



Zwei bayerische Piloten an Deutschlands Nordseeküste

# Helgoland, Sylt, Wangerooge ...



*Die Felsklippen von Helgoland und das Wattenmeer*



**Donnerstag, 30.07.15**

Ich bekomme eine Nachricht von Walter, einem ehemaligen Flugschüler, er hätte am Wochenende Zeit und möchte die Flugtour an die Nordseeküste mitmachen. Gut, nun heißt es organisieren. Ist noch ein Zimmer frei? Gibt es Sprit für unsere Maschine? Können wir die Maschine über Nacht parken?

Es stellt sich heraus, dass wir das ungünstigste Wochenende des ganzen Jahres erwischt haben, denn es ist Ferienbeginn. Fast alles ist ausgebucht. Nur mit Glück bekomme ich auf der Insel Wangerooge und in Biusum auf dem Festland noch ein Zimmer.

**Freitag, 31.07.15**

Am Flugplatz **Ampfing (EDNA)** hat Walter unsere Breezer der Flugschule Aero Service Albert Dietrich bereits für

man sich vor wie in einem Verkehrsflugzeug in Richtung Urlaub.

Schließlich wird es Zeit, die Reise-flughöhe wieder zu verlassen. Unser erster Zwischenstopp ist **Jena (EDBJ)**, Thüringen. Gegen 11:20 Uhr setzt Walter auf Piste 02 auf. Wir rollen gleich zur Tankstelle.

Da ich noch nie in Weimar war, fliegen wir einen kurzen Umweg dorthin und machen Flightseeing. Nach wenigen Minuten Flug taucht dann im Nordwesten das mächtige Harzgebirge vor uns in der ansonsten flachen Landschaft auf. Unser Kurs führt uns direkt am höchsten Berg, dem Brocken (3.747 ft), vorbei. Über ihm haben sich dichte Wolken gebildet. Die Wolkendecke ist so gut wie geschlossen. Aber zwischen Untergrenze und den Hügeln kann man prima fliegen.

stelle auf den Inseln gibt. Da unsere Reichweite aber mit 4 bis 4,5 Stunden begrenzt ist und ich auf dem Flug übers Meer nach Helgoland mindestens eine Stunde Reserve an Bord haben möchte, ist das Tanken unerlässlich.

Kurz darauf starten wir wieder. Da wir direkt an der Kontrollzone von **Hannover** sind, bietet es sich an, ein Midfield Crossing über dem Flughafen der Stadt anzufragen. Bin ich in München (Deutschlands zweitgrößter Airport) schon 12 Mal über den Flughafen geflogen, muss es doch in Hannover auch klappen! „Hannover Tower, D-MMJJ, hallo!“, begrüße ich den Fluglotsen und frage an, ob denn ein Midfield Crossing möglich wäre. Er bejahte, so genießen wir es, in 1.300 ft über die beiden Landebahnen und das Terminal zu fliegen. Fotos werden natürlich auch gemacht.

gleich zu den ostfriesischen Inseln durchfliegen, doch Sicherheit geht vor und so entschließen wir uns, noch einmal aufzutanken, wenn es am nächsten Tag nach Helgoland geht.

Das Avgas hier ist sehr teuer, aber wir haben keine andere Wahl. Im Turm hören wir, dass die Insel Norderney komplett voll sein soll und dort keine Flugzeuge über Nacht mehr parken können. Hätte ich vielleicht besser eine Reservierung für uns auf der Insel Wangerooge machen sollen? Was, wenn wir dort über Nacht nicht parken können? Schließlich haben wir dort das einzig verfügbare Zimmer auf allen Inseln ergattert! Sicherheitshalber rufe ich schnell am Flugplatz an und reserviere einen Abstellplatz. Sicher ist sicher.

Entlang der ostfriesischen Küste fliegen wir nun nach Westen. Krasser

Gegensatz: Hier ist alles flach, satt grün, nicht ausgebrannt wie in der Mitte Deutschlands oder Bayern. Viele Windräder. Und dann der Blick hinaus aufs Meer! Am Vormittag noch die Alpen und nun das Meer im Norden, ja, die Fliegerei ist wirklich ein tolles Hobby! Eine Insel nach der anderen erscheint vor der Küste. Wir wollen nach **Juist (EDWJ)**, wo gerade Rush-Hour ist. Wir haben ein geniales Panorama auf den breiten langen Sandstrand und die grüne Düneninsel. Es sieht fast aus wie in der Karibik. Die Landebahn ist gepflastert, aber vom Feinsten! Der Flugleiter



Die Inseln Juist ...



... Norderney ...

den Flug vorbereitet und aufgetankt. Wir beladen die Maschine und putzen noch einmal alle Scheiben.

Um 9:26 Uhr schiebt Walter den Gashebel unserer Breezer nach vorn und hebt in einen perfekten, wolkenfreien bayerischen Himmel ab. In absolut ruhiger und turbulenzfreier Luft fliegen wir fast wie auf Schienen bei bester Fernsicht in Richtung Norden. Ich schaue zurück nach Süden und genieße noch einmal den Blick auf die Alpen.

Über Regensburg geht es über den Oberpfälzer Wald, hier haben sich bereits erste Kumuluswolken gebildet. Unsere Flughöhe reicht aus, um darüber fliegen zu können. Bereits jetzt kommt

Mehrere Seen im Wald runden das Bild ab, bevor wie den Harz wieder verlassen und Kurs auf Hannover nehmen. Ein schneeweißer riesiger Hügel am Horizont in der Ferne weist uns den Weg. Er liegt wenige Kilometer direkt hinter dem Flugplatz **Hildesheim (EDVM)**, gehört zum Kali-Bergwerk Giesen und besteht aus weißem Salz.

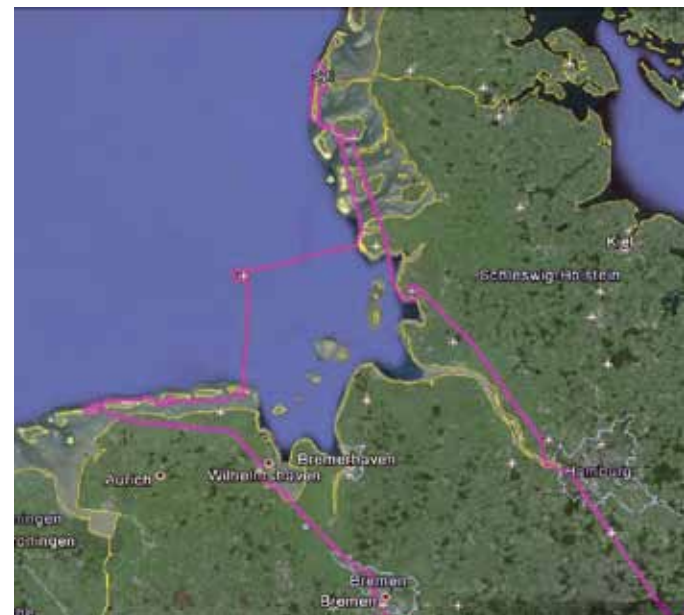
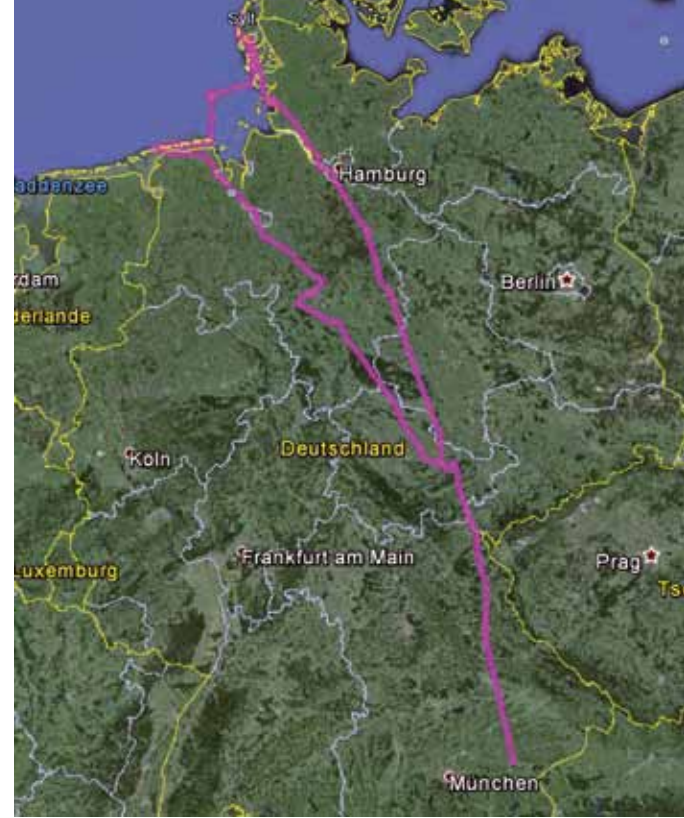
Um 13:30 Uhr setzen wir dort auf. Dieser Stopp wäre nicht unbedingt nötig gewesen, aber wir wollen uns die Beine vertreten und die Maschine noch einmal auftanken. Denn heute müssen wir noch gut drei Stunden bis nach Wangerooge fliegen und am nächsten Tag 30 min bis Helgoland, wo es die nächste Tank-

Nach der Kontrollzone geht es weiter nach Nordwesten. Wenige Minuten später überfliegen wir auch in **Bremen** den Flughafen und das Terminal. „D-MMJJ, very Moin!“ schallt es aus dem Funk. Oder so ähnlich. Auch hier genehmigt der Lotse den Durchflug.

Gleich nordwestlich des Flughafens überfliegen wir die Weser und Bremens großes Hafengebiet. Als bereits der Jade-Meerbusen von Wilhelmshaven in Sicht kommt, mache ich noch einmal eine Spritberechnung. **Wilhelmshaven (EDWI)** ist einer der wenigen Plätze, wo es Treibstoff gibt. Mist, es reicht nicht ganz! Eine halbe Stunde Reserve fehlt mir am Ende. Eigentlich wollten wir



... Baltrum...



**Tragschrauberzentrum.com**

**Fachkompetenz für Piloten**

- Flugschule
- Nachprüfung - Prüfer Klasse 5
- Prüfungsabnahme für UL und Tragschrauber
- Service / Wartung
- Vertrieb AutoGyro

www.tragschrauber.com | am flugplatz 1 | 94474 vilshofen | info@tragschrauberzentrum.com | 0043 664 2040600





... Wangerooge ...



... Helgoland Düne ...

im Turm empfiehlt uns, gleich hinter dem Flughafengelände durch die Dünen an den Nordstrand zu gehen. Wirklich eine traumhafte Landschaft.

Doch die Zeit drängt. Wir wollen gern noch mindestens eine Insel besuchen, bevor wir auf Wangerooge zur Übernachtung landen. Wir fliegen über **Norderney** und genießen das traumhafte Inselparadies.

Zwischen Norderney und Langeoog liegt **Baltrum**. Der Flugplatz dort ist anscheinend nur am Wochenende besetzt. Dann weiter zur nächsten Insel: **Langeoog (EDWL)**. Die Zeit drängt und so springe ich nur schnell hinaus, um die Landegebühre zu zahlen. Kurzer Hüpf über die Insel **Spiekeroog** (hier gibt es keinen Flugplatz) nach **Wangerooge (EDWG)**.

Noch ein letztes Mal Konzentration, dann setzt Walter die Breezer sanft auf die Piste 28. Geschafft, Tagesziel erreicht!

Wir gehen zu Fuß zu unserem Hotel. Auf der Insel gibt es keine Autos. Wir lassen den Tag am Strand ausklingen. In der Ferne sehen wir einen Leuchtturm blinken. Das muss Helgoland sein. Dort wollen wir morgen hin. Ganz schön weit draußen auf der offenen See, denke ich mir.

#### Samstag, 01.08.15

Am frühen Morgen: Das Wetter könnte nicht besser sein und ich gebe im Internet unseren Flugplan auf. Zwei Britten-Norman Islander der FLN landen kurz nach 8:00 Uhr und holen die ersten Gäste ab bzw. bringen Fracht und Zeitungen auf die Insel.

Wir befreien unsere Breezer vom Tau, Helgoland meldet unbegrenzte Sicht und 12 Knoten Wind von vorn auf die Bahn. Walter und ich ziehen uns die Schwimmwesten über. Noch nie habe ich eine so weite Entfernung über Wasser

zurückgelegt. Das Weiteste war der Chiemsee, Bodensee und der Balaton. Wir drehen gleich auf Nordkurs, den direkten Weg nach Helgoland.

Die Insel ist in der Ferne am Horizont schon zu erkennen. 20 Min. Flugzeit bzw. 45 km sind es von hier übers offene Meer bis zur Insel. Dies setzt voraus, dass man als UL-Pilot eine Mindestflugerfahrung als PIC von mindestens 100 Stunden hat, Erfahrung mit kurzen Pisten und Seitenwind, pro Person eine Schwimmweste mit Licht sowie ein ELT mit sich führt und dass ein Flugplan aufgegeben werden muss.

Keine Turbulenz. Es ist absolut ruhig auf dem Meer. Wir steigen auf 3.500 ft. Aufgrund der fehlenden Referenzpunkte auf dem Wasser kommt man sich auf 3.500 ft wie in einer großen Boeing in 30.000 ft vor. So kommen auch gar keine beängstigenden Gedanken bezüglich des Wassers auf.

Helgoland wird immer größer, und immer klarer kann man Details auf den beiden Inseln erkennen. Die bewohnte Hauptinsel und die Flughafeninsel **Helgoland Düne (EDXH)**

Im Sinkflug haben wir einen wirklich tollen Panoramablick auf die roten Steilklippen der Hauptinsel. Kurz vor der Piste überfliegen wir in geschätzten 8 m Höhe den Sandstrand der Flughafeninsel. Gleich danach in 5 m den Zeltplatz, der direkt vor der Piste liegt. Zwischen Piste und Zeltplatz führt der Fußweg vom Terminal zur Fähranlegestelle. Dort sind Warnleuchten installiert, die blinken, wenn Flugzeuge landen oder starten. Eine Gruppe von Fußgängern wartet, als wir in nur 2 bis 3 m Höhe über den Weg fliegen, um gleich auf der Piste aufzusetzen.

Die Piste ist 480 m lang und 30 m breit. Für uns kein Problem. Wir sind da, das Hauptziel der Reise ist erreicht!

Wir tanken auf. Da Helgoland von EU- und deutschen Steuern befreit ist, kostet das Avgas mit 1,75 €/L deutlich weniger als in Wilhelmshaven und anderen deutschen Flugplätzen. Soweit ich das überblicken kann, sind wir das einzige UL am Platz.

Wir gehen zum Fähranleger und fahren mit dem Schiff zur Hauptinsel hinüber. Nach eineinhalb Stunden müssen wir leider wieder zurück, denn wir wollen vor der Mittagspause die Insel wieder verlassen. Ich melde mich beim Turm an. „D-MMJJ, UL, Breezer, VFR nach Sylt, bitte Abfluginfo!“ Turm: „Ach ja, Sie wollten ja ins teure Sylt! Na dann rollen Sie mal zur Piste 15.“ Ich: „Zur 15. Und ich lasse die Cessna noch vor mir raus, ich brauche noch etwas mehr Öltemperatur.“ Turm: „Alles klar, lassen Sie ruhig die Cessna die Möwen auf der Piste verscheuchen. Die sind nämlich ganz schön hartnäckig!“ In der Tat sitzen fast 20 große Möwen auf der Piste. Die möchte ich nicht im Propeller haben! Die Cessna rollt an uns vorbei, geht auf die Piste und startet. Die Möwen fliegen davon. Ich gleich hinterher. Rolle bis ans Ende der Bahn, drehe, gebe Vollgas und wir heben ab.

Wenige Augenblicke nach dem Abheben befinden wir uns auch schon wieder über dem Meer. Wir drehen nach rechts und fliegen eine 270°-Kurve westlich um die Hauptinsel. Einmal für Sightseeing und zum anderen um Höhe aufzubauen. Im Notfall könnten wir so noch zum Flugplatz zurücksegeln.

Wir halten Kurs auf St. Peter Ording, die kürzeste Verbindung von Helgoland zum Festland im Osten. Das sind gute 50km/25 Flugminuten. Von Ferne sind die Inseln Pellworm, Hooge, Langeneß, Amrum und Föhr sowie die „Sandbänke“ Süderoogsand, Norderoogsand und Japsand zu sehen.

Wir nehmen Direktkurs auf **Sylt**. Wir

# Luftfahrt-Kasko Exklusiv für DULV-Mitglieder



Pilotenanzahl	Selbstbeteiligung im Teilschadenfall	Jahresbeitragssatz (bis 100.000 € Versicherungssumme)
ein namentlich genannter Pilot	2.500 Euro	2,6 % (3,6 %)
	5.000 Euro	2,3 % (3,1 %)
2-3 namentlich genannte Piloten	2.500 Euro	3,0 % (3,9 %)
	5.000 Euro	2,6 % (3,4 %)
ungenannte Piloten	2.500 Euro	4,3 % (5,8 %)
	5.000 Euro	3,8 % (5,0 %)
Schulung / Schlepp	2.500 Euro	4,8 % (6,4 %)
	5.000 Euro	4,3 % (5,5 %)

Die angegebenen Prämiensätze gelten für aerodynamisch gesteuerte UL (Trike in Klammern). Es handelt sich um Netto-Prämiensätze. Zur Berechnung der Jahresprämie müssen noch 19% Versicherungssteuer hinzugerechnet werden.



## Besonderheiten des Versicherungsschutzes

- versichert ist das Flugrisiko inkl.
- Rollen, sowie die
- Stilliegekaskoversicherung

Es gelten die KRAVAG Luftfahrt-Kaskoversicherungs-Bedingungen 2008.

Bitte beachten Sie, dass Sie eine eventuell bestehende Luftfahrtkasko fristgerecht kündigen (3-monatige Kündigungsfrist zur Hauptfälligkeit).

Für Fragen wenden Sie sich bitte an:

mtraenkle@dulv.de Tel.: 07192-93014-0

Ein Unternehmen  
der R+V Versicherungsgruppe





... Sylt ...



... Föhr ...

passieren die Südspitze der Insel und haben einen Panoramafly entlang der Westküste. Die Landepiste von Westerland ist mit 2.120 x 45m riesig, auch die Rollwege sind lang. Nach dem Abstellen kommt Giorgio zu uns. Er ist Fluglehrer bei einer Flugschule in Bonn-Hangelar und vertreibt auch Fluggeräte. Wir unterhalten uns und er sagt: „Ach, ihr seid die Flugschule ASAD aus Landshut? Ihr fliegt 900 Stunden jährlich mit der Breezer! Habe schon viel von Euch gehört, ich verneige mich aus Respekt vor euch!“ Ich muss fast lachen, bedanke mich aber höflich. Giorgio schwärmt von der Breezer und möchte uns mal besuchen.

Im Terminal bezahlen wir 32 € für Landung und Passagiergebühr. Aber der Spaß war es wert. Nach einer halben Stunde heben wir wieder ab und das Abflugverfahren erfordert eine sofortige Rechtskurve, um die Kontrollzone auf der Sierra-Departure zu verlassen.

In **Wyk auf Föhr (EDXY)** ist heute großes Breezer-Treffen. Wir sind auch eingeladen und da wir ja in der Nähe sind, schauen wir selbstverständlich vorbei. Wir kreisen noch zweimal über

dem Strand, bis die Platzrunde etwas leerer ist. Um 14:40 Uhr landen wir auf der Graspiste bei Windstille. Windstille?! Ja genau, 0 kts! Das ist äußerst selten an der Nordsee. Auf dem Fly-In sind wir eine von insgesamt 37 Breezern. Wir bekommen deswegen auch einen Parkplatz ganz vorne bei der Veranstaltung. Die ganze Rasenfläche ist mit verschiedenen Flugzeugen verparkt. Zwei Boeing Stearman und eine Waco YMF 5 waren der Hingucker und „Hinhörer“.

Walter und ich tragen uns in die Landkarte von Breezer ein. Derjenige mit der weitesten Anreise bekommt einen Preis. Leider schaffen wir es nicht ganz. Zwei Schweizer haben es definitiv weiter, streiten kann man mit einem aus Baden-Württemberg und ob nun Mühlendorf EDMY (5 km östlich von unserem Ampfing) weiter entfernt ist von Wyk als unsere Homebase? Sagen wir mal unentschieden.

Wir gehen zum Sandstrand, der gleich neben dem Flugplatz ist. Wirklich angenehm, so ein Fliegerleben.

Da wir heute noch nach Büsum wollen, starten wir um 17:25 Uhr wieder. Nach dem Abheben auf der Graspiste müssen wir einen großen Möwenschwarm durchfliegen. Dieser hat sich über dem Abflugbereich ausgebreitet. Wir steigen höher, der Schwarm kommt näher, die ersten Möwen fliegen auseinander. Zwei Möwen machen es besonders spannend und fliegen erst im letzten Augenblick davon. Das war knapp, wir atmen auf.

Mit Südkurs fliegen wir nach **Büsum (EDXB)**. Wir rollen zum Turm und tanken auf, leihen uns Fahrräder aus und fahren ins 5 km entfernte Nordseeheilbad Büsum. Dann schauen wir zum Hafen zu den Feierlichkeiten der Kutterregatta. Ein großes Feuerwerk rundet den perfekten Tag ab.

### Sonntag, 02.08.15

Heute nehmen wir Kurs auf **Hamburg**. Hamburg Tower gibt uns frei für ein Midfield Crossing in Hamburg Finkenwerder. Dort befindet sich das Airbus-Werk. In 1.300 ft überfliegen wir die riesigen Hallen, in denen die A 319, 320 und 321 produziert werden und auch der große A 380 seine Innenausstattung erhält. Vier von den großen Flugzeugen stehen vor den Hallen. Drei davon in Emirates-Lackierung, eine andere Etihad. Tolle Eindrücke von hier oben.

In **Uelzen (EDVU)** machen wir einen kurzen Stopp. Da wir genügend Sprit und Sitzfleisch haben, entscheiden wir uns, direkt nach Jena durchzufliegen. Alternativ hätte sich ein Stopp in Ballenstedt angeboten.

Nach 1:35 Flug kommen wir in **Jena (EDBJ)** an. Das Wetter hat sich geändert. Es sind heiße 27°C und die Felder sind wieder braun und ausgebrannt. Wir müssen eine längere Pause machen, um das regnerische Wetter in Bayern passieren zu lassen. Um 14:45 Uhr brechen wir dann schließlich doch auf. Take off und weiter Richtung Süden. Die Strecke ist uns ja nun schon bekannt.

Über Regensburg erreichen wir **Ampfing (EDNA)**. Nach insgesamt 13 Flugstunden landen wir auf unserer Homebase. Drei erlebnisreiche Tage gehen zu Ende. Walter und ich sind begeistert und würden am liebsten gleich wieder losfliegen.

Mein spezieller Dank gilt der Flugschule Aero Service Albert Dietrich, insbesondere Albert für die Bereitstellung der Maschine und Unterstützung jeglicher Art, Eddy für den technisch einwandfreien Zustand der Maschine, Marco für die planerische Unterstützung und Anke für die terminliche Koordination.

Text & Fotos: Ralf Plechinger



Das Airbuswerk in Hamburg-Finkenwerder



Die beiden Piloten Ralf und Walter

## Anflugkarte Helgoland-Düne EDXH



**Helgoland-Info:** 122.450 Ge (15 NM 3000ft GND)

**Flugplan** für UL dreiachsgesteuert und Motorsegler erforderlich.

### Anforderungen an Piloten:

MNM 100 Stunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer und Erfahrung auf kurzen Landebahnen. Auf die Gefahr der RWY-Verwechslung achten.

An den RWYs **keine Überrollflächen** und **keine Seitenstreifen** vorhanden.

**Überflüge** der Hauptinsel Helgoland sind möglichst zu vermeiden.

**Telefonische Kontaktaufnahme** vor Abflug nach Helgoland wird empfohlen.

### Quelle:

<http://www.flughafen-helgoland.de/helgoland-duene-edxh-karten-anflugkarte.html#hinweise>



- Kombiglitschirm, perfekt für Motor (LTF, DGAC) und freies Fliegen (LTF A/B, EN A/B)
- erweiterbares Speedsystem, längerer Beschleunigerweg fürs freie Fliegen
- Trimmer-Tragegurt mit zwei Einhängen
- Stäbchen in der Eintrittskante zur Nasenverstärkung
- Für Genussflieger und zusätzlich uneingeschränkt schulungstauglich



Du willst mehr über den Sting 2 wissen? Scanne den QR-Code oder frag deinen Händler.

[www.swing.de/sting-2.html](http://www.swing.de/sting-2.html)



**Stoffsticker: 5€**  
eckig oder rund  
Ø ca. 9 cm

DULV Geschäftsstelle  
Tel. 07192 9301-40 • [info@dulv.de](mailto:info@dulv.de)