Wie seit Längerem geplant, stand eine Reise nach Rügen auf dem Programm, denn ein Flug über die Ostsee und der KdF (Kraft durch Freude) Urlaubs-Nazikoloss von Prora hatten mich schon lange gereizt.

Also Wetter beobachtet und mal lose Freitag oder Samstag nach Ostern ins Auge gefasst. Eine Mail rausgeschickt, doch leider ging nichts zusammen.

Also würde es eine Solotour werden. Das Wetter sollte Freitag ab Nachmittag besser werden, am Samstag in den Morgenstunden noch tiefere Bewölkung, doch mit jedem Meter nach Norden sollte es sich bessern. Lediglich der Wind machte mir ein paar Gedanken, denn für den Samstag war den ganzen Tag in Rügen (für eine Ostseeinsel relativ normaler) Wind mit 15 – 20 knts vorhergesagt, jedoch leider cross zur Bahn.

......und nun die Sensation des Fluges: Trommelwirbel, Tusch und Feuerwerk - meine bessere Hälfte the one and only Moni erklärte sich spontan bereit mitzufliegen, damit ich nicht alleine rumgondeln musste. Schon sportlich, gleich so eine Marathontour mitzumachen.

## Flugvorbereitung

Da wir am Freitag zu spät vom Geschäft wegkamen, entschieden wir uns die Hardcorevariante mit Hin- und Rückflug am Samstag zu wählen. Also stand für den Freitag nur noch an, den Flieger bis zum Stehkragen vollzutanken und durchzuchecken. Flugvorbereitung wurde wieder Online und mit dem Flightplanner gemacht, was das bereits bekannte Vorfreude-Kribbeln im Bauch erzeugte. Schnurgerade sollte es mit Kurs 018 in Richtung Nordnordost gehen. Pünktlich trafen am Freitagnachmittag auch noch die aktuellen ICAO Karten 2016 ein. Also Buntstifte, Wachsmalkreide und Fingerfarben raus und auf den neuen Karten den Kurs eingemalt.

## Wettercheck

Über die kostenpflichtigen Internetzugänge beim DWD unter www.flugwetter.de und der privaten Seite www.wetter-jetz de, (die jedoch immer sehr gute Informationen liefert) wurde im Homebriefing Verfahren die vorgeschriebene Flugvorbereitung durchgeführt. Ich möchte schnell noch hinweisen, dass nur der eingeloggte Check auf der Flugwetter Internetseite des DWD die entsprechende Bestätigungssignatur hinterlässt, die den Anforderungen der gesetzlich vorgeschriebenen Flugwetterberatung entspricht. Ansonsten Anruf beim DWD unter 0900 − 1 − 077222 (da wird man auf die nächste freie Stelle geschaltet) oder direkt beim DWD in München 0900 − 1 − 077225 ......RUF MICH AN! ⑤

## **Notambriefing**

Wieder über die Internetseite der Deutschen Flugsicherung. Es kam ein sogenanntes TRIGGER Notam zum Vorschein, welches über der Ostsee ein Gefahrengebiet anzeigte, in dem vom Militär mit Drohnen rumhantiert wird. Ha! Das Militär soll doch einfach mal bei unserem Heinz Friedel in die Lehre gehen, der zeigt denen schon, wie man mit einem Modellflieger richtig umgeht! Sofort schoss mir eine Geschäftsidee durch den Kopf: Einfach eine Modellflugdrohne grau angemalt, ein Schwarzes Kreuz und Bundeswehraufkleber draufgepappt, noch eine Steinschleuder hingeklebt, und Zack – schon steigt der Preis um ein paar Milliönchen. Da ich aber an der abschreckenden Wirkung so einer Drohne zweifelte, legte ich meine Geschäftsidee schnell wieder ad acta.

Da ich an der Ausdehnung dieses Gefahrengebietes zwar sehen konnte, dass EDCG zwar noch knapp darin lag, jedoch selbst Rügen mir am Telefon nicht sagen konnte, was das eigentlich war, ob es aktiv war und ab welcher Höhe das Ding wirksam war, wollte ich auf Nummer sicher gehen und mit FIS fliegen. Denn merke: passt die Mama von FIS Bremen auf dich auf, dann wird auch der Drohnen-Fernsteuer-Nerd von der Bundeswehr nicht rumstänkern.

Gesagt, getan – am Samstag früh nochmals Wettercheck via Flightplanner und dann saßen wir kurz nach acht Uhr (lokal) bereits im Flieger und rollten – oder besser rumpelten – über die Bahn zum Startpunkt 10.

Gottseidank arbeiten unser Guiseppe Wichert und der Metzners Manfred daran, dass sich das bessert. Wir können ja zwischenzeitlich unsere Bahn an Audi, BMW oder Porsche für Fahrwerkstests vermieten, denn 290 m BURGI Airport Piste in Schrittgeschwindigkeit sind in etwa wie 2.000 km Vollgasfahrt auf der Autobahn.

Wind war, wie vorhergesagt, recht kräftig. Über dem Thüringer Wald sollte die Bewölkung niedrig sein, sich jedoch danach deutlich anheben. Das hört sich doch alles schwer nach einen machbaren Projekt an.

Also Gas rein und das Abenteuer Rügen in Angriff genommen. Da es noch recht früh und die Abschattung durch die geschlossene Wolkendecke noch zu 100% wirksam war, war der Flug topfeben und dank des Rückenwindes auch extrem flott.

Nach dem Start München Information gerufen, Squawk sowie QNH bekommen und in etwa 3.000 ft entlanggetuckert. War nicht viel los und so konnten wir das Vorankommen genießen. Über dem Thüringer Wald mogelten wir uns zwischen geschlossener Bewölkung und ansteigender Landschaft durch. Exakt so, wie es laut Gafor vorhergesagt war. Dann müsste es ab dem Thüringer Wald ja sukzessive aufmachen – tat es dann auch und es wurde richtig schön mit jedem Meter, den wir gen Norden vorankamen.



Geschlossene Bewölkung kurz nach dem Start

Unter uns zog die Landschaft schnell und ruhig durch, sodass wir bereits nach ca. 32 Minuten Flugzeit Weimar passierten



Kurz vor Leipzig; 130 Knoten Groundspeed – da geht was vorwärts

Weiter an Leipzig vorbei, erfolgte bei Magdeburg der Überflug der Elbe, die hier noch in einem relativ naturbelassenen Lauf fließen darf.



Elbe bei Magdeburg

Hier sollten wir auch von FIS München an Bremen übergeben werden, doch Pustekuchen! Nach Rasten der Frequenz FIS Bremen hörte ich lediglich eine Bandansage, dass Bremen Information nicht erreichbar sei und man sich NUR in dringenden Fällen oder bei Nachtflügen an Bremen Radar wenden solle. Na dann herzlichen Glückwunsch! Dieses blöde Gefahrengebiet über der Ostsee mit den Friedelschen Modellflugdrohnen und jetzt fällt Bremen Information aus. Ich sah meinen Plan wanken. Da ich von einem früheren Flug nach Italien noch gut in Erinnerung hatte, dass die von Radar, die eigentlich die "Großen" handeln, nicht unbedingt scharf auf einen Delta-Mike-Kasper in 3.000 ft sind, hörte ich erst mal nur auf der angegebenen Frequenz rein.

WOW, da war auch noch ganz schön was los. Also erst mal nix gesagt, Transponder weiter auf Squawk 7000 belassen und einfach zugeflogen.

Ich hörte zwischendurch immer wieder auf der Frequenz von Bremen Information rein und nach einigen Versuchen plötzlich – tata! Die Bandansage war weg. Also sofort einen

Einleitungsanruf losgelassen und siehe da, die meldeten sich wirklich. Hatten scheinbar die Stromrechnung bezahlt und waren wieder online. Sofort einen Squawk, nach dem obligatorischen, nordisch trocken "Moin, Moin", bekommen. War wieder ein besseres Gefühl, mit "dem großen Bruder" zu fliegen. Drohnen Gefahrenzone – für mich war das doch nie ein Stress. ©

Passte bestens, denn wir bekamen sofort auch die Info, dass ED-R 71 (offensichtlich ein Panzerübungsgelände, so wie die Landschaft aussah) nicht aktiv sei und konnten ohne Kurswechsel weiterfliegen - und so waren wir auch schon querab Berlin.



Stillleben Flügel im Sonnenlicht

Die Landschaft änderte sich jetzt nochmals deutlich, denn alles war platt, sodass man hier bereits am Donnerstag sehen konnte, wer am Sonntag zu Besuch kommen würde (Alter Kalauer aus den 80ern). Viele Windräder und eine Unzahl kleiner Seen kennzeichnen diesen Landstrich.

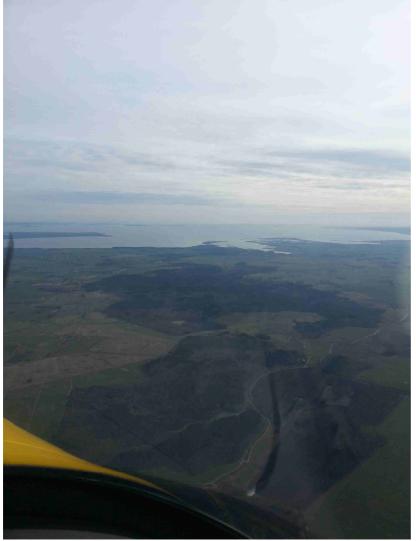


Plattes Land



Der Überflug des Müritzer Sees gab schon mal einen kleinen Vorgeschmack, komplett über Wasser zu sein. Immer wieder ein kribbelndes Gefühl, wenn man weiß, dass man aus dem Gleitwinkel des Fliegers raus ist und bei einem Motorausfall nasse Füße bekäme. Solltet Ihr mal ausprobieren, denn das steigert Achtung und Bindung zum bordeigenen Rotax ungemein. Auch entwickelt man das Gehör, jede Zündung einzeln zu registrieren. Ein Zündaussetzer und die Bux wäre voll gewesen!

Bei Greifswald konnten wir bereits die große Bucht von Peenemünde, die Greifswalder Oie, bewundern. Hier entwickelte Wernher von Braun im Auftrag der Nazis die V2.



Bucht bei Peenemünde

Über dem Strelandsund waren es nur noch wenige Minuten bis Rügen, also bei Bremen Information raus und Einleitungsanruf für Rügen losgelassen. By the way: war den ganzen Tag über nix mit dem Drohnendingenskirchen. Auch die von Rügen mussten erst auf der DFS Seite nachsehen und wurden nicht so recht schlau. Vielleicht ist man manchmal mit der französischen Laissez faire- oder heisst es doch eher Leck mich?— Haltung besser dran!

Der Anflug auf Rügen war an sich nix Besonderes, denn der Flugplatz liegt mitten auf der Insel. Lediglich ein Polizeiheli der Seekontrolle machte kurz vor uns einen Zwischenstopp zum Tanken und winchte vor der Landung als Übung noch zwei Grenzbeamte zwischen den Hallen des Rügener Flugplatzes ab.

Also, brav die Platzrunde gemeldet und auf eine Landung bei mäßigem Seitenwind (8-10 knts) eingestellt. Den Vogel etwas schneller angeflogen, runter, Touchdown, feddich.

Abstellen auf Gras; Deckel auf, raus aus der 14 und wir waren auf Rügen!

Nach der Landung sahen wir, was da für zwei bewaffnete Schränke von "Zollbeamten" vom Polizeiheli abgeseilt worden waren. Wir kamen einhellig überein, dass so nicht undbedingt der typische deutsche Grenzkontrolleur aussieht, sondern dass diese Herren bestimmt einem gewissen "zolltechnischen Sonderclub" angehören mussten. Ein Erlebnis!



Polizeiheli, der die Zollbeamten abgewincht hatte

So, erst mal die obligatorischen Erinnerungsfotos geschossen.





könnte aber auch in Klein-Herrmansdorf sein – war es aber nicht, sondern auf Rügen!

Dann rein in den Tower und erst mal den Flugleiter gesucht. Als wir ihn endlich gefunden hatten, das nächste Highlight des Tages: auf meine Frage hin, ob wir das auf der Homepage erwähnte Mietauto leihen könnten, teilte er uns mit, dass kurz vor uns jemand per Telefon die Kiste gebucht hatte – Schei.....; erst mal machte sich große Enttäuschung breit! Da Güttin relativ abseits der Sehenswürdigkeiten liegt, kam einen Fahrt mit dem Fahrrad nicht in Frage.

Doch spontan gab uns der Flugleiter zum gleichen Miettarif sein privates Auto! Ich dachte, ich werd nicht mehr! Das ist Service vom Allerfeinsten! Zusätzlich kramte er mit den Worten "klein aber fein" noch eine Tourikarte raus und zeichnete uns ein, wie wir am besten zum 25 km entfernten Seebad in Binz kommen würden und welchen Weg wir fahren sollten. Der absolute Oberhammer!



Tourikarte mit Muschel vom Strand



Privatauto des Rügener Flugleiters

Also mit einem breiten Grinsen, das kaum durch die Schiebetür passte, raus aus dem Flughafengebäude und das blaue Schmuckstück gesucht und aufgesperrt. Ich war den ganzen Tag hin und weg von so einer Geste – nochmals an dieser Stelle ein fettes Dankeschön nach Rügen.

Natürlich hat sich der kleine Daniel sofort erst mal verfahren, aber eine nette Frau, die mit ihrer Tochter auf Inlineskater und zwei monströsen Pitbulls (nennen wir sie spaßeshalber einfach mal Tod und Terror) unterwegs war, zeigte uns den richtigen Weg. Nicht falsch verstehen, die beiden Hunde waren ruhige Zeitgenossen, sahen nur übelst furchteinflößend aus. Also umgedreht und mit unserem Auto in Richtung Binz los. Mit einem Rügener Kennzeichen sind wir auch nicht immer sofort als unwissender Touris aufgefallen ©. Da taten sich die Damen und Herren mit den Berliner oder sogar Forchheimer Kennzeichen, die wir da auch relativ planlos rumstürzen sahen, schon schwerer.

Die 25 km Fahrt an sich dauerte eigentlich gar nicht so lang, doch wir konnten uns vorstellen, dass hier im Sommer ein Megastau sein wird, denn es gibt nur wenige Hauptverkehrsadern, die die Insel durchziehen und z.B.: nach Binz führen.

Dort angekommen, stellten wir das Flugleiterspecialleihauto auf einem Parkplatz ab und liefen durch einen Hain zum Strand.



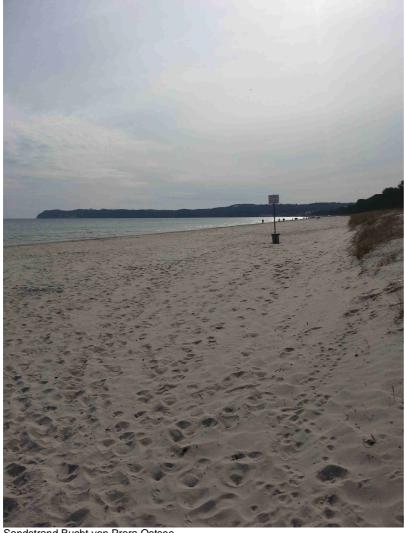


Fußgängerweg entlang des Strandes

Wie sich später herausstellte, waren wir an einem FKK Abschnitt des Strandes gelandet. Nur gut, dass noch keine Saison war, denn wenn ich mich hätte ausziehen müssen, wären bestimmt gleich so ein paar ausgemergelte Hänflinge von Greepeace angerannt gekommen und hätten versucht, mich wieder ins Wasser zu zerren, weil sie gedacht hätten, dass ein

Wal gestrandet sei.





Sandstrand Bucht von Prora Ostsee

Am Strand selbst fanden wir den feinsten weißen Sand vor, den wir je gesehen und zwischen den Fingern gefühlt hatten. Er rieselt wie feinstes Puder durch die Hände. Leider war es zu kühl, sodass keine richtige Urlaubs- und Strandstimmung aufkommen wollte. Doch hier im Sommer zu sein, ist bestimmt ein Traum!



Feinster Sand

Trotz auffrischendem Wind und mäßigen Temperaturen waren unzählige Spaziergänger und Jogger unterwegs. Da wir uns in der berühmten Bucht von Prora befanden, konnten wir in der Ferne den KdF Bau, den Koloss von Prora entdecken. Wir fuhren zwar noch mit dem Auto hin, doch die wahren Ausmaße kann man nur aus der Luft erkennen.

Deshalb beschlossen wir, vor dem Heimflug noch einmal über die Bucht von Prora zu fliegen – ein beeindruckendes und unvergessliches Erlebnis, soviel sei jetzt schon mal gesagt!

Also ins Auto gehüpft, auf der Rückfahrt noch schnell näher zum Koloss von Prora gefahren und dann wieder zurück nach Güttin zum Flugplatz. Dort angekommen, gingen wir noch schnell ins Flugplatzrestaurant – kein Vergleich zu unserem La Bussola - Paolo vom Herzogenauracher Flugplatz, sondern nur normale Flugplatzvereinsküche. Unser Flugleiter war zwischenzeitlich zum Mundschenk und Kellner mutiert und schmiss dabei den Funk mit der Handquatsche – das nenn ich mal Multitasking.

Der Polizei-Seeheli, der bei unserer Ankunft getankt hatte, war wieder abgeflogen. Doch zwischenzeitlich war ein EC 135 Heli der Bundespolizei mit zwei Beamten aus Anklam kommend gelandet. Die Piloten saßen mit ihrer Kombi und dem Schulterholster mit Dienstwaffen beim Essen. Verdammt, scheinbar nur Vollzugsbeamte der coolsten Sorte auf Rügen. Heute Morgen die Abseil-Schränke vom Zoll und nun die zwei - so sieht echt Lässig live aus – Megahammergeil!!! Da stinkt man mit seinem Ultraleichtgerümpel dahinter ganz schön ab ©.

Nach dem Essen noch schnell den Flieger getankt, denn nun würde es mit Gegenwind nach Hause gehen. Beim Zurückrollen grüßten mich die Helicops aus ihrem Cockpit, da sie dabei waren, nach dem Essen ihr Arbeitsgerät wieder anzuschmeißen, um weiter Streife zu fliegen. Es gibt schlechtere Jobs – Neid!

Der Wind hatte deutlich aufgefrischt. Während ich die Tankerei zahlte, hörte ich den Funk mit und die Werte für den Crosswind waren ehrfurchteinflößend! Heiligs Blechle, da hieß es wieder ein paar Pilotentricks aus dem Ärmel zaubern, doch alles machbar! Vorher nichts anmerken lassen, denn ich wollte Moni bei ihrem ersten Langstreckenflug nicht unnötig beunruhigen. Doch das erledigte freundlicher Weise eine Horde von UL-Piloten, die gerade gelandet waren. Bis auf eine C 42, die in 2 m Höhe über der Bahn beschloss, das Fliegen aufzuhören, und entsprechend runterplumpste, kamen die alle eigentlich ganz vernünftig rein. Doch warum musste einer von denen uns beim Einsteigen mit seiner fachkundigen Meinung versorgen, dass bei so einem Crosswind ein Spornradflieger fast gar nicht zu starten sei? So ein Gewäsch! Doch das Gesicht von Moni wurde immer länger und panischer. Gut gemacht, der Herr Klugschwätzer. Doch eine gut gemeinte Lebensweisheit und ein Tipp für zukünftige Gegebenheiten: Wenn man von einer Sache z.B.: dem Spornradfliegen so überhaupt nicht die Monsterahnung hat, dann wäre es doch sicher manchmal besser, vielleicht einfach mal die Klappe zu halten! Na egal.

Noch schnell an der Tür zum Tower den Aufkleber "Burgi was here" angebracht und dann in den Flieger.



Aufkleber "Burgi was here" in Rügen

Angespannte Ruhe, als wir zum Rollhalt 09 unterwegs waren. Ich verfluchte den mitteilsamen Flieger, dessen Mund immer zwei Sätze schneller zu sein schien, als sein Gehirn. Beim Aufrollen bekam ich vom Towerboss-Küchenchef-Autoverleiher noch 17 kts Seitenwind gemeldet – Möge der große Hans auch diesmal meine Hand führen. Leicht schräger Startlauf gegen den Wind, Heck hoch und Flieger vor dem Abheben sauber ausgerichtet - alles kein Schweiß. Nach wenigen Metern waren wir ohne Probleme in der Luft. So, machen das die Jungs vom Burgi Int. Airport, mein Freund mit dem schnellen

Mundwerk, dachte ich. Es zuppelte zwar ganz schön, doch ich hatte später sowieso geplant, auf Flugfläche 65 über die Inversion aufzusteigen, da müsste es deutlich ruhiger sein. Auch sollte der Gegenwind etwas schwächer sein. Bestätigte sich alles – Flugvorbereitung Hosianna.

Doch erst wollten wir noch die Abschiedsrunde über die Bucht von Prora drehen, um den KdF Koloss in voller Größe bewundern zu können. Wie bereits geschrieben, ein wirklich beeindruckendes Erlebnis.



Kraft durch Freude Koloss von Prora



Strandpromenade Ostseebad Binz

Danach ging es im steten Steigflug auf Heimatkurs. Bremen Information gerufen, Squawk und QNH bekommen und man war wieder gut aufgehoben bei "Mama". Der Heimflug verlieh dem Begriff "zäh" eine neue Dimension. Der Topwert, den ich auf der Nervskala des Displays zwischen True Airspeed und Groundspeed verzeichnen konnte, war 200 Km/h TAS und 120 Km/h GS. 80 Km/h Gegenwind! Da fällt Dir nix mehr ein.





Impressionen Rügen beim Rückflug

Ich dachte kurz daran, mein Testament aufzusetzen, denn ich war überzeugt, bereits an Altersschwäche verstorben zu sein, bevor wir endlich wieder am BURGI Int. angekommen sein würden.

Trotzdem weiter Höhe aufgebaut und plötzlich - Heureka! Wirklich, so in Flugfläche 65 über der Inversion hatten wir "nur" noch 20 – 30 Km/h Gegenwind. Besser als nix, doch der Heimflug zog sich trotzdem immer noch wie ein Kaugummi.

Aus Langeweile einfach dem Funk zugehört, denn das hat ab und zu einen hohen Unterhaltungswert. Nebenbei kann man immer etwas lernen und/oder die eigenen Fertigkeiten verbessern. Den unterhaltungstechnischen Vogel an diesem Tag schoss ein, der Stimme nach, älterer Pilot einer Echo-Klasse ab, als er bei FIS Bremen nachfragte, ob die ED-R IRGENDWAS (Nummer habe ich vergessen) aktiv sei und er mit einem belustigten Unterton von FIS zur Antwort bekam, dass die bereits seit langer Zeit zurückgenommen worden sei. Tja, man sollte nicht immer mit den Luftfahrtkarten von Adolfs Luftwaffe unterwegs sein, nur weil da so schöne lustig geformte Kreuze drauf sind, sondern sich ab und auch mal ein Update gönnen.

Die Zeit verging und die Weitergabe an FIS München wie gewohnt problemlos. Mit Squawk 7000 einfach weiter. Da wir wegen des Gegenwindes nicht aus Flugfläche 65 runter wollten, wurde wir, nach entsprechender Anfrage, vom FIS München kurz an München Radar weitergegeben, um im Anflugsektor von Leipzig durch den Luftraum D gelotst zu werden. Wenn man sich am Funk ordentlich aufführt, dann ist das alles kein Alarm und die von Radar sind dann auch ganz lieb! Nach Durchflug Luftraum D Leipzig von Radar wieder zurück an FIS München, die uns bis südlich von Coburg begleiteten.

Bei Erfurt und über dem Höhenzug des Thüringer Waldes zog es wieder etwas zu, was wir als nicht unangenehm empfanden, denn die Sonne hatte schon elend ins Cockpit gebrannt. Man fühlte sich teilweise wie die arme Ameise unter der Lupe des bösen Kindes.

Dann etwa querab von Banz gingen wir bei München raus und die letzen Kilometer standen für den Sinkflug aus FL 65 an. Die Kiste leicht angedrückt und endlich ging es wieder zackig über Land. Auch hatte der Wind bei uns deutlich nachgelassen – kein Vergleich zu der strammen Briese an der Ostsee und im nördlichen Teil des Rückflugs. Einleitungsanruf auf der 123.425 und BURGI Int hatte uns schon fast wieder. Platzrunde auf die 10, Ausschweben aufsetzen.

Meine tapferen Mädels, die Moni und die 14 hatten es geschafft! Noch schnell über die Piste gerumpelt. Hatte ich schon erwähnt, dass wir für viel Geld unsere Piste für Fahrwerkstests an Autokonzerne vermieten sollten?

## Fazit:

- Rügen ist definitiv eine Reise wert zwei Tage und ein Mietauto sollten es aber schon sein, um die ganzen Sehenswürdigkeiten unabhängig abklappern zu können, da der Flugplatz doch deutlich entfernt von der See fast in der Mitte der Insel liegt.
- Die Strände z.B.: in der Bucht von Prora sind atemberaubend und brauchen den Vergleich, z.B.: zur Adria nicht scheuen.
- Ein Flug entlang des Koloss von Prora, sowie entlang der Kreidefelsen von Rügen wird bei jedem Piloten sicher einen bleibenden Eindruck hinterlassen.
- Lang wars (über 1.100 km geflogen)
- Sche wars weil sche halt immer nu schee is!
- Man soll bei einem Flug an die Küste das Wetter und die Windverhältnisse bei der Flugvorbereitung genau studieren. Lieber auf Nummer sicher und nicht über die eigenen Verhältnisse gehen, denn Rügen ist auch in 2, 3, 4 oder 5 Monaten noch da. Ich weiß aus zuverlässiger Quelle, dass es nicht geschlossen werden soll. Es gibt dann bestimmt Wetter, welches besser zu den eigenen Fähigkeiten passt. Wie der Schwabe zu sagen pflegt: Ned hudle, denn donn lebs länger.
- .....und last but not least; Der Türmer von Rügen ist der Hammer! Nochmals ein herzliches Danke.