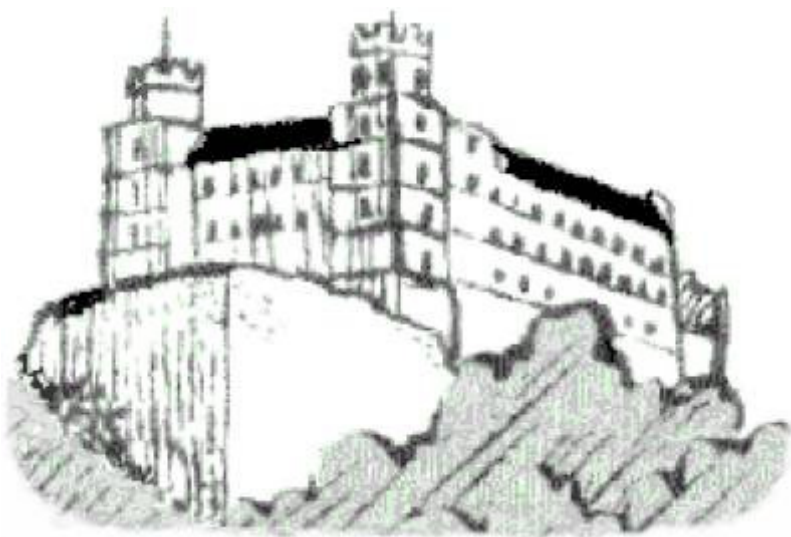




# Jahresbericht 2007



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand) .....	3
Bericht Segelflugreferent .....	4
Ausbildungsbericht 2007 .....	6
Jahresrückblick.....	8
Ein neuer Doppelsitzer wird kommen .....	11
Das Jahr Eins mit unserem Ultralight .....	12
Elite 2008 - 03. Juli bis 17. Juli 2008 .....	13
www.fliegerclub-eichstaett.de .....	14
Forstweg mit Schranke versperrt.....	15
FIEiNet.....	16
Was ist eigentlich Mode-S ?!?	17
VFR Bulletin.....	18
Hier geht es zum VFRBulletin „Classic“ .....	18
Hier geht es zum VFRBulletin "Web 2.0" .....	18
Hier geht es zu den überregionalen Informationen.....	18
Dachschaden.....	19
Rückblick vor 50 Jahren (1957).....	20
Oberbayerisches und Bayerisches Jugendvergleichsfliegen.....	21
Alpenlima in Unterwössen .....	22
Die Segelflug-Ausbildung beim FC Eichstätt .....	24
Junioren Qualifikationswettbewerb 2007 in Oerlinghausen .....	27
Statistik.....	29
Karl Kölle Pokal Senioren (1).....	37
Karl Kölle Pokal Senioren (2).....	38
Karl Kölle Pokal Junioren.....	39
Flüge DMST 2007 (1) .....	40
Flüge DMST 2007 (2) .....	41
Flüge DMST 2007 (3) .....	42
Termine 2008 .....	43

## Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand)

Liebe Vereinsmitglieder,  
Liebe Freunde des Luftsports,

nachdem der letzte Winter sehr mild und schneefrei war, konnte die Flugsaison 2007 sehr früh beginnen. Das war auch gut so, denn unser neues Flugzeug D-MEIH ließen wir natürlich nicht gerne in der Halle stehen. So war unser neues Spielzeug oft in der Luft, was die vielen Flugstunden bis Ende des Jahres zeigten. Was sonst im Jahre 2007 noch alles los und wichtig war, das könnt ihr aus dem Jahresrückblick und den Berichten der Referenten entnehmen.

Für mich war das Wichtigste, dass der Flugbetrieb 2007 wieder ohne große Störungen und vor allem unfallfrei ablief. Dafür möchte ich mich bei allen bedanken: bei den Flugleitern, Fluglehrern, Startleitern, Windenfahrern, Seilfahrern und allen, die am Flugbetrieb teilnahmen. Nur wenn jeder mit offenen Augen am Flugplatz herum läuft und versucht, Gefahren im Ansatz zu erkennen, bevor es gefährlich wird, dann lassen sich Unfälle vermeiden.

Das Zweitwichtigste war für mich, und das gilt auch für die nächste Saison, dass wir ein gemeinsames Ziel haben: Fliegen mit möglichst viel Spaß. Dass es dabei auch oft zu unterschiedlichen Meinungen, Aussprachen und Diskussionen kommt, ist selbstverständlich. Wichtig ist dabei nur, dass man fair diskutiert, zuhören kann und auch andere Meinungen gelten lässt, denn von einem bin ich überzeugt, wir haben alle das gleiche Ziel: FLIEGEN! Sonst wären wir nicht in einem Fliegerclub.

An dieser Stelle noch ein Wort zu diesem Jahresbericht. Man hat sich schon daran gewöhnt, dass zur Jahreshauptversammlung ein Jahresbericht erscheint, mit guten Berichten, Informationen und Statistiken. Das wollen wir auch so beibehalten, aber es wird immer schwieriger. Ich möchte hier nicht von den Kosten für diesen Bericht sprechen, die gehen nämlich gegen null. Nein, ich möchte hier von den Beiträgen sprechen die verfasst und zusammengestellt werden müssen. Da diese sehr oft von den gleichen Mitgliedern geschrieben werden, die auch sonst, wenn es um das Arbeiten geht, in den vorderen Reihen stehen, wird es parallel zur Winterarbeit immer enger auch noch einen Jahresbericht zu erstellen. Ich möchte deshalb allen besonders danken, die wieder mitgewirkt haben, dass dieser Jahresbericht entstehen konnte. Besonderer Dank an Jürgen Hofmann, der wieder alles zusammengetragen und den Bericht erstellt hat. Vielleicht entdeckt doch das eine oder andere Vereinsmitglied noch sein schriftstellerisches Talent und bringt das eine oder andere interessante Bild oder einen neuen Bericht für das nächste Jahr bei Jürgen vorbei.

Für die Flugsaison 2008 wünsche ich allen Vereinsmitgliedern viele schöne Fluglebnisse und vor allem eine unfallfreie Saison.



1. Vorsitzender

# Bericht Segelflugreferent

Liebe Anwesenden, liebe Mitglieder

Ich möchte dieses Jahr meinen Bericht mit den beiden Säulen des Segelfluges der dem Leistungsflug und der Ausbildung beginnen.

## **Streckensegelflug und DMST:**

In diesem Jahr konnten bereits ab April die ersten Streckenflüge bei der DMST gemeldet werden und das letzte Aprilwochenende war eigentlich schon das Highlight des Jahres mit den größten geflogenen Strecken und dem den meisten gemeldeten Flügen. Der Mai viel buchstäblich ins Wasser, der Juni und Juli waren mehr als durchwachsen, nur der August glänzte nicht nur während des Fluglagers mit teilweise gutem Streckenflugwetter, es waren vor allem die beiden Wochenenden nach dem Fluglager die mit gutem Streckenwetter hervorstachen.

Besonders möchte ich erwähnen, dass unsere Jugendlichen und Junioren sowohl mit der Anzahl der Teilnehmer, den gemeldeten Flügen als auch mit den geflogenen Strecken zur DMST im Jahr 2007 den alten Hasen mehr als nur das Wasser reichen konnten. Herausragend war der dritte Platz von Verena Röpling in der Damenwertung Senioren. Gratulation.

Zu den Ergebnissen und Platzierungen unserer Piloten bei der DMST möchte ich nicht viel sagen. Details können dem Jahresbericht entnommen werden.

## **Meisterschaften und Lehrgänge**

Hannes Röpling nahm in Oerlinghausen am Qualifikationswettbewerb für die DM 2008 Standardklasse Junioren Teil; Ergebnis 2 Platzrunden und 0 Wertungstage wegen Schlechtwetter. Trotzdem konnte sich Hannes für die DM Junioren Standardklasse 2008 qualifizieren, da die Platzierungen, wie in solchen Fällen üblich, über erflogene Punkte der DMST hochgerechnet werden.

Last but not least nahmen Verena Röpling und Michael Schneider im August am Alpen Lima Lehrgang in Unterwössen teil.

## **Ausbildung**

Über die Ausbildung möchte ich an dieser Stelle nicht viele Worte verlieren, da Viktor uns im Folgenden noch seinen Ausbildungsbericht präsentieren wird.

## **Auslastung Flugzeugpark**

Aufgrund des wetterbedingten frühen Saisonbeginns, der Fluglager an Ostern und während der Sommerferien konnte die Auslastung unseres modernen Segelflugzeugparkes gegenüber dem Jahr 2006 deutlich gesteigert werden, jedoch sehe ich hier noch Potential nach oben, da nur an einigen Wochenenden sämtliche Vereinssegelflugzeuge Thermik schnuppern konnten und nur an 2 Wochenenden bereits am Vormittag sämtliche Flugzeuge für Streckenflüge vergeben, beziehungsweise für Schul und Übungsflüge benötigt wurden.

Mit meinen Ausführungen möchte ich an dieser Stelle enden, jedoch gilt mein Dank nicht nur den ehrenamtlichen Fluglehrern und technischem Personal, sondern vor allem Dehnen, die oft viele Stunden am Startwagen oder auf der Winde verbracht haben um den Flugbetrieb aufrecht zu erhalten und vor allem denjeni-

gen Helfern, die nicht einmal aktive Mitglieder des Fliegerclubs sind , die als Windenfahrer oder Startschreiber agierten. Namentlich möchte ich mich hierbei insbesondere bei Antonia Loibl und Floh Mentzel für ihr großes Engagement bedanken. Dieser Fakt, so erfreulich er auf der einen Seite ist, stellt sich nicht nur für mich als einen nicht geraden kleinen Wermutstropfen dar. Es sollte sich jedes aktive Mitglied überlegen ob sein persönliches Engagement im Verhältnis Benutzung Infrastruktur und Fluggerät des Vereins in einem zumindest ausgewogenen Verhältnis steht. Dieser Zustand hat sich leider auch auf die Winterarbeit übertragen und ohne die vielen Arbeitsstunden, vor allem unserer Rentner und einiger weniger auch neuer Mitglieder wären wir wahrscheinlich Ostern noch nicht mit der Winterarbeit fertig. Nichts desto trotz wünsche ich allen eine schöne und vor allem unfallfreie Saison 2008.

Danke für die Aufmerksamkeit



Fliegerjugend beim Altstadtfest

# Ausbildungsbericht 2007

Der Erfolg in der Ausbildung wird in Lufffahrerscheinen gemessen.

Von Erfolg können wir, der Fliegerclub Eichstätt, in den letzten drei Jahren sprechen, da in jeder Flugsaison 2005, 2006 und 2007 jeweils 5 bis sechs Schülerinnen und Schüler die Ausbildung mit dem Erwerb des PPL-C abschließen konnten.

Die Namen der sechs neuen Lufffahrerscheininhaber muss man natürlich bekannt geben und sie dürfen auch ein bisschen Stolz sein, dies erreicht zu haben.

Bauer Franz, Braun Simon, Metzel Franziska, Schleißheimer Norbert, Schleißheimer Michael, Wittmann Mark

Nach wie vor ist Eichstätt ein Ausbildungszentrum. Man sieht es zum Beispiel an den verschiedenen Lehrgängen, die hier organisiert und abgehalten werden. So fand auch wieder ein Theorielehrgang mit 20 Teilnehmern aus sieben Vereinen statt: Eichstätt, Irsingen, Treuchtlingen, Greding, Neuburg, Ingolstadt und Beilngries.

Einen Ausbildungsbericht ohne Zahlen gibt es nicht::

## **Segelflug:**

18 Schüler waren in Ausbildung

6 Schüler haben den Segelflugschein erworben

3 Schüler haben die Ausbildung abgebrochen

967 Segelflugstarts wurden für die Segelflugausbildung an der Winde durchgeführt

52 Schulstarts mit F-Schlepp

228 Stunden Flugzeit für die Segelflugausbildung

## **Motorsegler:**

2 Schüler waren in Ausbildung

60 Schulstarts

13 Stunden Ausbildungszeit

26 Aussenlandeübungen wurden mit den Schülern durchgeführt

Außerdem hatten die Fluglehrer viele sogenannte „Stunden-Flüge“ für die Scheinerhaltung zu fliegen.

## **Winde:**

2193 Starts im vergangenen Jahr

16.070 Gesamtstarts

Die Winde hat bisher gute Dienste getan, - aber wir haben ein Getriebeproblem und zwar einen zu hohen Verschleiß der Abtriebszahnräder.

Diesen Mangel kann man beseitigen wenn ein Differential mit einer höheren Übersetzung einbaut wird.

Da voraussichtlich ab 2009 drei schwere Doppelsitzer zu schleppen sind,- den Duo – Janus und ASK21, ist dieser Umbau unbedingt erforderlich.

## **Ultraleicht:**

Der Fliegerclub Eichstätt hat, wie wir alle wissen, seit März ein Ultraleicht – eine Dynamic – ein sehr elegantes - etwas anspruchsvolles Flugzeug. Aber, wenn man es nach einiger Übung gut beherrscht, macht es so richtig Spaß, damit zu fliegen.

Die Ausbildung ist im vollen Gange und die ersten Ergebnisse können sich sehen lassen.

Es wurden

257 Stunden geflogen  
1190 Starts gemacht.

Ergebnis:

15 neue Luftfahrerscheine und  
18 Einweisungen für Mitglieder, die bereits einen UL- Luftfahrerschein hatten.

Damit besitzen beim fliegerclun 33 Piloten einen UL-Schein für die Dynamic.

Zuletzt immer ein Dankeschön an alle, - insbesondere den Fluglehrern, die dafür sorgen und mitmachen, dass der Ausbildungsbetrieb läuft.

Euch allen eine gute und unfallfreie Flugsaison 2008.

Viktor Meyerle  
Ausbildungsleiter

## Jahresrückblick

### Januar

- Die Winterarbeit ist weit fortgeschritten.
- Der Einbau der Flarm Geräte wird abgeschlossen, zum Start der Flugsaison sind alle 16 Vereinsflugzeuge mit einem Flarm zur Warnung vor Zusammenstößen ausgerüstet.

### Februar

- Unser UL Dynamic WT 9 wird ausgeliefert.
- Frühlingswetter im Februar ermöglicht intensiven Flugbetrieb mit Mose und Motorflugzeugen.
- So früh wie selten zuvor werden bereits im Februar nach Abschluss der Winterarbeiten die Segelflugzeuge aufgebaut.

### März

- Die Jahreshauptversammlung findet wie gewohnt im Trachtenheim statt.
- Einige Mitglieder brechen zum Frühjahrsfluglager nach Frankreich auf.
- Das UL bekommt die notwendigen Instrumente (Funk, Transponder, Vario) und seine Zulassung.

### April

- Das Fluglager an Ostern besticht durch zwei Wochen Sonnenschein und zahlreiche Flugbewegungen.
- Björn Kürten, Claudius Spiegel und Christian Jungbauer legen die praktische Erweiterungsprüfung des PPL N auf 2000 kg ab, Simon Braun die praktische Segelflugprüfung.
- Die Frühjahrsversammlung hat die Schwerpunkte Fallschirmspringer Waizenhofen, Verlängerung der Lizenzen, die Bedienung und Funktionsweise der Flarms.
- Für die Jahreszeit untypisch müssen ab Mitte des Monats zweimal täglich im Auftrag der Regierung von Oberbayern Waldbrandüberwachungsflüge mit unserer Cessna durchgeführt werden.
- Der Flugzeugwartlehrgang findet am Flugplatz statt.
- „Absturz war Fehlalarm“ - am 13. April nachmittags kommt plötzlich und nicht von uns gerufen ein Großaufgebot an Rettungswesen mit Notarztwagen, Rettungshubschrauber und Polizei am Flugplatz an, um nach einem abgestürzten Gleitschirmflieger zu suchen. Ein Paketfahrer hatte per Handy einen Unfall im Bereich des Flugplatzes gemeldet, vermutlich hat er unseren fallenden Seilfallschirm als abstürzenden Gleitschirmflieger interpretiert.



# Rückblick 2007

### Mai

- Die Waldbrandüberwachungsflüge werden bis 06.05.07 verlängert, da es immer noch sehr trocken ist.
- In einer schnellen Aktion werden die mehr als 30 Jahre alten Fenster ausgetauscht.
- Franzi fliegt Ihre 50 km mit der Ka 8 und erweitert den Flug um auf „Nummer sicher“ zu gehen bis Nördlingen und zurück über Böhming zum Flugplatz. Klasse Leistung!

### Juni

- Regnerisches Wetter am Fliegerfest Freitag sorgt für trübe Stimmung, auch am Samstag Nachmittag gibt es lange Gesichter. Der Samstag Abend wird trotz Regen und Dank der „DRÖHNUNG“ ein voller Erfolg, der sich auch am Sonntag Dank des perfekten Wetters fortsetzt.
- Nach einem Wespenstich am Flugplatz wird unser Vorstand Kalli standesgemäß vom Notarzt des Rettungshubschraubers Christoph 32 erstversorgt.
- Drei Flugschüler (Franziska Metzel, Marc Wittmann und Norbert Schleißheimer) legen erfolgreich die praktische Prüfung für den Segelflugschein ab.

### Juli

- Teilnahme am Altstadtfest, diesmal mit einer LS 4.
- Hannes Röpling nimmt in Oerlinghausen am Qualifikationswettbewerb für die DM 2008 Standardklasse teil; Ergebnis: zwei Platzrunden und 0 Wertungstage wegen schlechten Wetters.
- Das Hallennachfest findet am 28.07.07 in der Segelflughalle statt.
- In unseren UL D – MEIH wird das neue GPS eingebaut.

### August

- Ferienfliegen am Flugplatz zusammen mit unseren langjährigen Gästen den „Allersbergern“ und den „Gammelsdorfern“. Durchwachsenes Wetter verhindert große Streckenflüge. Einweisungen und der Schulbetrieb laufen auf Hochtouren.
  - Am 18.08.07 findet unter Anleitung von Hans Peter Schlecht das traditionelle Bauen der Wurfgleiter statt.
  - Um das Abfließen des Regenwassers zu beschleunigen, wird ein Teil des Teeres vor Halle 1 erneuert.
  - Teilnahme von Verena Röpling und Michael Schneider am Alpen – Lima Lehrgang in Unterwössen.
- Michael Schleißheimer legt die praktische Segelflugprüfung ab.

# Rückblick 2007

# FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

## September

- Arne Röpling belegt beim Oberbayerischen Vergleichsfliegen einen hervorragenden 3. Platz, eine Woche später beim Bayerischen Vergleichsfliegen eine guten 11. Platz.
- Das Konzept der integrativen Airportparty am 28.09.07 kommt bei den zahlreichen Besuchern sehr gut an und ist für unsere Öffentlichkeitsarbeit ein sehr wichtiger Beitrag.

## Oktober

- Die Eichstätter Fliegerjugend nimmt am Landesjugentreffen in Würzburg teil.
- Für die Durchführung einer LTA (Verstärkung des Flügelholms) an der DR 400 wird diese zerlegt und es werden die notwendigen zeitintensiven Arbeiten unter Leitung von Bachus durchgeführt.

## November

- Die Jahresnachprüfung wird trotz massiven Schneefalls in den beengten Platzverhältnissen unserer Segelflughalle durch die Prüfer Engelbert und Bachus zügig erledigt.
- Die Segelflugzeuge werden abgebaut und die Winterarbeit vorbereitet.
- Wie alle Jahre erhalten die Flugschüler an fünf Samstagen komprimiert das theoretische Grundwissen für die Fliegerei von den zahlreichen Theorielehren eingehämmert.
- Die Jahresnachprüfung unserer Rettungsschirme wird durch Björn in Angriff genommen.
- Das alljährliche traditionelle Schafkopfrennen findet unter reger Teilnahme in unserem Vereinsheim statt.
- Alfons Meister wird an seinem 80. Geburtstag zum Ehrenmitglied der Fliegerclubs ernannt.

## Dezember

- Zur Weihnachtsfeier ist das Vereinsheim wieder bis auf den letzten Platz belegt.
- Im Rahmen der Weihnachtsfeier werden die Sieger des Karl Kölle Pokal bekannt gegeben und geehrt.

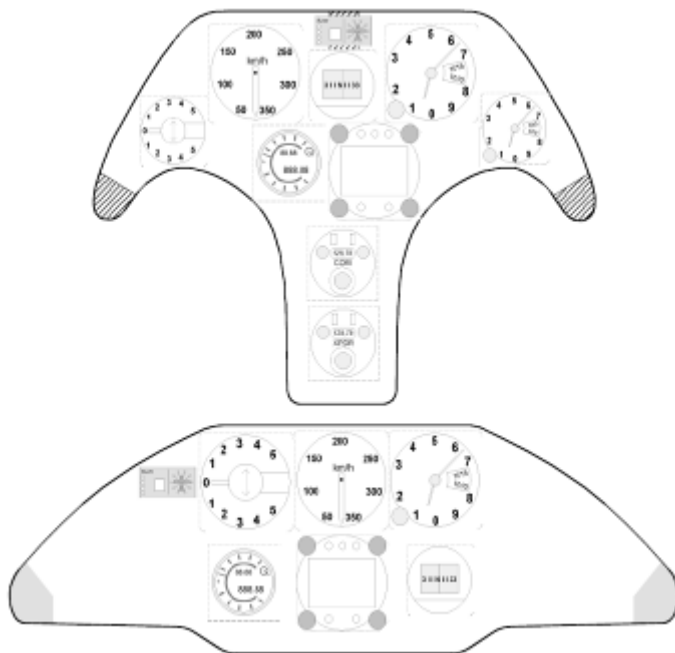


Jahresnachprüfung 2007 unter erschwerten Bedingungen

## Ein neuer Doppelsitzer wird kommen

Als Modell im Maßstab 1 : 32 steht sie schon im Schrank, für unseren Zweck jedoch wenig geeignet. Ab Frühjahr 2009 wird in unseren Hallen ein neuer Doppelsitzer Platz finden müssen. Der Kaufvertrag für eine ASK 21 wurde noch im Dezember bei der Firma Schleicher unterzeichnet.

Während der Flugsaison 2008 werden wir die



Entscheidungen für die Instrumentierung treffen, auch wollen wir bis zum Sommer eine Lösung finden, welche Sitzplätze durch die beiden neuen Sitzplätze der ASK 21 ersetzt werden und gleichzeitig wie Platz in unserer Halle geschaffen wird.

Zusätzlich steht auch die Entscheidung an, zu welchem Zeitpunkt ein Anhänger für dieses Flugzeug beschafft wird und auf welchem Flugzeugmuster die Schulung der Flugschüler zukünftig von staten gehen wird. Für die Werkstattmannschaft wäre es selbstverständlich von Vorteil, wenn die Anzahl der Holzflugzeuge reduziert werden würde.

## Das Jahr Eins mit unserem Ultralight

1250 Start, 270 Stunden und zu Gast auf 16 fremden Flugplätzen (Aalen, Beilngries, Greiding, Mengen, Weiden, Gunzenhausen, Jahnsdorf, Jena, Donauwörth, Leutkirch, Treuchtlingen, Tannheim, Bremgarten, Jesenwang, Gundelfingen, Heubach) ist das Zeichen für ein doch sehr erfolgreiches Jahr mit unserer Dynamic, was leider nicht ganz so erfolgreich begann.

Gleich im Rahmen der Übergabe unseres neuen Fluggerätes mussten wir feststellen, dass das Flugzeug mit einem Propeller ausgestattet war, der für diesen Typ noch keine Zulassung hatte. Diese Tatsache brachte es mit sich, dass der breite Vereinseinsatz erst mit circa drei Wochen Verspätung aufgenommen werden konnte. Es blieb also genügend Zeit um Funk, Mode-S Transponder und Vario einzubauen.



Bereits bei den ersten Flügen stellte sich heraus, dass mit dem Propeller noch ein anderes Problem besteht. Bei Startdrehzahl kommt es zu einem Strömungsabriss an den Propellerblättern, was sich mit Vibrationen im gesamten Flugzeug und mit abnormalen Geräuschen geäußert hat. Dieser Zustand hätte längerfristig sicherlich zu Schaden an Propeller und Motor geführt und hat uns veranlasst, den Zustand gegenüber dem Verkäufer zu reklamieren um Abhilfe zu schaffen. Die Abhilfe kam durch einen neuen Propeller aus Kohlefaser, welcher nach anfänglichen Vibrationen durch Nachstellen zwischenzeitlich sehr erfolgreich im Einsatz ist.

Dies war aber noch nicht das letzte Problem. Über mehrere Wochenenden haben wir die Ursache für Ölaustritt gesucht, dabei wurden eine defekte Kraftstoffpumpe und undichte Ventildeckeldichtungen als erste Ursachen entdeckt. Der Ölaustritt war aber leider immer noch nicht vollständig beseitigt. Weitere Tests zeigten, dass die Abdichtung zwischen Motorgehäuse und Getriebegehäuse undicht ist. Kurz entschlossen wurde das Getriebe abgebaut und dabei entdeckt, dass eine Beschädigung während der Montage beim Motorenhersteller Ursache für die Undichtigkeit ist. Die Beseitigung war relativ leicht machbar und schon zwei Stunden später war der UL wieder in der Luft. Unseren Aufwand haben wir der Firma Rotax in Rechnung gestellt und die erbrachte Arbeitsleistung wurde uns vergütet.

Ein abgebrochenes Staurohr und ein Einräumschaden am Randbogen waren kleinere Debakel während der Flugsaison. Zum Jahresende wurde nun bekannt, dass im Getriebe Zahnräder verbaut sind, die spätestens zur nächsten Stundenkontrolle ausgetauscht werden müssen. Hierzu werden wir das Getriebe abbauen und bei der Firma Rotax kurzfristig ändern lassen.

Als sehr umfangreich haben sich die Stundenkontrollen erwiesen. Hier gibt es eine so große Anzahl von Prüf- und Arbeitspunkten, dass im Durchschnitt zur Durchführung einer 50 oder 100 Stundenkontrolle mindestens ein ganzer Tag notwendig ist.



Mit dem Einbau eines GPS wurde im Frühsommer die Instrumentierung komplettiert und die Beschaffung und Ausrüstung unseres modernsten Flugzeuges abgeschlossen. Für das erste Jahr wurde eine große Anzahl von Starts und Stunden erreicht, aber es mussten für ein neues Flugzeug auch viele Arbeitsstunden erbracht werden, um das UL flugbereit zu halten.

## Elite 2008 - 03. Juli bis 17. Juli 2008

Im Zeitraum **03.07.- 17.07.08** führt die Deutsche Luftwaffe die Hochwertübung ELITE 2008 (Electronic Live Training Exercise) im süddeutschen Luftraum durch.

Für die Übung werden besondere Flugbeschränkungsgebiete eingerichtet (Exercise Restricted Areas = ERA). Lage und Ausdehnung dieser eingeschränkten Lufträume werden in den „Nachrichten für Luftfahrer“ (NOTAM = Notice to Airmen) veröffentlicht. Auch im Internet bei der Deutschen Flugsicherung ([www.dfs.de](http://www.dfs.de)) können die jeweils aktuell gültigen Informationen dazu abgerufen werden (Eine Veröffentlichung erfolgt rechtzeitig vor Übungsbeginn).



Es wird dringend empfohlen sich vor Antritt des Fluges mit der Luftraumsituation vertraut zu machen, da Beispiele der vergangenen Jahre zeigen, dass es immer wieder zu Luftraumverletzungen durch schlecht informierte Zivilpiloten kommt. Die Folge können gefährliche Annäherungen zwischen den Übungsteilnehmern und zivilen Fliegern sein. Verstöße werden im übrigen regelmäßig zur Anzeige gebracht und ziehen im günstigsten Fall Geldstrafen in vierstelliger Höhe nach sich. Gleiches gilt auch für die teilnehmenden militärischen Luftfahrzeuge, deren Verhalten durch die Zentrale Flugüberwachung der Bundeswehr permanent kontrolliert und aufgezeichnet wird.

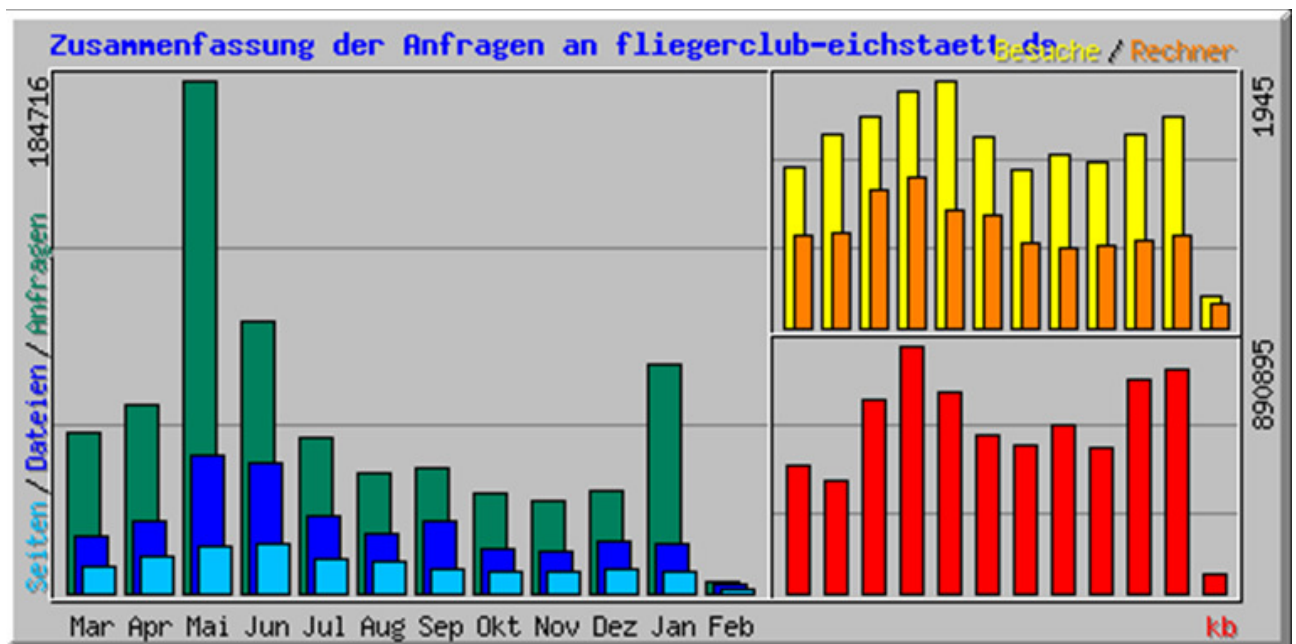
Bei der Planung und Durchführung von Flügen in dieser Zeit sollte zudem generell beachtet werden, dass auch außerhalb der Flugbeschränkungsgebiete vor allem im Luftraum Bayerns und Baden-Württembergs mit erhöhtem militärischem Flugverkehr durch an- und abfliegende Luftfahrzeuge zu rechnen ist.

# Ausblick 2008

**FLIEGERCLUB  
EICHSTÄTT** e. V.

[www.fliegerclub-eichstaett.de](http://www.fliegerclub-eichstaett.de)

Was viele unterschätzen, ist die Wichtigkeit unserer Homepage. Auch ich hätte nicht gedacht, dass es doch so viele Aufrufe unserer Homepage gibt. Die permanent mitlaufende Statistik zeigt, dass täglich im Durchschnitt ca. 50 Aufrufe unserer Homepage stattfinden, was sich in den letzten zwölf Monaten auf die stattliche Zahl von 17085 Besuchen aufaddiert hat.



Aber nicht nur die Statistik zeigt die Wichtigkeit, auch ist festzustellen, dass sehr viele Anfragen zu Mitfluggelegenheiten über unsere Homepage laufen. Interessierte mailen uns an und bestellen auf diesem Weg Flugscheine.

Dies alles ist nur möglich, weil Flo Metzel engagiert an der Aktualisierung arbeitet und immer ein offenes Ohr hat für die Umsetzung von neuen Ideen und Inhalten. Unserem WebMaster möchte ich hier herzlich danken. Eine Idee ist jedoch noch ein echter Wunsch, deren Umsetzung aktuell an der Finanzierung einer netzwerkfähigen WebCam scheitert. Hier hoffen wir auf einen Sponsor, der uns bei der Beschaffung unterstützt.



## Forstweg mit Schranke versperrt

Der vom Parkhaus nach Weißenkirchen / Piepenfeld führende Forstweg wurde durch die Bayerischen Staatsforste mit einer Schranke im Bereich des Parkhauses versehen. Dies wurde laut Forstverwaltung notwendig, da immer häufiger der für den öffentlichen Verkehr gesperrte Forstweg unberechtigt benützt wurde.



Unsere Durchfahrten für Lieferungen während des Fliegerfestes und zu sonstigen zwingend notwendigen Ereignissen waren bisher geduldet. Jetzt - Anfang des Jahres - mussten wir, um weiter den Weg nutzen zu können, einen kostenpflichtigen Nutzungsvertrag abschließen,

um z. B. unsere Anlieferung von Kraftstoff zu ermöglichen. Die Nutzung ist nur zu den im Vertrag vereinbarten (besser: vom Forst vorgegebenen) Bedingungen möglich.

Hier einige Auszüge:

... Transport- und Versorgungsfahrten zum Flugplatz, die nicht über die öffentliche Straße möglich sind ...

... die Benutzung des Weges wird nur für unumgänglich notwendige Fahrten, die über die öffentliche Straße nicht möglich sind, gestattet. (z.B. Transport von Treibstoff, Flugzeugteilen und Material mit LKW, sperrige Güter mit PKW und Anhänger usw., Versorgungsfahrten beim Fliegerfest) ...

... im Normalfall ist das Flugplatzgelände über den öffentlichen Weg anzufahren. Besucherfahrten und Anfahrten von Vereinsmitgliedern, gleich aus welcher Richtung kommend, sind ausgeschlossen ...

... Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h festgesetzt. Besondere Rücksicht ist auf Fußgängerverkehr zu nehmen ...

... Anordnungen, die die Bayerischen Staatsforste zum Schutze des Waldes, der Grundstücke und seiner sonstigen Belange treffen, ist vom Vertragsnehmer und von seinen Bediensteten oder Beauftragten Folge zu leisten ...

... der Wald und seine Einrichtungen sind im Rahmen der Vertragspflicht zu schonen ...

Für die nicht abwendbaren Fahrten und für Notfälle haben wir einen Schlüssel für die Schranke.

Rettungswesen und Feuerwehr sind über die Situation informiert, dort wurde uns bestätigt, dass die Schranke kein Problem darstellt und im Falle eines Notfalls durch die Feuerwehr mit Gewalt geöffnet wird.

## FlieNet

ist der Name des Internetportals für die Mitglieder des Fliegerclub Eichstätt e. V. . Wie im letzten Jahresbericht bereits angekündigt ist der Mitgliederbereich unserer Homepage in Vorbereitung. Der ursprünglich gesteckte Zeitplan, erste Inhalte bereits in 2007 zu veröffentlichen, war doch etwas zu straff. Das Projekt hat jedoch nicht geruht, sondern wurde nach und nach weiter voran gebracht. Ein erster Entwurf für eine Struktur der Inhalte ist erstellt und auch erste Inhalte sind vorbereitet.



Mit dem Hauptflugbuch der letzten Jahre werden wir an den Start gehen. Ziel ist es, im Laufe des Jahres 2008 monatlich das Hauptflugbuch als Excel Datei mit Autofilter Funktion zur Verfügung zu stellen. Es hat denn jeder die Möglichkeit nach dem Download der Datei und Auswahl seines Namens, die eigenen Starts schnell, einfach und bequem zu filtern, in das gewünschte Format zu bringen und / oder auszudrucken.

Und so funktioniert das Hauptflugbuch: Nach Download und Öffnen der Datei über die Pfeilauswahl in der Liste den eigenen Namen auswählen und schon hat man alle eigenen Starts mit den relevanten Daten für das Flugbuch gefiltert.

	KENNUNG	TYP	PILOT	BEGLEITER	LANDEPLATZ	START ZEIT	LANDE ZEIT	FLUG ZEIT	SCH
1	D-KFCE	SF 25C	Kappa		Eichstätt	14:07	14:11	4	
2	D-EKVL	DR 400	Kargel Georg (Gammel)	1	Eichstätt	13:23	14:07	44	
3	D-KFCE	SF 25C	Kehl-Waas Sebastian		Eichstätt	13:58	14:03	5	
4	D-KFCE	SF 25C	Kilian Edith		Eichstätt	14:07	14:33	26	
5	D-EKVL	DR 400	Kilian Friedrich		Eichstätt	14:24	14:31	7	
6	D-KFCE	SF 25C	Klam Dr. Rüdiger		Eichstätt	14:41	14:48	7	
7	D-EKVL	DR 400	Knapp Markus		Eichstätt	14:41	14:52	11	
8	D-KFCE	SF 25C	Knye Dr. Rainhard		Eichstätt	15:02	15:14	12	
9	D-EKVL	DR 400	Kögel	Bergner Florian	Eichstätt	15:14	15:31	17	
10	D-KFCE	SF 25C	Köller Karl		Eichstätt	15:20	15:30	10	
11	D-KFCE	SF 25C	Kötter Laura (Gammel)		Eichstätt	15:36	15:45	9	
12	D-KFCE	SF 25C	Krusch Daniel		Eichstätt	13:20	13:34	14	
13	D-KFCE	SF 25C	Kürten, Björn	1	Eichstätt	14:34	14:41	7	
14	D-KFCE	SF 25C	Lammers Falko (Gammel)		Eichstätt	14:49	14:57	8	
15	D-KFCE	SF 25C	Lang Werner		Eichstätt	15:05	15:10	5	
16	D-KFCE	SF 25C	Langster		Eichstätt	15:14	15:19	5	
17	D-KFCE	SF 25C	Lenk Dr. Erwald		Eichstätt	15:10	15:14	4	
18	D-KFCE	SF 25C	Loibl Ernst		Eichstätt	15:25	15:49	24	
19	D-KFCE	SF 25C	Schmidt Ottmar		Eichstätt	13:01	13:26	25	
20	D-KFCE	SF 25C	Schmidt Ottmar		Eichstätt	14:26	14:32	6	
21	D-KFCE	SF 25C	Hoedt Michael	Meyerle Victor	Eichstätt				
22	D-KFCE	SF 25C	Hoedt Michael		Eichstätt				
23	D-KFCE	SF 25C	Schulz Uwe		Eichstätt				

Weiter werden wir von Beginn an auch allgemeine Vereinsunterlagen wie Satzung, Regelungen und Informationen zur Verfügung stellen. Nach und nach werden wir die Flughandbücher unserer Flugzeuge als pdf-Datei einstellen.

Sobald die ersten Inhalte eingestellt sind, werden wir per Mail und Aushang informieren und den Ablauf zum Erhalt der Zugangsberechtigung bekannt geben. Geplant ist, dass jeder einen eigenen User mit Passwort erhält.



## Was ist eigentlich Mode-S !?!

Mode-S unterscheidet sich von den herkömmlichen Mode A/C (auch ATRBS) Transpondern im Wesentlichen durch ein Merkmal: die „Select“-Fähigkeit der Datenabfrage. Das bedeutet: Während herkömmliche Mode A/C Transponder immer und auf jede Anfrage mit dem Squawk des 12-bit (4096 Kombinationen) Transpondercodes und der kodierten Druckhöhe antworten, kann im Mode-S (S steht für Select!) einzeln adressiert und abgefragt werden.

Theoretisch bedeutet dies eine Entlastung des für SSR (Secondary Surveillance) zur Verfügung stehenden Frequenzspektrums von 1030 bis 1090 MHz. Diese Adressierung wird durch einen für jedes in der Welt registrierte Flugzeug einzigartigen 24-bit Code vorgenommen. 24-Bit bedeuten 16.777.215 Kombinationsmöglichkeiten, was zweifellos für eine Weile ausreichen wird. Für N-registrierte Flugzeuge kann dieser Code recht einfach über die Webseite der FAA abgefragt werden.

Es geht also vor allem um die Interoperabilität mit TCAS-Systemen, die ja wie Bodenradarstationen „Interrogations“, also Abfragen, an die in Reichweite befindlichen Transponder aussendet. Anstatt mit solchen Anfragen nun zahllose und sich überlagernde Antworten zu provozieren, werden TCAS II Systeme im Mode-S-Zeitalter die in der Nähe befindlichen Transponder direkt und einzeln, anhand dieser 24-bit-Adresse abfragen. Damit das funktioniert, brauchen Mode-S-Systeme noch eine weitere Komponente, eine Art Minimalnachricht, die den TCAS-Systemen überhaupt erst mitteilt, welche Transponder abzufragen sind.

Welche Daten da nun abgefragt werden, darin unterscheiden sich Elementary und Enhanced Surveillance.

Bei der Elementary-Surveillance wird im Prinzip nicht viel mehr übermittelt als beim Mode A/C auch. Die Druckhöhe in 25 oder 100 ft Schritten, der vierstellige „Squawk“ und dazu noch die besagte 24-Bit-Flugzeug-Identifikationsnummer. Hinzu kommt eine Capability-Flag, also eine Markierung, welche Datenfähigkeit der Transponder hat, und ein Status-Flag, das angibt, ob das Flugzeug sich am Boden oder in der Luft befindet. Dies sind die Daten, die von unseren Flugzeugen übermittelt werden.

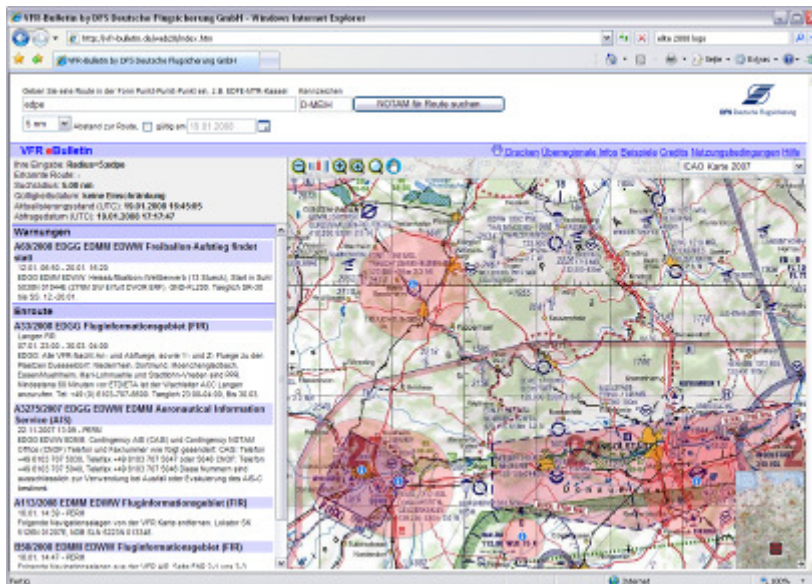
Bei der Enhanced-Surveillance werden zusätzlich noch eine Reihe von Flugdaten übermittelt, die sogenannten DAPs (Downlink Aircraft Parameters). Diese sind: Magnetic Bearing, Indicated Airspeed, Vertical Speed, Roll-Angle, Track Angle, True Track Angle, Ground Speed, Selected Altitude.

Eurocontrol belässt es für Flugzeuge <250 kts und <5.700 kg bei der Elementary-Surveillance. Gefordert wird für Flugzeuge dieser Kategorie ein Transponder nach ICAO Annex 10 .

Unser UL fliegt bereits seit Beginn mit solch einem Mode-S Transponder, die Einrüstung in unsere Cessna, die VL und den Mose EC ist bereits abgeschlossen. Für CE und JN sind die Transponder ebenfalls bereits beschafft und müssen noch eingebaut und nachgeprüft werden.

## VFR Bulletin

Das seit Jahren zur Flugvorbereitung vorgeschriebene VFR Bulletin, das alle zwei Wochen als Papiaerausgabe durch die DFS Deutsche Flugsicherung veröffentlicht und in der Flugleitung ausgelegt war, ist durch eine elektronische Version im Internet ersetzt. Unter [www.vfr-bulletin.de](http://www.vfr-bulletin.de) geht es zur Startseite mit den allgemeinen Hinweisen.



Mit dem **VFRbulletin** kann man nach aktuellen VFR NOTAMs für Deutschland, Österreich und Schweiz suchen, diese NOTAMs analog der geplanten Flugstrecke filtern und als Ergebnisliste ausdrucken und/oder speichern.

Es stehen je nach Ausstattung des Browser zwei Alternativen zur Verfügung:

Die Version „**Classic**“ verwendet ausschließlich HTML (kein Javascript). Es wird lediglich ein installierter PDF-Reader voraus-

gesetzt. Die „Classic“ Version ist der einfachste Weg zu einer streckenbezogenen VFR Beratung.

[Hier geht es zum VFRbulletin „Classic“](#)

Die Version „**Web 2.0**“ setzt einen modernen JavaScript-fähigen Browser voraus. Wenn man Firefox ab Version 1.5, den Internet Explorer ab Version 6, Netscape ab Version 8 oder Safari auf dem Mac verwendet, steht dieses Angebot zur Verfügung.

Im Unterschied zur „Classic“ Version stehen hier verschiedene interaktive Karten zur Verfügung, die es komfortabel erlauben, NOTAM mit Bezug zur geplanten Strecke einzusehen.

[Hier geht es zum VFRbulletin "Web 2.0"](#)

Für die Flugvorbereitung beachte man bitte unbedingt auch die „überregionalen Informationen“, die zusätzlich zu den aktuellen VFR NOTAM gelten, sowie die besonderen „Nutzungsbedingungen“, die mit der Inanspruchnahme des **VFRbulletin** Dienstes anerkannt werden.

[Hier geht es zu den überregionalen Informationen](#)

## Dachschaden

Nach über 30 Jahren ist es so weit, dass wir mit einem Dachschaden zu kämpfen haben. Der erste Schnee im November hat das an den Tag gebracht, womit über kurz oder lang zu rechnen war. Regen und schmelzender Schnee drangen in das Dach über dem Vereinsgebäude ein und setzten sowohl das Büro als auch die Flugleitung unter Wasser. Glücklicherweise hat die EDV- Ausstattung der Flugleitung nur minimal Wasser abgekommen, so dass kein Folgeschaden entstanden ist. Mit einer notdürftigen Reparatur konnte bei weiterem Regen Schlimmeres verhindert werden. Ein Dauerzustand kann dies jedoch nicht bleiben.



Das verwendete Material hat mit einem Alter zwischen 30 und 35 Jahren seine prognostizierte Lebensdauer erreicht und muss gegen eine neue Dacheindeckung ausgetauscht werden. Auch die innen liegenden Dachrinnen aus verzinktem Blech wurden bereits in den letzten Jahren nach einigen Rostlöchern notdürftig instand gesetzt und werden im Zuge der Dachsanierung erneuert.

Ein erstes Angebot zeigt, dass eine Investition von ca. 75 000 € auf uns zukommen wird. Da diese Summe nur schwer finanzierbar ist, werden wir uns ein neues Dach nur in Eigenleistung leisten können. Für bestimmte Tätigkeiten kommen wir jedoch nicht um die Beauftragung von Fachfirmen herum.

Um sowohl die Arbeitsbelastung als auch die finanzielle Belastung in einem erträglichen Rahmen zu halten, werden wir das Gesamtdach in zwei oder drei Bauabschnitten erneuern. Bereits vor dem Fliegerfest soll noch der erste Abschnitt erneuert werden. Wenn es die Vereinskasse zulässt, ist für September oder Oktober der 2. Bauabschnitt geplant.



Sollte sich bei Ausführung von Bauabschnitt 1 herausstellen, dass die Arbeiten zügig ausgeführt werden können, werden Bauabschnitt 2 und 3 zusammen ausgeführt.

Um diese seit dem Hallenbau größte Sanierungsaktion meistern zu können, hoffen wir auf zahlreiche Unterstützung und auf Verständnis, dass an den Tagen, an denen die Arbeiten ausgeführt werden, der Flugbetrieb vollständig ruht.

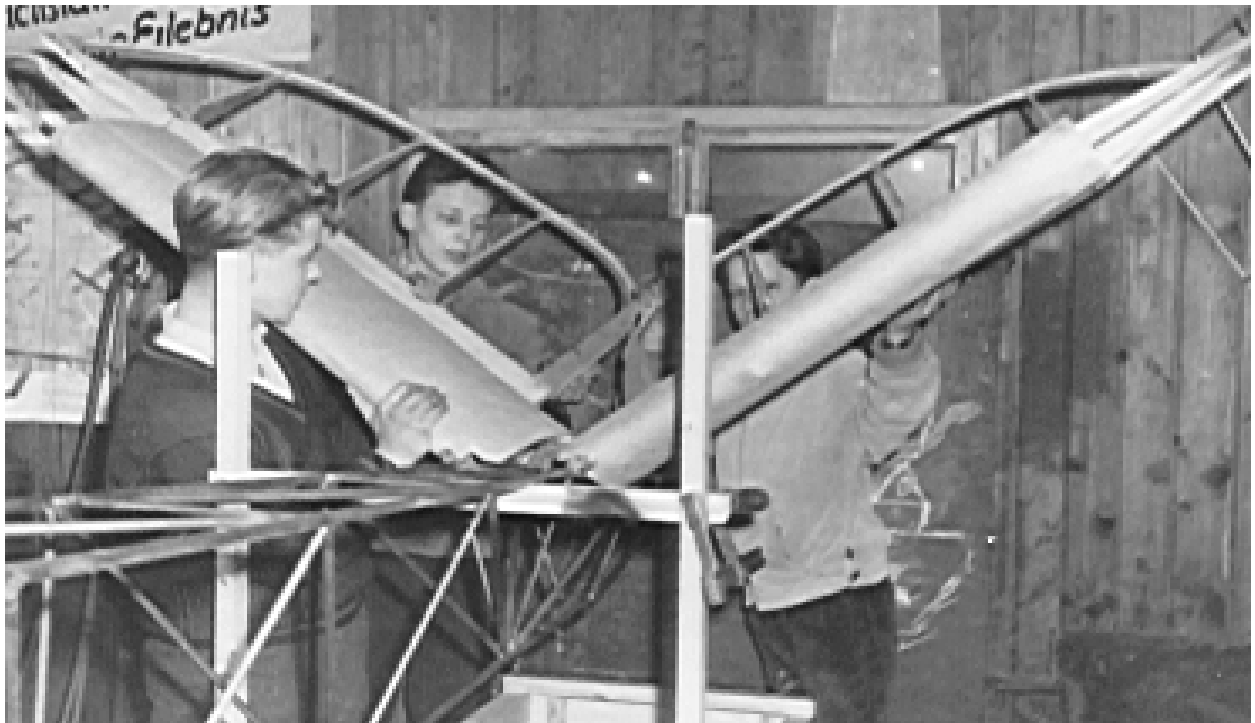
## Rückblick vor 50 Jahren (1957)

### Wieder wird ein neues Flugzeug gebaut

Man beschließt wieder ein Segelflugzeug zu bauen und zwar eine **K3**. Es ist ein kleiner leichter Segler mit 10 m Spannweite, V-Leitwerk und ca. 100 kg Gewicht. Die K3 hat kein Rad, sondern eine Landekufe und muß deshalb bis zum Startplatz getragen werden. Die Konstruktion ist eine Gemischtbauweise, d.h. die Flügel sind aus Holz und der Rumpf aus Stahlrohr. Das ist der erste Stahlrohrrumpf, der im Verein gebaut wird. Dazu braucht man einen Flugzeugschweißer. Der „Boss“ Willi Meister, schickt sofort Viktor zum nächsten Schweißerlehrgang und bis die Lizenz vorliegt, ist der Rumpf schon fast fertig geschweißt. Für den Bau der K 3 werden 1500 Arbeitsstunden geleistet.



*Der Boss überwacht und prüft,  
was das junge Volk so alles bastelt.*



**Ottmar Schmidt, Heinz und Klaus  
Sporer**

(Quelle: Chronik 50 Jahre Fliegerclub Eichstätt)

## Oberbayerisches und Bayerisches Jugendvergleichsfliegen

Vom 7.9.-9.9. fand in Dachau das Oberbayerische Jugendvergleichsfliegen statt.

Mein Vater Jörg und ich (Arne Röpling) reisten am Freitag als Erste bei schlechtestem Wetter an und konnte trotz dieser Wetterbedingungen den obligatorischen Einweisungsstart absolvieren. Am Samstag, an dem ich noch von meiner Schwester Verena begleitet wurde, die zu Ihrem Leidwesen einen Platz bei der allseits beliebten Jury einnehmen musste, wurden zuerst die restlichen Einweisungsstarts der Teilnehmer mit den Fluglehrer des Veranstalters durchgeführt.



Anschließend konnte mit den Wertungsflügen begonnen werden. Aufgrund des schlechten Wetters konnten jedoch nur 2 von 3 Durchgängen geflogen werden. Abends wurde dann noch die Theorieprüfung geschrieben. Ich kann nur sagen, es gibt bei mir Handlungsbedarf bezüglich des Lernens der theoretischen Grundlagen.

Am Sonntag fand dann nur noch die Siegerehrung statt, da auf den dritten Wertungsflug, wiederum witterungsbedingt, verzichtet wurde musste. Ich belegte einen hervorragenden 3. Platz.

Am 14.9.-16.9.2008 richtete der FSV Mellrichstadt das Bayerische Jugendvergleichsfliegen aus. Jörg, Verena, Hanes und ich kamen erst abends in Mellrichstadt an, woraufhin ich meinen Einweisungsstart diesmal bei schönem Wetter am nächsten Tag machen konnte. Es wurde früh mit dem ersten Durchgang begonnen und alles schnell durchgezogen. Doch wir hatten diesmal zwei Flugzeuge zu bewegen, da



da wir mit den Beilngriesern ein Team bildeten. Da sie keinen Fluglehrer hatten, übernahm das Jörg. Nach dem Essen saßen noch alle gemütlich am Lagerfeuer. Am Sonntag wurde noch die Theorie geschrieben und dann ging's zur Siegerehrung; ich belegte den 11. Platz.

## Alpenlima in Unterwössen

Anfang Juli, habe ich beim LVB auf der Internethomepage eine Anzeige gesehen, in der noch Teilnehmer für den diesjährigen Alpenlima in Unterwössen gesucht wurden. Relativ kurzfristig entschlossen Michael Schneider und ich, an diesem Lehrgang teilzunehmen. Für diese Teilnahme bekamen wir netterweise eine LS4 vom Verein gestellt. Kurz vor unserer Abfahrt beklebten wir die IGP noch mit roter Warnfolie und bauten ein ELT ein, welches uns Heinz Ludwig zur Verfügung stellte. Es ging also am Freitag den 17.8. los. Am nächsten Morgen beim Eröffnungsbriefing stellten wir fest, dass wir ein sehr gemischte Gruppe waren, die Jüngste war wie so oft ich selbst, es gab auch Leute die schon fast 60 Jahre waren. Nach der Einführung in die Flugplatzregeln erledigten wir unsere Einweisungsstarts, die aus einer Platzrunde, einer Hangflugeinweisung und einer Seilrissübung bestanden, auf dem LVB Duo, auch BY genannt, und der DG1000 der DASSU. Die nächsten Tage übten wir auf Grund der niedrigen Basis fleißig mit unserer LS4 am Haushang und im Hausbart. Das Auf- und Abrüsten war in unserer Gruppe nie ein Problem, man half sich dabei immer gegenseitig, sodass wir auch eines Abends bei einem herannahenden Gewitter alles schnell und sicher in unseren Hängern verstaut hatten. Der einzige unguete Nebeneffekt dieses Gewitters war, dass mein Zelt überflutet wurde, da der gesamte Flugplatz Unterwössen als Überschwemmungsgebiet gilt. Die nächsten zwei Nächte habe ich schließlich auf einem Feldbett im Fallschirmraum der DASSU verbracht. Als das Wetter wieder besser wurde haben wir alle nochmals einen doppelsitzigen Start gemacht, der Hummel hat dabei immer den Duo genommen, ich hab die DG1000 bevorzugt, da sie mir von ihren Flugeigenschaften sehr gut gefallen hat. Wir flogen bei unseren Flügen mit Trainer das erste Mal bis zur Steinplatte, dem Wilden Kaiser und durch das Elmauer Tor, ich wäre dabei beinahe mit Georg, unserem Trainer und der DG1000, am Wilden Kaiser auf dem Acker gelandet. An diesem Abend haben wir noch mit den Leuten der DASSU an der super gemütlichen Grillstelle gegrillt und bis spät nachts noch am Lagerfeuer gesessen. Nach der ersten Woche kamen uns dann Schleißy und Julia besuchen, die am Flugplatz drei Tage Urlaub machten, um zu wandern. Am gleichen Wochenende fuhr jedoch auch der Hummel wieder Heim, da er kurzfristig wieder arbeiten musste. Am nächsten Tag war das Wetter recht gut, sodass ich mit der IGP der DG1000 etwas weiter in die Berge hinterher fliegen konnte, was für mich ein super Erlebnis war. Jedoch schlug das Wetter am Dienstag um, deshalb fuhren wir an diesem Tag nach Salzburg um den Hangar 7 von Red Bull zu besichtigen. Und Abends ging es schließlich mit ganzer Flugplatzmannschaft, Trainern und Teilnehmern zu einem fröhlichen Abend in die Dorfkneipe. Am Mittwochmorgen hielten noch die letzten unserer Gruppe ihr Referat, welches jeder im Zuge des Lehrgangs halten musste und anschließend kam Mathias Schunk, der uns einen



Wir flogen bei unseren Flügen mit Trainer das erste Mal bis zur Steinplatte, dem Wilden Kaiser und durch das Elmauer Tor, ich wäre dabei beinahe mit Georg, unserem Trainer und der DG1000, am Wilden Kaiser auf dem Acker gelandet. An diesem Abend haben wir noch mit den Leuten der DASSU an der super gemütlichen Grillstelle gegrillt und bis spät nachts noch am Lagerfeuer gesessen. Nach der ersten Woche kamen uns dann Schleißy und Julia besuchen, die am Flugplatz drei Tage Urlaub machten, um zu wandern. Am gleichen Wochenende fuhr jedoch auch der Hummel wieder Heim, da er kurzfristig wieder arbeiten musste. Am nächsten Tag war das Wetter recht gut, sodass ich mit der IGP der DG1000 etwas weiter in die Berge hinterher fliegen konnte, was für mich ein super Erlebnis war. Jedoch schlug das Wetter am Dienstag um, deshalb fuhren wir an diesem Tag nach Salzburg um den Hangar 7 von Red Bull zu besichtigen. Und Abends ging es schließlich mit ganzer Flugplatzmannschaft, Trainern und Teilnehmern zu einem fröhlichen Abend in die Dorfkneipe. Am Mittwochmorgen hielten noch die letzten unserer Gruppe ihr Referat, welches jeder im Zuge des Lehrgangs halten musste und anschließend kam Mathias Schunk, der uns einen



sehr interessanten Vortrag über das Teamfliegen hielt und danach noch sehr beeindruckende Bilder vom Baron Hilton Cup und von Bitterwasser zeigte. Beim Abendessen beschlossen wir den Lehrgang auf Grund der schlechten Wetterprognose schon einen Tag früher zu beenden, da auch schon mehrere Teilnehmer vorzeitig, abgereist waren.

Ich packte also am nächsten Morgen meine sieben Sachen zusammen, kontrollierte nochmals den Flieger im Anhänger und brach dann gemeinsam mit den anderen in Richtung Heimat auf.

Ich kann im Endeffekt über den Lehrgang sagen, dass er mir super viel Spaß gemacht hat, die Leute dort alle total nett und hilfsbereit waren und ich fliegerisch viel dabei gelernt habe. Ich kann jedem empfehlen bei so einem Lehrgang mitzumachen oder mal nach Unterwössen zum Fliegen zu fahren.



# Die Segelflug-Ausbildung beim FC Eichstätt



Wir Flugschüler erleben im FC Eichstätt eine spannende und interessante Zeit.....  
Unsere Ausbildung im Segelflugzeug!!!!

Was uns alle vereint, ist die riesige Freude am Fliegen und dass wir alle seit jeher davon geträumt haben, selbst ein Flugzeug zu steuern!

Helmut drückt es so aus: „Schon immer wollte ich fliegen. Als kleines Kind gab es nichts Interessanteres als Flugzeuge und immer wieder habe ich den Bussarden zugeschaut und den Schwalben.“ Für mich (Christine) gibt es nichts Faszinierenderes als Flugzeuge, ich liebe es zu fliegen! Segelfliegen (ohne Motor fliegen) war für mich am Anfang etwas ungewohnt, aber mittlerweile genieße ich es sehr. Einer der schönsten Momente war das Kreisen in einer Thermik mit 5 oder 6 Bussarden, die mal unter mir, mal über mir die Thermik genossen haben und dort einfach ihren Spaß gehabt haben! Ganz unbeeindruckt von dem großen weißen Vogel, der sich da auch einfach mit einmischt! Wirklich faszinierend, wie hier Natur und Mensch auf eine ganz ungewöhnliche Art und Weise miteinander verbunden sind!

Zu den Anfängen: Wir sind uns einig, dass wir „Neuen“ im Verein sehr herzlich aufgenommen worden sind und uns somit sehr schnell sehr wohl gefühlt haben! Die Anmeldung ist unkompliziert, und nach ca. 2 Wochen geht's dann auch schon los!

Der erste Start: Wohl für alle unvergesslich! Der Fluglehrer sitzt hinten, gibt erste Erklärungen, dann spannt das Seil und schon geht's steil nach oben! ☺

Wir Flugschüler schätzen unsere Lehrer sehr, die immer wieder bereit waren (und sind), auf eigene Flüge zu verzichten, damit wir etwas lernen können! Angemerkt wurde von einem Flugschüler, dass es zwar 9 Fluglehrer gibt, aber fast immer nur dieselben schulen.... Vielleicht wäre, der Gerechtigkeit für die einzelnen Lehrer wegen, ein Fluglehrer-Plan sinnvoll, d.h. an welchem Wochenende welcher Lehrer schult. Dann kommt jeder mal dran und die anderen können in Ruhe selber fliegen gehen! Ich selbst habe mal eine Diskussion zwischen 2 Fluglehrern gehört, wer denn jetzt schulen muss (!!!), man kommt sich da als Flugschüler schon etwas lästig vor. Mit einem Plan wäre dieses Problem aus der Welt geschafft! Generell sind alle unsere Lehrer spitze! Jeder Lehrer hat seine eigene Art zu schulen, was für uns Schüler natürlich immer eine Herausforderung ist, aber auch eine Bereicherung, weil man so natürlich sehr viel lernen kann! Der eine lässt mehr selbst fliegen und ausprobieren, der andere fliegt lieber selbst und erklärt dafür sehr viel! Außerdem versteht der eine Schüler bei dem einen Lehrer Erklärungen vielleicht besser als bei einem anderen, jeder hat da wohl so seine Vorlieben.... Wie hat Andreas so schön gesagt: „Bei Ottmar staun ich immer wieder, wie langsam eine ASK 13 in der Kurve noch fliegt.“ ;-)

Es wird immer auf jeden Schüler und dessen Kenntnis- und Leistungsstand eingegangen, das finden wir ganz toll! Auch, dass auf Sicherheit so viel Wert gelegt wird!



Tja, und dann, irgendwann, der 1. Alleinflug!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! Für immer unvergesslich!  
Da möchte ich doch einfach mal Andreas zitieren:

„Bremsklappen eingefahren und verriegelt, angeschnallt, richtige Funkfrequenz, Bremsklappen, Windrichtung, Bremsklappen und dann: warten. Wann geht's endlich los ? Na ja egal, Zeit nochmal die Bremsklappen zu checken... So, das Seil ist ausgeklinkt, der Flieger in der Luft und jetzt ? Keine Anweisung von hinten ? Ach ja, geht ja auch nicht- also flieg ich mal. Ein Kreis und ab zur Position. Wie hoch war das doch immer ? Na ja- lieber etwas höher, man weiß ja nie. Bremsklappen auf Antrieb gefunden und mit 100 km/h den Aufsetzpunkt angepeilt. Hm, Startwagen...Halle 5...Halle 2- wann setzt sich das Ding endlich hin ? Ah ja- beim Wanderweg. Erleichterung, Freude und zwei offene Fragen: wieso kommen einem 2 Minuten so lang vor und wieso bleiben alle anderen stundenlang oben?“

☺Meine Story:

„Alleine? Oh, mein Gott.... Das schaff ich nie! Als ich gefragt wurde, „bist Du fertig?“, habe ich noch kurz überlegt, einfach wieder auszusteigen. Aber nein, da musst Du jetzt durch, dachte ich mir. Also gut, einfach tief durchatmen und los geht's... Das Seil spannt, wie war das nochmal? Sicherheitshöhe, Geschwindigkeit, ausklinken, tja, und jetzt???? Ich sitze ganz alleine im Flieger, nur Ottmar redet über Funk ganz beruhigend auf mich ein! Mein erster Gedanke nach dem Ausklinken: Gott, bist Du hoch! Da geht doch gleich einiges mehr als mit Fluglehrer hinten drin! ☺ Dann erst mal kreisen und ab zur Position. Und da fange ich an, richtig zu zittern (im Flugzeug zum ersten Mal in meinem Leben)! Mist, landen, na hoffentlich geht das gut... Und dann auch noch über den Hang... Und alle schauen zu! Hhm, ok, Gegenanflug, Queranflug, Endanflug, Klappen raus, Mist, ich bin zu tief, Klappen wieder rein, jetzt passt's, Klappen wieder raus, und schon war ich wieder unten. Haube auf und erst mal tief durchatmen... Geschafft! ☺“ Gott, war ich erleichtert und gleichzeitig furchtbar stolz!

Der Theorie-Unterricht war zum Teil sehr gut (besonders Meteorologie), zum Teil etwas konfus und ohne wirkliche Planung.

Im Anschluss an den Bericht möchte ich die E-Mail von Hortense, unserem Blei-Blümchen, das uns leider im Sommer verlassen musste, unverändert einfügen. Die Mail ist einfach zu schön geschrieben!

Wir freuen uns alle auf die kommende Segelflug-Saison im FC Eichstätt und danken den Lehrern für ihre Geduld! Ich persönlich möchte mich für das Verständnis bedanken, dass ich aufgrund meiner beruflichen Situation oft nicht anwesend bzw. nicht bis zum Schluss dabei sein kann! Ich weiß das sehr zu schätzen!

Und natürlich Hortense:

Von „heiligen Kühen“, „vom Himmel hoch da komm ich her Landungen“ und der Notwendigkeit, doppelsitzig fliegen zu müssen...

..was ich nach einer Saison Flugschüler-Seins in El mit ins benachbarte Ausland (Schwaben) genommen habe? Einen neuen Vornamen und mit Sicherheit eine fundierte praktische Ausbildung, mit der ich im neuen Verein auch punkten konnte. Was für mich als „Ü-30-Schüler“ nicht immer so ganz einfach war, war die Tatsache, dass man sich mit jedem Fluglehrer auch auf bestimmte Eigenarten einstellen musste: Manche Fluglehrer flogen gerne selber, während andere erst dann eingriffen, wenn das Ganze buchstäblich „aus dem Ruder“ lief.

Was negativ ins Gewicht fiel, war der manchmal überaus freundliche Umgangston (Vorsicht Ironie!) mit der man(n) und auch frau sich schon frühmorgens begegneten. Als Flugschüler wurde einem auch schnell klar, was es heißt, nicht zur erfahrenen „Schein-Elite“ (man beachte die Doppeldeutigkeit) zu gehören. Jeder hat einmal in der Platzrunde seine Fliegerkarriere begonnen!

Sehr peinlich fand ich persönlich, nicht selten eine der vielen „heiligen Kühe“, man nennt sie auch Fluglehrer, samstags bzw. sonntags in ihrem wohlverdienten Wochenende belästigen zu müssen.

Was meine Alleinflüge betrifft? An dem Tag, an dem es so weit war, hätte ich überhaupt nicht damit gerechnet, denn ich konnte nichts mehr recht machen (stimmt's Ottmar?). Umso ermutigender dann die Bestätigung und das Vertrauen, dass man mich auch alleine losschicken kann.

Meine Eindrücke? Die Steuerung ging auf einmal so leicht, das Horizontbild war anders, der Faden schief, und es fehlte auf einmal das vertraute Gemosere vom hinteren Sitz...haha! Im Funkkontakt zu stehen während der Flüge, gab mir persönlich echt Sicherheit. Mit meinen legendären „langen Landungen“ dürfte ich wohl nicht nur zur Belustigung der Bodenmannschaft beigetragen haben (...vom Himmel hoch, da kommt sie her...), sondern leider auch zum Spritverbrauch des A3...Aber: trotz meiner nur mäßigen Begabung für technische Dinge, weiß ich jetzt auch, dass man Fahrwerke erst nach dem Start einzieht...

Alles in allem: es war echt eine tolle Zeit und vor allem super witzig, dass sich in EI eine Ü-30 Gruppe gefunden hat, die sich „im Alter“ den Traum vom Fliegen erfüllt...

## Junioren Qualifikationswettbewerb 2007 in Oerlinghausen

.....oder wie qualifiziert man sich für Deutsche Meisterschaften ohne zu fliegen.

Nachdem mich 2006 in Landau das Wettbewerbsfieber gepackt hatte, stand fest dass ich in 2007 eine Qualimeisterschaft für die Deutschen Junioren fliegen wollte. Als Flugzeug war der Discus meine erste Wahl und nachdem ich mir eine Meisterschaft ausgesucht hatte, die mit keinem der Vereinstermine kollidierte, stellte mir die Vorstandschaft das Flugzeug auch problemlos zur Verfügung. Nachdem ich schon auf einen Qualiplatz für die Deutschen Juniorenmeisterschaften spekuliert hatte, musste das Flugzeug erst einmal das richtige Tuning erfahren. Also baute ich mit Bachus Hilfe Mückenputzer, eine PDA Halterung und einen neuen Knüppelgriff in das Fluggerät ein. Wenn ich damals schon gewusst hätte das ich im nordischen Sauwetter so ziemlich nur Platzrunden fliegen würde, hätte ich mir die Mühe denk ich erspart.

Am 26.07 war es dann soweit, ich packte alles zusammen und fuhr nach Oerlinghausen. Nach einer Nacht bei Bekannten kam ich am nächsten Tag dort an und richtete mich häuslich in meinem (geliehenen) Wohnwagen ein. Am Nachmittag flog ich noch zwei Platzrunden, um den Flugplatz wenigstens mal von oben betrachtet zu haben. Die Wetteraussichten sahen nicht gut aus, aber man war noch guter Dinge. Am ersten Tag wurden wir nach dem Eröffnungsbriefing auch erst mal in die Startaufstellung geschickt und die Standardklasse begann Wasser zu tanken (bei 8/8 total dämlich, aber was macht man nicht alles um um bloß keinen Nachteil zu haben). 10 min später wurde neutralisiert und wir bewässerten den Boden (was bei dem Wetter nun echt nicht nötig gewesen wäre). Am folgenden Tag bekam wer Lust und die nötigen Stunden hatte die Möglichkeit die neue HPH304S Shark zu fliegen. Was ich mir natürlich nicht entgehen lies. An diesem Abend kam auch Jörg, als Helferablösung an, und beschwerte sich als erstes über den Bierkonsum der Junioren, aber es hat ja schon so mancher das Wetter schön gegessen und wir



gaben nicht auf. Das Wetter wurde nicht besser und jenes auf den Fotos ist beschreibend für den gesamten Wettbewerb. Am nächsten Tag wollte die Wettbewerbsleitung es versuchen und schickte uns bei 40km/h Wind auf eine „Never come back“ Aufgabe, nach Porta Westfalica und Ithwiesen. Nachdem nach dem ersten Start erst einmal das gesamte Feld abgesehen war versuchten wir es noch einmal. Ich entschied mich jedoch, das ich auf Grund des

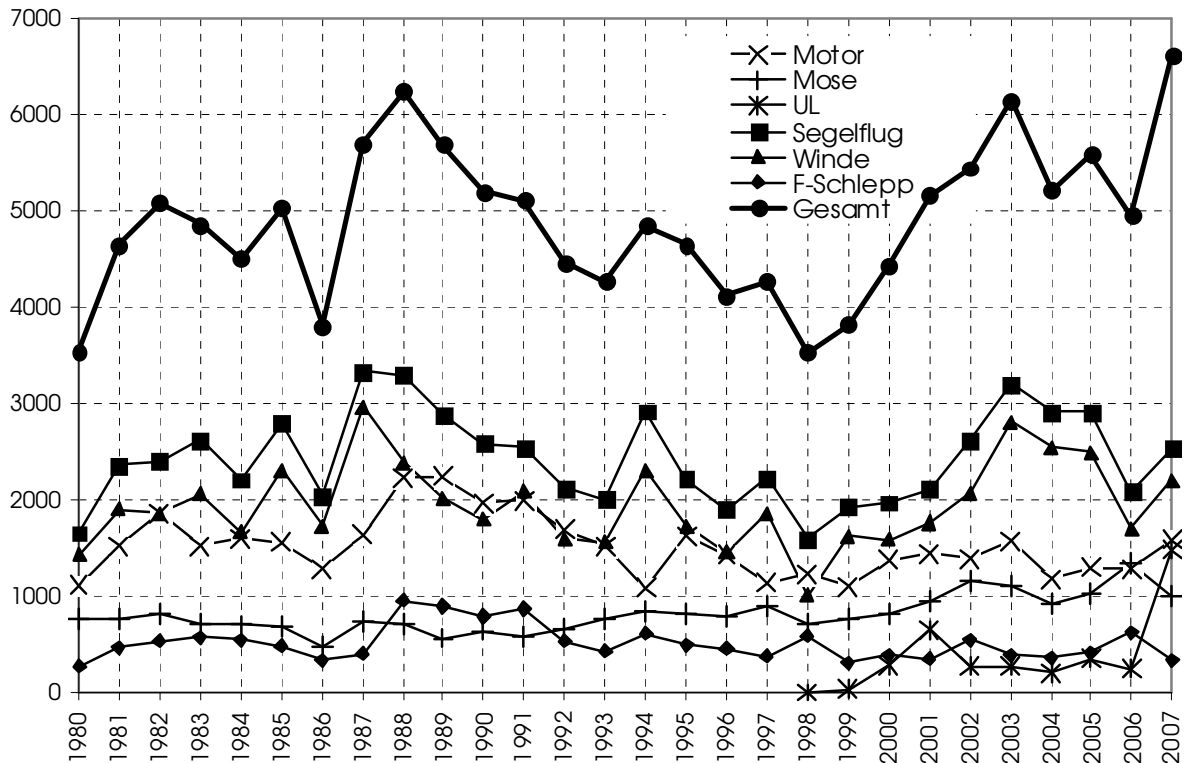
Wetters, kombiniert mit der bescheidenen Außenlandesituation das Leben des Discus zu schonen und nicht abzufliegen. Dies stellt sich als gute Entscheidung heraus, als wenig später die Nachricht den Flugplatz erreichte, das eine LS8 bei einer Außenladung stark beschädigt wurde und 3 Piloten rechtliche Probleme bekommen hatten nachdem sie eine Sicherheitslandung in der EDR eines Atomkraftwerks gemacht hatten. Zu guter letzt schafften nicht die geforderten 25% der Piloten die 100km Marke und es kam an diesem Tag keine Wertung zu Stande. Die folgenden Tage des Wettbewerbs waren nicht mehr fliegar und das Briefing wurde von 10 auf 11 Uhr verschoben. Mit der Zeit zeichnete sich ab, dass wir eventuell keinen Wertungstag mehr zustande bringen würden und die Wettbewerbsleitung kündigte an, dann nach der DMST 2006 zu werten. Wir begannen also selber Wertungslisten zu erstellen, ich fand mich auf Platz 7 von 12 wieder rund rechnete mir keinerlei Chancen mehr auf einem Qualiplatz aus. Das Wetter blieb unverändert schlecht und das Gras auf dem Campingplatz hatte sich schon lange in eine unkenntliche grüne Masse verwandelt. Die Siegerehrung, wo es eigentlich nichts zu ehren gab ging vorüber. Und am Nächsten Tag packten wir alle unsere Sieben Sachen zusammen und fuhren wieder gen Heimat.

Außerordentlich gefreut hat mich allerdings die Tatsache, im Oktober zu erfahren, dass ich mich doch noch trotz der DMST Wertung für die Deutschen Meisterschaften der Junioren 2008 auf der Hahnweide qualifiziert habe.



# Statistik

## Flugplatz Eichstätt



## Starts, gesamt

	2007	(2006)	
<b>Summe</b>	<b>6619</b>	<b>(4961)</b>	<b>+33,4%</b>
davon Motorflug	1592	(1278)	+24,6%
davon Motorsegler	1013	(1350)	-25,0%
davon UL's	1476	(249)	+492,8%
davon Segelflug	2538	(2084)	+21,8%
Windenstarts	2200	(1706)	+29,0%
F-Schlepps	338	(620)	-45,5%

## Flüge auf Vereinsflugzeugen

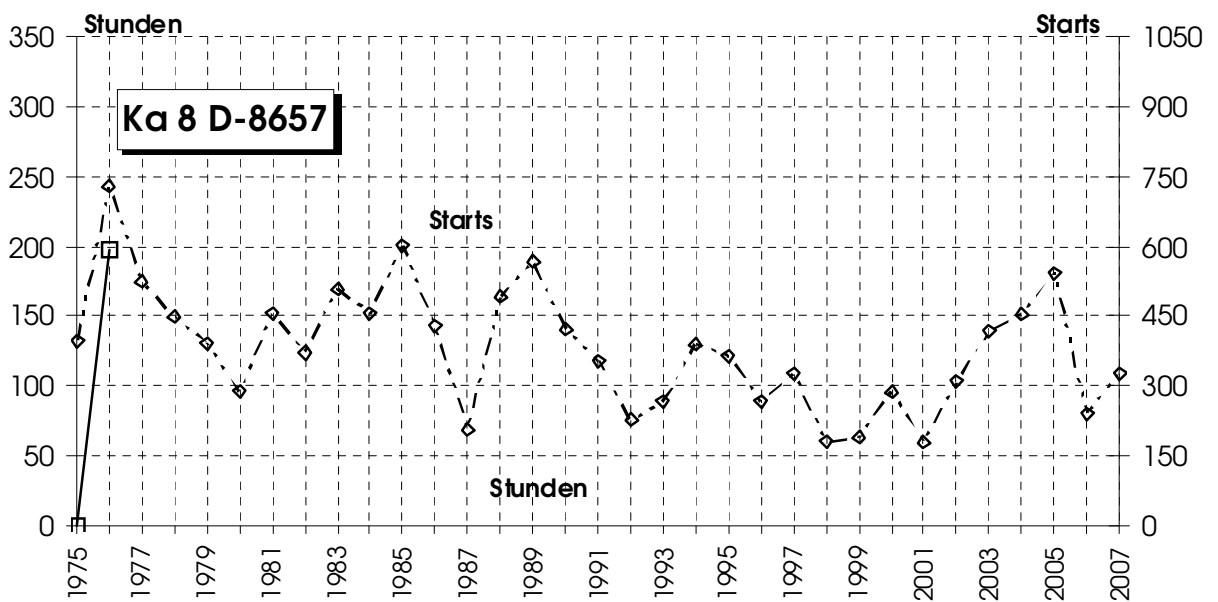
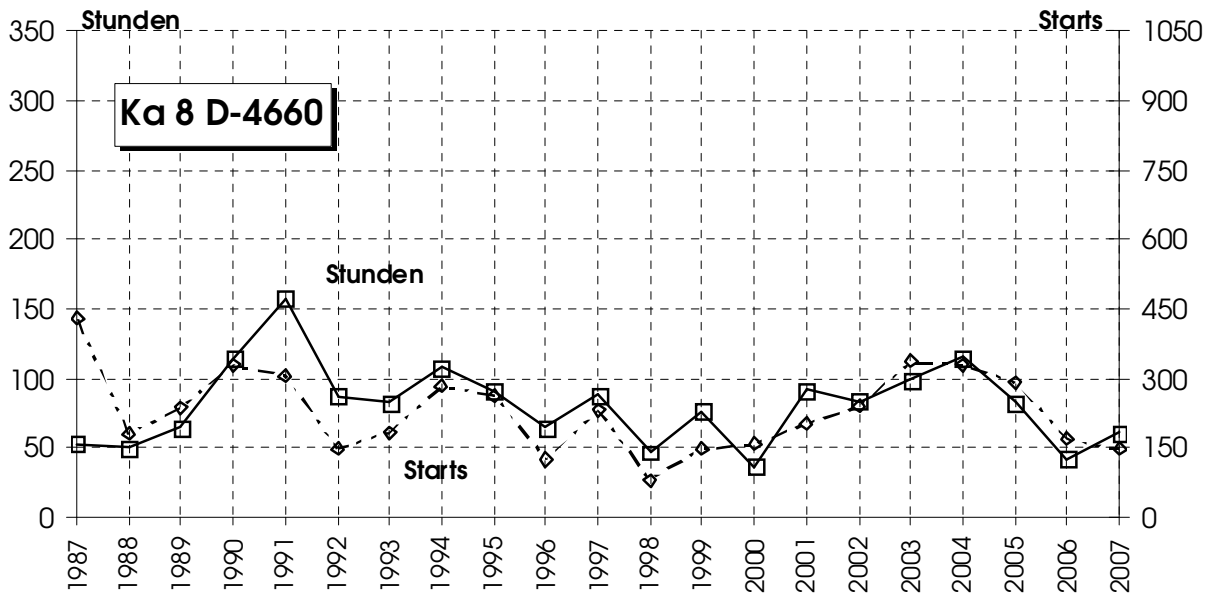
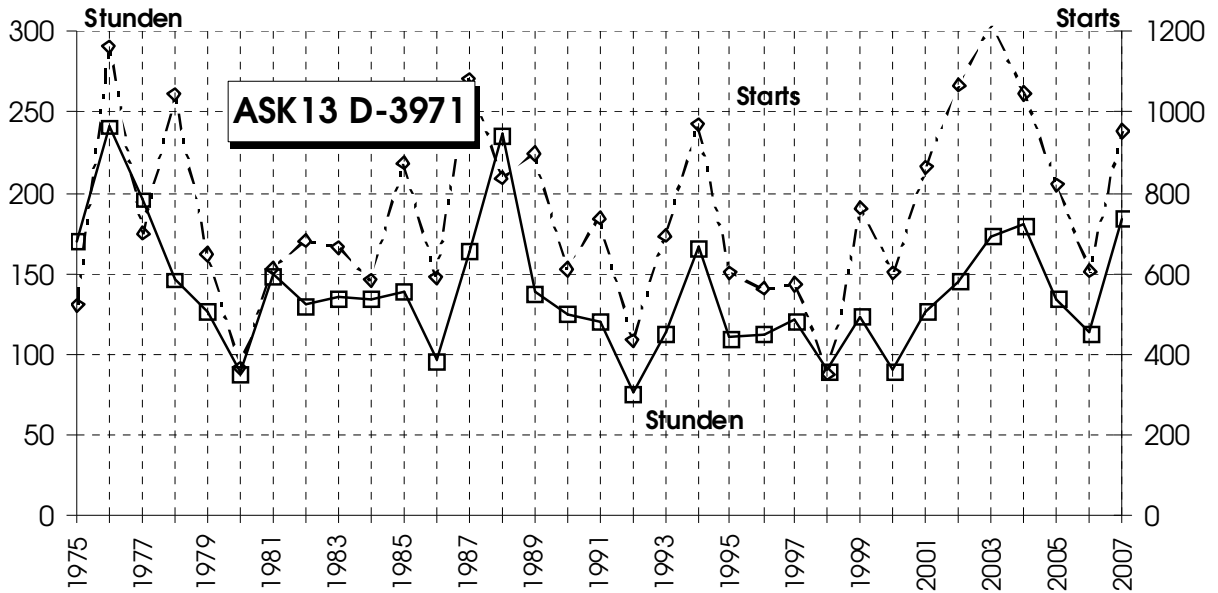
	Stunden			Starts		
	2007	(2006)		2007	(2006)	
<b>Summe</b>	<b>2342</b>	<b>(1615)</b>	<b>+45,0%</b>	<b>5891</b>	<b>(4276)</b>	<b>+37,8%</b>
davon Motorflug	374	(267)	+40,1%	1374	(1075)	+27,8%
davon Motorsegler	395	(465)	-15,1%	955	(1264)	-24,4%
davon Segelflug	1305	(883)	+47,8%	2321	(1937)	+19,8%
davon UL	268	(0)		1241	(0)	

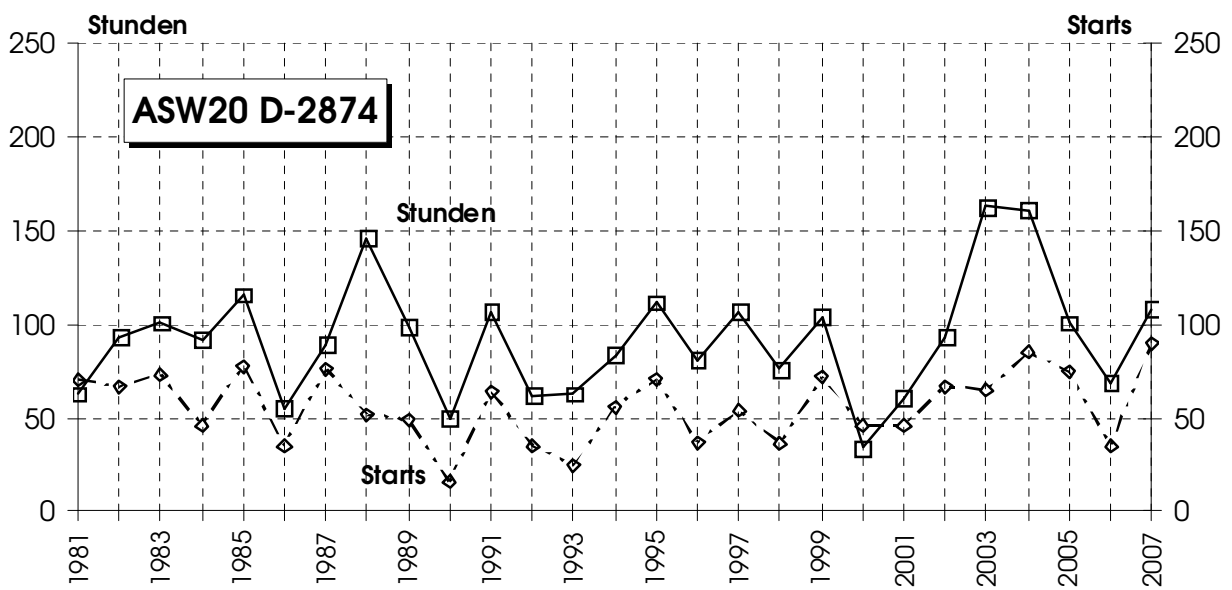
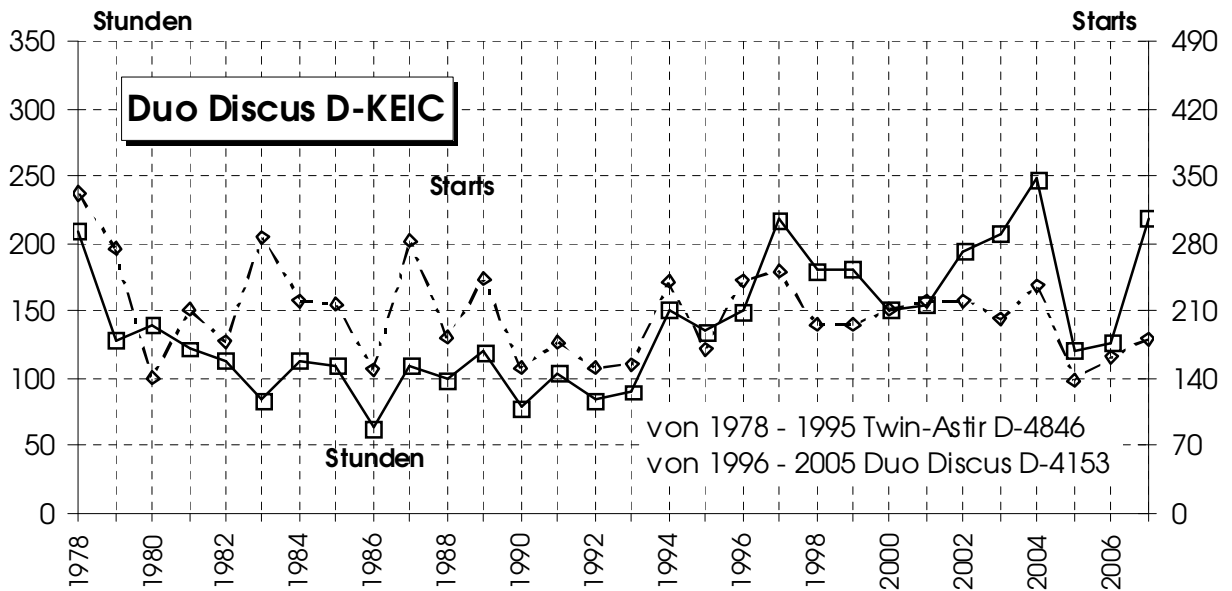
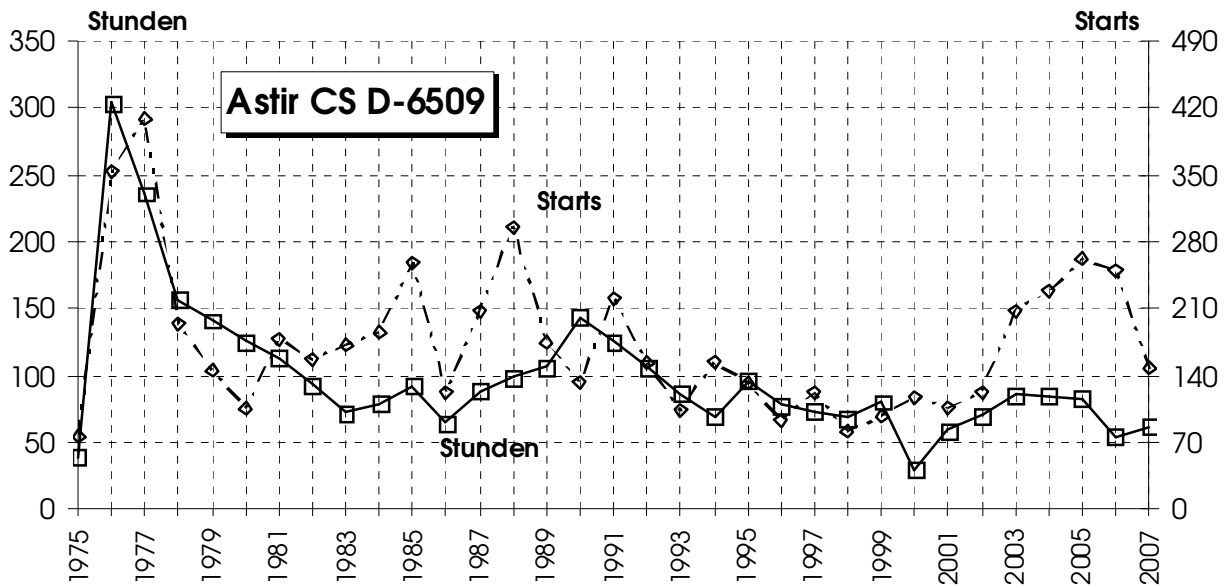
# Flugzeugpark Fliegerclub Eichstätt

Flugzeug	Kenn- zeichen	Bau- jahr	Grund- überhol.	in EI seit	Stunden	Starts
DR 300	D-ENJN	1972	87/88	1972	3546	19098
DR 400	D-EKVL	1977	86/87	1982	3216	10802
C 172	D-EGJC	1973	----	1976	3141	8017
Dynamic	D-MEIH	2007	----	2007	268	1241
SF 25 C	D-KFCE	1992	----	1992	3216	7142
SF 25 C	D-KFEC	1994	----	1994	2766	5892
ASK 13	D-3971	1975	89/90	1975	4589	24707
Ka 8 b	D-8657	1975	90/91	1975	3947	12599
Ka 8 b	D-4660	1960	88/89	1987	3709	9778
Astir CS	D-6509	1975	----	1975	3258	5761
Duo Discus	D-KEIC	2006	----	2006	2150	2454
ASW 20	D-2874	1981	----	1981	2490	1521
LS 4	D-3479	1985	----	1985	2865	1747
LS 4	D-8958	1986	----	1986	2220	1686
LS 4 a	D-0221	1987	----	1987	2643	1652
Discus b	D-5078	1989	----	1989	2464	1531
Ventus CT	D-KEEI	1998	----	1998	1584	727
Winde	BAY 5850	1999	----	1999	----	12300

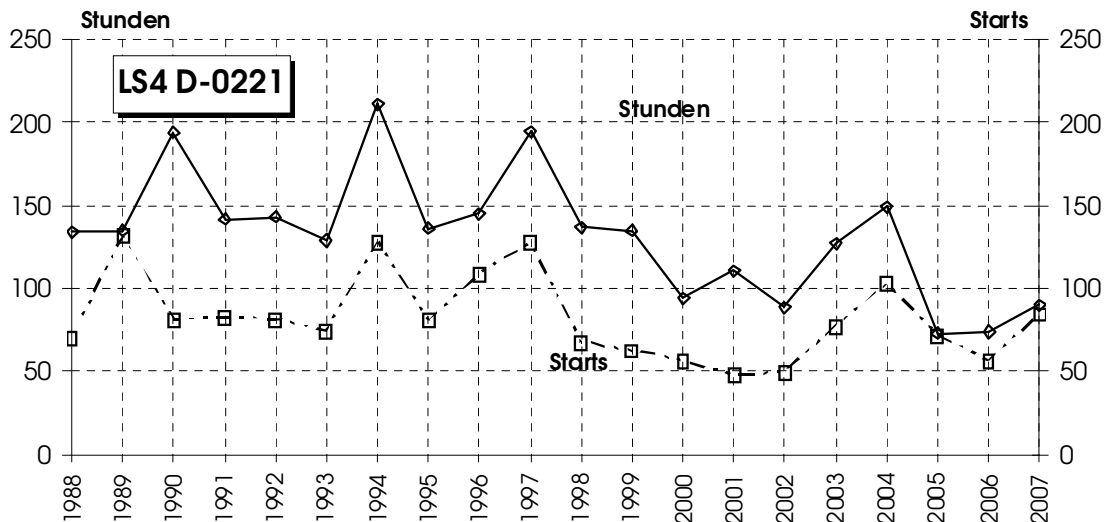
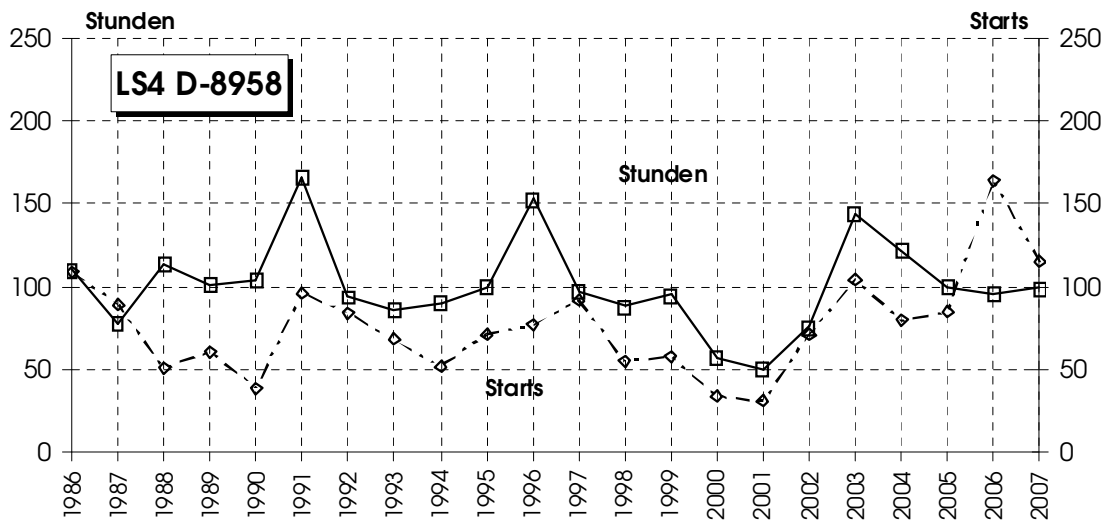
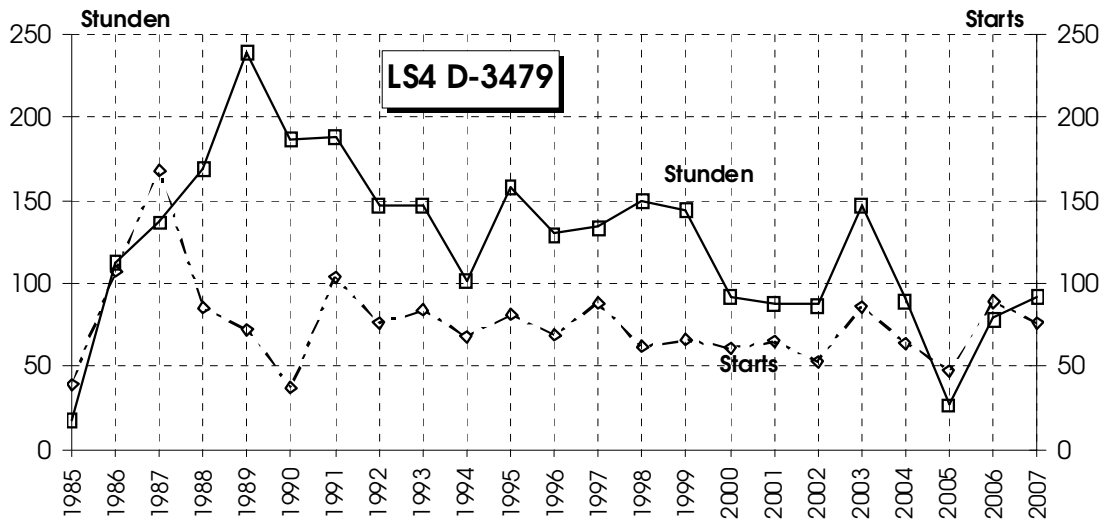
## Flüge auf Vereinsflugzeugen

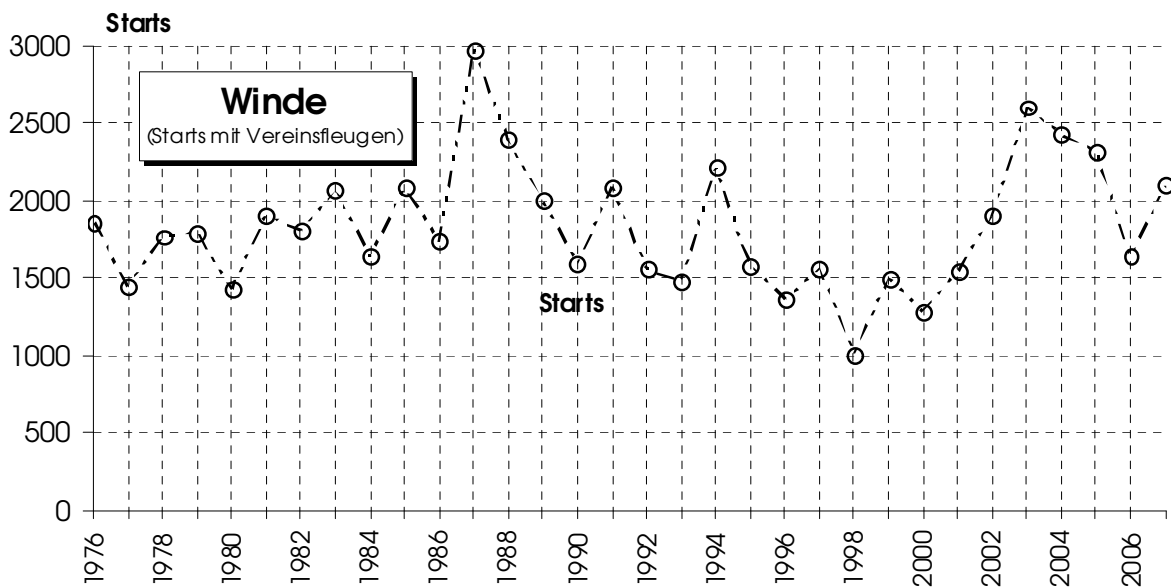
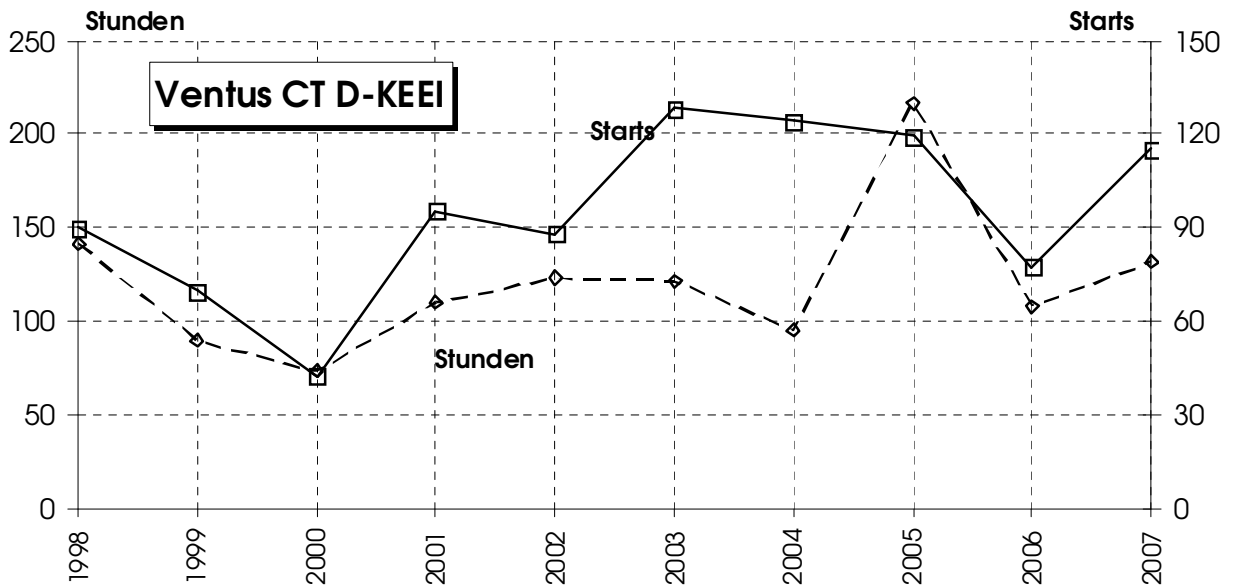
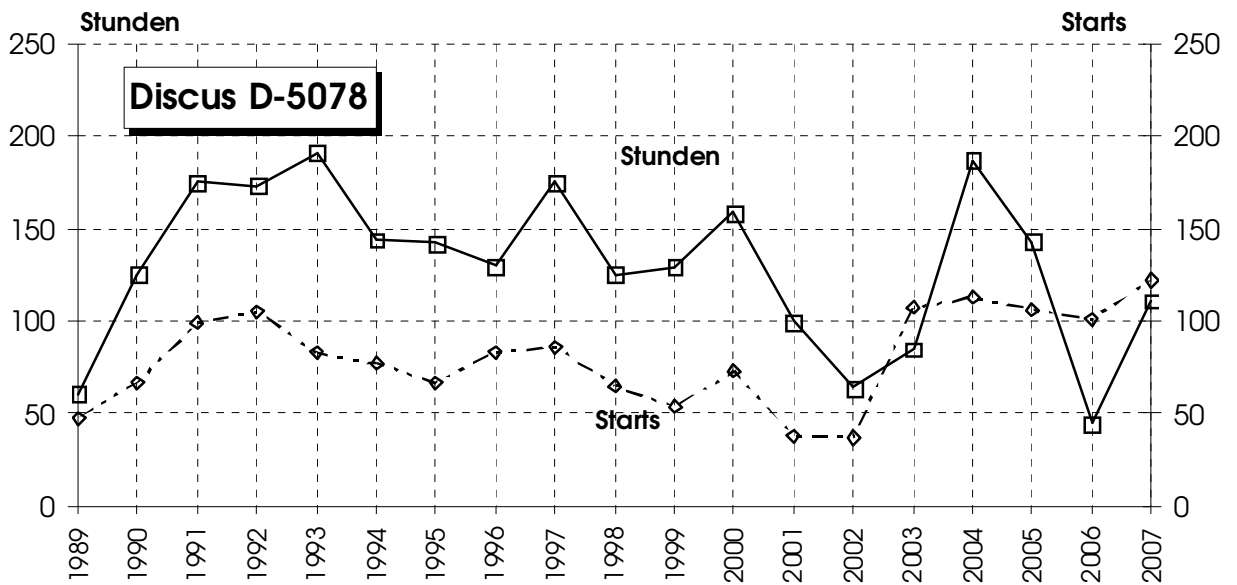
Flugzeug	Kenn- zeichen	Starts			Stunden		
		2007	(2006)		2007	(2006)	
DR 300	D-ENJN	279	210	+32,9%	58	45	+28,9%
DR 400	D-EKVL	613	541	+13,3%	122	127	-3,9%
C 172	D-EGJC	482	324	+48,8%	194	95	+104,2%
Dynamic	D-MEIH	1241	0		268	0	
SF 25 C	D-KFCE	559	723	-22,7%	206	261	-21,1%
SF 25 C	D-KFEC	396	541	-26,8%	189	204	-7,4%
ASK 13	D-3971	952	605	+57,4%	184	113	+62,8%
Ka 8 b	D-8657	327	240	+36,3%	87	56	+55,4%
Ka 8 b	D-4660	147	169	-13,0%	61	42	+45,2%
Astir CS	D-6509	147	250	-41,2%	62	54	+14,8%
Duo Discus	D-KEIC	181	162	+11,7%	219	126	+73,8%
ASW 20	D-2874	90	35	+157,1%	108	69	+56,5%
LS 4	D-3479	76	89	-14,6%	92	79	+16,5%
LS 4	D-8958	115	164	-29,9%	99	96	+3,1%
LS 4 a	D-0221	85	57	+49,1%	90	74	+21,6%
Discus b	D-5078	122	101	+20,8%	111	45	+146,7%
Ventus CT	D-KEEI	79	65	+21,5%	192	129	+48,8%
Winde	BAY 5102	2098	1636	+28,2%			

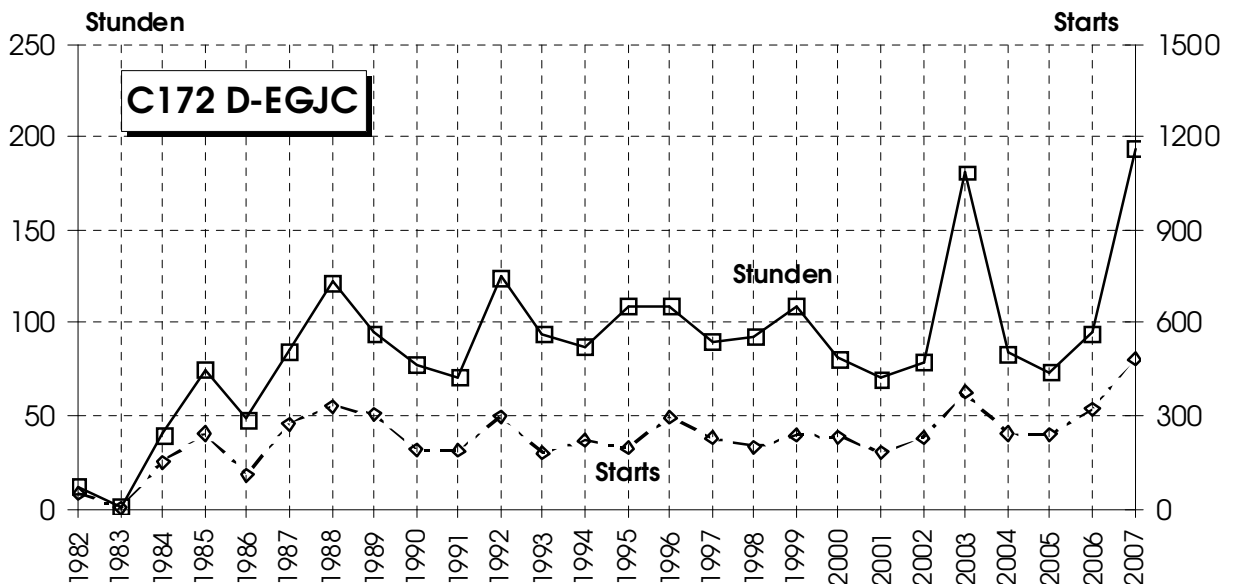
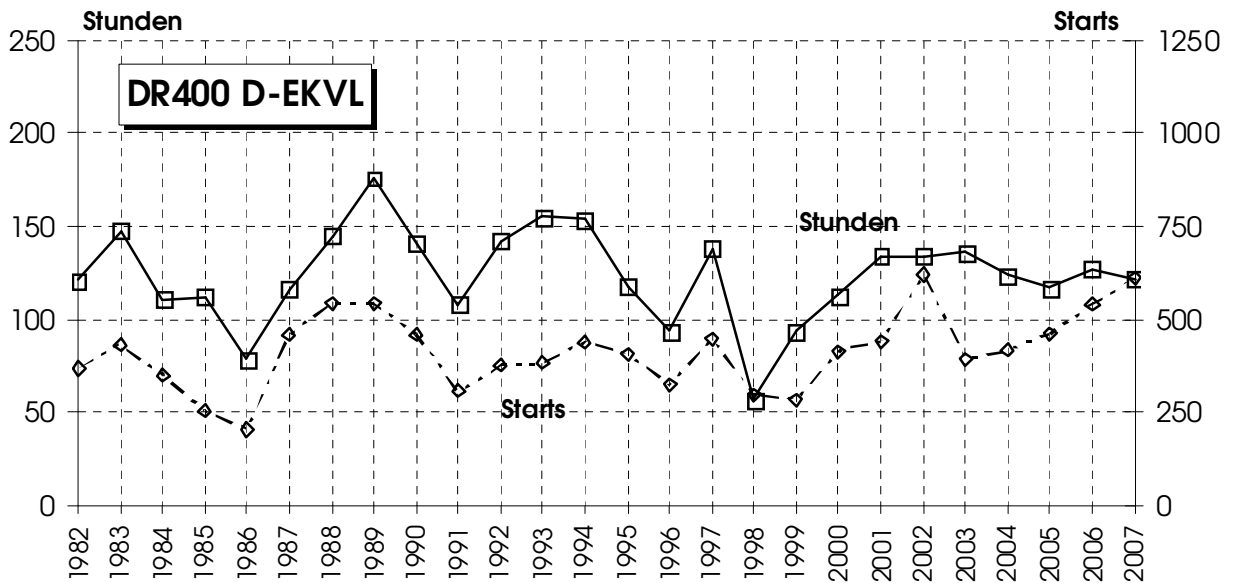
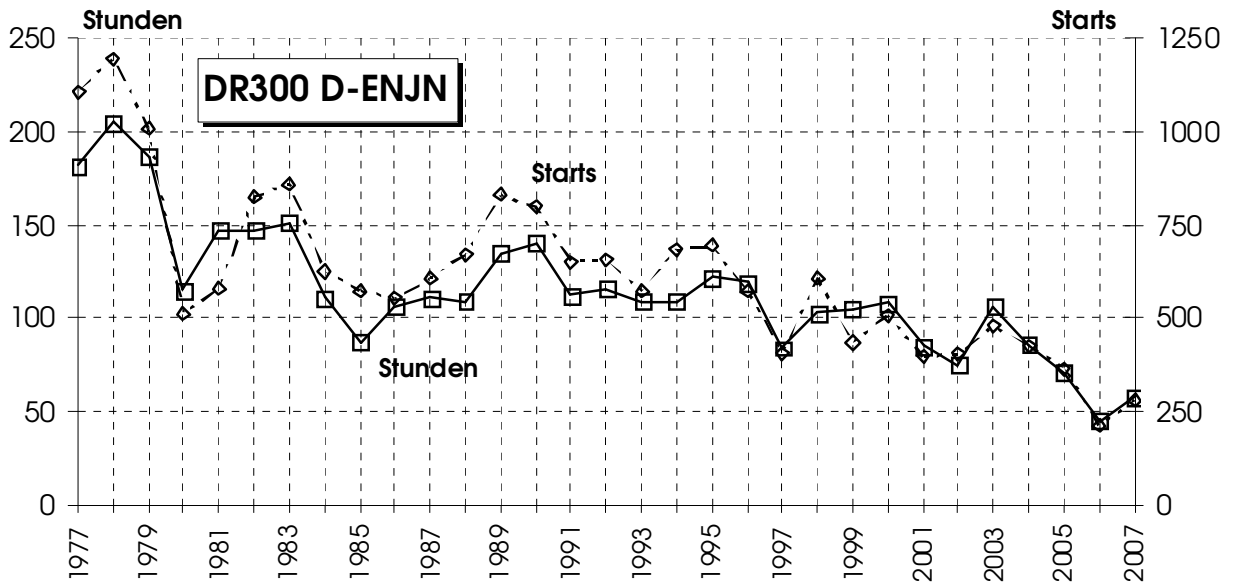


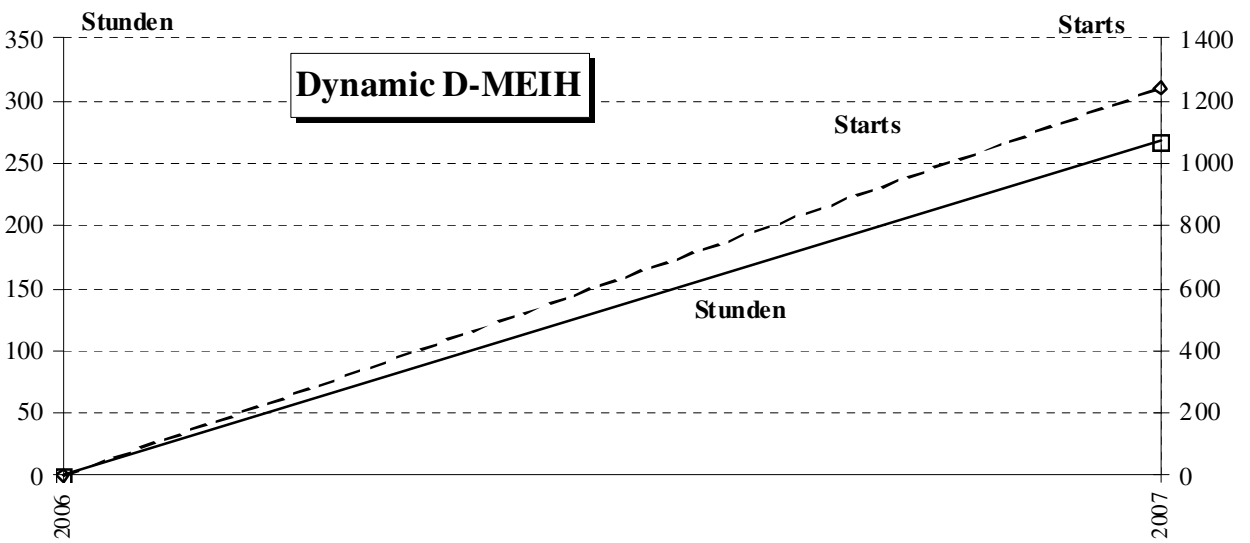
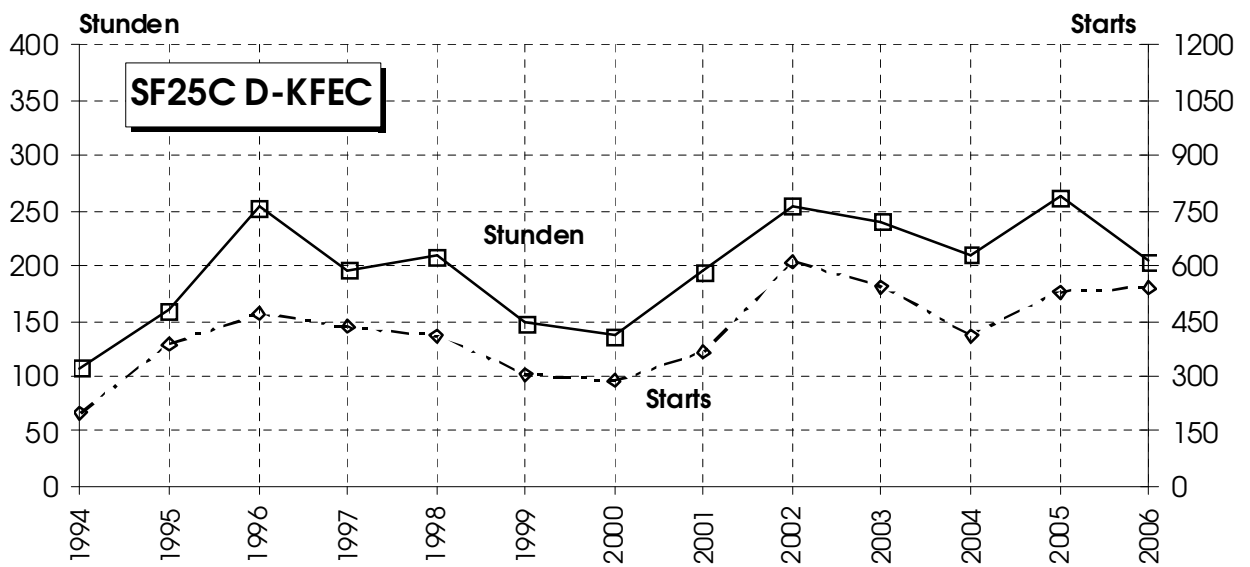
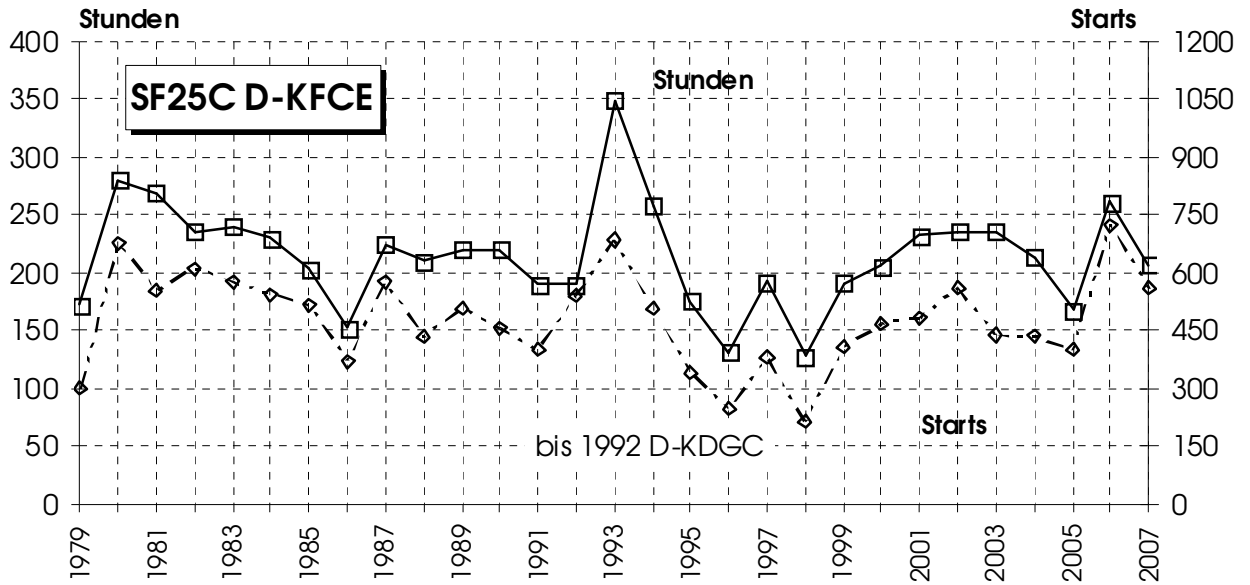












## Karl Külle Pokal Senioren (1)

Platz	Punkte	Summe	Handicap	Gesamtsumme	Name	Datum	km	km/h	Flugzeug
1	497,88	916,1	1,10	832,82	Sabine Bertram-Röpling	28.04.07	517,8	82,52	Janus 18,2m
	418,22				Sabine Bertram-Röpling	04.08.07	362,45	61,74	Janus 18,2m
2	466,20	903,90	1,10	821,73	Karlheinz Ludwig	25.08.07	512,82	72,06	DG 200/17
	437,70				Karlheinz Ludwig	28.04.07	481,47	74,44	DG 200/17
3	492,83	901,88	1,10	819,89	Verena Röpling	29.04.07	512,54	72,72	Janus 18,2m
	409,05				Verena Röpling	31.07.07	425,41	62,98	Janus 18,2m
4	483,22	889,46	1,10	808,60	Ottmar Schmidt	29.04.07	579,86	84,7	Ventus 2cT/18m
	406,24				Ottmar Schmidt	31.07.07	487,48	68,63	Ventus 2cT/18m
5	425,34	815,48	1,10	741,35	Frank Glaser	29.04.07	467,88	68,42	ASW 20
	390,14				Frank Glaser	31.07.07	429,16	62,53	Duo Discus T
6	333,71	567,15	0,90	630,17	Uwe Schulz	18.08.07	400,45	57,48	Ventus 2cT/18m
	233,44				Uwe Schulz	09.04.07	256,78	60,23	Duo Discus T
7	338,88	537	0,90	596,67	Hermann Gertz	04.08.07	372,77	60,88	ASW 20
	198,12				Hermann Gertz	18.05.07	217,93	57,6	ASW 20
8	292,09	516,06	1,10	469,15	Viktor Meyerle	04.08.07	350,51	75,23	Ventus 2cT/18m
	223,97				Viktor Meyerle	10.04.07	268,76	69,51	Ventus 2cT/18m
9	245,94	476,47	1,1	433,15	Jürgen Hofmann	18.08.07	270,54	69,55	Duo Discus T
	230,53				Jürgen Hofmann	26.08.07	276,64	77,05	Ventus 2cT/18m
10	255,26	466,87	1,10	424,43	Heinz Pickhard	01.08.07	280,79	63,38	Duo Discus T
	211,61				Heinz Pickhard	24.06.07	232,78	52,23	Duo Discus T

## Karl Kölle Pokal Senioren (2)

Platz	Punkte	Summe	Handi-cap	Gesamt-summe	Name	Datum	km	km/h	Flugzeug
11	434,91	434,91	1,1	395,37	Jörg Röpling	30.07.07	452,31	69,37	Janus 18,2m
12	187,21	352,56	0,9	391,73	Dietrich Bock	29.04.07	198,44	50,05	LS 4
	165,35				Dietrich Bock	28.04.07	178,58	60,2	Discus
13	199,37	391,07	1,10	355,52	Wolfgang Meyerle	08.04.07	239,25	62,85	Ventus 2cT/18m
	191,70				Wolfgang Meyerle	01.05.07	230,04	60,59	Ventus 2cT/18m
14	288,66	288,66	0,9	320,73	Irmgard Bährle	01.08.07	300,21	78,5	Janus 18,2m
15	147,10	275,59	1,10	250,54	Anton Lugtenburg	02.04.07	161,81	81,45	Duo Discus T
	128,49				Anton Lugtenburg	13.08.07	141,34	43,01	Duo Discus
16	209,72	209,72	1,1	190,65	Jürgen Schneider	09.04.07	230,69	51,13	ASW 20
17	165,26	165,26	0,90	183,62	Friedrich Killian	01.05.07	181,79	56,28	Duo Discus T
18	128,8	128,8	0,9	143,11	Jan Opitz	11.04.07	139,1	60,73	Discus
19	123,60	123,60	0,90	137,33	Franz Bauer	30.07.07	135,96	86,78	Duo Discus T
20	143,92	143,92	1,1	130,84	Hannes Röpling	15.04.07	158,31	47,36	Duo Discus T
21	110,26	110,26	0,90	122,51	Mark Wittmann	29.04.07	86,00	54,93	Ka 8
22	87,03	87,03	0,9	96,70	Norbert Schleißheimer	18.05.07	67,88	31,98	Ka 8

## Karl Kölle Pokal Junioren

Platz	Punkte	Summe DMST	Handicap	Gesamtsumme	Name	Datum	km	km/h	Flugzeug
1	461,35	879,97	0,90	977,74	Anton Lugtenburg	25.08.2007	489,03	74,36	LS 4
	418,62				Anton Lugtenburg	28.04.2007	443,74	69,9	LS 4
2	456,60	839,00	1,10	762,73	Hannes Röpling	29.04.2007	502,26	79,39	Duo Discus T
	382,40				Hannes Röpling	28.04.2007	458,88	79,22	Ventus 2cT/18m
3	343,66	572,83	0,90	636,48	Verena Röpling	28.04.2007	364,28	72,81	LS 4
	229,17				Verena Röpling	09.04.2007	242,92	58,68	LS 4
4	249,05	378,27	0,90	420,30	Roland Berlinghof	09.04.2007	155,06	65,98	Ventus 2cT/18m
	129,22				Roland Berlinghof	07.04.2007	298,86	61,49	Ventus 2cT/18m
5	266,68	375,57	0,90	417,30	Michael Schneider	08.04.2007	256,01	53,47	Astir CS
	108,89				Michael Schneider	01.05.2007	117,61	49,83	Discus
6	212,47	212,47	0,90	236,08	Franziska Metzel	07.04.2007	225,22	54,73	LS 4
7	166,9	166,90	0,90	185,44	Michael Kössler	09.04.2007	176,92	61,25	LS 4

## Flüge DMST 2007 (1)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
14.03.2007	0	Ottmar Schmidt	267,62	62,67	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
15.03.2007	329,17	Ottmar Schmidt	329,17	69,25	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
16.03.2007	0	Ottmar Schmidt	273,29	68,84	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
17.03.2007	0	Ottmar Schmidt	122,28	37,9	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
18.03.2007	0	Ottmar Schmidt	153,61	34,21	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
18.03.2007	0	Karlheinz Ludwig	96,86	62,49	La Motte Du Caire	DG 200/17
21.03.2007	126,83	Ottmar Schmidt	152,2	55,62	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
22.03.2007	79,2	Ottmar Schmidt	95,04	39,27	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
01.04.2007	371,19	Verena Röpling	386,04	88,32	Eichstätt	Janus 18,2m
01.04.2007	327,36	Hannes Röpling	353,54	93,53	Eichstätt	Discus
01.04.2007	257,31	Karlheinz Ludwig	283,04	78,43	Eichstätt	DG 200/17
01.04.2007	170,91	Viktor Meyerle	205,09	84,52	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
01.04.2007	183,49	Wolfgang Meyerle	201,84	94,04	Eichstätt	ASW 20
01.04.2007	135,36	Anton Lugtenburg	143,49	68,66	Eichstätt	LS 4
01.04.2007	80,18	Roland Berlinghof	96,21	97,51	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
01.04.2007	59,17	Uwe Schulz	65,09	73,97	Eichstätt	Duo Discus T
02.04.2007	154,1	Hannes Röpling	184,92	86,76	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
02.04.2007	147,1	Anton Lugtenburg	161,81	81,45	Eichstätt	Duo Discus T
06.04.2007	289,55	Hannes Röpling	347,46	83,93	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
06.04.2007	225,92	Sabine Bertram-Röpling	234,95	62,98	Eichstätt	Janus 18,2m
06.04.2007	131,76	Verena Röpling	139,67	60,81	Eichstätt	LS 4
07.04.2007	212,47	Frank Glaser	225,22	54,73	Eichstätt	LS 4
07.04.2007	178,41	Karlheinz Ludwig	196,25	59,92	Eichstätt	DG 200/17
07.04.2007	129,22	Roland Berlinghof	155,06	65,98	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
07.04.2007	109,88	Hannes Röpling	118,68	65,64	Eichstätt	Discus
08.04.2007	306,59	Karlheinz Ludwig	337,25	59,07	Eichstätt	DG 200/17
08.04.2007	311,31	Frank Glaser	329,99	55,03	Eichstätt	LS 4
08.04.2007	310,7	Anton Lugtenburg	329,34	57,86	Eichstätt	LS 4
08.04.2007	247,93	Hannes Röpling	267,76	52,37	Eichstätt	Discus
08.04.2007	266,68	Michael Schneider	256,01	53,47	Eichstätt	Astir CS
08.04.2007	199,37	Wolfgang Meyerle	239,25	62,85	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
08.04.2007	214,59	Verena Röpling	227,46	71,45	Eichstätt	LS 4
08.04.2007	218,02	Sabine Bertram-Röpling	226,74	68,56	Etting	Janus 18,2m
08.04.2007	163,43	Hermann Gertz	179,77	45,55	Eichstätt	ASW 20
09.04.2007	249,05	Roland Berlinghof	298,86	61,49	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
09.04.2007	233,44	Uwe Schulz	256,78	60,23	Eichstätt	Duo Discus T
09.04.2007	237,74	Julia Loibl	247,25	58,39	Eichstätt	Janus 18,2m
09.04.2007	229,17	Verena Röpling	242,92	58,68	Eichstätt	LS 4
09.04.2007	224,67	Frank Glaser	238,16	50,62	Eichstätt	LS 4
09.04.2007	209,72	Jürgen Schneider	230,69	51,13	Eichstätt	ASW 20
09.04.2007	165,89	Karlheinz Ludwig	182,47	69,5	Eichstätt	DG 200/17
09.04.2007	166,9	Michael Kössler	176,92	61,25	Eichstätt	LS 4
10.04.2007	223,97	Viktor Meyerle	268,76	69,51	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
10.04.2007	171,75	Hannes Röpling	185,49	59,26	Eichstätt	Discus
10.04.2007	152,17	Karlheinz Ludwig	167,39	59,42	Eichstätt	DG 200/17
11.04.2007	128,8	Jan Opitz	139,1	60,73	Eichstätt	Discus
11.04.2007	53,43	Dietrich Bock	56,63	22,43	Eichstätt	LS 4
14.04.2007	85,43	Roland Berlinghof	93,98	41,46	Eichstätt	Duo Discus T



## Flüge DMST 2007 (2)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
15.04.2007	143,92	Hannes Röpling	158,31	47,36	Eichstätt	Duo Discus T
21.04.2007	138,14	Karlheinz Ludwig	151,95	42,49	Eichstätt	DG 200/17
21.04.2007	114,37	Frank Glaser	125,81	53,38	Eichstätt	Duo Discus T
22.04.2007	63,05	Karlheinz Ludwig	57,8	13,7	Eichstätt	DG 200/17
28.04.2007	535,97	Ecki Wehnert	525,25	93,05	Königsdorf	Std. Libelle
28.04.2007	497,88	Sabine Bertram-Röpling	517,8	82,52	Eichstätt	Janus 18,2m
28.04.2007	437,7	Karlheinz Ludwig	481,47	74,44	Eichstätt	DG 200/17
28.04.2007	382,4	Hannes Röpling	458,88	79,22	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
28.04.2007	418,62	Anton Lugtenburg	443,74	69,9	Eichstätt	LS 4
28.04.2007	354,07	Frank Glaser	389,48	79,27	Eichstätt	Duo Discus T
28.04.2007	343,66	Verena Röpling	364,28	72,81	Eichstätt	LS 4
28.04.2007	165,35	Dietrich Bock	178,58	60,2	Eichstätt	Discus
28.04.2007	158,32	Franziska Metzel	123,49	48,52	Eichstätt	Ka 8
29.04.2007	483,22	Ottmar Schmidt	579,86	84,7	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
29.04.2007	492,83	Verena Röpling	512,54	72,72	Eichstätt	Janus 18,2m
29.04.2007	456,6	Hannes Röpling	502,26	79,39	Eichstätt	Duo Discus T
29.04.2007	425,34	Frank Glaser	467,88	68,42	Eichstätt	ASW 20
29.04.2007	187,21	Dietrich Bock	198,44	50,05	Eichstätt	LS 4
29.04.2007	110,26	Mark Wittmann	86	54,93	Eichstätt	Ka 8
01.05.2007	191,7	Wolfgang Meyerle	230,04	60,59	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
01.05.2007	165,26	Friedrich Killian	181,79	56,28	Eichstätt	Duo Discus T
01.05.2007	108,89	Michael Schneider	117,61	49,83	Eichstätt	Discus
18.05.2007	219,89	Hannes Röpling	237,48	69,66	Eichstätt	Discus
18.05.2007	198,12	Hermann Gertz	217,93	57,6	Eichstätt	ASW 20
18.05.2007	177,7	Frank Glaser	195,47	70,89	Eichstätt	Duo Discus T
18.05.2007	87,03	Norbert Schleißheimer	67,88	31,98	Eichstätt	Ka 8
26.05.2007	105	Karlheinz Ludwig	115,5	56,1	Eichstätt	DG 200/17
27.05.2007	195,76	Karlheinz Ludwig	215,33	59,39	Eichstätt	DG 200/17
31.05.2007	184,95	Hannes Röpling	192,35	64,4	Kammermark	Janus 18,2m
07.06.2007	236,19	Karlheinz Ludwig	259,81	45,5	Eichstätt	DG 200/17
08.06.2007	351,36	Frank Glaser	386,5	63,73	Eichstätt	ASW 20
08.06.2007	172,3	Karlheinz Ludwig	189,53	49,01	Eichstätt	DG 200/17
10.06.2007	275,38	Karlheinz Ludwig	302,91	48,33	Eichstätt	DG 200/17
10.06.2007	264,31	Roland Berlinghof	290,75	69,72	Eichstätt	Duo Discus T
16.06.2007	174,79	Karlheinz Ludwig	192,27	52,19	Eichstätt	DG 200/17
17.06.2007	217,1	Hannes Röpling	234,47	78,62	Eichstätt	Discus
17.06.2007	177,96	Karlheinz Ludwig	195,76	47,74	Oberhinkofen	DG 200/17
17.06.2007	111,73	Viktor Meyerle	122,9	65,49	Eichstätt	Duo Discus T
17.06.2007	69,94	Frank Glaser	76,94	48,03	Eichstätt	ASW 20
24.06.2007	211,61	Heinz Pickhard	232,78	52,23	Eichstätt	Duo Discus T
08.07.2007	288,66	Karlheinz Ludwig	311,76	60,47	Eichstätt	DG 200
14.07.2007	316,37	Karlheinz Ludwig	341,68	55,39	Eichstätt	DG 200
14.07.2007	252,32	Anton Lugtenburg	267,46	49,09	Eichstätt	LS 4
14.07.2007	153,93	Hannes Röpling	138,54	0	Eichstätt	Discus
30.07.2007	434,91	Jörg Röpling	452,31	69,37	Eichstätt	Janus 18,2m
30.07.2007	322,9	Frank Glaser	342,27	67,33	Eichstätt	LS 4
30.07.2007	123,6	Franz Bauer	135,96	86,78	Eichstätt	Duo Discus T
31.07.2007	406,24	Ottmar Schmidt	487,48	68,63	Eichstätt	Ventus 2cT/18m

## Flüge DMST 2007 (3)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
15.04.2007	143,92	Hannes Röpling	158,31	47,36	Eichstätt	Duo Discus T
31.07.2007	390,14	Frank Glaser	429,16	62,53	Eichstätt	Duo Discus T
31.07.2007	409,05	Verena Röpling	425,41	62,98	Eichstätt	Janus 18,2m
01.08.2007	355,92	Hannes Röpling	384,39	73,92	Eichstätt	Discus
01.08.2007	319,22	Karlheinz Ludwig	344,76	58,85	Eichstätt	DG 200
01.08.2007	288,66	Irmgard Bährle	300,21	78,5	Eichstätt	Janus 18,2m
01.08.2007	255,26	Heinz Pickhard	280,79	63,38	Eichstätt	Duo Discus T
01.08.2007	214,18	Anton Lugtenburg	227,03	56,08	Eichstätt	LS 4
01.08.2007	160,31	Uwe Schulz	192,37	49,51	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
04.08.2007	370,86	Hannes Röpling	400,53	72,46	Eichstätt	Discus
04.08.2007	341,97	Frank Glaser	376,16	55,43	Eichstätt	Duo Discus T
04.08.2007	338,88	Hermann Gertz	372,77	60,88	Eichstätt	ASW 20
04.08.2007	418,22	Sabine Bertram-Röpling	362,45	61,74	Eichstätt	Janus 18,2m
04.08.2007	292,09	Viktor Meyerle	350,51	75,23	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
04.08.2007	314,4	Anton Lugtenburg	333,26	49,01	Eichstätt	LS 4
04.08.2007	275,35	Karlheinz Ludwig	302,88	62,81	Hienheim	DG 200/17
04.08.2007	162,53	Verena Röpling	126,77	47,63	Eichstätt	Ka 8
05.08.2007	207,27	Uwe Schulz	248,73	39,87	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
05.08.2007	165,55	Karlheinz Ludwig	182,11	40,33	Eichstätt	DG 200/17
12.08.2007	334,26	Hannes Röpling	347,63	64,04	Puimisson	Janus 18,2m
13.08.2007	157,27	Sabine Bertram-Röpling	163,56	93,08	Puimisson	Janus 18,2m
13.08.2007	128,49	Anton Lugtenburg	141,34	43,01	Eichstätt	Duo Discus
14.08.2007	158,4	Anton Lugtenburg	167,91	33,65	Eichstätt	LS 4
14.08.2007	149,11	Verena Röpling	161,04	37,4	Eichstätt	Discus
14.08.2007	180,57	Hannes Röpling	156,5	42,83	Puimisson	Janus 18,2m
14.08.2007	121,6	Karlheinz Ludwig	133,76	50,98	Beilngries	DG 200/17
15.08.2007	91,72	Karlheinz Ludwig	100,89	58,63	Eichstätt	DG 200/17
18.08.2007	333,71	Uwe Schulz	400,45	57,48	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
18.08.2007	357,99	Frank Glaser	393,79	60,65	Eichstätt	ASW 20
18.08.2007	349,93	Anton Lugtenburg	370,93	62,17	Eichstätt	LS 4
18.08.2007	245,94	Jürgen Hofmann	270,54	69,55	Eichstätt	Duo Discus T
18.08.2007	197,7	Hannes Röpling	205,61	52,62	Puimisson	Janus 18,2m
19.08.2007	158,5	Hannes Röpling	164,84	46,73	Puimisson	Janus 18,2m
20.08.2007	193,18	Sabine Bertram-Röpling	200,91	49,2	Puimisson	Janus 18,2m
23.08.2007	200,67	Jörg Röpling	208,7	40,54	Puimisson	Janus 18,2m
25.08.2007	466,2	Karlheinz Ludwig	512,82	72,06	Eichstätt	DG 200/17
25.08.2007	461,35	Anton Lugtenburg	489,03	74,36	Eichstätt	LS 4
25.08.2007	322,53	Frank Glaser	354,78	71,19	Eichstätt	ASW 20
25.08.2007	185,05	Sabine Bertram-Röpling	192,45	60,36	Puimisson	Janus 18,2m
26.08.2007	292,68	Anton Lugtenburg	310,24	59,23	Eichstätt	LS 4
26.08.2007	230,53	Jürgen Hofmann	276,64	77,05	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
28.08.2007	238,18	Hannes Röpling	247,71	56,31	Puimisson	Janus 18,2m
31.08.2007	156,05	Jörg Röpling	162,29	48,88	Puimisson	Janus 18,2m

# Termine 2008

Freitag	22.02.08	20 Uhr	Jahreshauptversammlung im Trachtenheim
08.03.08	bis	21.03.08	Fluglager Frankreich
08.03.08	bis	09.03.08	Flieger aufbauen / Vorbereitung Flugsaison
15.03.08	bis	28.03.08	Ferienfluglager FCE am Flugplatz
Samstag	29.03.08		Flugplatzpflege
Samstag	29.03.08	16 Uhr	Einweisung in Rettungsgeräte
Samstag	29.03.08	19 Uhr	Frühjahrsversammlung (Regeln / Infos / ...)
Mai 08	genauer Termin wird noch festgelegt		LVB - Lehrgang Flugzeugwart
28.04.08	bis	02.05.08	Leistungsflugwoche FCE am Flugplatz
<b>16.05.08</b>	<b>bis</b>	<b>18.05.08</b>	<b>Fliegerfest</b>
04.07.08	bis	06.07.08	Beteiligung am Altstadtfest
02.08.08	bis	17.08.08	Ferienfluglager am Flugplatz
August 08	genauer Termin wird noch festgelegt		Fliegen für Jugendliche (zusammen mit dem Kreisjugendring)
August 08	genauer Termin wird noch festgelegt		Basteln von Wurfgleitern (zusammen mit dem Kreisjugendring)
September 08	genauer Termin wird noch festgelegt		LVB - Lehrgang Flugzeugwart
15.11.08	bis	16.11.08	Jahresnachprüfung Segelflugzeuge / Winde
Samstag	06.12.08	16 / 18 Uhr	Weihnachtsfeier im Vereinsheim

**und dazwischen: Sanierung Hallendach**