp.tiemann@pilotundflugzeug.de



„Macht's gut und danke für den Sprit!“

Nach 14 Jahren und mehr als 7.800 Flugstunden verabschieden sich unsere beiden Leserflugzeuge Lisa A und Lisa B im April von den Lesern von *Pilot und Flugzeug*.

Die beiden tapferen Grummans haben hunderten von Piloten zu unvergesslichen Flugerlebnissen verholfen und viele Menschen in ihrer fliegerischen Entwicklung einen deutlichen Schritt weiter gebracht.

Jetzt hoffen wir sehr zu diesem erfolgreichen Projekt auch einen erfolgreichen Abschluss zu erleben und für die beiden Flugzeuge ein gutes neues Zuhause zu finden.

Die Versteigerung der beiden Flugzeuge sowie des zugehörigen Ersatzteillagers beginnt am

**Sonntag den 2. April 2023 um
16.00 Uhr unter
www.pilotundflugzeug.de/lisa**