

Karibische Eindrücke

Es ist schön, mit einer Vereinsmaschine – noch schöner, mit einer eigenen- vom Heimatflugplatz aus eine ausgedehnte Flugreise zu attraktiven Zielen zu unternehmen. Aber manchmal liegt ein fliegerisches Traumziel für die zur Verfügung stehende Zeit oder den Geldbeutel zu weit entfernt. Oder man befindet sich in einem entlegeneren Teil der Welt. Dort erst fällt einem ein, wie schön es wäre, diese Gegend auch aus der Luft zu erkunden. Immer wieder habe ich erlebt, wie man sich dann mit Chartern vor Ort einen fliegerischen Traum erfüllen kann.



Manchmal reicht die Zeit für eine Scheinumschreibung oder einen Checkout nicht aus, der z.B. in den USA versicherungsbedingt von einer halben Stunde für eine C 172 oder PA28 bis zu fünf Stunden für ein „complex aircraft“ mit Einziehfahrwerk, Verstellpropeller und/oder mehr als 200 PS Leistung beanspruchen kann. Dann bietet sich die Mitnahme eines Safety-Pilot an. Der kennt die örtlichen Gegebenheiten und vielleicht die Controller auf dem Tower, ist mit sprachlichen Besonderheiten vertraut, kann Tipps für besondere Highlights geben und auch mal das Steuer übernehmen, wenn man sich auf Bildausschnitt, Scharfstellen und





den richtigen Moment für den Druck auf den Auslöser zum Abblenden eines besonders schönen Foto-Objekts konzentrieren möchte. Das Fotografieren vom Pilotensitz ohne Copiloten, durch die kleine Fensterluke und womöglich bei einem Tiefdecker mit 45 Grad Schräglage, wird nicht zur Nachahmung empfohlen.

Ein Kreuzfahrt-Schiff hatte meine Frau und mich auf einer Reise durch die West Indies nach Charlotte Amalie auf St. Thomas gebracht, eine der amerikanischen Jungfern-Inseln. Dieses zu den Kleinen Antillen gehörende, östlich von Puerto Rico gelegene tropische Paradies, ist bei amerikanischen Touristen sehr

beliebt, nicht zuletzt wegen seiner zollfreien Einkaufsmöglichkeiten.

Zwar bietet die Firma Seaborne mit einem im Hafen von Charlotte Amalie liegenden Wasserflugzeug für teures Geld kurze Rundflüge an, damit man dieses herrliche Fleckchen unseres Planeten aus der Luft bewundern kann. Aber ich will natürlich lieber vom Pilotensitz aus auf das türkisfarbene Wasser der Karibik schauen, als die Rolle des Passagiers zu übernehmen. Also machen wir uns auf den halbständigen Fußweg vom Hafen zum Cyril E. King International Airport. Zunächst werden wir noch von einem großen zutraulichen Leguan aufgehal-

ten, der mit seinem gezackten Rückenrücken, einem flugunfähigen Drachen ähnelnd, fotogen am Wegesrand sitzt. Dann stockt uns der Atem: Auf dem Rücken liegende ein- und zweimotorige Maschinen, zerstörte Hallen – ein brutaler Wirbelsturm mit dem schönen Namen Marilyn hat ein Chaos hinterlassen. Dieser Teil des Flugplatzes scheint verwaist. Schließlich zeigt uns ein Mann, der zwischen den Trümmern aufräumt, den Weg durch ein Loch im Flughafenzaun zu einem Container, der das Büro des ACE Flight-Center mit seinem Präsidenten, Captain Cleo Hodge, beherbergt. Cleo stellt uns seinen Chief-Instructor Fritz Marburger aus Baltimore, Maryland vor, der erst nach dem Hurrikan mit seiner daher unversehrten Cessna 172 eingetroffen ist.

Fritz, der trotz seines Namens und seines deutschen Großvaters kein Deutsch spricht, hat u.a. 15 Jahre als FedEx-Pilot auf dem Buckel und ist mit seiner Gelassenheit und ausgeglichenen Freundlichkeit der ideale Safety-Pilot. Die Formalitäten sind rasch erledigt. Die Großwetterlage beobachten wir sowieso – dies ist vor allem während der Hurrikan-Saison von Juli bis November ratsam. Aktuelles Wetter und Briefing erhalten wir wie auf dem amerikanischen Festland per Telefon kostenlos unter 1-800-WX-BRIEF. Nach einem sorgfältigen Außen- und Innencheck – zwischen den Inseln liegt eben auch einiges Wasser – können wir ATIS auf der Frequenz 124.0 abhören und zur Runway 10 rollen. Bei 10 Knoten Ostwind reichen die 7000 Fuß der Startbahn durchaus für unsere kleine Cessna Skyhawk. Fritz hat den Funk übernommen, so dass ich mich ganz aufs Fliegen und die traumhafte Landschaft unter uns konzentrieren kann. Schon kurz nach dem Abheben und Überfliegen einer kleinen Hügelkette genießen wir den spektakulären Ausblick auf den Hafen von Charlotte Amalie, wo neben zahllosen kleinen Booten einige Kreuzfahrtschiffe liegen, darunter unsere Meridien. In dem kleinen Ort selbst sieht man das über 300 Jahre alte Fort Christian liegen. Der Name erinnert an die dänische Vergangenheit der Inseln, die die USA 1919 für 25 Mio. Dollar erwarben.



Magens Bay, ein Strand, der unter Weltenbummlern als einer der zehn schönsten der Welt gilt und wo auch wir uns schon im warmen Wasser der Karibik getummelt haben, begrüßt uns von der Nordküste von St. Thomas. Oberhalb davon liegt Drake's Seat, ein alter Seeräuber-Ausguck. Nur aus unserer Skyhawk ist der Ausblick noch besser. Nach einer kurzen Strecke über Wasser haben wir die Nachbarinsel St. John erreicht, ein Naturparadies, das den Virgin-Islands National-Park beherbergt. Ein Spross der Familie Rockefeller kaufte die einstige Zuckerrohr-Insel und brachte sie in eine Stiftung ein. Hier kann man in den heute romantisch wirkenden Überresten der Annaberg sugar plantation mit ihrer restaurierten Windmühle noch die einzelnen Schritte der Zucker-Herstellung nachvollziehen – damals brutal harte Arbeit für die schwarzen Sklaven. Fritz erzählt von den alten Seeräuber-Zeiten, als Captain Kidd, Captain Blackbeard und andere Bukaniere ihre erbeuteten Schätze in den Höhlen der unter uns vorbeiziehenden Buchten versteckten. Hinter St. John liegt Norman Island, eine kleine Insel, die Robert Louis Stevensen zu seinem Roman „Die Schatzinsel“ inspirierte. Tortola, Virgin Gorda und Anegada, die sich umgeben von vielen kleinen und winzigen Inselchen anschließen, gehören schon zu den British Virgin Islands. Einige der kleinen Inseln sind Privatbesitz: ein Haus, ein Pool und eine kleine Yacht in der Bucht mit dem kristallklaren Wasser und dem weiß leuchtenden Strand – da unten lebt es sich sicherlich nicht schlecht. Die Flugplätze von Tortola und Virgin Gorda grüßen herauf. Fritz hat den Tower am Funk, wir rasten den verlangten Transponder-Code. Auf eine Landung hier müssen wir heute mangels Zeit, von der man in die Karibik immer eine ausreichende Portion mitbringen sollte, verzichten. Ein andermal vielleicht. Während wir mit einem Ohr den Funk verfolgen, um mitzubekommen, wer sich sonst noch so in der Gegend herumtreibt – bei einigen Wölkchen in 3000-4000 Fuß sollte man von Zeit zu Zeit nach oben und in die Umgebung und nicht nur nach unten schauen – lauschen wir mit dem anderen Ohr den Erklärungen von Fritz zur atemberaubend schönen Karibik-Landschaft unter uns mit den Traum-Inseln, die im je nach Lichteinfall blauen, grünen oder türkisfarbenen Meer verstreut liegen. Viel zu schnell sind ein bis zwei Stunden vorbei. Wir werfen noch einen Blick auf Charlotte Amalie und den Hafen, bevor wir wieder auf der ins Meer gebauten Landebahn wie auf einem Flugzeugträger aufsetzen. Fritz ist mit meiner Landung zufrieden und nach kurzem Abschied kehren wir zurück

zu unserem Schiff, das nicht ohne uns nach Puerto Rico, unserem nächsten Ziel, auslaufen soll.

Wir starten mit der Erkundung von Puerto Rico, das Kolumbus auf seiner zweiten Amerikareise 1493 entdeckte, wie die meisten Touristen in San Juan, der Hauptstadt, wo einschließlich der Vororte immerhin etwa ein Drittel der Puertoricaner leben. Die auf einer Halbinsel gelegene Altstadt (Viejo San Juan) hat ihr spanisch-koloniales Flair bewahrt, das in starkem Kontrast zu den Hochhäusern der modernen Stadtbezirke steht. Man lässt sich durch die z.T. kopfsteingepflasterten Straßen mit gusseisernen Balkongittern und altspanischen Straßenlaternen treiben und schaut sich natürlich die weitläufige Festung Castillo de San Felipe del Morro an. Mit einem Leihwagen kann man auf gut ausgebauten Straßen über die Insel bummeln. Attraktive Ziele sind z.B. der Regenwald von El Yunque mit seiner tropischen Vegetation, ein Naturschutzgebiet östlich von San Juan, oder Ponce an der Südküste, benannt nach Ponce de Leon, dem ersten Gouverneur von Puerto Rico vor ca. 500 Jahren. Die ausgesprochen sehenswerte Architektur dieser alten Kolonialstadt mit schön restaurierten Häusern in der Umgebung der Catedral de Nuestra Señora de Guadalupe und der Plaza de las Delicias lohnt einen ausgedehnten Spaziergang. Auch in die alte Feuerwache (Parque de Bombas) mit einem wunderschönen alten Feuerwehrauto sollte man einen Blick werfen. Wenn man Zeit hat, lohnt es sich, die Insel auf der Ruta Panorámica von Ost nach West zu durchqueren.

Bevor uns nach so vielen Eindrücken der Charterflieger dann vom Munoz Marin International Airport 20 Autominuten östlich von San Juan wieder in die Heimat bringt, erholen wir uns in einem der Hotels am Strand im Stadtteil Condado von der Entdeckungstour. Wir schauen aus unserem Liegestuhl in den Himmel und sehen die größeren oder kleineren Flugzeuge, die gerade eine Meile westlich auf der Startbahn 09 des kleineren zentral gelegenen Aeropuerto de Isla Grande gestartet sind oder sich im Endanflug auf die 27 befinden. Da könnte man doch Lust bekommen, die Insel auch noch aus der Luft zu entdecken. Gedacht – getan. Bei der Isla Grande Flying School steht wahlweise eine Cessna 172 oder 152 zur Verfügung. Am nächsten Morgen treffe ich mich früh um 7 Uhr mit Julio Rivera, meinem Safety-Pilot, um die karibische Schönheit Puerto Rico im Licht der Morgensonne zu bewundern. Zunächst ist ein Vollkreis über der Altstadt Viejo San Juan fällig. Dann fliegen wir entlang der Nordküste

nach Westen bis Arecibo. Wir verlassen die Küste und drehen auf Südkurs. Ein Blick über die linke Schulter: Die bewaldeten Hügel im Landesinneren wirken im Gegenlicht wie verzaubert. Und dann taucht aus diesem Zauberswald ein Wunderwerk der Technik auf: das größte Radioteleskop der Welt, das Observatorio de Arecibo. Der riesige Reflektor misst 400 Meter im Durchmesser und ist 90 Meter tief. Und etwa 180 Meter über dem Reflektor hängt eine an drei Masten befestigte Gitterkonstruktion, die Radioimpulse aus dem Weltraum registriert. Diese spektakuläre Anlage diente 1995 als Drehort für den halbstündigen Showdown des James-Bond-Thrillers „Golden Eye“ und sieht jetzt aus unserer Cessna Skyhawk mindestens genauso faszinierend aus, wie im Film. Die Gedanken schweifen ein wenig ab. Pierce Brosnan steuerte damals den gleichen Flugzeugtyp über diese Gegend. Wüsste ich mir statt des durchaus sympathischen Julio die doch deutlich attraktivere damalige Bond-Gespielin Izabella Scorupco alias Natalya Simonova auf den Copilotensitz neben mir? Allerdings wurde Bond's Maschine dann mit einer Rakete aus dem Himmel gepflückt, womit ich jetzt wohl weniger zu rechnen habe – es hat halt alles seine Vor- und Nachteile. Nach einer 360 lege ich die Kamera wieder zur Seite und steuere die Ostküste an. Vorbei an Playa de Fajardo, einem alten Fischer-, Piraten- und Schmugglernest, heute mit einem großen Jachthafen, fliegen wir zum Leuchtturm von Las Cabezas de San Juan. Noch ein letzter Traumblick auf die vorgelagerten Inseln und die karibische See Richtung US Virgin Islands, dann ist es Zeit für Abschlusslandung und Abschied von unserem Urlaubsparadies.

Ach ja, noch zu den Preisen: Eine Cessna 172 kostete Ende der 90er Jahre auf den US Virgin Islands bei ACE Flight Center 80 Dollar pro Stunde plus 20 Dollar für den Fluglehrer/Safety Pilot plus 10 Dollar Landegebühr auf dem St. Thomas International Airport. Die Isla Grande Flying School in San Juan, Puerto Rico, verlangte einschließlich Instructor 90 Dollar für eine Cessna 152 und 110 Dollar für eine C172. Teuer für amerikanische Verhältnisse, aber im Vergleich mit europäischen Preisen doch durchaus tragbar und nicht unangemessen für einen solchen fliegerischen Leckerbissen. So haben wir uns dann dieses Erlebnis einige Zeit später noch einmal gegönnt. In der Karibik gibt es so viele sehenswerte Highlights, dass ich mir fest vorgenommen habe, hier nicht zum letzten Mal in die Luft gegangen zu sein.

Michael Klötters

