

Mit der Dynamic durch das Saarland und Rheinland-Pfalz

*Ein Flug- und Erlebnisbericht von
Alexander Polak und Benjamin Scholz*

Vorbereitungen

Nachdem die Wetterprognose drei Wochen zuvor für unsere geplante Tour durch das Saarland und Rheinland-Pfalz nicht so gut aussah, versprach der Wetterbericht am 25. Juli störungs- und niederschlagsfreies Flugwetter mit einem allerdings recht böigen Südwestwind, der jedoch noch innerhalb der Grenzen lag, die man der Dynamic zumuten konnte. Unsere geplante Flugroute sah folgendermaßen aus: Reinheim – Schweighofen – Pirmasens – Zweibrücken – Saarbrücken – Saarlouis-Düren – Trier-Föhren – Traben-Trarbach – Bad Sobernheim – Oppenheim – Reinheim. Leider kam es aber, wie es kommen musste, und das Wetter machte uns ab Trier einen Strich durch die Rechnung, so dass wir Traben-Trarbach nicht anfliegen konnten. Dafür entschieden wir uns kurzerhand, von Bad Sobernheim über Langenlonsheim nach Oppenheim zu fliegen, so dass unser Tag letztendlich immer noch aus 10 Etappen bestand, über die wir auf den kommenden Seiten berichten werden.



Reinheim – Schweighofen

110 Kilometer, 10:10 Uhr – 11:05 Uhr

Unsere Reise begann kurz nach 10 Uhr auf der Piste 19 in Reinheim bei zunächst noch durchwachsenem Wetter und einer Wolkenbasis von gut 3000 Fuß, unter der wir Kurs auf Schweighofen nahmen. Der recht böige Gegenwind sorgte zum einen für eine mit rund 50 Minuten relativ lange Flugzeit und zum anderen auch für deutlich spür-



bare Turbulenzen, die uns davon abhielten, den Gegenwind durch eine etwas höhere Reisefluggeschwindigkeit zu kompensieren. So ging es also im spritsparenden Reiseflug zunächst einmal bis Mannheim, wo wir dann aufgrund des zunehmenden Gewackels kurzerhand entschieden, den Flug über den Wolken fortzusetzen, was ohne Probleme möglich und wesentlich entspannter war. Der weitere Flugverlauf führte uns dann am Holiday Park sowie an Speyer und Landau vorbei, wo wir von Langen Information den Hinweis bekamen, dass in Schweighofen mit Fallschirmsprungbetrieb begonnen wurde und wir uns möglichst rechtzeitig dort anmelden sollten. Nach Herstellen des Funkkontakts mit Schweighofen rechneten wir uns gute Chancen aus, noch vor den Fallschirmspringern dort zu landen, da diese noch ungefähr 10 Minuten bis zum Absprung benötigen würden. Das GPS zeigte eine Flugzeit von 8 Minuten bis Schweighofen an, die sich durch leichtes Vorschieben des Gashebels weiter reduzierte. Während des Sinkflugs sahen wir weit über uns auch die Absetzmaschine, die bis auf 4000 Meter stieg. Während Alex sich nun weiter auf den Anflug konzentrieren wollte, sollte Benni die Absetzmaschine im Auge behalten, damit wir nicht plötzlich mit senkrechtem Flugverkehr von oben nach unten konfrontiert werden sollten. Was in der Theorie recht gut klang, sollte in der Praxis dann allerdings zum chaotischsten Anflug des gesamten Tages führen. Zunächst verlor Benni die Absetzmaschine aus den Augen. Nachdem Alex sie dann wieder am Himmel entdeckte, war er so von dem schon in Frankreich liegenden Altenstadt angetan, dass er es mit Schweighofen verwechselte und natürlich vergeblich nach dem Flugplatz Ausschau hielt. Letztendlich bewahrte uns unser GPS davor, eventuell noch in den französischen Luftraum einzufliegen. Nachdem wir laut Anzeige im rechten Gegenanflug auf die Piste 26 sein mussten, sahen wir endlich auch den Flugplatz, was ein wenig zur Beruhigung beitrug. Der Anflug selbst gestaltete sich recht sportlich, und es dauerte bis zum End-



anflug, bis die Dynamic schließlich so von Höhe, Geschwindigkeit und Landeklappen konfiguriert war, dass wieder an eine vernünftige Landung zu denken war. Die Landung selbst gelang immerhin wie gewohnt, was ein schwacher Trost für den verkorksten Anflug zum Auftakt des Tages war. Kaum hatten wir den Flieger vor der Flugleitung geparkt, kamen auch schon die Fallschirmspringer gefolgt von einer turbinengetriebenen Pilatus PC-6 auf den Boden zurück. Wie wir beim Bezahlen der Landegebühr (3,00 €) erfuhren, sollte in Schweighofen den ganzen Tag über Fallschirmsprungbetrieb stattfinden, ansonsten schien der Flugleiter jedoch eher einen ruhigen Tag zu haben.

Schweighofen – Pirmasens
45 Kilometer, 11:30 Uhr – 11:55 Uhr

Nachdem wir uns von den Strapazen des Anflugs erholt hatten, stand die Überquerung des Pfälzer Waldes an. Der Start erfolgte auf der Piste 26, von wo aus wir Direktkurs auf Pirmasens nahmen. Landschaftlich gestaltete sich der Flug sehr schön, wobei auf diesem Abschnitt ein Motorsausfall nicht ganz ohne wäre. Doch da die Dynamic munter vor sich hin brummte, konnten wir den bevorstehenden Anflug auf Pirmasens vorbereiten, um nicht noch einmal so etwas wie in Schweighofen zu erleben. Der Flugplatz Pirmasens liegt innerhalb der Kontrollzone des Flughafens Zweibrücken, kann aber bei gutem Wetter ohne extra Freigabe angefliegen werden, wobei man sich hier logischerweise exakt an die Platzrunde halten sollte. Bevor wir dort ankamen, konnten wir noch einen schönen Blick auf die Stadt werfen und mit Unterstützung des GPS souverän um ein ED-R herum navigieren (so schnell können Selbstverständlichkeiten plötzlich zum Erfolgserlebnis werden). Die Platzrunde flogen wir anschließend ebenfalls problemlos ab, erst im Endanflug auf die Piste 23 gab es wieder ein leichtes Stirnrunzeln bei Alex, als er die Windinformation 280/20kts bekam. Da der Wind aber glücklicherweise recht konstant wehte, verliefen sowohl der Anflug als auch die Landung absolut



problemlos, wenn man davon absieht, dass die Rollwege auf der Flugplatzkarte irgendwie nicht so ganz mit der Realität übereinstimmten und wir deshalb die komplette Piste durchrollten, um nicht einen gesperrten Rollweg zu erwischen. Beim Bezahlen der Landegebühr (4,50 €) fragten wir nach, wie wir von Pirmasens am besten nach Zweibrücken weiterfliegen könnten, da wir ja schon bereits innerhalb der Kontrollzone Zweibrücken waren. Der Flugleiter war so freundlich und bot an, dass er uns telefonisch in Zweibrücken anmelden würde und wir somit einfach nur geradeaus fliegen müssten, ohne uns um Pflichtmeldepunkte oder ähnliches kümmern zu müssen. Diese Lösung war uns natürlich sehr recht, da sie den geringsten Aufwand bedeutete.

Pirmasens – Zweibrücken

10 Kilometer, 12:15 Uhr – 12:20 Uhr

Da außer einer Cessna nur wenig Flugbetrieb in Pirmasens herrschte, starteten wir schon recht bald zu unserem „Langstreckenflug“ nach Zweibrücken. Nach dem Start auf der Piste 23 kontaktierten wir umgehend Zweibrücken Tower, von dem wir prompt die Landefreigabe für die Piste 21 erhielten. Während des Anflugs wurde die Dynamic etwas nass, da aus einer dunklen Cumuluswolke einige Regentropfen fielen. Navigatorisch war diese Strecke wie erwartet kein Problem, und auch die 3000 Meter lange und 45 Meter breite Piste entging unserem Blick nicht. Nach der Landung wurden wir vom Follow-Me-Wagen entlang des Terminals von Ryanair und Germanwings bis zur Abstellfläche gelotst, wo wir die Dynamic parkten und anschließend die Landegebühr (7,50 €) bezahlten. Dabei kam die Diskussion auf, in welche Lärmkategorie die Dynamic einzustufen sei, was unserem Lärmschutzzeugnis so nicht direkt entnehmbar war. Wir einigten uns schließlich nach Rückfrage beim Tower darauf, dass es sich bei der Dynamic um einen Kategorie 10e-Flieger handelt, was die geringste Lärmeinstufung bedeutete. Nachdem die Formalitäten beendet waren, liefen



wir noch ein bisschen über das Flughafengelände, bevor wir uns auf den Weiterflug nach Saarbrücken vorbereiteten.

Zweibrücken – Saarbrücken

20 Kilometer, 13:00 Uhr – 13:15 Uhr

Um in Saarbrücken landen zu können, hatten wir extra am Vortag eine Erlaubnis vom saarländischen Wirtschaftsministerium eingeholt, was absolut problemlos und mit keinerlei Kosten verbunden war. Vor dem Anlassen des Motors kontrollierte Alex noch einmal die Route im GPS, die mit sämtlichen Pflicht- und Bedarfsmeldepunkten sorgfältig eingegeben war, die auf diesem Flug sehr kurz hintereinander folgen würden. Doch auch hier kam es dann wieder anders als geplant, denn nachdem wir Saarbrücken als Flugziel genannt hatten, bot uns der Lotse an, direkt nach dem Abheben in den langen Endanflug auf die Piste 27 in Saarbrücken einzudrehen, was natürlich sämtliche Ab- und Anflugstrecken überflüssig machte. Bei der Flexibilität ging uns nur noch durch den Kopf, dass die Fluglotsen hier entweder ganz einfach so freundlich sind oder unser Anflug auf Schweighofen sich doch sehr schnell herumgesprochen hat – wobei der erste Gedanke wohl der zutreffendere gewesen sein dürfte. Auf jeden Fall nahmen wir das Angebot natürlich dankend an, und nach Erhalt der Startfreigabe hoben wir auf der Piste 21 ab, drehten um 60 Grad nach rechts und meldeten uns bei Saarbrücken Turm im langen Endanflug auf die Piste 27 – so einfach kann Fliegen innerhalb von Kontrollzonen sein. Einzig die Zahlen auf dem GPS gaben uns etwas zu denken, da wir aufgrund des strammen Westwinds rund 10 Minuten für den Endanflug benötigen würden. Da ansonsten aber kein weiterer Flugverkehr in Saarbrücken stattfand, störte das niemanden. Zwei Minuten vor der Landung bekamen wir schließlich auch die Landefreigabe, und nach dem Abrollen wurden wir erneut von einem Follow-Me-Wagen zu unserer Parkposition gelotst. Anschließend brachte uns der Fahrer zum Terminal, wo wir die Formalitäten



erledigten. Auch hier wurden wir nach der Lärmkategorie der Dynamic gefragt, was wir schlicht und einfach mit Kategorie 10e beantworteten, was auch anstandslos akzeptiert wurde. Da es sich bei Saarbrücken um einen Verkehrsflughafen handelt, fiel hier neben der Landegebühr (11,90 €) auch noch eine Anfluggebühr der DFS in Höhe von 12,73 € an. Insgesamt stellten wir aber auch fest, dass das komplette Personal ausgesprochen freundlich und zuvorkommend war, so dass der Aufenthalt sehr angenehm war. Anschließend machten wir uns auf den Weg zur Besucherterrasse, von wo aus man einen schönen Blick auf das Vorfeld und auch die Dynamic hatte, die allerdings etwas abseits stand. Wir beschlossen, hier eine kleine Mittagspause einzulegen und uns bei einer Pizza für die nächste Flugstrecke zu stärken. Die Anzeigetafeln verrieten, dass gegen 14:15 Uhr eine Tunisair-Maschine aus Monastir eintreffen sollte, die wir uns nicht entgehen lassen wollten. Kurz vor der geplanten Ankunftszeit waren wir nach einem kurzen Fußmarsch wieder an der Dynamic angekommen, als wir den Tunisair-Airbus A320 schon im Endanflug sahen. Wir warteten noch, bis wir ein Foto des Airbus zusammen mit unserer Dynamic in der Kamera hatten, bevor wir wieder einstieg und uns die nächste Etappe nach Saarlouis-Düren auf der Karte anschauten.

Saarbrücken – Saarlouis-Düren
35 Kilometer, 14:30 Uhr – 14:45 Uhr

Nach dem Anlassen des Motors und Abhören der ATIS meldeten wir uns bei Saarbrücken Turm für den bevorstehenden Flug an. Natürlich hatten wir auch diesmal wieder den Abflug über den Pflichtmeldepunkt vorgesehen, aber nach dem bisherigen Tagesverlauf kam, was kommen musste, und uns wurde ein Direktabflug nach Saarlouis-Düren angeboten, den wir selbstverständlich nicht ablehnten, zumal er uns auch noch mitten über die Saarbrücker Innenstadt führen würde. Der Start zu unserem letzten Streckenabschnitt mit Gegenwind erfolgte vom Rollweg B aus auf der Piste 27. Beim



Abflug hatten wir einen schönen Blick auf Saarbrücken, das wir kurze Zeit später hinter uns ließen und uns in Saarlouis-Düren zur Landung anmeldeten. Aus dem NOTAM hatten wir schon erfahren, dass am Flugplatz Bauarbeiten stattfanden, was uns auch per Funk noch einmal angekündigt wurde. Da wenig Verkehr herrschte, durften wir direkt in den Endanflug auf die Piste 25 fliegen, von wo aus wir auch schon einen guten Überblick über die Baustelle bekamen. Nach der Landung parkten wir neben einigen Baggern und weiteren Baumaschinen, zwischen denen die Dynamic ein wahrer Lichtblick war. Beim Bezahlen der Landegebühr (4,00 €) erfuhren wir, dass wir eine Stunde zuvor gar nicht hätten landen können, da zu dieser Zeit gerade frische Markierungen auf die Piste und die neu gebauten Rollwege aufgebracht wurden, mit denen wir den Reifen der Dynamic wahrscheinlich einen farbenfrohen Anstrich verpasst hätten. Da uns die Bauarbeiten aber nicht wirklich interessierten, saßen wir schnell wieder im Flieger, um weiter in Richtung Trier-Föhren zu fliegen.

Saarlouis-Düren – Trier-Föhren
60 Kilometer, 15:00 Uhr – 15:30 Uhr

Der Start in Saarlouis-Düren erfolgte in westlicher Richtung auf der Piste 25, auf der wir zuvor auch zum Abflugpunkt rollen mussten. Auf das Abfliegen der Südplatzrunde konnten wir auf Anfrage verzichten, so dass wir direkt nach Norden abdrehten und der Saar bis Trier folgten. Landschaftlich gehörte dieser Streckenabschnitt sicherlich zu den schönsten des ganzen Tages, was sich nach dem Überflug der Stadt Trier fortsetzte, als wir der Mosel bis zum Flugplatz Trier-Föhren entlang flogen. Doch bevor der Flugplatz in Sicht kam, bemerkten wir einen großräumigen Regenschauer, der sich aus Luxemburg kommend in Richtung Trierer Flugplatz näherte. Da wir dieses Mal noch eine komplette Platzrunde um den Flugplatz herum fliegen mussten, beschleunigten wir den Anflug, um möglichst noch vor dem Schauer wieder am Boden zu sein. Der Endanflug auf die Piste 22



verlief PAPI-geführt recht steil mit einem Anflugwinkel von über 4°, was bei der 1200 Meter langen Piste allerdings unproblematisch war. Nachdem wir vor dem Turm geparkt hatten, setzte der Regen auch schon ein, und wir blieben erst einmal im Flieger sitzen. Irgendwann ließ der Regen etwas nach, so dass wir wenigstens schon mal die Landegebühr (5,20 €) bezahlen konnten. Der Schauer, der nach wenigen Minuten vorbeigezogen war, stimmte uns jedoch insofern nachdenklich, als dass er genau in Richtung Traben-Trarbach weiterzog, was unser nächstes Ziel sein sollte. Unsere erste Überlegung war, noch ein bisschen in Trier zu warten, bis der Schauer sich auf der Strecke verzogen haben dürfte, doch als von Südwesten erneut dunkle Wolken aufzogen, griffen wir zum Telefon, um uns über das Wetter in Traben-Trarbach zu erkundigen. Durch den Anruf löste sich unser Wetterproblem mehr oder weniger von selbst, da uns der diensthabende Flugleiter aufgrund der Windverhältnisse dringend von einer Landung in Traben-Trarbach abriet. Obwohl die bisherigen Landungen des Tages problemlos verliefen, beschlossen wir, die Warnung ernst zu nehmen und den Abstecher nach Traben-Trarbach zu einem späteren Zeitpunkt nachzuholen. Stattdessen sollte uns unsere weitere Flugroute nun südlich an Frankfurt-Hahn und an Idar-Oberstein vorbei nach Bad Sobernheim führen.

Trier-Föhren – Bad Sobernheim
65 Kilometer, 16:20 Uhr – 16:45 Uhr

Während wir noch über die weitere Flugstrecke diskutierten, näherten sich von Westen die nächsten dunklen Wolken, die einen neuen Regenschauer bringen sollten. Also beeilten wir uns, um möglichst noch vorher in die Luft zu kommen, da das Wetter auf unserem neuen Kurs doch freundlicher aussah. Nachdem wir am Rollhalt der Piste 22 noch einige Minuten hinter einer Cirrus warten mussten, flogen wir um 16:20 Uhr endlich los. Durch unsere geänderte Route konnten wir nun unterhalb des Luftraums D von Frankfurt-Hahn in



einer Flughöhe von 3500 Fuß fliegen, ohne uns um eine Freigabe kümmern zu müssen. Die erste Streckenhälfte führte uns noch recht lange durch die Ausläufer des Regenschauers, der sich auf unserer ursprünglich geplanten Strecke Richtung Traben-Trarbach breitgemacht hatte. Erst als wir an Idar-Oberstein vorbeikamen, konnten wir den Regen hinter uns lassen und wieder das angekündigte störungsfreie Flugwetter vorfinden, so dass der restliche Flug nach Bad Sobernheim bis zum Einflug in die Platzrunde ohne besondere Ereignisse verlief. Vor dem Flug hatten wir der Anflugkarte bereits entnommen, dass die Piste 21 in Bad Sobernheim ein nicht zu unterschätzendes Gefälle besitzt, was in der Praxis auch nicht zu übersehen war. Hinzu kam, dass es durch den recht böigen Westwind nicht empfehlenswert war, mit Mindestgeschwindigkeit anzufliegen, womit der Anflug in diesem Moment nicht gerade als gemütlich bezeichnet werden konnte. Alex beschloss während des Endanflugs entgegen des Standardverfahrens sicherheitshalber mit maximalen Landeklappen anzufliegen, da abzusehen war, dass die Dynamic bei einer Anfluggeschwindigkeit von gut 100 km/h und dem Gefälle der Landebahn auf jeden Fall deutlich länger ausschweben würde als es uns lieb war. Diese Entscheidung sollte sich durchaus als sehr sinnvoll erweisen, denn auf den ersten Metern der Landebahn hatten wir den optischen Eindruck, dass wir dem Erdboden einfach nicht näher kamen, obwohl die Dynamic durch den Klappeneinsatz eine höhere Sinkrate als gewöhnlich hatte. Nachdem wir dann endlich wieder festen Boden unter den Rädern hatten, gelang es auch, den Flieger auf eine moderate Rollgeschwindigkeit abzubremesen, was bei der stellenweise recht holprigen Piste ganz angenehm war. Anschließend folgten wir der Landebahn, die geländebedingt auch noch einen horizontalen Knick in ihrer Ausrichtung hat, bis zur Abstellfläche und ließen dort den vergangenen und anspruchsvollsten Anflug des Tages noch einmal Revue passieren. Auf dem Weg zum Bezahlen der Landegebühr (2,50 €) überleg-



ten wir uns, noch einen Zwischenstopp in Langenlonsheim einzulegen, anstatt wie ursprünglich geplant direkt nach Oppenheim zu fliegen.

Bad Sobernheim – Langenlonsheim
20 Kilometer, 17:10 Uhr – 17:25 Uhr

Nachdem wir uns mit der Anflugkarte von Langenlonsheim vertraut gemacht hatten, ging es zügig zurück zur Dynamic, da uns die Regenschauer nun offensichtlich verfolgten und wir noch trocken in die Luft kommen wollten. Der Start erfolgte auf der Piste 21 in südlicher Richtung, und danach ging es an Bad Kreuznach vorbei nach Langenlonsheim. Da kaum Flugbetrieb herrschte, gestattete uns der Flugleiter einen Direktanflug auf die Piste 01, was bei dem mittlerweile direkt aus Westen kommenden Wind kein Thema war und uns das komplette Abfliegen der Ostplatzrunde ersparte. Nach der Landung auf der recht holprigen Graspiste stellten wir den Flieger ab und erfuhren beim Flugleiter, dass es aufgrund des verwaltungstechnischen Aufwands in Langenlonsheim keine Landegebühren gibt. Da auch hier die dunklen Wolken von Westen näherkamen, beeilten wir uns erneut mit dem Abflug, um weiter nach Oppenheim zu fliegen.

Langenlonsheim – Oppenheim
35 Kilometer, 17:30 Uhr – 17:45 Uhr

Bequemerweise durften wir diesmal auf der Piste 19 starten, was unserer Flugroute entgegen kam. Der Flug nach Oppenheim dauerte nicht lange, und beim Anmelden im Funk erfuhren wir, dass die Piste 20 in Betrieb war, was Alex nur mit den Worten „über den Wald“ kommentierte. Nachdem wir in der Ostplatzrunde zweimal den Rhein überquert hatten und im Endanflug waren, wurde Benni dann auch bewusst, was Alex mit diesem Kommentar meinte, denn im letzten Stück des Anflugs überfliegt man ein Waldgebiet mit recht hohen Bäumen, die einem stellenweise sogar die Sicht auf den Aufsetzpunkt versperren. Nach dem Über-



flug der Bäume findet man sich in einer ungewöhnlich hohen Anflugposition wieder, die Alex trotz der recht langen Piste ein weiteres Mal zum maximalen Landeklappeneinsatz sowie Slippen veranlasste. Die Mischung aus beidem war effektiv, und so verlief der letzte Teil des Anflugs dann wieder recht vertraut. Die Landegebuhr (3,00 €) bezahlten wir im Clubheim, und auf dem Rückweg zur Dynamic warf Alex noch mehrere neidische Blicke auf eine geparkte Super Dimona, die Erinnerungen an die D-KADW weckte. Da außer ein paar Windenstarts wenig Flugbetrieb in Oppenheim herrschte und wir langsam auch etwas geschafft von den vielen kurzen Hüpfen waren, beschlossen wir, nach einer kurzen Pause zu unserer letzten Etappe nach Reinheim aufzubrechen.

Oppenheim – Reinheim

35 Kilometer, 18:10 Uhr – 18:25 Uhr

Nach dem Start auf der Piste 20 ging es ein weiteres Mal über den Rhein und dann weiter über das VOR Ried nach Reinheim. Der kleine Umweg über RID erlaubte es uns, bis auf 3500 Fuß zu steigen, auf direktem Kurs wären nur 1500 Fuß möglich gewesen. In Reinheim waren nur noch wenige Segelflugzeuge in der Luft, so dass wir auf direktem Weg die Piste 19 anfliegen konnten, wo wir nach guten acht Stunden Abwesenheit wieder aufsetzten und prompt von Peter im Funk begrüßt wurden.

Damit endete unser Tagesausflug dann auch, bei dem wir bei 10 Flügen rund 3½ Stunden in der Luft waren und dabei eine Strecke von knapp 450 Kilometern zurückgelegt hatten. Sowohl die Route als auch die angeflogenen Flugplätze waren interessant gewesen, und das Wetter tat sein übriges dazu, das an diesem Tag von allem etwas bot. Die Dynamic machte uns ebenfalls keinerlei Probleme und hatte ein weiteres Mal gezeigt, dass sie ein ideales Reiseflugzeug ist, das interessanterweise auf fremden Flugplätzen immer wieder jede Menge Bewunderer findet.

