

# **FRIESE1, guten Flug und bis später**

**Erinnerungen an die Anfänge der FriesenFlieger**




**Joep Neijt**



Bild Titelseite:

Flugzeug über den Ostfriesischen (Screenshot, Daniel Bauer)



Diese Geschichte erzählt die Entstehung und Entwicklung der FriesenFlieger. Natürlich sind dies viele subjektive Eindrücke, wie ich es als Gründer und bisheriger CEO der FriesenFlieger erlebt habe, aber ich werde ebenso Fakten zur Geschichte der FriesenFlieger aufzeigen.

Ich möchte an dieser Stelle jedenfalls allen Friesen, meiner Familie und den sonst beteiligten Personen ganz herzlich Danken! Eine solche Community entsteht nicht aus einer Person, das wichtigste dabei sind die Mitglieder und Helfer.

Joep Neijt  
2011

# 1

## Prolog

Irgendwann vor langer Zeit hat mir mein Vater den Microsoft Flugsimulator 98 gezeigt. Ich fand es damals eigentlich nur ein langweiliges Spiel, man konnte nicht viel damit anfangen und einmal gestartet kam man auch nie wieder auf den Boden. Jedenfalls nicht in einem Stück... Trotzdem verlief der erste Flug verhältnismässig gut, zumindest bis ich eine Kurve drehen wollte... Als kleiner Bursche wusste ich natürlich noch nicht, dass man mit einem Learjet 45 keine 90° Bank Kurven fliegen sollte. Dieser Versuch endete dann auch abrupt mit einem Trudel bis kurz vor dem Boden. Ich glaube da hat mein Vater den Flieger irgendwie wieder abgefangen. Für mich war es aber klar: Der Flugsimulator ist nichts für mich, nur ein langweiliges und doofes Spiel bei dem man abstürzt. Aus irgendeinem Grund habe ich dann doch als wir das Zimmer in dem der Computer stand aufräumen mussten, einen weiteren Versuch gestartet. Diesmal hatte ich einige Flüge quer durch Europa geplant. Natürlich hatte ich weder Mass & Balance noch irgendwelche Treibstoffberechnungen durchgeführt. Und das hatte auch seine Folgen: Kurz vor Barcelona, ich war wieder mit dem Learjet 45 von Rom nach Spanien unterwegs, wurde der Sprit langsam knapp. Mein Vater und ich schätzten, dass es wohl gerade noch bis zum nächsten Flughafen reichen würde. Da dann aber auch kein Treibstoff mehr da gewesen wäre um durchzustarten, musste die Landung auf Antrieb gelingen. Das habe ich dann lieber meinem Vater überlassen denn wie schon gesagt, ich kam selten in einem Stück wieder am Boden an. Es war mir dann auch ein Rätsel wie die Ferienflieger in real immer so aussahen, als ob sie steigen, trotzdem aber sinken. Die Nase zeigt ja



nach oben, also fliegt man doch auch nach oben, aber nein, die fliegen auf irgendeine Art runter... Und dann auch nicht einfach wie ein Backstein, nein, sehr kontrolliert sogar... absolut unlogisch...

Ich weiss nicht mehr ob ich nach diesen ersten Flugversuchen noch viel mit dem Flugsimulator gemacht habe. Ich meine ich habe ihn links liegen gelassen bis zum Flugsimulator 2004. Wie ich zu dem gekommen bin, weiss ich aber auch nicht mehr.

Der Flugsimulator 2004 hatte jedenfalls schon mal normal aussehende Wolken. Beim 98er wusste man ja eigentlich auch nicht so recht was da auf einem zukam. Irgendein grosser weisser, eckiger Klotz. Und wenn man seinem Vater glaubt, dann soll man da durchfliegen können, es wären ja Wolken. Naja, wenn ihr meint, von mir aus. Für mich sieht das aber nicht nach Wolken aus...

Im 2004er war das aber alles schon viel besser. Und ich war auch schon wieder einige Jahre älter, sodass ich mich auch ernsthafter mit der Materie auseinandersetzen konnte. So habe ich mich schliesslich durch die ersten paar Flugstunden gearbeitet. Alle Texte zuvor gelesen, einige Teile verstanden, andere Teile für Fachchinesisch erklärt und nicht weiter versucht zu verstehen. Aber... nach den ersten paar Landeversuchen wusste ich endlich, wieso die Nase bei der Landung nach oben zeigt, und nicht nach unten. Und plötzlich wurde alles viel logischer und einfacher. Und damit auch interessanter.

Ich habe mich damals sogar bei einer virtuellen Airline angemeldet und bin dafür Flüge geflogen, aber es blieb doch irgendwie ein Thema mit dem ich noch nicht viel anfangen konnte.

Mit Weihnachten eines Jahres erhielt ich dann von meinen Eltern ein neues PC-Spiel zum Fliegen und sie erzählten mir, dass die Wahl schwer gefallen sei, sie hätten nämlich auch die Level-D 767-300 ER gesehen und viel darüber gelesen. Es sei wohl eine sehr realitätsgetreue Simulation eines grossen Airliners für den Simulator. Sie hätten sich zwar für etwas anderes entschieden, aber wollten es mir doch als Information nicht vorenthalten. Ich habe mir diese Software dann auch einige Zeit später mit meinen Eltern angeschaut und mich entschlossen sie selber noch zu kaufen. Am Nachmittag sassen wir zu dritt um den PC. Ich und meine Mutter haben versucht mit Hilfe des Cockpit-Diagrammes im Manual die Knöpfe zu

finden, die ich gemäss Tutorial-Flug bedienen sollte. Mein Vater sass daneben und hat im englischen (ich konnte noch kein Englisch) Manual und im Internet versucht die Probleme zu lösen, die wir zu haben schienen. Nach etlichen Stunden am Gate, rollten wir die 767 schlussendlich zur Startbahn, sind gestartet und nach Zürich geflogen. Unterwegs gingen mir die Passagiere zwar ziemlich auf die Nerven mit ihrem ewigen „Captain, den Passagieren im hinteren Teil ist es zu kalt“ - „Captain, den Passagieren im vorderen Teil ist es zu warm“ - „Captain, den Passagieren im hinteren Teil ist zu warm“. Hätte ich den Knopf doch einfach auf automatisch gelassen...

Ein paar Tage später, hatte ich beim Starten der Triebwerke der 767 ein komisches Problem das ich mir nicht erklären konnte. Ich habe im Internet gesucht und gesucht, bis ich das vacc-sag Forum fand. Da dachte ich, könnte ich meine Frage mal stellen, die Leute wissen sicher eine Antwort darauf. Was ich aber erst einige Stunden später, nachdem mein Problem gelöst war, bemerkte, war, dass da ja noch eine ganze Menge mehr dahinter steckte. Da gab es ja sogar ein Online-Netzwerk wo man mit anderen Leuten zusammen online fliegt... Und so bin ich dann schlussendlich im VATSIM-Netzwerk gelandet...

## 2

### Schlittenhunde, Cowboys und Inselflieger

Im November 2006 lief im Fernsehen eine Dokumentarreihe namens „Helden der Lüfte“. Die Reihe berichtete in 6 Folgen über verschiedene spezielle Organisationen, Firmen oder Einsätze mit Flugzeugen. So berichtete sie zum Beispiel wie Schlittenhunde an ein Rennen in Alaska geflogen wurden in kleinen einmotorigen Maschinen, oder wie kranke Menschen im Outback von Australien von den Flying Doctors ins Krankenhaus geflogen werden. Ebenfalls in Australien sind die fliegenden Cowboys die die Rinder nicht mit dem Pferd, sondern mit dem Helikopter zusammentreiben. Auch ist mir die Organisation ORIS mit ihrem fliegenden Augenspital in Erinnerung geblieben.

Alles in allem eine Dokumentarreihe mit vielen ungewöhnlichen Einsatzorten von Flugzeugen.

Die folgenschwerste Episode war wohl die, die die Inselflieger beschrieb. Der Luftverkehr Friesland-Harle (kurz LFH), oder eben die Inselflieger, ist die Airline, welche die Urlauber der Ostfriesischen Inseln sicher auf ihre Ferieninsel bringt. Doch nicht immer sind die Passagiere menschlich, auch technische Passagiere kommen im Linienbetrieb vor. So zum Beispiel der Kinoflug einer mit Filmrollen für die Kinos der Inseln beladenen Cessna 172. Natürlich kommen nebst dem Linienbetrieb noch unzählige Spezialflüge auf die Inselflieger zu. Und genau diese Kombination von Meer und einem bisschen Abenteuer in der Luft gefiel mir sehr gut.

Grosse Airlines wie Lufthansa, Swiss usw. haben strikte Flugpläne, relativ lange Flugzeiten und fliegen bei (fast) jedem Wetter gleichermassen.



Bei den Inselfliegern ist das was anderes: Das Wetter spielt eine grosse Rolle in den täglichen Flügen und ist ausserdem immer wieder anders. Auch lassen die kurzen Landebahnen auf den Inseln keine grossen Maschinen, wie man sie vom Flug in den warmen Süden kennt, zu. Eine zweimotorige Propellermaschine wie die Britten Norman BN-2 Islander ist da eigentlich ganz passend. Wobei kleinere Aufgaben wie der Kinoflug bekanntlich auch mit kleineren Maschinen auskommt. Und die Flugzeiten begrenzen sich auch ziemlich, denn von Harle nach Wangerooge braucht man kaum 10 Minuten. Da reicht es gerade über die Wellen einer rauen See hinauszusteigen um dann vor der Landung den Deich nochmals aus der Nähe zu begutachten... Ein abwechslungsreicher, interessanter und herausfordernden Job, ein Inselflieger zu sein.

Leider konnte ich mich nicht selber als Inselflieger bewerben, dafür war ich doch noch deutlich zu jung, aber einige Monate zuvor hatte ich gerade das Online-Fliegen mit dem Flugsimulator für mich entdeckt. Nun stand es doch nahe sich bei Onkel Google mal zu erkundigen ob es denn die Inselflieger auch virtuell als Airline gäbe. Google konnte mir die Frage jedoch nicht so beantworten wie ich gewünscht hätte, und so habe ich am 15.11.2006 einfach mal im vacc-sag Forum (virtual area control centre - Switzerland Austria Germany) nachgefragt ob denn jemand eine virtuelle Inselflieger-Airline kannte.

Bereits einige Stunden nachdem ich mein Thema in besagtem Forum gepostet hatte, kam eine Antwort. Sie bestätigte was meine bisherige Recherche mit Google ergeben hatte: Eine solche VA gibt es noch nicht. Da kam dann doch langsam die Idee, soetwas zu gründen. Zwar hielt ich es eigentlich für besser, das denen zu überlassen, die etwas davon wissen, aber ich wollte doch auch gerne am Meer und auf den Inseln rumfliegen. Und zwar virtuell mit anderen Piloten zusammen. Als sich dann langsam aber sicher immer mehr Piloten interessiert im Forum meldeten, wurde schlussendlich gemeinsam beschlossen, eine VA auf den Ostfriesischen Inseln zu gründen.

Doch wie gründet man eigentlich eine VA? Offiziell? Keine Ahnung... Vor allem sollte man zuerst genau wissen was man eigentlich haben will. Eine Gruppe von VFR-Piloten die einfach unter gleichem Callsign fliegen?



Eine richtige VA mit Flugplan und eigenen Flugzeugen? Ein Kompromiss dazwischen? Und wenn das langsam klar ist, sollte man vielleicht auch noch einen Namen für die neue VA haben. Reichlich Diskussionsmaterial also.

Im Forum beteiligten sich neben mir hauptsächlich Andreas Goessner und Udo Wotzka an der Diskussion. Die Grundidee wurde innert weniger Tagen recht deutlich: Wir möchten eine VA die nicht so an Flugpläne und eigene Flugzeuge festhält wie das eine VA mit Linienfliegern macht. Nein, wir möchten eine VA bei der es keine festen Flugpläne gibt, sondern jeder sollte selbst entscheiden können wohin er heute fliegen möchte und womit. Natürlich war das wichtigste dabei, dass nur auf Sicht (VFR) geflogen würde. Auf den Inseln kann man ja auch eigentlich nicht viel mehr. Aber genau das war es, was unsere geplante VA ausmachen sollte, eine Gruppe von Piloten die nur VFR fliegen.

Einen Namen zu finden schien mir anfangs eigentlich eine der schwierigeren Aufgaben bei der Gründung einer VA. Doch so sehr viele Ideen sind gar nie im Thema im vacc-sag Forum aufgetaucht. Andreas Goessner war derjenige, der am 17.11.2006 den Namen „FriesenFlieger“ nannte, den Namen, den die VA weiterhin trägt.

# 3

## Die FriesenFlieger starten

Die Organisation und Vorbereitung der neuen VA schritt stetig voran, und auch an einer ersten kleinen Website wurde gearbeitet. Ich hatte damals noch kaum Programmier-Kenntnisse in der Richtung und so versuchte ich mit vorhandenen Systemen und kostenloser Software das zusammenzubasteln was ich wollte. Eine Domain wurde vorerst auch eine kostenlose gewählt, nämlich [www.friesen-flieger.de.vu](http://www.friesen-flieger.de.vu).

Am 25.11.2006 wurde dann die Website im Forum offiziell bekanntgegeben. Dieses Datum ist das offizielle Gründungsdatum und der Geburtstag der FriesenFlieger.

Die Website war weder layoutmässig noch technisch an die FriesenFlieger angepasst. Ein Buchungssystem für Mitglieder gab es noch nicht und die Farben waren ebenfalls noch Standard der Software das zur Verwaltung der Seite verwendet wurde. Einzig einen kleinen Banner gab es bereits.

Wer Mitglied werden wollte, musste sich entweder bei einem bereits registrierten Mitglied, oder im vacc-sag Forum melden. Er oder Sie wurde dann von Hand von uns in die Mitgliederliste eingetragen. Die Anzahl Mitglieder war ja auch noch nicht so hoch, dass das nicht machbar gewesen wäre...



Als Gründungsmitglieder waren von Anfang an Udo Wotzka, Daniel Bauer und ich dabei. Schnell kamen weitere Interessierte dazu und wir überlegten wie es weitergehen sollte.

Es erschien uns sehr wichtig um irgendwie Werbung für unsere neue VA zu machen. Irgendwoher müssen die zukünftigen Mitglieder ja wissen, dass es uns gibt. Als nächstes stand deswegen die Partnerschaft mit VATSIM und der damaligen VACC-SAG an. Die Anforderungen dafür würden sich auch mit der Zeit von selbst erfüllen. Wenn eine Airline drei Monate bestehen muss, muss man halt drei Monate aktiv sein, die Zeit kann man nicht beschleunigen... Aber an sich war das ja auch gut so, so hatten wir etwas Zeit uns ums Fliegen und um die grundsätzliche Entwicklung der Airline zu kümmern.

In den drei Monaten die bis zur Anmeldung als Partner-Airline mindestens noch vergehen würden, tobten wir uns täglich auf den Inseln aus. Die Piloten unter uns, die die Inseln noch nicht genau kannten, wie zum Beispiel ich selbst, lernten sie kennen. Mit der Zeit würde ich selber die Karten weglegen. Die Plätze sind ja nicht gross und kompliziert, dass man sie nicht auswendig lernen könnte. Gemeinsam flogen wir fröhlich durch die Lüfte, besuchten den VFR-Dienstag und hatten einfach Spass an der Sache. So hatten wir dann zum Ende der drei Monaten auch das geforderte Minimum von 10 aktiven Piloten erreicht und konnten uns gleich als Partner Airline von VATSIM, und dann VACC-SAG bewerben.

Jetzt waren die FriesenFlieger zumindest gefühlsmässig wirklich zu einer richtigen Airline geworden. Wir hatten uns in den ersten Monaten behauptet und alles deutete darauf hin, dass diese Idee weiterleben könnte...

Natürlich feierten wir unser drei-monatiges Bestehen auch entsprechend. Und ich hatte in den Wochen zuvor mit meiner Schwester an einer eigenen Überraschung gearbeitet. Die FriesenFlieger brauchten doch auch mal eine ordentliche Website. Um Mitternacht wollte ich sie eigentlich online schalten. Das hat wie immer beim Programmieren, nicht ganz nach Plan geklappt. Aber rund 2 Uhr morgens war sie dann doch einsatzbereit.



# 4

## Das erste Jahr

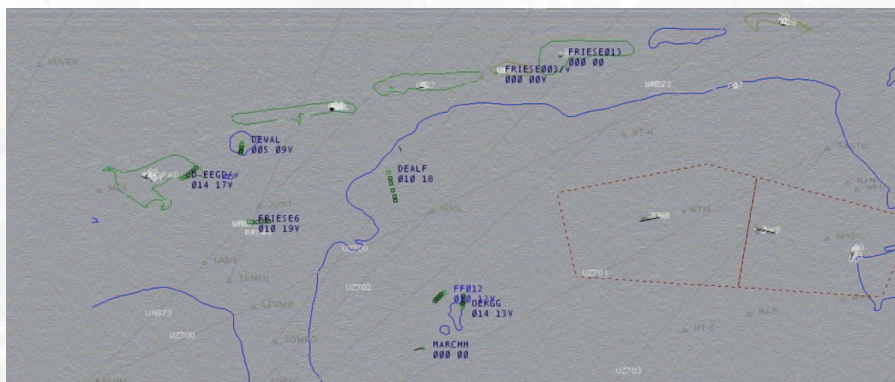
Mit Udo Wotzka kam auch Susan Wotzka zu den FriesenFliegern. Beide haben in den Anfängen der Friesen sehr viel dazu beigetragen. Udo war immer irgendwo im Ostfriesischen Luftraum zu finden, scheinbar egal zu welcher Tageszeit. Und Susan sass gemütlich in unserem TeamSpeak und sorgte für gute Laune. Ausserdem kam kein Pilot an ihr vorbei ohne einen Auftrag zu bekommen. Immer hatte sie irgendwelche Ideen für Flüge auf Lager, den Piloten würde nie langweilig werden.

Nach einem anstrengenden frühen Nachmittag trafen wir uns oftmals (ohne es von einander zu wissen, bis wir da waren) in Harle für ein Krabbenbrötchen. Es musste zwischendurch auch noch eine Stärkung für die noch bevorstehenden Aufträge her. Oder für die Aufträge aus dem realen Leben. Man konnte leider nicht den ganzen Tag am Computer in den Lüften herumfliegen...

Alles in allem lief es aber super bei den FriesenFliegern. Es kamen immer neue Mitglieder dazu und wir etablierten uns immer besser im VATSIM Netzwerk. So waren die Friesen dann eigentlich auch feste Besucher des VFR-Dienstages. Egal wo er gerade stattfand. Die Friesen waren überall mit dabei. Und wenn man die Zeit fand, flog man zuerst mit seiner Maschine von den Inseln zum Startpunkt des Abends. Und dann danach oder am nächsten Tag wieder zurück zu den Inseln. Die Atmosphäre war familiär und locker. Gruppenflüge wurden ebenso geplant wie einfach mal spontan durchgeführt.



Für Ostermontag, dem 09.04.2007, hatten wir uns etwas ganz spezielles ausgedacht: Ostereier suchen im Flugsimulator. In der Szenerie waren einige Eier in der Landschaft versteckt und die mussten die Piloten jetzt suchen. Natürlich waren die Ostereier schon einige Meter gross, man musste sie immerhin vom Flugzeug aus erkennen können. Trotzdem, auch grosse Ostereier sind nicht unbedingt einfach zu finden wenn sie irgendwo in Ostfriesland versteckt sind. Aber wir liessen die Piloten auch nicht einfach so suchen. Kurz vor Abflug nämlich bekamen die Piloten Aufgaben welche sie, wenn man sie richtig gelöst hatte, in die Gegend der Ostereier brachten. Die Idee kam bei den VFR-Piloten sehr gut an und wir freuten uns, zumindest für unsere Verhältnisse, viele Teilnehmer begrüßen zu dürfen.



*Die Ostereiersuche aus der Sicht des Emden Info von wo aus gestartet wurde.*

Im Herbst 2007 fand dann die 5. Deutsche Flugsimulator Konferenz in Paderborn statt. Ich war im Jahr zovor das erste Mal an der Flugsimulator Konferenz gewesen. Als Besucher natürlich. 2007 wollten wir jedoch als Aussteller hin. Die perfekte Gelegenheit die FriesenFlieger zu präsentieren. Es wurde also fleissig gearbeitet um die Friesen dann auch wirklich da zeigen zu können. Viel Friesen konnten nicht kommen, aber es hat gereicht. Mit der ganzen Familie, inkl. Hunde, zusammen mit einigen Friesen haben wir den ersten Auftritt der Friesen auf der Flugsimulator Konferenz zu einem vollen Erfolg gemacht.

In den Wochen danach, konnten wir einen deutlichen Anstieg des Interesses in unsere Airline verbuchen. Sicher war jedenfalls: Nächstes Jahr gehen wir wieder!

# Friesen Flieger



## Hallo Flusi-Fan!

**Die FriesenFlieger sind..**

...eine Virtuelle Airline

...die einzige reine VFR-Airline im VACC-SAG-Netzwerk

...eine kleine gemütliche Truppe



**mit...**

...regelmäßigen Events

...toller Abwechslung

...vorwiegend kleinen Maschinen

...ungeahnten Freiheiten

**ausserdem bieten wir...**

...eine ganz besondere Umgebung: Die Ostfriesischen Inseln

...Starthilfe für Anfänger durch Mentoren

...täglich ein neues Erlebnis durch...

...kurze Runways

...extreme Wetterabhängigkeit

...wunderbare Landschaften

...immer neue Flugrouten

...Kollegialität und Freundschaft



**Wir, die FriesenFlieger, sind einfach Piloten  
mit Herz und Seele!**

Schau doch einfach mal rein!

[www.FriesenFlieger.eu](http://www.FriesenFlieger.eu)

*Unser erster Flyer zur Flugsimulator Konferenz 2007 in Paderborn*

Kurz nach der Flugsimulator Konferenz kam dann auch schon der FriesenFlieger Geburtstag. Immerhin waren wir schon 1 Jahr alt! Das musste natürlich auch gefeiert werden!

Wir trafen uns also alle zum Fliegen auf den Ostfriesischen Inseln und im TeamSpeak. Zusammen flogen wir wie gewohnt allerlei Aufträge die Susan uns zuteilte. Nachmittags dann wurde ich in real von meiner Schwester mit einem Friesen-Kuchen überrascht. Natürlich wurden gleich alle nach Norden-Norddeich eingeladen zum Kuchenessen. Virtuuell wohlgermerkt...

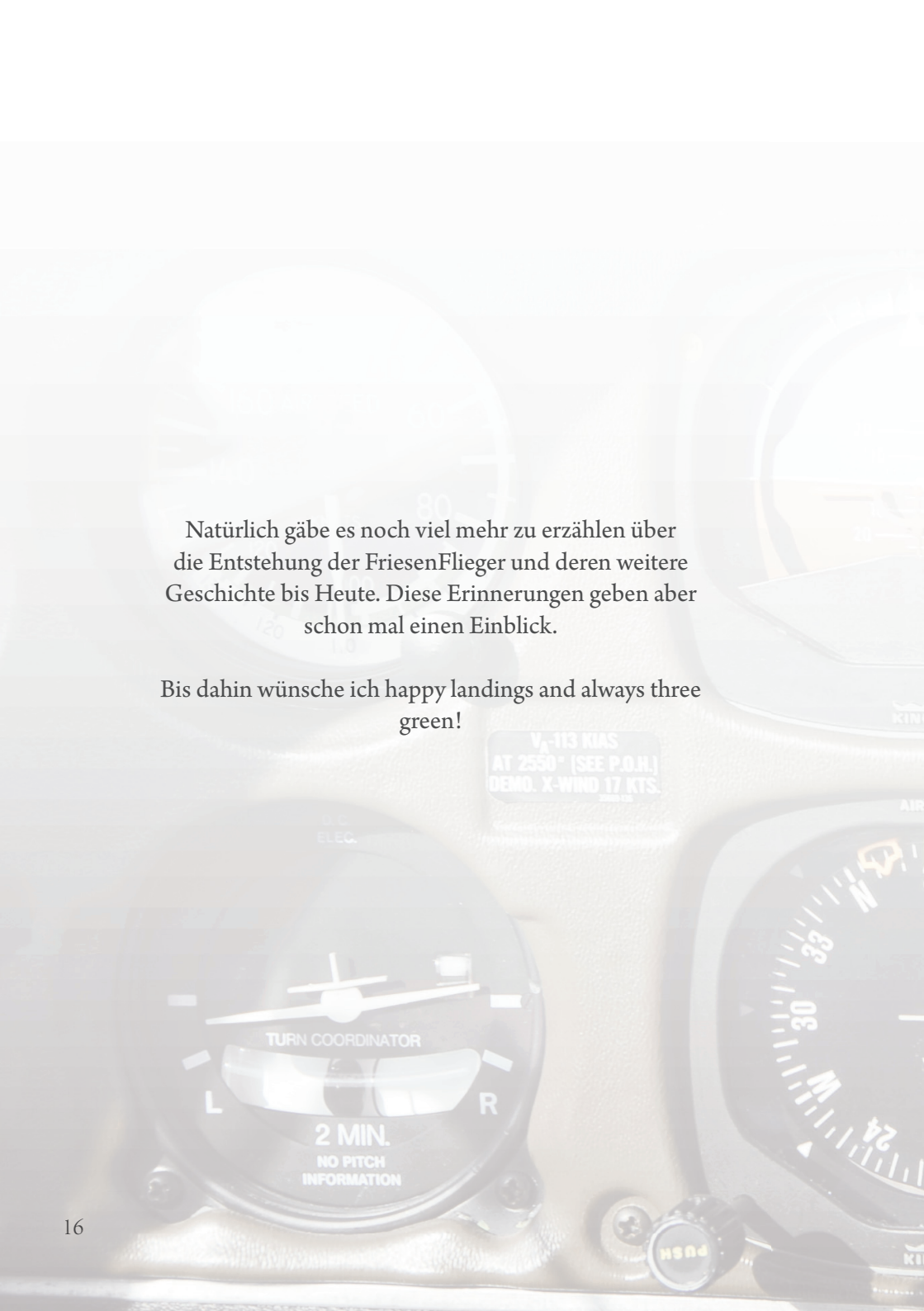
Wir hatten in diesem ersten Jahr übrigens auch Kontakt aufgenommen mit VATSIM bezüglich eines Callsigns. Alle grossen Airlines haben ja einen 3-stelligen Code und nennen sich dann am Funk mit einem Namen. Nun, wir FriesenFlieger wollten sowas auch. Aber ist das als VFR'ler überhaupt erlaubt? Nachgefragt und schlau geworden: Klar, kein Problem, wir könnten uns was aussuchen. Zuerst haben wir „FF“ gefolgt von der FriesenFlieger ID des Piloten verwendet. Doch das stiess ab und zu auf Verwirrung weshalb wir nach Besprechung mit der Bremen FIR auf „FRIESE“ und der Piloten-ID umstellten.



*Der Friesen-Kuchen zum Geburtstag*

Das erste Jahr der FriesenFlieger war also vollgepackt mit weiteren Entwicklungen, neuen Erfahrungen, tollen Events und einer langsam aber sicher wachsenden, familiären Community. Und auch bei mir zu Hause waren die FriesenFlieger immer wichtiger geworden. Von einer anfänglichen Idee ohne wirklichen Plan entwickelten sich die FriesenFlieger zu dem, womit ich mich in jeder freien Minute nebst der Schule beschäftigte. Und die ganze Familie lebte mit... Aber wie das so ist, zu allem Guten gehört auch etwas weniger Schönes. So haben Udo und Susan die FriesenFlieger im 2. Jahr aus persönlichen Gründen verlassen. Danke euch für eure wertvolle Arbeit, Susan und Udo!





Natürlich gäbe es noch viel mehr zu erzählen über die Entstehung der FriesenFlieger und deren weitere Geschichte bis Heute. Diese Erinnerungen geben aber schon mal einen Einblick.

Bis dahin wünsche ich happy landings and always three green!

V<sub>1</sub>-113 KIAS  
AT 2550' (SEE P.O.H.)  
DEMO. X-WIND 17 KTS.

D.C.  
ELEC.

TURN COORDINATOR

L

R

2 MIN.

NO PITCH  
INFORMATION