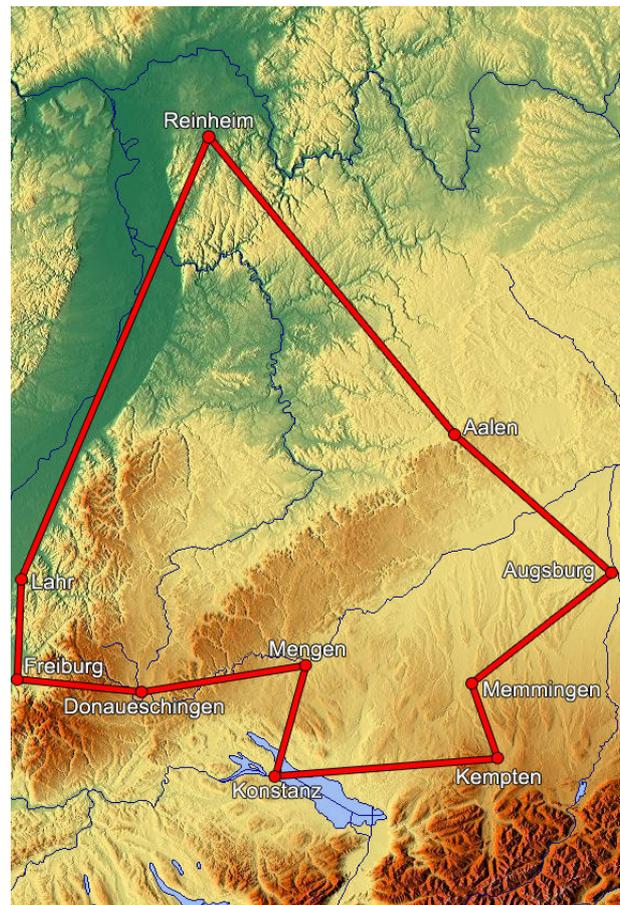


# Mit der Dynamic durch Südwestdeutschland

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

## **Vorbereitungen**

Die Idee für unseren diesjährigen Ausflug mit der Dynamic entstand im Juni, während die Vorbereitungen für das Sommerfluglager auf dem Klippeneck am Laufen waren. Als Ziel hatte uns der süddeutsche Raum sowieso schon gereizt, und da lag der Gedanke nahe, die Dynamic für ein paar Tage während des Fluglagers auf dem Klippeneck zu stationieren, um dann von dort aus einige interessante Flugplätze anzusteuern. Die Planungen dafür waren in relativ kurzer Zeit abgeschlossen, und somit galt es nur noch zu schauen, dass die Dynamic zu diesem Zeitpunkt auch einsatzbereit war, denn es standen noch einige Arbeiten an dem Flieger an. Dazu gehörten neben einer regulären 100-Stunden-Kontrolle auch der Einbau des neuen Mode-S-Transponders sowie eine Reparatur am Bremssystem. Obwohl sämtliche Arbeiten rechtzeitig abgeschlossen werden konnten, riss am Sonntagabend vor der Fluglagerwoche unglücklicherweise der Bremszug, so dass statt unserem Flug aufs Klippeneck dann am Mittwoch ein Tagesausflug nach Worms in die Werft auf dem Plan stand, wo die Bremsanlage erneut in Ordnung gebracht wurde. Das Ganze war natürlich schon etwas ernüchternd, denn während am Dienstag und Mittwoch noch schönes Flugwetter herrschte, verschlechterte es sich ab Donnerstag so sehr, dass wir unser Flugvorhaben verwerfen mussten. Nichtsdestotrotz hielten wir an unseren Überlegungen fest und entwickelten einen Alternativplan, der



eine zweitägige Rundreise durch Südwestdeutschland vorsah. Nach einigen Recherchen legten wir folgende Flugroute fest: Reinheim – Lahr – Freiburg – Donaueschingen – Mengen – Konstanz – Kempten – Memmingen – Augsburg – Aalen – Reinheim. Die Gesamtdistanz dieser Strecke betrug um die 800 Kilometer, und wir entschieden uns dazu, eine Nacht in Mengen zu verbringen, da es dort direkt am Flugplatz eine sehr gute Übernachtungsmöglichkeit geben sollte. Nun hieß es für uns, den Wetterbericht aufmerksam zu verfolgen, um zwei hintereinander liegende Tage mit gutem Wetter zu erwischen, was sich schließlich als gar nicht so einfach herausstellen sollte. Und so dauerte es dann auch bis Ende August, bis wir endlich loslegen konnten. Für den 26. und 27. August versprach der Wetterbericht in Süddeutschland schönes Wetter, womit unserem Vorhaben diesmal wirklich nichts mehr im Weg stand!

## ***Dienstag, 26. August 2008***

### ***Reinheim – Lahr***

***180 Kilometer, 08:25 Uhr – 09:30 Uhr***

Am Dienstagmorgen trafen wir uns gegen 07:30 Uhr am Flugplatz in Reinheim und erledigten die letzten Vorbereitungen, bevor es eine Stunde später dann endlich losgehen konnte. Der Himmel in Reinheim war zwar noch recht bedeckt, aber im Süden war schon strahlendblauer Himmel zu erkennen. Nach dem Start auf der Piste 19 ging es auf Südkurs, während wir auf 4500 Fuß stiegen, die wir auch für den restlichen Flug beibehielten. Während links von uns die Täler im Odenwald teilweise im Nebel lagen, gab es auf der rechten Seite noch ein paar übrig gebliebene Wolkenfetzen auf gleicher Höhe. Die Luft war absolut ruhig, so dass die Dynamic fast von alleine Richtung Lahr flog. Auf der Strecke passierten wir die Flugplätze Mannheim und Speyer, wo wir einen schönen Blick auf die im Museum stationierte Lufthansa Boeing 747 hatten. Sichtbaren Flugverkehr gab es auf dem gesamten Flug nur ein einziges Mal, das



war dafür aber auch gleich eine Boeing 737 von Ryanair, die in Karlsruhe/Baden-Baden zur Landung ansetzte. Nachdem wir ihre Landung verfolgt hatten, wurde es langsam Zeit, sich auf den Einflug in die Lahrer Kontrollzone vorzubereiten, der jedoch nicht über einen der Pflichtmeldepunkte, sondern über einen 20 Kilometer langen direkten Endanflug auf die Piste 21 erfolgte, den wir im Sinkflug mit etwas über 200 km/h durchführten. Beim Bestätigen der Landefreigabe gab es dann doch noch eine kleine Schrecksekunde, denn trotz Loslassen des Funkknopfs sendete unser Funkgerät munter weiter, was uns glücklicherweise jedoch nicht entging. Die Befürchtung, dass der Funkknopf komplett defekt sein könnte, bestätigte sich aber nicht, da der Schalter nur mechanisch verklemmt war und mit Fingernageleinsatz wieder gelöst werden konnte. Da wir die drei Kilometer lange Piste fast ganz am Ende verlassen sollten, genügte es vollkommen, die Dynamic über dem Pistenbeginn in die Landekonfiguration zu bringen, um dann nach ca. zwei Kilometern Pistenüberflug wieder Bodenkontakt zu bekommen. Das Abstellen gestaltete sich als sehr einfach, denn in Lahr war absolut nichts los, was sich während unseres Aufenthalts auch nicht änderte. Dass trotzdem massiv auf die Sicherheit geachtet wurde, bekamen wir recht schnell zu spüren, als uns zwei Polizeibeamte auf dem rund 100 Meter langen Fußweg vom Flugzeug bis zum GAT begleiteten – der Grund dafür blieb uns jedoch verborgen. Das Bezahlen der Landegebühr sollte sich dann allerdings noch recht amüsant gestalten, denn dem Flughafenmitarbeiter gelang es während mehr als 20 Minuten nicht, unsere Rechnung auszudrucken. Nach einigen Telefonaten mit dem Tower kam die Rechnung schließlich per Fax vom Tower zum GAT, so dass wir die Landegebühr (7,90 €) endlich bezahlen konnten. Bevor wir uns dann wieder auf den Weg machten, ließen wir es uns nicht entgehen, noch ein paar Fotos von der Dynamic vor einer riesengroßen Europapark-Werbung zu machen.



## **Lahr – Freiburg**

**40 Kilometer, 10:05 Uhr – 10:30 Uhr**

Der Flug von Lahr nach Freiburg war mit 40 Kilometern dann natürlich deutlich kürzer als die erste Etappe. Glücklicherweise konnten wir dank des schwachen Windes auf der Piste 03 starten, was uns einige Kilometer Rollstrecke in Lahr ersparte. Nachdem wir die Kontrollzone diesmal auf normalem Weg über den Pflichtmeldepunkt E verlassen hatten, ging es in 4500 Fuß entlang des Schwarzwalds in Richtung Freiburg. Dort hatten wir das Glück, die Piste 34 anfliegen zu können, was bedeutete, bei einem wunderschönen Anflug mitten über die Stadt einen tollen Ausblick zu haben. Während Benni fleißig Fotos schoss, zählte Alex während des Anflugs Brücken, um die auf der Anflugkarte eingezeichnete Platzrunde ganz exakt und mit minimaler Motorleistung abzufliegen, worauf aufgrund des Stadtüberflugs großen Wert gelegt wird. Nach der Landung parkten wir den Flieger neben einer Cessna, bezahlten die Landegebühr (5,00 €), liefen zur nächsten Bushaltestelle und kauften für 8,50 € eine Tageskarte für uns beide, um mit dem Bus in die Innenstadt zu fahren. Dort angekommen, ging es entlang der Rathausgasse zum Freiburger Münster, wo wir uns spontan dazu entschieden, den Aussichtsturm zu besuchen. Damit war neben dem fliegerischen Teil an diesem Tag auch etwas für die sportliche Seite getan, denn um auf den Turm zu gelangen, mussten wir erst einmal 209 Stufen erklimmen, wobei Alex daran dachte, wie schnell und einfach der Aufstieg auf diese Höhe doch mit der Dynamic gewesen wäre. Endlich oben angekommen, wurden wir dann aber mit einer tollen Aussicht auf Freiburg belohnt, bevor wir uns wieder an den Abstieg machten und die Freiburger Innenstadt noch ein bisschen zu Fuß und per Straßenbahn erkundeten. Zwischendurch legten wir bei Subway eine Pause ein, um uns mit einem leckeren Sandwich zu stärken, wobei wir uns schon vorgenommen hatten, nicht ohne einen vorherigen Zwischenstopp im Freiburger Flugplatzrestaurant weiterzu-



fliegen. Gegen 13:30 Uhr verließen wir die Innenstadt mit dem Bus, um uns rund 30 Minuten später bei einem großen Eisbecher inmitten von feinem Sand und bequemen Liegestühlen im Flugplatzrestaurant wieder zu finden. Nach diesem relaxenden Aufenthalt konnten wir unsere Reise mit gutem Gewissen fortsetzen.

### ***Freiburg – Donaueschingen***

#### ***55 Kilometer, 15:00 Uhr – 15:25 Uhr***

Der Start in Freiburg erfolgte auf der Piste 34, woran sich ein zügiger Steigflug auf Flugfläche 55 anschloss, um den Schwarzwald überqueren zu können. Aufgrund der Thermik war der Flugverlauf nun auch etwas unruhiger als noch am Vormittag, was uns trotzdem nicht daran hinderte, die landschaftlich schöne Gegend zu betrachten. Aufgrund der relativ kurzen Flugzeit wollten wir schon recht bald Funkkontakt mit Donaueschingen aufnehmen, was sich allerdings als problematisch herausstellen sollte. Auf die ersten drei Einleitungsanrufe bekamen wir keine Antwort, und auch auf der zweiten angegebenen Frequenz hatten wir keinen Erfolg. Wir erinnerten uns daran, dass in einem NOTAM geänderte Betriebszeiten von Donaueschingen angegeben waren, die aber eigentlich nur das Wochenende betreffen sollten. Trotzdem holte Benni das NOTAM erneut hervor, und während wir mittlerweile nur noch zwei Minuten vom Flugplatz entfernt waren, gewannen wir durch das erneute NOTAM-Lesen keine neue Erkenntnis. Während wir noch über das weitere Vorgehen nachdachten, erklang plötzlich die Stimme eines abgehetzten Flugleiters im Funk – einer regulären Landung stand damit nun also doch nichts mehr im Weg. Ab diesem Augenblick ging alles Schlag auf Schlag, die Flughöhe musste noch deutlich reduziert werden, und dann ging es über die Westplatzrunde Richtung Piste 36, was soviel bedeutete, dass dem sportlichen Anflug auch noch eine sportliche Landung folgen sollte, denn der Anflug von Westen auf die Piste 36 besitzt so gut wie gar keinen Endanflug (auf jeden Fall weniger als in



Reinheim), so dass man die letzte Kurve fast schon über der Piste dreht. Trotz des knappen Anflugs konnten wir die Piste über einen der ersten Rollwege verlassen und rollten noch die letzten Meter bis zur Abstellposition. Unser Aufenthalt in Donaueschingen beschränkte sich dann auf das Bezahlen der Landegebühr (6,00 €), da das gesamte Flugplatzgelände recht verlassen war und nur wenig Flair besaß.

### ***Donaueschingen – Mengen***

***65 Kilometer, 16:00 Uhr – 16:30 Uhr***

Unsere letzte Etappe an diesem Tag sollte uns schließlich nach Mengen führen. Diesmal entschieden wir uns gegen die direkte Route und für einen Abstecher über das Klippeneck. Da es schon während des Fluglagers nicht geklappt hatte, wollten wir Deutschlands höchstgelegenes Segelfluggelände wenigstens noch einmal aus der Luft betrachten. Nach dem Start auf der Piste 36 ging es dann also auf Nordostkurs, vorbei an Villingen-Schwenningen zum Klippeneck, das man schon aus recht großer Entfernung gut erkennen konnte. In Flugfläche 55 überflogen wir das Segelfluggelände, auf dem zu diesem Zeitpunkt überhaupt kein Flugbetrieb stattfand. Anschließend ging es weiter nach Mengen, wo wir nach rund 30 Minuten Flugzeit auf der Piste 08 aufsetzten und direkt zur Tankstelle rollten, um die 30 Liter Super-Plus nachzutanken, die wir an diesem Tag verfliegen hatten. Beim Bezahlen der Lande- und Abstellgebühr (4,80 € + 4,70 €) sprach uns der Flugleiter sofort auf die Dynamic an und wollte wissen, wo sie denn mittlerweile stationiert ist, denn Mengen war die frühere Heimat der D-MZDY, bevor sie an unseren Verein verkauft wurde. Nachdem alle Formalitäten auf dem Tower erledigt waren, schoben wir den Flieger noch zu seiner Abstellposition, wo wir ihn für die Nacht fertig machten. Anschließend legten wir den zwei Minuten langen Fußmarsch vom Flugzeug bis zu unserem Hotel „Zum Fliegerwirt“ (<http://www.zum-fliegerwirt.de>) zurück, wo wir sehr freundlich empfangen und in



ein modern eingerichtetes Zimmer geführt wurden. Zu diesem Zeitpunkt wurde uns sehr schnell klar, dass wir mit der Übernachtung in Mengen eine sehr gute Wahl getroffen hatten, denn sowohl das erst im letzten Jahr eröffnete Hotel als auch unser Zimmer hinterließen einen richtig guten Eindruck bei uns. Gegen 18:30 Uhr machten wir uns dann auf den Weg zum Abendessen im Flugplatzrestaurant, von wo aus wir noch einigen Flugzeugen beim Platzrundenfliegen zuschauen konnten, bevor die Sonne dann um 20:16 Uhr am Horizont verschwand und wir uns wieder in Richtung Hotelzimmer begaben. Dort betrachteten wir zum Abschluss des Tages auf unserer Terrasse noch die rund 350 Fotos, die Benni bis zu diesem Zeitpunkt gemacht hatte.

## **Mittwoch, 27. August 2008**

### **Mengen – Konstanz**

**45 Kilometer, 09:20 Uhr – 09:40 Uhr**

Der Mittwoch begann mit strahlend blauem Himmel, wobei sich am Boden noch leichte Nebelfelder hielten, durch die wir einen genialen Sonnenaufgang beobachten konnten. Kurz nach 07:00 Uhr hörten wir dann auch ein Turbinengeräusch und sahen wenig später eine Pilatus PC12 starten. Danach frühstückten wir erst einmal, um uns für den vor uns liegenden Tag zu stärken, der fliegerisch etwas anstrengender als der Vortag werden sollte. Nachdem die Hotelrechnung über 70,00 € bezahlt war, bereiteten wir die Dynamic für die erste Etappe nach Konstanz vor. Der Flugplatz in Mengen öffnete offiziell um 09:00 Uhr, so dass wir kurz danach den Motor anließen, um wenige Minuten später auf der Piste 26 in westlicher Richtung zu starten. Das Wetter versprach schön zu werden und dementsprechend angenehm verlief auch der recht kurze Flug. Den Bodensee erreichten wir bei Überlingen, wo wir mit dem beeindruckenden Anflug auf Konstanz begannen. Zunächst war links von uns die Insel Mainau zu sehen, und wenig später lag auf der rechten Seite die Insel Reiche-



nau, während wir direkt auf Konstanz zusteuerten, den Flugplatz überquerten und mit tollem Blick auf die Stadt die etwas holprige Piste 30 anflogen. Nach der Landung stellten wir fest, dass die Graspiste wohl frisch gemäht worden war und wir zum Teil durch die noch recht feuchten Grashaufen rollen mussten, was in der Vergangenheit schon zu Problemen mit verstopften Radverkleidungen bei der Dynamic geführt hat. Aus diesem Grund inspizierten wir das Fahrwerk nach dem Aussteigen erst einmal gründlich, und in der Tat konnten wir jede Menge Gras aus den Radverkleidungen entfernen. Beim anschließenden Bezahlen der Landegebühr (5,15 €) bekamen wir noch einen Plan von Konstanz in die Hand gedrückt, bevor wir uns auf den Weg in die Stadt machten. Zuvor hatten wir uns überlegt, dass wir nicht per Fahrrad, sondern mit dem Bus in die Innenstadt fahren wollten, da unser Aufenthalt nur ein paar Stunden dauern sollte und uns das Fahrrad dabei eher hinderlich gewesen wäre. Also kauften wir wieder eine Tageskarte für uns beide, die hier nur 6,20 € kostete. In Konstanz hielten wir uns dann rund zwei Stunden auf, zunächst gingen wir am Bodensee spazieren und später noch ein bisschen in der Innenstadt. Dank des guten Frühstücks verspürten wir noch keinen Hunger, so dass wir uns gegen 12:30 Uhr dazu entschlossen, wieder zurück zum Flugplatz zu fahren, um weiter nach Kempten zu fliegen, wo ein schönes Flugplatzrestaurant auf uns warten sollte.

### ***Konstanz – Kempten***

#### ***95 Kilometer, 13:00 Uhr – 13:40 Uhr***

Vor dem Abflug warfen wir ein weiteres Mal einen gründlichen Blick auf unser Fahrwerk, bevor wir zur Piste 30 rollten, um erneut in westlicher Richtung zu starten. Nach dem Start drehten wir dann auf Ostkurs, was uns noch einmal einen schönen Blick auf Konstanz bescherte, bevor uns der weitere Flugverlauf über den Bodensee und Friedrichshafen nach Kempten führen sollte. Der Flug selbst verlief aufgrund etlicher Cumuluswolken deutlich



turbulenter, wodurch sich selbst das Einstellen des von Zürich Information zugewiesenen Transpondercodes als recht schwierig gestaltete, weil die Einstellknöpfe des Transponders doch recht sensibel reagieren. Da Landungen mit Ultraleichtflugzeugen in Friedrichshafen nicht so ohne weiteres möglich sind, hatten wir die Auflage, die Kontrollzone in mindestens 4500 Fuß zu überfliegen, was durch die niedrige Wolkenbasis in dieser Höhe dann teilweise zu einem leichten Zickzackkurs geführt hat, weil wir zum einen nicht tiefer fliegen durften und zum anderen auch nicht über die Wolken steigen wollten, um den tollen Blick auf die Stadt und den Flughafen von Friedrichshafen zu behalten, wo zu dieser Zeit auch ein Zeppelin in der Luft war. Als Friedrichshafen dann schließlich hinter uns lag, stiegen wir doch noch ein bisschen weiter auf Flugfläche 55, um das beginnende Allgäu in sicherer Höhe überqueren zu können. Der Anflug auf Kempten gestaltete sich dann aufgrund jeder Menge Flugverkehr noch einmal recht anspruchsvoll, da wir zum einen den Platz erst in östlicher Richtung überqueren mussten, um dann in den rechten Queranflug auf die Piste 35 einzudrehen und zum anderen während des Anflugs dann noch zu einem Vollkreis aufgefordert wurden, da ein „Irrflieger“ statt der Piste 35 gerade aus Versehen die kreuzende Piste 07 anflug und dann noch ohne die offizielle Platzrunde zu fliegen vor uns in die Landereihenfolge eingefädelt wurde. Irgendwann waren wir dann endlich auch an der Reihe, und Alex war trotz des vom Panorama her tollen Anflugs auf Kempten recht froh, als das Fahrwerk auf Deutschlands höchstem Verkehrslandeplatz aufsetzte, nachdem wir kurz davor noch die Autobahn A 980 im Tiefflug überflogen hatten. Danach gab es dann das übliche Spiel: Flieger parken, Landegebühr (6,00 €) bezahlen und zum verdienten Mittagessen ab ins Flugplatzrestaurant. Dort hatten wir während des Essens einen tollen Ausblick auf das Vorfeld sowie die sich im Süden emporhebenden Allgäuer Alpen.



### ***Kempten – Memmingen***

***35 Kilometer, 15:15 Uhr – 15:30 Uhr***

Nach rund eineinhalb Stunden Aufenthalt in Kempten machten wir uns dann auf den Weg nach Memmingen. Nach einer relativ langen Rollzeit zur Piste 35 ging es zum viertelstündigen Hüpfer wieder in die Luft. Während des Anflugs auf Memmingen war in der Kontrollzone sonst nichts weiter los, so dass wir vollkommen problemlos eine lange Landung auf der Piste 24 machten, um die Dynamic dann auf dem südlichen Vorfeld 3 abzustellen. Von dort aus ging es per Shuttlebus zum richtigen Terminal, wo wir den normalen Passagiereingang zur Gepäckausgabe nahmen, wobei jedoch kein Gepäck für uns auf dem Rollband wartete. Danach besichtigten wir das relativ kleine Terminal, bevor wir dann den Creweingang zur Sicherheitskontrolle nahmen, um zurück zum Flugzeug zu gelangen. Da wir keine gefährlichen Gegenstände mit uns führten, durften wir nach dem Bezahlen der Landegebühr (9,00 €) weiter zu unserem Bus gehen, der uns vom nördlichen Flughafenbereich wieder zur südlichen Abstellfläche brachte. Während des Aufenthalts im Terminal hatten wir gesehen, dass gegen 16:30 Uhr eine Boeing 737 von TUIfly aus Palma de Mallorca ankommen sollte, deren Landung wir noch abwarten wollten, um dann direkt im Anschluss daran wieder zu starten. Doch dieser Plan sollte leider nicht so ganz funktionieren...

### ***Memmingen – Augsburg***

***75 Kilometer, 16:40 Uhr – 17:15 Uhr***

Die Boeing 737 schwebte etwas früher als erwartet ein, und nachdem sie an uns vorbeigerollt war, starteten wir unseren Motor, um uns bei „Allgäu Tower“ per Funk anzumelden. Anstatt einer Rollfreigabe bekamen wir dann allerdings nur den Hinweis, dass bei der vorherigen Landung der Verdacht auf einen Vogelschlag aufgekommen sei und die Piste nun erst einmal inspiziert werden müsse. Für uns bedeutete das soviel wie den Motor wieder abzustellen und gut 10 Minuten zu war-



ten, bevor es endlich weitergehen konnte. Es wurden in der Tat die Überreste eines Bussards gefunden, der während des Ausrollens der Boeing 737 vom Triebwerk angesaugt worden war. Nachdem die Piste wieder offen war, bekamen wir dann schließlich auch unsere Rollfreigabe, die uns zum Rollhalt E, also fast bis zum Anfang der Piste 24, führen sollte. Da wir nie und nimmer über 2000 Meter der Piste benötigen würden, stellten wir die Frage, ob nicht auch ein Start von der Einmündung des Rollwegs D möglich wäre, wobei uns immer noch eine Startrollstrecke von knapp 1200 Metern verblieben wäre. Die Antwort des Lotsen erstaunte uns dann allerdings gewaltig, denn er teilte uns mit, dass am Flughafen Memmingen noch keine so genannten Intersection Take Offs zugelassen wären, wozu er uns am Rollhalt E auch noch etwas sagen würde. Also blieb uns nichts anderes übrig, als rund einen Kilometer zu rollen, bis wir endlich am Rollhalt E angekommen waren. Wir ahnten bereits, was uns dort bevorstehen würde, und unsere Gesichter verwandelten sich nur noch in ein kopfschüttelndes Grinsen, als wir dann tatsächlich die nächste Anweisung per Funk bekamen. Die Einmündung vom Rollweg E auf die Piste 24 führt noch nicht direkt zum Abflugpunkt der Piste 24, dieser liegt nämlich noch einmal ca. 400 Meter weiter östlich. Da aber der parallel verlaufende Rollweg bis zum Pistenbeginn gesperrt war, mussten wir diese letzten 400 Meter auf der Piste zurückrollen, um dann dort um 180° zu drehen und eine 2400 Meter lange Piste vor uns liegen zu haben, von der wir beim anschließenden Start keine 200 Meter benötigten. Da hat sich echt mal wieder gezeigt, welche sinnvollen Vorschriften und Regelungen es doch so gibt. Der Funkverkehr ging dann nach dem Start munter weiter. Da die Abflugstrecke über den Pflichtmeldepunkt N in die Nähe von Tannheim geführt hätte, wo starker Fallschirmsprungbetrieb herrschte, bat uns der Lotse, etwas weiter östlich zu fliegen, woraufhin wir nur noch nach einem direkten Abflug Richtung Augsburg fragten, der dann auch prompt



mit einem Hinweis auf Modellflugbetrieb in Holzgünz genehmigt wurde. Insgesamt kann man sagen, dass der Abflug von Memmingen vor allem funktechnisch durchaus interessant verlaufen ist und uns jede Menge Inspirationen für den kommenden BZF-Kurs beschert hat... Der anschließende Flug Richtung Augsburg verlief dagegen relativ ereignislos, statt von München Information wurden wir von Lechfeld Radar im Funk begleitet, da in Lechfeld noch militärischer Flugbetrieb stattfand. Der Augsburgener Kontrollzone näherten wir uns dann von Südwesten kommend über den Pflichtmeldepunkt S1, von wo aus wir aufgrund von aktivierten Segelflugssektoren direkt in den Endanflug auf die Piste 25 einflogen. In Augsburg herrschte zu diesem Zeitpunkt relativ viel Flugbetrieb, und beim Abstellen begegneten wir noch einer anderen Dynamic, die aus Italien kam. Nach dem Bezahlen der Landegebühr (6,55 €) schauten wir uns noch ein wenig das Augsburger Terminal an, das allerdings einen recht verlassenem und tristen Eindruck hinterließ.

### ***Augsburg – Aalen***

#### ***65 Kilometer, 17:50 Uhr – 18:20 Uhr***

Die vorletzte Etappe unserer Reise sollte uns dann nach Aalen führen. Nach dem Start auf der Piste 25 ging es auf Nordkurs Richtung Pflichtmeldepunkt L und dann mit einem Abstecher über Donauwörth weiter nach Aalen. Der Abstecher war Benni zuliebe, da in Donauwörth einige Eurocopter-Hubschrauber gebaut werden, was er sich als Hubschrauberfan natürlich nicht entgehen lassen wollte. Obwohl wir dann mit Westkurs auf Aalen zuflogen, wo die Piste 27 in Betrieb war, konnten wir leider nicht in den direkten Endanflug fliegen, sondern mussten eine recht große Platzrunde drehen, obwohl wir die Piste im Prinzip schon direkt voraus liegen hatten und auch sonst kaum weiterer Verkehr im Funk zu hören war. Nichtsdestotrotz waren wir wenig später wieder auf dem Erdboden und mussten auf dem parallel verlaufenden Rollweg dann noch einer uns entgegenkommen-



den Stemme S10 ausweichen, die uns zugegebenermaßen spannenweitmäßig doch deutlich überlegen war. Da wir recht gut in der Zeit lagen, setzten wir uns nach dem Bezahlen der Landegebühr (3,15 €) noch auf die Terrasse der Flugplatzgaststätte, wo wir uns für den Rückflug nach Reinheim ein letztes Mal stärkten.

### ***Aalen – Reinheim***

***160 Kilometer, 19:00 Uhr – 19:55 Uhr***

Um 19:00 Uhr verließen wir dann die letzte Zwischenstation des Tages und starteten auf der Piste 27 Richtung Reinheim. In unserer ursprünglich geplanten Flughöhe von 4500 Fuß waren die Sichtverhältnisse in Flugrichtung dann jedoch aufgrund einer ausgeprägten Inversionsschicht und der schon recht tief stehenden Sonne so schlecht, dass wir weiter auf Flugfläche 65 stiegen, wo uns zumindest die Inversionsschicht keine Probleme mehr bereitete. Die Luft war sehr ruhig, und so konnten wir mit rund 200 km/h zunächst Schwäbisch-Hall und dann den Odenwald überqueren, bevor wir kurz vor 20:00 Uhr wieder sicher auf der Piste 01 in Reinheim landeten. Nachdem wir die Dynamic ausgeräumt, geputzt, getankt und wieder in der Halle abgestellt hatten, verließen wir den Flugplatz gegen 21:00 Uhr mit einem rundum zufriedenen Gefühl.

Im Gegensatz zu den letzten Trips hatten wir uns diesmal dazu entschlossen, die Reise über zwei Tage zu planen, was auf jeden Fall eine sinnvolle Entscheidung war, da uns so unter anderem genügend Zeit blieb, die beiden Städte Freiburg und Konstanz zu besichtigen. Außerdem verliefen die 10 Flüge, bei denen wir rund 850 Kilometer zurückgelegt haben, wesentlich entspannter, als wenn wir versucht hätten, diese oder eine ähnliche Strecke an einem Tag abzufliegen. Somit behalten wir unsere zweitägige Tour in allerbesten Erinnerung, bei der, angefangen vom Wetter bis hin zum Flugzeug, einfach alles perfekt passte und wir jede Menge Spaß hatten!

