



# Jahresbericht 2008



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand) .....	3
Bericht Segelflugreferent .....	4
Ausbildungsbericht 2008 .....	6
Ausbildungstaistik im Fliegerclub.....	8
Jahresrückblick 2008.....	10
Unser neuer Doppelsitzer ASK 21 "D-1850" .....	14
Der Traum der Wirklichkeit .....	19
Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1958).....	21
Luftrettungsstaffel Bayern, Flugbereitschaft Oberbayern, Stützpunkt Eichstätt.....	22
Offene Südwestmeisterschaft Marpingen 2008 .....	24
Statistik .....	27
Auszahlungsmodus Juniorenstiftung .....	35
Regeln Karl - Kölle - Pokal.....	36
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2008 - Senioren .....	37
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2008 -Junioren.....	38
Flüge Piloten FCE DMST 2008 (1) .....	39
Flüge Piloten FCE DMST 2008 (2) .....	40
Termine 2009 .....	41

## Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand)

Liebe Vereinsmitglieder,  
liebe Freunde des Luftsports,

am meisten freut es mich, wenn ich am Ende des Jahres zurückblicke und die Flugsaison war ohne große Störungen und vor allem unfallfrei verlaufen. Dafür möchte ich mich gleich am Anfang bei allen bedanken und zugleich die Hoffnung aussprechen, dass auch in diesem Jahr die Sicherheit oberste Priorität hat.

Obwohl in einem Fliegerclub das Fliegen an erster Stelle steht, hatte man 2008 am Flugplatz manchmal den Eindruck, man befindet sich auf dem Gelände einer Baufirma und nicht beim Fliegerclub Eichstätt. Jeder weiß wovon ich spreche, es war die Aktion „Sanierung der alten Hallendächer“. Bevor uns andere aufs Dach steigen, wegen alter Eternitplatten und undichten Dachrinnen, haben wir entschieden, wir steigen selbst hinauf, und in mehreren größeren Aktionen am Wochenende und während der Woche wurden über 1400 m<sup>2</sup> Dachfläche erneuert. Ich möchte mich bei allen bedanken, die ihre Freizeit oder ihren Urlaub geopfert haben und auch bei denjenigen, die Werkzeug und Material bereitgestellt und eingesetzt haben. Hier zeigte sich wieder einmal, wenn alle in einem Verein zusammen helfen, dann lässt sich vieles erreichen.

Dass das Fliegen dadurch manchmal zu kurz kam, ist mir bewusst und ich kann nur an alle appellieren, holt alles nach, was ihr meint 2008 versäumt zu haben. Von einigen Piloten wurden die schönen Tage Ende des Jahres fliegerisch genutzt, und ich kann mich nicht erinnern, dass wir schon einmal an einem Dezembertag 47 Starts gemacht haben; so geschehen am 28.12.2008.

Das Jahr 2008 hat uns auch gezeigt, dass die Entscheidungen der Vorstandschaft, was Flugzeugkauf und –verkauf betrifft, richtig waren, denn die hohen Flugstunden unseres ULs im ersten Jahr war keine kurzfristige Euphorie, sondern wurde 2008 fortgesetzt, so dass bereits die 500 Stundenkontrolle fällig war. Ich bin überzeugt davon, dass auch unsere neue ASK 21 ein ähnliches Erfolgsmodell werden wird.

Was ich allerdings etwas bedauere ist, dass beim Segelflug das Überlandfliegen und damit auch der Leistungssport zur Zeit im Verein nicht richtig in Schwung kommen. Vielleicht wird das Jahr 2009 mit den Flugwochen im Mai und August besser und wir können am Jahresende nicht nur viele Starts, sondern auch viele geflogene Kilometer zusammenzählen.

Für die Flugsaison 2009 wünsche ich allen Vereinsmitgliedern viele schöne Flugerlebnisse und vor allem eine unfallfreie Saison.



1. Vorsitzender

# Bericht Segelflugreferent

Liebe Segelflieger, liebe Anwesende,

das Segelflugjahr 2008 war von einem starken Rückgang der Flugbewegungen ähnlich wie in den Sparten Motorflug und Motorsegler gekennzeichnet. Aus diesem Grunde entschloss sich die Vorstandschaft Anfang des Jahres die Anzahl der Segelflugzeuge zu reduzieren. Nach langen, intensiven Diskussionen und Abwägungen fiel letztendlich die Entscheidung, sich von unserer ASW 20 zu trennen. Die Resonanz auf die geschalteten Anzeigen in diversen Fachzeitschriften und im Internet war schleppend. Erst Ende des Jahres konnte der Verkauf vertraglich fixiert werden. Parallel zum Verkauf der ASW 20 wurde unsere ASK 13 zum Verkauf angeboten, da Anfang 2008 das Kunststoffschulflugzeug ASK 21 bei Schleicher Flugzeugbau mit Liefertermin 1. Quartal 2009 bestellt wurde. Da die Interessenten für die ASK 13 auch parallel eine Ka 8 ordern wollten wurde ein Paket geschnürt und die ASK 13 zusammen mit der Ka 8 „D-4660“ veräußert.

Die ASK 21 „D-1850“ wurde mittlerweile ausgeliefert und steht ab der Flugsaison 2009 für die Schulung, Spaß und Streckenflüge zur Verfügung.

Ich erhoffe mir, dass durch dieses neue attraktive Flugzeug der Streckenflug wieder mehr in den Vordergrund rückt, da Einsteiger auf einfache Weise zusammen mit einem erfahrenen Piloten erste Überlanderfahrten erfliegen können.

Doch kommen wir zum Rückblick Segelflug 2008 zurück.

Traditionell begann die Segelflugsaison mit dem 14-tägigen Fluglager Anfang März in Südfrankreich.

Schlechtes Wetter während der Osterferien ließ keinen Flugbetrieb zu. Die ersten Streckenflüge konnten Ende März/Anfang April gemeldet werden. Gutes Streckenwetter ließ in am Saisonanfang zwischen Ende April und Anfang Mai lange und ausgedehnte DMST - Flüge zu. Die größte Strecke legte Ottmar Schmidt mit 675 km in unserem Ventus am 03.05.08 zurück. Den längsten Flug mit mehr als 9 Stunden absolvierte Viktor Meyerle eine Tag später, am 04.05.08 ebenfalls mit unserem Ventus.

Hervorheben möchte ich die Tatsache, dass in der Saison 2008 6 Flüge von mehr als 600 km und 8 Flüge zwischen 500 und 600 km vollendet wurden.

Ende Mai nahm Anton Lugtenburg an einem Qualifikationswettbewerb zur Deutschen Meisterschaft Standardklasse Senioren mit dem vereinseigenen Discus in Hockenheim teil und erzielte einen ausgezeichneten Mittelfeldplatz.

Der Juni war fliegerisch durchwachsen und erst Mitte/Ende Juli konnten wieder größere Streckenflüge durchgeführt werden.

In Summe wurden 99 Flüge zur DMST gemeldet. Die zurückgelegte Gesamtstrecke betrug annähernd 29 000 km.

Anton Lugtenburg bestritt Ende Juli in Marpingen mit einer unserer LS 4 einen zweiten Qualifikationswettbewerb, diesmal in der Clubklasse teil und belegte erneut einen guten Mittelfeldplatz.

Das traditionelle Sommerfluglager fand wieder in den ersten beiden Augustwochen statt. Stabiles Hochdruckwetter ließ keine größeren Überlandflüge zu, Schul- und Platzflüge wurden in hoher Anzahl absolviert.

Wegen der anstehenden Änderungen bei den Instandhaltungsvorschriften wurden die Jahresnachprüfungen vorgezogen und bereits Mitte September bei allen Segelflugzeugen durchgeführt.

Nach der Jahresnachprüfung konnte noch bis Ende Oktober geflogen werden. Mitte November wurden die Segelflugzeuge abgebaut und zeitnah mit der Winterarbeit begonnen. Diese ist so gut wie abgeschlossen, so dass wir hoffentlich bald wieder mit dem Flugbetrieb starten können.

Bevor ich mit meinen Ausführungen ende, möchte ich noch kurz einen Abriss über die wichtigsten Termine für die Flugsaison 2009 geben.

Der Saisonauftakt wird wie immer mit unserem Fluglager in Frankreich starten. Je nach Wetterlage sollte auch sehr bald der Saisonauftakt am Fliegerberg über die Bühne gehen.

Da dieses Jahr die Osterferien im April liegen, sollten wir die Gelegenheit nutzen während dieser zwei Wochen Segelflugbetrieb durchzuführen. Ein entsprechender Aushang hängt seit einigen Wochen am Schwarzen Brett unseres Vereinsheimes aus. Vom 16. bis 22.05.09 wird eine Fluggruppe mit ungefähr 5 Flugzeugen ein Streckenfluglager am Flugplatz durchführen. Wir sollten die Gelegenheit „beim Schopfe packen“ und unser Leistungsfluglager wieder ins Leben rufen( ein entsprechender Aushang wird in Kürze ausgehängt und muss nur noch mit Leben gefüllt werden. Im August ist wieder das Ferienfluglager am Flugplatz angesagt.

Die genauen Termine können am Schwarzen Brett im Vereinsheim und im Jahresbericht 2008 nachgelesen werden.

Zum Abschluss möchte ich mich bei unserem Ausbildungsleiter Viktor, den Fluglehrern und den zahlreichen Helfern bedanken ,ohne die ein reibungsloser und sicherer Flugbetrieb nicht möglich wäre.

Ich wünsche uns allen eine unfallfreie Flugsaison 2009 mit vielen schönen und langen Flügen.

Jürgen Hofmann  
(Segelflugreferent)



*Eine Ära geht zu Ende: Die ASK 13 wird durch eine ASK 21 ersetzt (Foto Jürgen Hofmann)*

# Ausbildungsbericht 2008

Die drei vergangenen Jahre waren in der Ausbildung sehr erfolgreich, dagegen ist die Flugsaison 2008 in allen Bereichen, Segelflug, Motorsegler und UL etwas bescheidener ausgefallen.

20 Schüler waren in Ausbildung  
6 Schüler haben die Ausbildung abgebrochen

## **Ergebnis der Ausbildung:**

Ein Segelflugschüler hat die Ausbildung abgeschlossen und den PPL-C erhalten.  
-Banis Andreas-

Die aufwendige Motorseglerausbildung hat Lugtenburg Toni hinter sich gebracht und den PPL-B erhalten.

Ein PPL-B Pilot wurde auf dem UL ausgebildet und erhielt den PPL - F Schein.  
-Lugtenburg Toni-

Die Windenfahrerausbildung mit den 100 Starts an 10 verschiedenen Tagen machte  
Banis Andreas; er erhielt den Windenfahrerschein.

## **Startzahlen und Zeiten zum Jahresbericht 2008**

### **Segelflug:**

397 Segelflugstarts wurden für die Segelflugausbildung an der Winde und  
18 Schulstarts mit F-Schlepp durchgeführt.  
96 Stunden Flugzeit wurden in der Segelflugausbildung geflogen.

### **Motorsegler:**

4 Schüler sind z. Zt. in Ausbildung  
302 Schulstarts mit  
35 Stunden Flugzeit wurden für die Ausbildung geflogen.  
8 Außenlandeübungen wurden mit den Schülern geübt.

### **Ultraleicht:**

1 Schüler wurde ausgebildet (neuer UL-Schein)  
2 Piloten wurden auf der „Dynamic“ eingewiesen (Scheinerneuerung)  
138 Schulstarts und  
12 Stunden wurden für die Ausbildung geflogen.

Die Dynamic hat jetzt 2160 Starts und eine Gesamtflugzeit von 500 Stunden.

### **Reparaturen:**

Erneuerung der Bremsbeläge, Verstärkung der Sitzschalen und Beseitigen der Schrammen an den Außenflügeln.

### **Winde:**

1105 Starts im vergangenem Jahr  
17175 Gesamtstarts

### **Lehrgänge:**

Ein Funksprechlehrgang fand im Okt. / Nov. an fünf Wochenenden mit 24 Std. Unterricht statt.

17 Teilnehmer aus den Vereinen – Eichstätt, Greding, Treuchtlingen, Kelheim und Irsingen nahmen daran teil.

Die Lehrer waren unsere Youngsters - Lugtenburg Toni und Bergér Flo.-

Als Arbeitsunterlage für die Teilnehmer hatten Toni und Flo ein wirklich profihafftes Lehrheft erstellt und einen guten Unterricht gehalten.

### **Urlaubsfliegen:**

In der Ferienzeit war wieder „Urlaubsfliegen“ angesagt. Es war diesmal eine etwas kleinere Truppe und der Flugbetrieb war mehr auf Ausbildung als auf Leistungsflug ausgerichtet.

Bei der kleinen Truppe hat wirklich alles super funktioniert, vom Ausräumen – Fliegen – Einräumen und vor allem gab es jeden Tag ein sehr gutes Abendessen, dank der vielen weiblichen Piloten.

Allerdings fehlte es wie so oft an Fluglehrer und Startleiter, aber wegen diesem Mangel habe ich eine sehr gute Startleiterin gefunden, die nach kurzer Einweisung mit klarer und deutlicher Stimme den Flugbetrieb im Griff hatte - die Antonia.

### **Ausbildungsflugzeuge beim FC – Eichstätt - ein kleiner Rückblick:**

Begonnen hat es mit dem Schulgleiter

SG 38	1951	Gleitzahl 1: 10		
Bergfalke II	1953	Gleitzahl 1: 28	Umsteigeflugzg. L-Spatz	Gleitzahl 1: 27
ASK 13	1974	Gleitzahl 1: 28	Umsteigeflugzg. K 8	Gleitzahl 1: 27
ASK 21	2009	Gleitzahl 1: 34	Umsteigeflugzg. Astir	Gleitzahl 1: 34

Doppelsitzer für Überlandeinweisung und Leistungsflug:

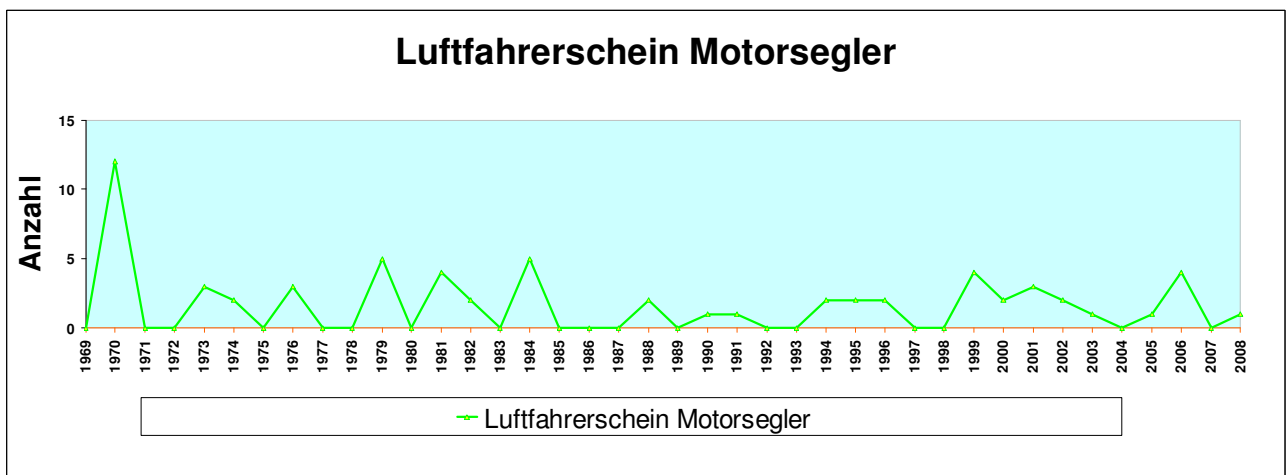
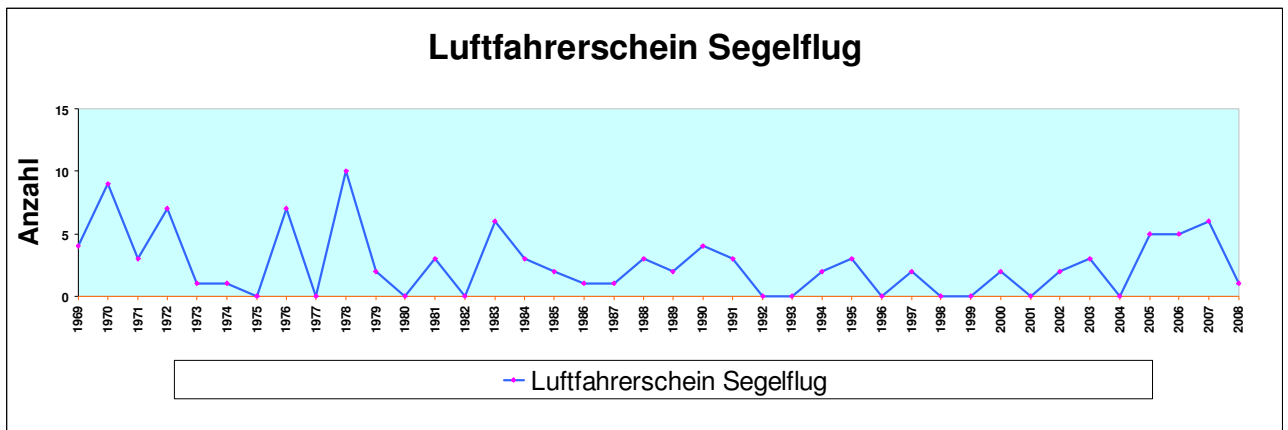
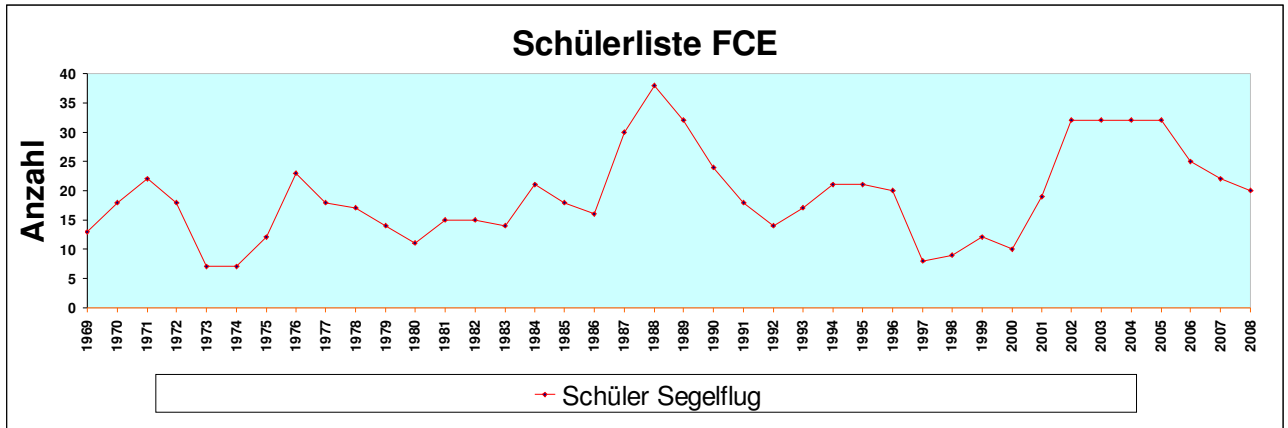
Bergfalke IV	1974	Gleitzahl 1: 34
Twin-Astir	1978	Gleitzahl 1: 35
Duo-Discus	1996	Gleitzahl 1: 45

Zuletzt immer ein Dankeschön an alle, die tatkräftig mitgemacht haben.  
Euch allen eine gute und unfallfreie Flugsaison 2009

Viktor Meyerle  
Ausbildungsleiter

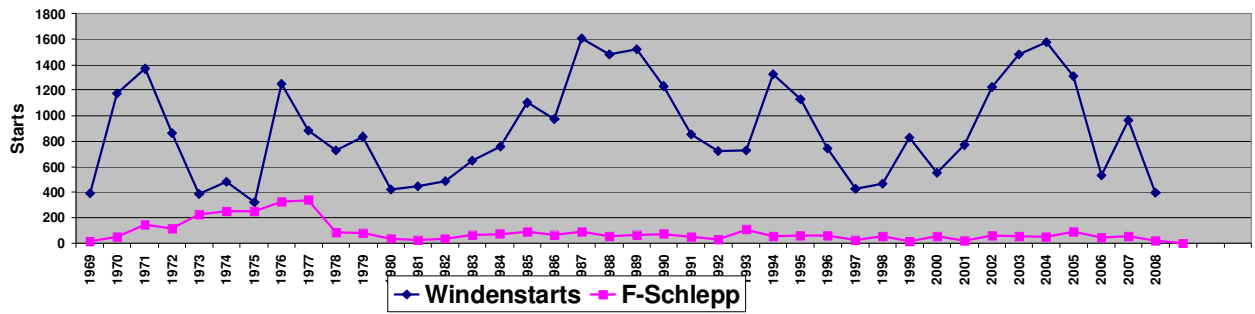
# Ausbildungstatistik im Fliegerclub

Seit Jahrzehnten führt unser Ausbildungsleiter Viktor akribisch Aufzeichnungen über die Ausbildung in unserem Verein. Diese beinhaltet die Anzahl der Schulstarts, Schulstunden, Windenstarts Anzahl F-Schlepps, Piloten in Ausbildung und vieles mehr. In den nachfolgenden Statistiken möchte ich Euch diese Daten als Tabellen zusammengefasst näher bringen.

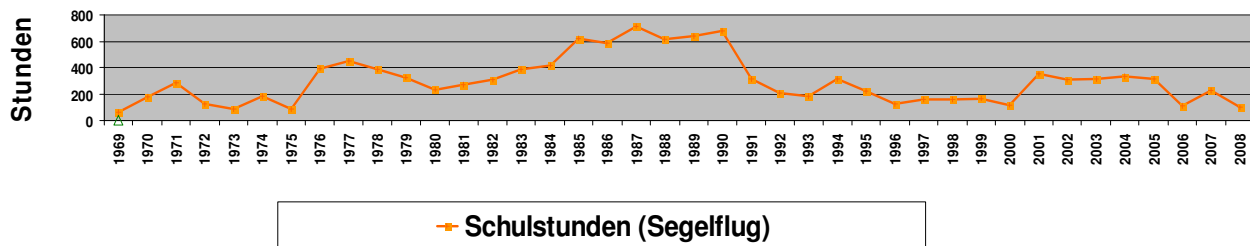




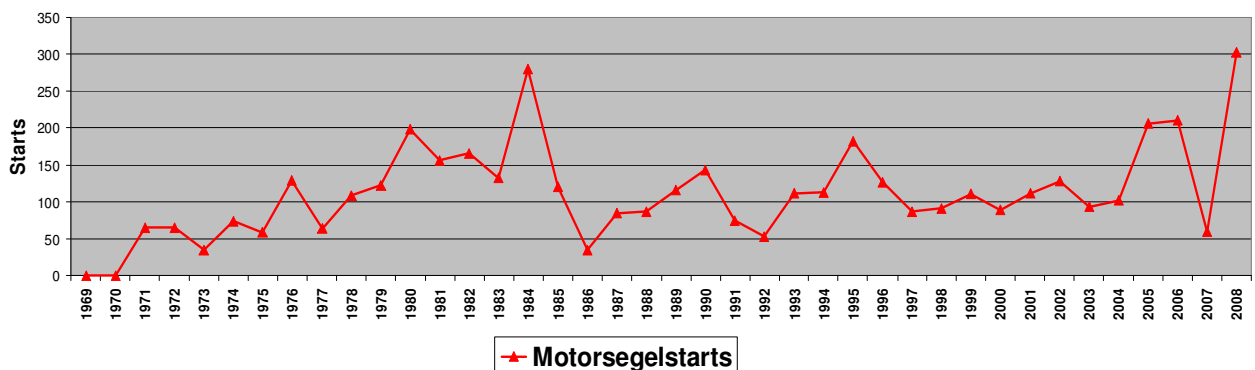
### F-Schlepps und Windenstarts (Schulung)



### Stunden Segelflug (Schulung)



### Starts Motorsegler (Schulung)



# Rückblick 2008

## Januar

- Das nasse Wetter zeigt uns erneut, dass unser Dach dringend eine Sanierung braucht, ein erstes Angebot geht ein.
- Die Winterarbeit ist weit fortgeschritten, es schaut alles nach einem frühen Start der Flugsaison 2008 aus.
- Die Arbeiten an der VL werden ausgedehnt, zusätzlich zur Flächen-LTA wird die komplette Verkabelung hinter dem Instrumentenbrett erneuert und der Mode S-Transponder eingebaut.
- Die Bestellung der ASK 21 wird zum Abschluss gebracht, der Liefertermin ist für Frühjahr 2009 vereinbart.

## Februar

- Für die Dachsanierung wird ein professionelles Leistungsverzeichnis erstellt und die Baumaßnahme wird ausgeschrieben, um vergleichbare Angebote zu erhalten.
- VL und JC erhalten einen neuen Propeller.
- In unseren Motorflugzeugen und Motorseglern werden die Transponder gegen Mode S-Transponder ausgetauscht.
- Der Einbau des grundüberholten Motors im EC wird abgeschlossen.
- Im Rahmen des Bayerischen Segelfliegerfestes wird der Peschke-Juniorenförderpreis 2007 an die Juniorenmannschaft des Fliegerclub Eichstätt überreicht.
- Die Jahreshauptversammlung findet wie gewohnt im Trachtenheim statt.
- Dank der Witterung kann im Februar bereits geflogen werden.

## März

- Die Angebote für die Dachsanierung treffen ein und zeigen eine breite Preisspanne, die Planungen laufen auf Hochtouren, wir entscheiden uns für eine „große Lösung“ mit dichtem Unterdach.
- Zwei Wochen Fluglager in Frankreich mit den Flugzeugen Duo Discus, Ventus und ASW 20 und einigen Privatflugzeugen. Gute Wetterlagen ermöglichen ausgedehnte Flüge in den französischen Seealpen.
- Das Fluglager an Ostern versinkt in Regen und Schneefall.

# Rückblick 2008

## FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

### April

- Samstag, 03. April, 7 Uhr 30, die Dachsanierung beginnt mit dem Aufbau des Gerüsts und weiteren vorbereitenden Arbeiten.
- Wir beteiligen uns an der Aktion „saubere Landschaft“ der Stadt Eichstätt.
- Flugplatzpflege und die jährliche Einweisung in das Rettungsgerät werden durchgeführt.
- Der erste Bauabschnitt (Vereinsheim und Halle 1) wird wie geplant begonnen und abgeschlossen.

### Mai

- Das verlängerte Wochenende um den ersten Mai beschert uns optimales Streckenflugwetter mit zahlreichen Flügen über 600 km.
- Anton Lugtenburg nimmt am Qualifikationswettbewerb in Hockenheim für die DM 2009 teil.
- Die Vorbereitungen für das Fliegerfest laufen auf Hochtouren.
- Die Trockenheit macht Waldbrandüberwachungsflüge im Auftrag der Regierung von Oberbayern notwendig.
- Schlechtes Wetter und starker Regen am Fliegerfestsonntag trüben die Stimmung bei allen Beteiligten.
- Der Bauabschnitt 2 (Halle 1, 2 und 3) wird unmittelbar nach dem Fliegerfest begonnen. Tropische Temperaturen kosten allen die letzten Kraftreserven.

### Juni

- Einige Restarbeiten vom Bauabschnitt 2 der Dachsanierung werden erledigt und wir beschließen eine Ruhephase bis nach den Sommerferien.
- Fliegen geht vor Dachsanierung.
- Die Planungen für die Sanierung der Westfassade laufen.
- Im Auftrag des LVB findet eine Info-Veranstaltung zu CAMO und IHB für das technische Personal der umliegenden Vereine am Flugplatz statt.

### Juli

- Der Fliegerclub ist wie jedes Jahr am Altstadtfest mit einem Segelflugzeug vertreten und präsentiert sehr öffentlichkeitswirksam den Verein und den Segelflugsport.
- Die Nachfeier zum Fliegerfest findet statt.
- Anton Lugtenburg nimmt vom 22.07.08 bis 01.08.08 in Marpingen an der Südwestdeutschen Meisterschaft mit einer Vereins-LS4 teil.
- Der Verkauf von Mose und ASW 20 wird durch Anzeigen in Aerokurier und Internet initiiert.

# Rückblick 2008

## FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

### August

- Das Fluglager in den ersten zwei Wochen erfreut sich reger Teilnahme.
- Der PC in der Flugleitung wird nach Hardwaredefekt erneuert und erhält einen neuen Platz, um ein Selfbriefing der Piloten besser zu ermöglichen.
- Die Vorbereitungen zur CAMO+ Zulassung laufen auf Hochtouren.
- Unser Verein muss zusätzlich zum LTB auch die Zulassung zum Instandhaltungsbetrieb vorbereiten. Hierzu wird auch in der Zirkusdirektion ein neuer PC installiert.
- Die letzten Bestelldetails wie Kennzeichen, Sonderausstattung und Instrumentenbrettlayout für unsere ASK 21 werden festgelegt.

### September

- Die Holzlege bekommt ein Blechdach und einen Holzboden.
- Der Windsack hat den letzten Sturm im August nicht überlebt und wird erneuert.
- Wegen der anstehenden Änderungen bei den Instandhaltungsvorschriften werden die Jahresnachprüfungen vorgezogen und bereits im September bei allen Segelflugzeugen durchgeführt.

### Oktober

- Bauabschnitt 3 der Dachsanierung wird begonnen und zügig zum Abschluss gebracht. Im Anschluss wird sofort mit Bauabschnitt 4 begonnen.
- Am 06.10.08 erhalten die „Einsatzpiloten“ Gerhard Pachowsky sen. und jun., Norbert Pitter, Viktor Meyerle, Karl Kölle, Jürgen Hofmann und Arno Jäggle die Ehrenmedaille in Silber beziehungsweise Gold für 10/20 jährige Tätigkeit „Einsatzflugzeugführer der Luftrettungsstaffel Bayern“ durch Landrat Knapp überreicht.
- Die Jugendgruppe des Fliegerclubs nimmt vom 10.-12.10. am Bayerischen Landesjugendtreffen teil.
- Die Vorbereitungen für die Auslieferung unserer ASK 21 beginnen mit der Bestellung der Instrumente.

### November

- Das Dach erhält am östlichen und westlichen Ende noch einen Schneefang und einige kleinere Restarbeiten werden ausgeführt.
- Auch die Tankstelle bekommt eine neues Dach.
- Die Westfassade wird im oberen Bereich mit Blech verkleidet, der Rest wird mit Sanierputz und Farbe renoviert.
- Unter Leitung von Anton Lugtenburg und Flo Bergér findet erstmals ein Funk-sprechlehrgang für BZF I und II in Eigenregie des FCE statt.
- Am 22.11.08 werden die Segelflugzeuge abgebaut und in die Hallen 1 und 2 für die Winterarbeit „eingeschlichtet“.
- Eine Woche später fällt der Startschuss für die diesjährige „Werkstattssaison“.

# Rückblick 2008

**FLIEGERCLUB  
EICHSTÄTT** e. V.

## Dezember

- Nach diversen Anfragen zur ASW 20 gibt es zwischenzeitlich einen ernsthaften Interessenten.
- Die Weihnachtsfeier am 06.12.08 findet wieder starken Anklang bei den Mitgliedern.
- Der Karl - Kölle - Pokal 2008 geht an Ottmar Schmidt und Anton Lugtenburg.
- Während der Weihnachtsferien können aufgrund einer Schönwetterperiode und wenig Schnee viele Starts auf den motorgetriebenen Vereinsflugzeugen durchgeführt werden.



*Impressionen kurz vor Sunset (Foto Michael Hoedt)*

## Unser neuer Doppelsitzer ASK 21 "D-1850"

Nach den Preisverhandlungen Ende 2007 und Abschluss des Kaufvertrages mit Lieferterminvereinbarung für März 2009 war es bis August 2008 um unsere neue ASK 21 absolut ruhig. Dann aber musste einiges erledigt und entschieden werden: Auswahl der noch zu entscheidenden Sonderausstattung wie Ausstellfenster, Düse am Rumpf oder im Seitenrudder, Größe des Instrumentenbretts, Instrumentierung und einiges mehr. Beim Kennzeichen habe ich in der Chronik gesucht und wollte eigentlich einen Bezug zum Gründungsjahr oder einem unserer ersten Flugzeuge herstellen, was jedoch leider nicht möglich war. Alle diese Kennzeichen sind belegt.

Die weiteren Vorbereitungen, wie Angebote für Instrumente einholen und Einkauf von Zubehör, hat dann bis Mitte November Zeit in Anspruch genommen. Von der Fa. Schleicher wurde parallel dazu mitgeteilt, dass der Baufortschritt gut im Zeitplan liegt und die Auslieferung sicherlich schon früher möglich sein wird. Wir vereinbarten, dass die Instrumente, das Funkgerät und kleineres Zubehör, das wir beistellten, bis spätestens Anfang Dezember bei der Fa. Schleicher eintreffen muss, um die Endmontage reibungslos durchlaufen zu können.

Kurz vor Weihnachten kam dann die Info, dass wir den Flieger bereits Mitte Januar übernehmen könnten. Mit dem Anhänger der Neuburger Segelflieger machten wir uns am 10.01.09 bei -15 °C um 6 Uhr morgens auf den Weg zur Wasserkuppe, um eine neue Ära in der Ausbildung der Flugschüler beim Fliegerclub Eichstätt einzuläuten.

Als wir am späten Nachmittag am Flugplatz angekommen waren, war die Spannung und das Interesse groß am neuen Doppelsitzer, der sicherlich nicht nur bei den Flugschülern ein Highlight ist, sondern auch insgesamt als Doppelsitzer perfekt in unseren Flugzeugpark passt.





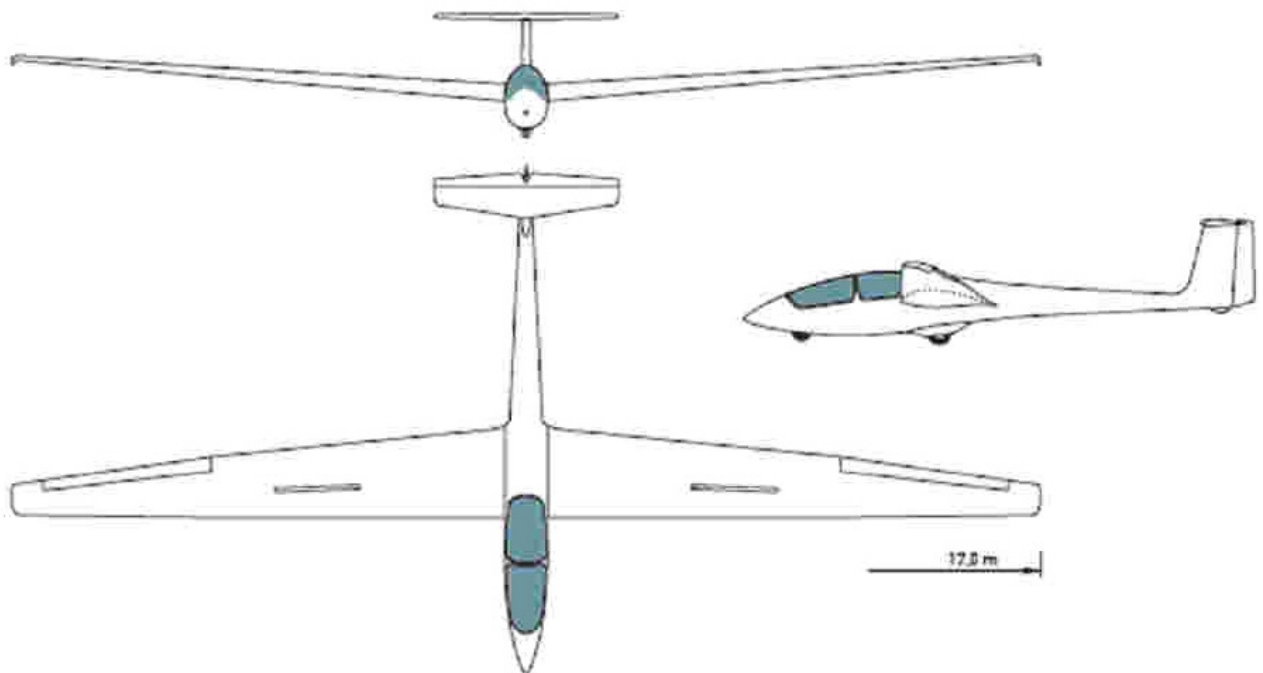
Das Flugzeug wurde flugfertig übergeben mit Funk, Flarm mit IGC Logger und Batterie.

Im Laufe des Jahres werden wir vermutlich noch ein einfaches E-Vario nachrüsten. Beim Anhänger werden wir 2009 auf jeden Fall auf die Unterstützung der Nachbarvereine angewiesen sein und - wenn überhaupt - erst später in einen Anhänger investieren.

Die Verkehrszulassung des Flugzeuges ist zwischenzeitlich vollzogen, die notwendigen Versicherungen für Schulung und Passagiere ab 01. März vorhanden. Das Flugzeug ist in der vorhandenen Konfiguration nicht für Kunstflug zugelassen, dies ist zwingend zu beachten und auch dem durch die Fa. Schleicher im Cockpit angebrachten Hinweisschild zu entnehmen.

Wer sich im Vorfeld auf die ersten Flüge vorbereiten möchte, soll das Flughandbuch lesen, welches u.a. auch im FIEiNet bereits als pdf-Datei abgelegt ist.

Parallel zur Inbetriebnahme der ASK 21 laufen auch bereits Aktivitäten zum Verkauf von Ka 8 und ASK 13. Hier gibt es mehrere Interessenten und die berechtigte Hoffnung, den Verkauf bis zum Frühjahr abzuwickeln.





## Die größte Baumaßnahme seit dem Hallenbrand 1975

Schnell wurde uns bereits in den ersten Wochen des Jahres 2008 klar, dass ein arbeitsreiches und kostenintensives Jahr auf uns zukommen wird. Das erste Angebot über € 75000,- für die reinen Dach- und Spenglerarbeiten zeigte uns, dass wir dieses Projekt anders anpacken müssen, um es meistern zu können. Wir brauchten weitere Angebote und mussten uns auf einen großen Anteil Eigenleistung einstellen, um im nächsten Winter nicht erneut mit Wasser in der Flugleitung und der Zirkusdirektion kämpfen zu müssen.

### Zahlen - Daten - Fakten

Dachfläche	ca.	1.420	m <sup>2</sup>
Fassadenfläche mit Blechverkleidung	ca.	45	m <sup>2</sup>
Fassadenfläche Putz und Farbe	ca.	800	m <sup>2</sup>

### Materialien

Trapezblech	ca.	1420	m <sup>2</sup>
Schrauben	ca.	15.000	Stück
Profilfüller	ca.	500	m
Ortgangblenden	ca.	185	m
Dachschalung	ca.	1.600	m <sup>2</sup>
Dachpappe	ca.	65	Rollen
Lattung für Trapezblech	ca.	3.200	m
Nägel für Lattung	ca.	100	kg
Nägel für Dachschalung	ca.	24.000	Stück
Dachrinnen	ca.	120	m
Entsorgung Altdach auf Deponie	ca.	30.000	kg

Da feststand, dass wir nicht erst im Sommer oder Herbst anfangen können und auch das Fliegerfest wie gewohnt ablaufen muss, war Eile geboten. Ein erster Zeitplan wurde geschmiedet, um auf jeden Fall den schlechtesten Teil des Dachs über dem Vereinsheim und Halle 1 umgehend im Frühjahr zu erneuern. Der erste Plan sah vor:

Ausschreibung bis Mitte Februar

Angebote Anfang März

Entscheidung/Vergabe Mitte/Ende März

Arbeitsbeginn Anfang/Mitte April

1. Bauabschnitt muss vor dem Fliegerfest fertiggestellt sein

Mit kostenloser und freundschaftlicher Unterstützung des Bauleiterbüros Gerd Seibold wurde aus dem ersten Angebot schnell eine professionelle Ausschreibung mit anschließendem Preisspiegel. Daraus kristallisierte sich die Fa. Strobl aus Eichstätt heraus, mit der Möglichkeit ein Maximum an Eigenleistung einzubringen und auch auf Werkzeuge dieser Firma zurückzugreifen.





Während der Planungsarbeiten stellten wir fest, dass sich unter dem Werkstattdach keine Dachschalung und keine Dachpappe befinden, welche zu ergänzen waren. Auf den Hallendächern wurde zwar vor Jahren als Schutz vor herabfallenden Dachplatten eine Zusatzschalung nachträglich angebracht, aber auch diese war ohne Dachpappe. Es wurde uns nach einiger Diskussion klar, dass - wenn wir eine dauerhafte Lösung wollen - wir auch auf allen Hallendachflächen nochmals eine komplette Dachschalung mit Dachpappe aufbringen müssen. So kam eines zum andern und die Sanierungsarbeiten nahmen einen immer größeren Umfang an, denn wenn das Gerüst schon mal steht, muss auch gleich die Fassade der Hallenrückseite noch saniert werden. Auch diese Arbeiten wurden nach Diskussion, Aufwands- und Kostenschätzung entschieden und mit eingeplant. Der ursprüngliche Plan, die Dachsanierung über mehrere Jahre zu verteilen, wurde schnell über Bord geworfen, weil wir feststellen mussten, dass der organisatorische Aufwand bei Aufteilung auf mehrere Jahre, für Gerüst, Werkzeuge, Helfer deutlich größer ist als das ganze Projekt in mehreren Bauabschnitten in einem Jahr hinter uns zu bringen.

Da wir uns eine ganze Reihe von Arbeiten wie Gerüstbau, Altdachabbau, Dachvorbereitung, Aufbau des neuen Unterdaches etc. als Eigenleistung vorgenommen hatten, mussten parallel zu den Vergabeaktivitäten auch die Planungen der Eigenleistungen mit Material- und Werkzeugbeschaffung laufen, ein Gerüstplan erstellt und das dazugehörige Gerüst organisiert werden. Das notwendige Gerüst konnten wir kostenlos von Familie Schneider aus Pietenfeld ausleihen; es wurde uns sogar zum Flugplatz transportiert und wir wurden beim Aufbau unterstützt.



Nach Angebotsdurchsprache, Beauftragung, Aufmaß und Bestellung des Bleches ging dann alles ganz schnell. Für jeden Bauabschnitt gab es einen Zeitplan, der im Großen und Ganzen immer gut eingehalten wurde. Mit dem jeweiligen Bauabschnitt wurde auch die Fassade im Norden renoviert. Man kann sagen, jetzt ist es hinter der Halle mindestens genau so schön wie vor der Halle.



Das Wetter hatte ein Einsehen mit uns, so dass die geplanten Arbeiten ohne große Regenfälle ausgeführt werden konnten. Zu schaffen machte uns bei Bauabschnitt 2 die große Hitze. In den Morgenstunden war es noch ganz erträglich, gegen Mittag bei ca. 35 °C im Schatten war es doch sehr anstrengend, die Arbeiten zum Abschluss zu bringen. Die Helfer wurden unter den Strapazen immer weniger und weniger, was uns für den Folgetag dazu veranlasste bereits um 6 Uhr am Morgen wieder mit den Arbeiten zu beginnen. Schnell wurde uns klar, dass die nächsten

Das Wetter hatte ein Einsehen mit uns, so dass die geplanten Arbeiten ohne große Regenfälle ausgeführt werden konnten. Zu schaffen machte uns bei Bauabschnitt 2 die große Hitze. In den Morgenstunden war es noch ganz erträglich, gegen Mittag bei ca. 35 °C im Schatten war es doch sehr anstrengend, die Arbeiten



Bauabschnitte erst nach dem Sommer folgen dürfen. Nach etwas Murren „Wir wollen weitermachen“ waren die Stimmen verstummt, denn eine erste Planung für die nächsten beiden Abschnitte hat gezeigt, wenn wir Mitte September beginnen, dann wird bis Ende Oktober alles fertig sein.



Nach der Urlaubszeit ging es dann mit Bauabschnitt 3 bis 5 weiter. Parallel dazu haben wir die Verkleidungen der auch sanierungsbedürftigen Westfassade geplant und entschieden, und auch die Holzlege bekam ein neues Blechdach und einen Holzboden. Die Hauptarbeiten an Dach und Fassade wurden bis Anfang November abgeschlossen, kleinere Restarbeiten wie

Schneefang und Tankstellendach folgten Anfang November. Jetzt stehen noch kleinere Restarbeiten für das Frühjahr 2009 an, die wir nach und nach erledigen können.

Zum Abschluss kann ich nur feststellen, dass wir durch eine tolle gemeinsame Leistung die größte seit dem Hallenbau 1975 notwendige Baumaßnahme unfallfrei und erfolgreich hinter uns gebracht haben.

**Ein herzlicher Dank allen, die in irgendeiner Form zum Gelingen beigetragen haben!**

Der Verein mit seinen Mitgliedern hat durch die Eigenleistung die Kosten des ersten Angebots um ca. 1/3 reduziert, dabei zusätzlich sämtliche Dächer jetzt mit einer Dachschalung und Dachpappe versehen und die Fassaden saniert. Jetzt sind wir gerüstet für schlechtes Wetter, das in der Flugsaison 2009 hoffentlich ausbleiben wird.

## Der Traum der Wirklichkeit

Erwartungsvoll stehst du am Boden,  
den Blick dem Himmel zugewandt,  
Die ersten Schleier sind schon da...  
Anspannung wie Hoffnung steigen ins Unermessliche  
Die Bedingungen scheinen gut...

Du setzt dich in Bewegung, noch ist alles laut,  
doch dann erhebt sich das Flugzeug in die Luft,  
Das vertraute Geräusch setzt ein,  
ein neues Leben beginnt,  
man ist losgelöst von der Erde.

Das Spiel der Luft unter den großen weißen Wolken,  
es hat begonnen.  
Leise umgibt dich das Rauschen des Fahrtwindes.  
Der Blick nun dem Horizont zugewandt,  
mit voller Vorfreude auf das Bevorstehende,  
auf das Spiel mit dem Aufwind und der Geschwindigkeit  
und den Kampf ums Überleben, ums Obenbleiben.

Noch zieht die Landschaft nur so unter dir vorbei,  
Die Landzüge ändern sich ständig sehr schnell,  
Das stetige Rauschen der Luft umgibt dich  
Du vergisst vollkommen dass du in einem Flugzeug sitzt,  
Es wird eins mit dir...

Immer weiter, immer weiter dem Horizont entgegen,  
Die Zeit vergeht wie im Fluge  
und die Sonne senkt sich langsam.  
Die Wolken lösen sich auf,  
Doch noch trägt dich der Himmel,  
Immernoch spürst du die Kraft der Luft ,  
deine unsichtbare Begleiterin, die dir ihre Macht verleiht.

Es sind noch viele Kilometer nach Hause, fast aussichtslos...  
Bist du zu weit geflogen ?  
Doch es bleibt keine Zeit zum Nachdenken,  
Jede Unachtsamkeit könnte Alles verändern.  
Immer weiter, immer weiter....

Die Luft ist ruhig geworden,  
Vielmehr umstreicht sie dich nun.  
Sie gibt dir das trügerische Gefühl der Geborgenheit.  
Wird sie dich im Stich lassen ?

Da, sie bewegt sich noch einmal. Das wahrscheinlich letzte Mal.  
Alle Sorge verfliegt wiederum, der Ehrgeiz packt dich.  
Behutsam und ruhig ziehst du die letzten Kreise, nutzt die letzte Chance.  
Der Heimweg ist sicher, das Glück überkommt dich, du schaffst es nach Hause...

Sanft setzt sich das Flugzeug wieder auf die Erde,  
Erst jetzt wird dir unbeschreibliche Dramatik und Romantik die dich  
die Ganze Zeit umgeben hat bewusst.  
Ein Gefühl der Unsterblichkeit, ein Traum...

Anton Lugtenburg



*Zeit zum Einräumen( Foto: Jürgen Hofmann)*

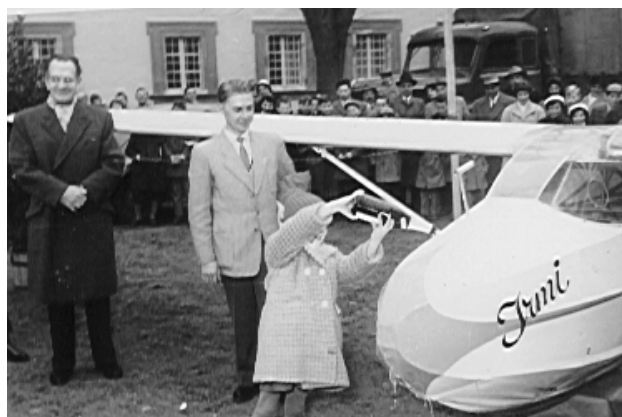


## Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1958)

### Die Schwarzarbeit hat ein Ende

Viktor Meyerle ist jetzt geprüfter Flugzeugschweißer und die „Schwarzarbeit“ an der K3 ist endlich vorbei. Die K3 wird fertig gebaut und am Segelflugplatz „Aumühlwiesen“ von ihm persönlich eingeflogen, da er ja die Verantwortung für die Schweißarbeiten trägt.

Im November 1958 findet unter großer Beteiligung der Bevölkerung die Flugzeugtaufe der K3 auf dem Leonrodplatz statt. Pater Kiasowsky weihet das neue Flugzeug. Die kleine Irmi Kölle, Tochter des Werkstattleiters, gibt dem Flugzeug ihren Namen.



*OB Dr. Hans Hutter, Viktor Meyerle, Irmi Kölle*

Der Fliegerclub Eichstätt ist ein treibender und zukunftsorientierter Verein in Bayern und so findet der **erste Segelfluglehrgang** auf der Waschette statt. Mit den Eichstätter Segelfliegern nehmen die Augsburger, Pfaffenhofener, Dittenheimer und Allersberger Segelflieger daran teil. Ziel des Lehrgangs ist es, die Piloten für den Leistungsflug weiterzubilden.

Wie in jedem Verein sind die Finanzmittel immer knapp und man sucht Sponsoren für die Fliegerei. Im Herbst 1958 erhält die Mü 13 E als erstes Flugzeug die Reklameaufschrift „Wurmbier“. Da dieses Flugzeug häufig über der Burg und damit auch direkt über unserer Eichstätter Brauerei kreist, dauert es nicht lange, bis die örtliche Hofmühlbrauerei die Werbung für unseren Doppelsitzer übernimmt.

### Ein Motorsegler für den Fliegerclub Eichstätt wird gebaut

Der Bau der K3 ist abgeschlossen und da der Verein eine Winterarbeit braucht, entsteht aus dem Segelflugzeug Baby III ein Motorsegler für den Fliegerclub. Dazu bauen Viktor Meyerle und einige Kameraden einen Motorradmotor, DKW RT-350 mit 18 PS, flugtauglich um. Die erforderliche Luftschraube bastelt Siegfried Holmer in mühevoller Holzarbeit selbst. Als Motorbock dient eine Stahlrohrkonstruktion, welche an den Hauptbeschlügen und den Anschlußbolzen der Flügel befestigt wird.

# Luftrettungsstaffel Bayern, Flugbereitschaft Oberbayern, Stützpunkt Eichstätt

Eichstätt ist nach Schließung des Gründungsflugplatzes Neubiberg jetzt der älteste Luftbeobachtungsstützpunkt der Flugbereitschaft Oberbayern.

- Auch im zurückliegenden Jahr 2008 wurden von unserem Flugplatz aus Flüge zur **Waldbrandüberwachung** durchgeführt; aufgrund der „ungünstigen“ Wetterlage waren es jedoch vergleichsweise wenige, nämlich 4 Flüge mit insgesamt 8h:30min Flugzeit.
- Weiterhin konnten wir zwei Flüge (2h 16min) im Rahmen der Ausbildung von Luftbeobachtern durchführen, die wie die Beobachtungsflüge von der Regierung von Oberbayern mit den vereinbarten Stundensätzen vergütet wurden.
- Von den Einsatzpiloten des Stützpunkts Eichstätt wurden außerdem bei Flügen mit Flugdauer über 20 Minuten fast 230 Stunden unentgeltliche Luftbeobachtung durchgeführt.

Für ihr langjähriges Engagement im Katastrophenschutz wurden Piloten des Fliegerclubs Eichstätt und Luftbeobachter der Region von der Luftrettungsstaffel Bayern e.V. für ihre teilweise weit über 20-jährige Tätigkeit für den Katastrophenschutz in Bayern geehrt und mit der silbernen bzw. goldenen **Ehrennadel der Luftrettungsstaffel** ausgezeichnet: vier Luftbeobachter (Alois Böhm, Franz Heiß und Michael Liebl vom Landratsamt Eichstätt, Wolfgang Wettengel vom Amt für Land- und Forstwirtschaft Eichstätt) und zehn Piloten (Engelbert Grüner, Heiner Helbling, Michael Hoedt, Jürgen Hofmann, Arno Jäggle, Karl Kölle, Viktor Meyerle, Gerhard Pachowsky jun., Gerhard Pachowsky sen. und Norbert Pitter). Die Ehrung fand am 6. Oktober 2008 im Beisein des Landrats Anton Knapp im Spiegelsaal der Residenz in Eichstätt statt.

## Pionierarbeit der Flieger

Luftbeobachter ausgezeichnet / Waldbrände frühzeitig erkennen

**Eichstätt (Inm)** Der Spiegelsaal in der Residenz bildete den Rahmen für die Ehrung der Eichstätter Luftbeobachter, die bei Hitzeperioden in den Himmel steigen, um mögliche Brandherde rechtzeitig auszumachen.

In seiner Begrüßung betonte Landrat Anton Knapp, wie wichtig es sei, bei Waldbränden „schnell und zielgerichtet zu handeln“, und dankte den – übrigens sämtlich älteren – Männern für ihr „großartiges Engagement“. Jürgen Wehners, Flugbereitschaftsleiter des Bezirks Oberbayern, erinnerte daran, dass die Eichstätter Luftrettungsstaffel „Pionierarbeit geleistet“ habe. Die Eichstätter Staffel existiert seit 1969 und ist damit die älteste der in-

zwischen insgesamt sieben in Oberbayern. Die gesamtbayrische Luftrettungsstaffel war ein Jahr eher in München-Neubiberg gegründet worden, feiert in diesem Jahr demnach ihr 40-jähriges Bestehen.

Ihr Grundgedanke besteht noch immer: Die bei den Luftsportvereinen verfügbaren Kleinflugzeuge werden zur Luftbeobachtung genutzt, um Gefahren frühzeitig auszumachen, Rettungskräfte am Boden zu alarmieren und diese dann aus der Luft zum Schadensort zuleiten.

„Im langjährigen Mittel“, bilanziert Wehners, sei bloß ein Bruchteil – vier Prozent – der Beobachtungsflüge angeordnet, also bezahlt gewesen. „Alles andere geschah ehrenamtlich.“

Neben dem ehrenamtlichen und persönlichen Engagement jedes Einzelnen hätte besonders der Zusammenhalt im Verein Vorbildcharakter. „wenn auch dafür keine Auszeichnung oder Ehrung vorgesehen ist“.

Gemeinsam mit Anton Knapp verlieh Wehners folgenden Fliegern die silberne Ehrennadel: Alois Böhm, Engelbert Grüner, Jürgen Hofmann, Gerhard Pachowsky junior, Norbert Pitter und Wolfgang Wettengel. Die Nadel in Gold erhielten Franz Heiß, Heinz Helbling, Michael Hoedt, Arno Jäggle, Karl Kölle, Michael Liebl, Viktor Meyerle und Gerhard Pachowsky. Außerdem bekam jeder eine Festschrift zum 40-jährigen Jubiläum der Luftrettungsstaffel.

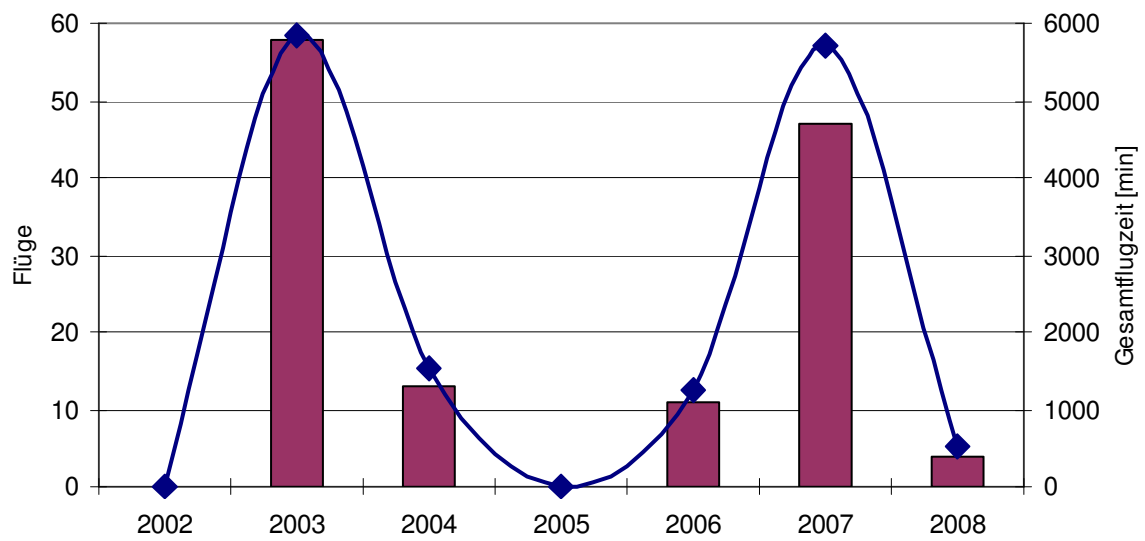
Sorgen dafür, dass Waldbrände in der Region frühzeitig erkannt werden: die Luftbeobachter, die jetzt im Landratsamt für ihr Engagement geehrt wurden.

Foto: bam

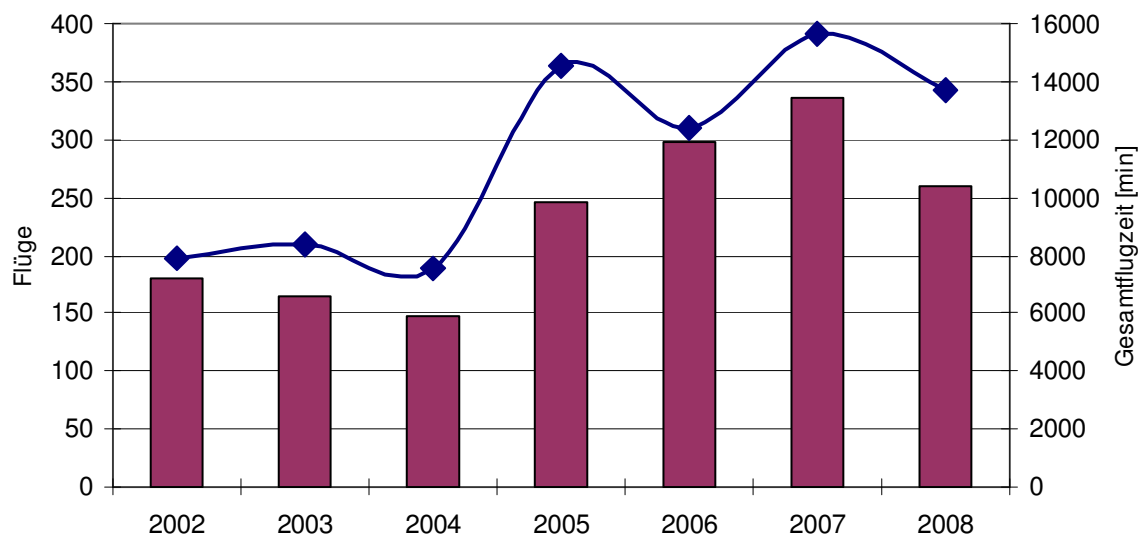
Eichstätter Kurier, Donnerstag 9. Oktober 2008

Luftbeobachtung seit 2002: Flüge (Säulen) und Gesamtflugzeit in Minuten (Kurve)

angeordnet



unentgeltlich



## Offene Südwestmeisterschaft Marpingen 2008

Es war der 20. Juli des Jahres 2008, als mein Helfer Max und ich uns mit dem vollbe-  
packten VW-BUS Richtung Marpingen aufmachten. Aufmachten, nachdem wir  
nun zum 10ten Mal alles überprüft und uns vergewissert hatten, das auch alles tat-  
sächlich an Bord war. Sechs Stunden später erreichten wir das Saarland, kurze Zeit  
darauf, den auf einem Berg, ähnlich wie Eichstätt, gelegenen Flugplatz Marpin-  
gen. Vier Bahnen, plus Rollweg und das circa über eine Länge von 1000 Metern,  
zwei ansässige Vereine, und viele Privatflieger finden hier ihr zu Hause. Sogar ein  
kleiner Tower ist vorhanden. Als wir uns dem Campingplatz weiter näherten, fiel mir  
sofort der Wohnwagen der Röplings ins Auge, mit denen wir uns ein Campingfeld  
teilen sollten. Nach einem ausgiebigen Hallo und einem Bierchen wurde sodann  
das Zelt aufgestellt. Das gestaltete sich in der bereits eingetretenen Dunkelheit und  
dem aufgefrischten Wind schwerer als zunächst angenommen. Nach einer weite-  
ren halben Stunde und einem Bier stand dann alles so wie es sollte. Es konnte also  
losgehen...

**Tag 1- Der Trainingstag:** Die schlechten Erwartungen vom Vorabend sind eingetrof-  
fen. Tröpfelregen und eine geschlossene Basis von 300 m über dem Platz. Dennoch  
werden F-Schlepps angeboten. Wahrgenommen hat das Angebot allerdings nie-  
mand. Kurzerhand beschließen wir unser Zelt nun auch mit dem steinigen Boden zu  
verbinden, was am Vortag nicht gelang. So fahren wir in den nächsten „GLOBUS“  
um große Eisennägel zu kaufen. Dort angekommen treffen wir dann auf weitere  
„Camper“, die gleiche Pläne hegen.

Wieder am Flugplatz angekommen und nach getaner Arbeit klart das Wetter ge-  
gen 17 Uhr auf. Die LS4 und ich müssen auf die Waage, kurze Dokumentenkontrolle  
und Eröffnungsbriefing folgen und so neigt sich der Tag dem Ende zu.

**Tag 2- Erster Wertungstag:** Gutes Wetter ist angesagt – die Aufgabe sollte uns in  
den Odenwald führen und von dort aus wieder zurück. Zunächst läuft es gut, die  
Basis liegt bei 1100 m über dem Platz. Man kommt gut voran – bis zur Rheinebene.  
Die Basis sinkt ab, keine Außenlandemöglichkeiten sind gegeben, alles ist voller  
Weinanbauplantagen. Zu dritt überfliegen wir das flache Gebiet und erreichen  
den Odenwald in 400 m GND. Es ist komplett abgeschattet, keine Einstrahlung im  
Umkreis von 10 Kilometern, und erst recht nicht auf Kurs. 200 m GND, es macht sich  
Unruhe im Funk breit, und wir merken, dass es aussichtslos ist noch einmal wegzu-  
kommen. Kurzerhand entscheiden wir den 4km entfernten Flugplatz Rothenberg  
anzufiegen und zu landen. Im Verlauf einer halben Stunde kam dann ein Flugzeug  
nach dem anderen auch zur Landung, so dass am Ende 9 Flugzeuge in Rothen-  
berg landeten... Dumm gelaufen. 6 Stunden später in Marpingen kann bereits  
wieder jeder darüber lachen.

**Tag 3:** Es gibt nichts Besonderes. Das Campingteam hat sich eingespielt, alles läuft  
reibungsfrei. Die Aufgaben werden geflogen, es gibt eine Menge Außenlandun-  
gen, ich bleibe jedoch verschont. Das Wetter ist hervorragend, wir haben uns mitt-  
lerweile mit vielen anderen Teilnehmern und Helfern angefreundet. Abends wird



Frisbee gespielt, Modell geflogen oder der Bierpilsz entleert. Jörg, der bekannter-weise immer für eine Story gut ist, gab ebenfalls sein Bestes im Janus.

**Tag 4:** Gewitter mit Sturmböen ist angesagt. Die Front ist klar zu erkennen. Viele Teilnehmer rüsten sich für den Kampf gegen die Natur. Gegen den frühen Nachmittag geht es los, das heftigste Gewitter, das ich je gesehen habe. Wir flüchten in die Halle. Ab und zu fliegt ein Zelt oder ein Pavillon vorbei, unseres ist nicht dabei. Aus Angst um das Zelt entschließen wir uns, es durch unser Körpergewicht zu sichern und rennen los. Das Wasser fließt in 20 cm hohen Wogen über den Flugplatz – unglaublich. Der Campingplatz gleicht einem Schlachtfeld. Hier und da klammern sich Piloten und Helfer an ihr Hab und Gut. Nach einer halben Stunde ist alles überstanden. Das Wasser steht nun knöchelhoch auf dem gesamten Flugplatz. Viele lachen, manche trauern ihren abgesehenen Laptops und Zelten hinterher. Ich konnte alles in Sicherheit bringen (VW-BUS). Gegen Abend gibt es wieder Strom, juhu.

**Am nächsten Morgen:** Der Platz ist total aufgeweicht, keine Aussicht auf Flugwetter, es regnet leicht. Der Bierpilsz wird rege umzingelt, viele bleiben bis spät in die Nacht.

Das morgige Wetter soll wohl auch nicht fliegbar sein.

**Tag 6:** Sonnenschein. Wider Erwarten, Startbereitschaft gegen halb elf. In der Startaufstellung gibt es heute eine besondere Attraktion. Ein Pilot lehnt kotzend an seinem Seitenleitwerk und wird das Bier vom gestrigen Abend los. Kurz darauf hangelt er sich über Rumpf und Fläche zum Cockpit. Seine Helfer sehen ratlos aus. Nach kurzer Rechnung wird festgestellt, der Kerl müsse nüchtern sein. Das weitere Geschehen kenne ich nur aus dem Abendgeplänkel, da ich das Ganze nicht weiter verfolgen konnte. Der Flugtag jedoch verlief sehr gut. Ich bin als einer der Ersten zurückkommen und habe so abends viel Zeit. Wir grillen und lassen den Abend gemütlich ausklingen.

**Tag 7:** Speed Assigned Area Task in Richtung Rheinebene. Ich komme schneller als erwartet voran und komme eine halbe Stunde zu früh zu Hause an – bitter. Anderen ging es aber auch nicht besser. Es gibt viele Außenlandungen, 9 um genau zu sein. Ich bin heute mit einer anderen LS4 im Team geflogen um der Blauthermik nicht zum Opfer zu fallen. Ein Teamflug mit anderen Flugzeugen hat auf Grund der Indexunterschiede keinen Sinn.

**Tag 8:** Schon wieder SAAT, diese Aufgabenart geht mir gegen den Strich. Um den guten Teamflug von gestern fortzusetzen, schließe ich mich wieder mit 6A, der anderen LS4 zusammen. Die dritte LS4, der eigentliche Teamkollege von 6A ist auch dabei. Es ist brühend heiß und noch dazu blau. Die erwarteten Steigwerte liegen bei einem Meter. Für die Doppelsitzerklasse wird in der Luft vor dem Abflug neutralisiert. Da für uns der Abflug bereits frei ist, kann nicht mehr neutralisiert werden. Man merkt, dass die meisten sich mental bereits auf eine Außenlandung einstellen. Ich bin auch eher pessimistisch. Nachdem wir 2 Stunden um die maximale Abflughöhe gekämpft haben, fliegen wir schließlich ab, ca. 20 Minuten nach dem Pulk. Mit Kurs auf den ersten Sektor wird uns, nach ca. 20 km Gleitstrecke und vielen Flieger auf den Äckern unter uns klar, dass es ein böses Ende geben werde. Die beiden anderen LS4en entschließen sich den Kurs weiter zu behalten, ich dagegen verlasse das

Team und fliege den Industriepark von Trier an, wo ich glücklicherweise Anschluss finde. Während dem Kurbeln überlege ich mir mein weiteres Vorgehen und höre mittlerweile über Funk, dass die beiden Anderen auf einem Acker gelandet sind. Ein bisschen schadenfroh und wieder voller Motivation setze ich den Flug erfolgreich fort, komme schließlich wieder in Marpingen an, mit einem miserablen Schnitt, aber immerhin geschafft. Mein Helfer war ebenfalls sehr dankbar.

Die folgenden Wertungstage werden neutralisiert. Es ist brutal heiß und stabil geworden. Der saarländische Fernsehsender ist da, dreht ein paar Flugvideos und führt Interviews mit der Wettbewerbsleitung. Wir haben 20 kg Eis aus der Stadt gekauft um die kostbarsten der Getränke kühl zu halten. Es herrscht eine gemütliche Stimmung, es wird gegrillt und viel gefachsimpelt. Am letzten Tag ist die Siegerehrung schnell vorüber, ich bin mit meiner Platzierung (8.Platz) relativ zufrieden.

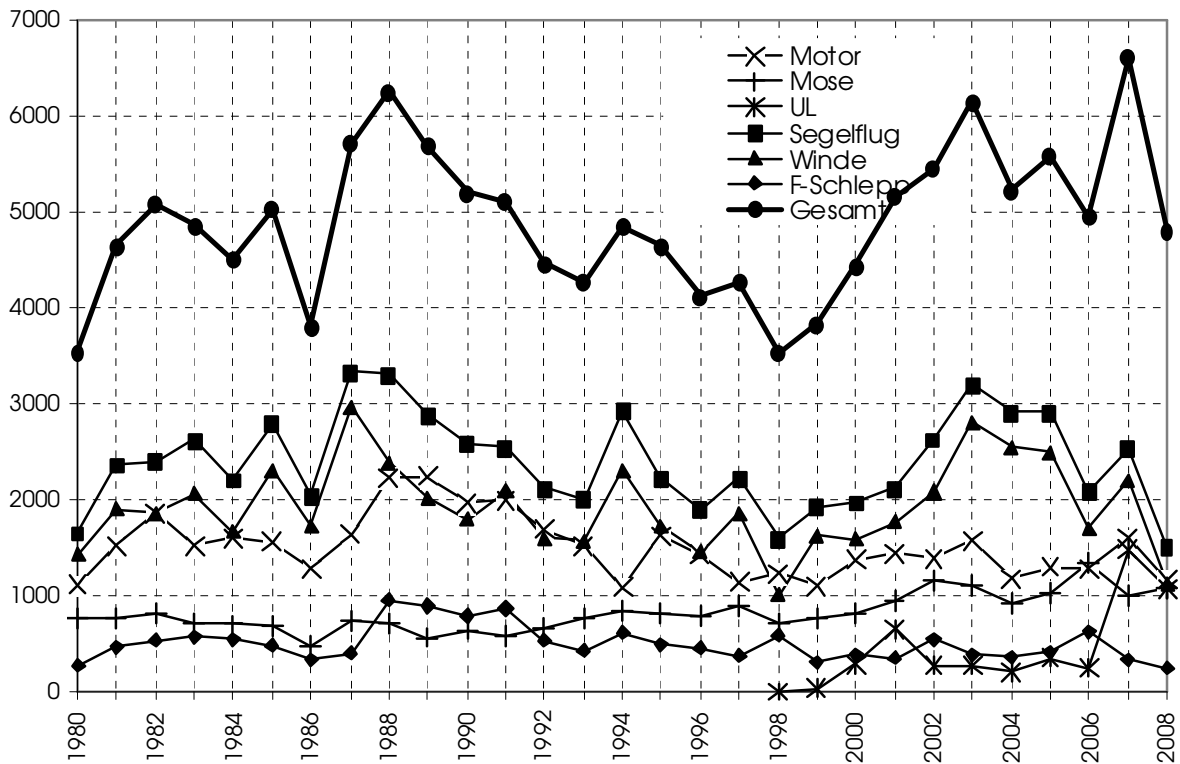
Alles in allem war der Wettbewerb wirklich eine super Zeit. Die Atmosphäre war der absolute Hammer, ebenso das Wetter. Ich konnte sehr viele Erfahrungen sammeln, fliegerisch und taktisch sehr viel dazulernen. Den Winter werde ich nutzen um mich theoretisch weiterzubilden, was den Wettbewerbsflug betrifft.

Dem Verein möchte ich an dieser Stelle noch für die Bereitstellung des Fliegers und des Hängers danken.



# Statistik

## Flugplatz Eichstätt



## Starts, gesamt

	2008	(2007)	
<b>Summe</b>	<b>4814</b>	<b>(6619)</b>	<b>-27,3%</b>
davon Motorflug	1161	(1592)	-27,1%
davon Motorsegler	1076	(1013)	+6,2%
davon UL's	1071	(1476)	-27,4%
davon Segelflug	1506	(2538)	-40,7%
Windenstarts	1120	(2200)	-49,1%
F-Schlepps	239	(338)	-29,3%

## Flüge auf Vereinsflugzeugen

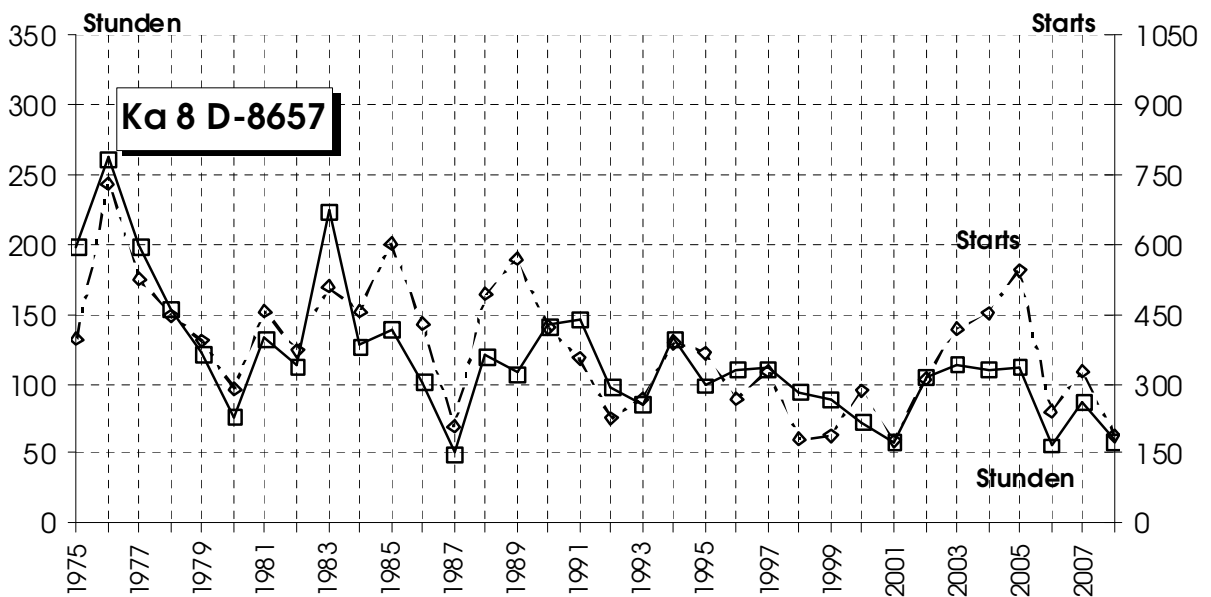
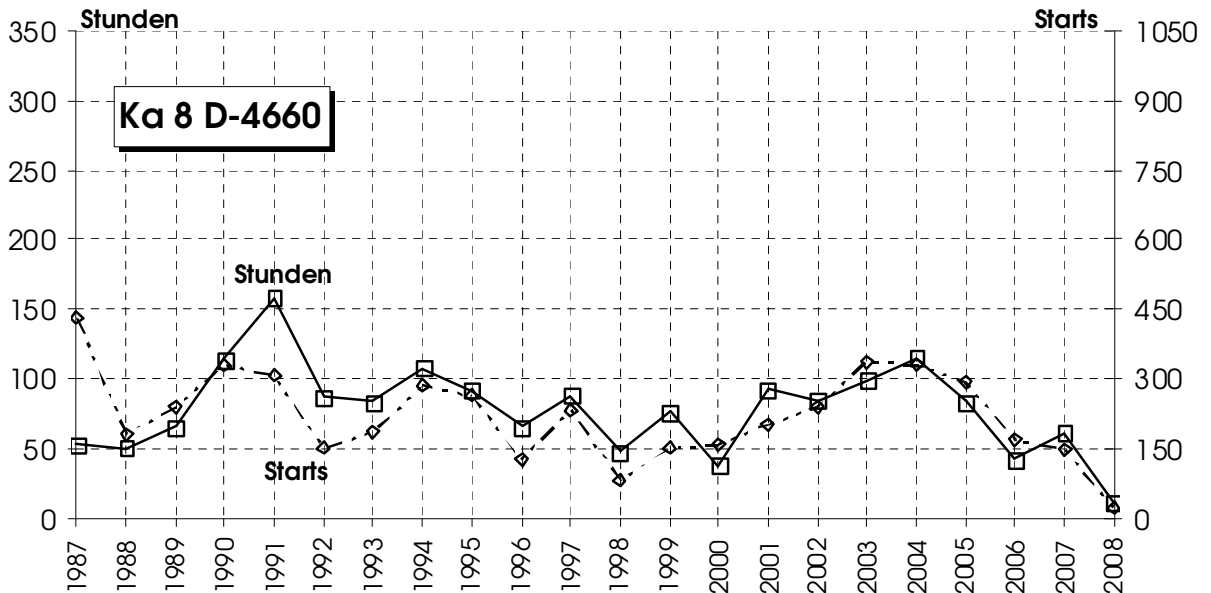
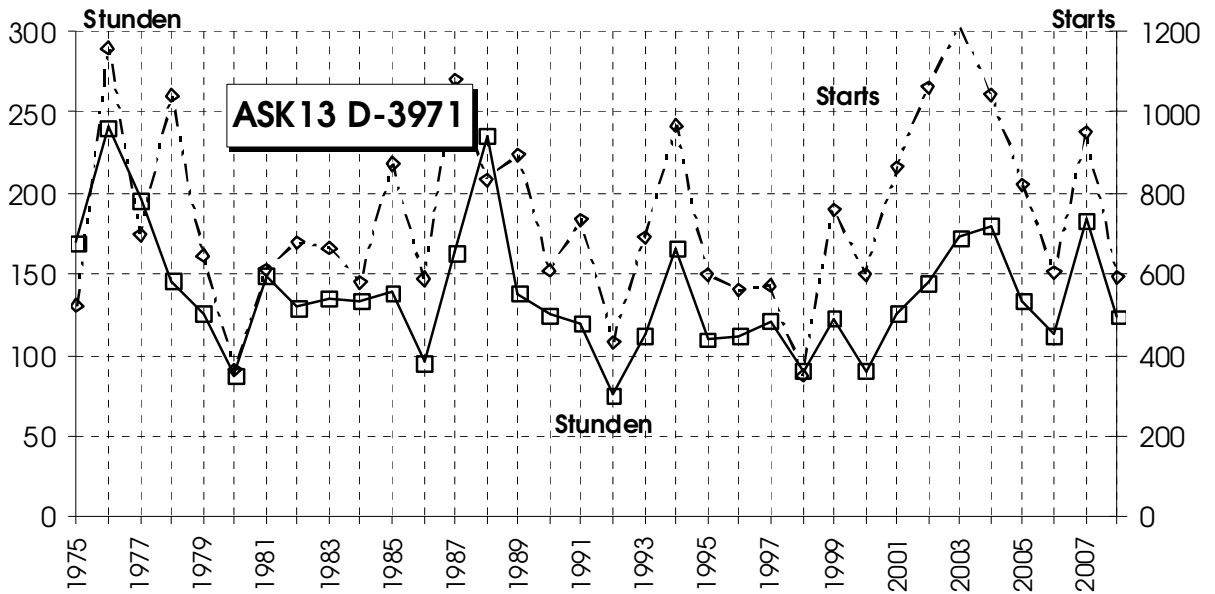
	Stunden			Starts		
	2008	(2007)		2008	(2007)	
<b>Summe</b>	<b>1750</b>	<b>(2342)</b>	<b>-25,3%</b>	<b>4274</b>	<b>(5891)</b>	<b>-27,4%</b>
davon Motorflug	242	(374)	-35,3%	1010	(1374)	-26,5%
davon Motorsegler	348	(395)	-11,9%	994	(955)	+4,1%
davon Segelflug	916	(1305)	-29,8%	1388	(2321)	-40,2%
davon UL	244	(268)	-9,0%	882	(1241)	-28,9%

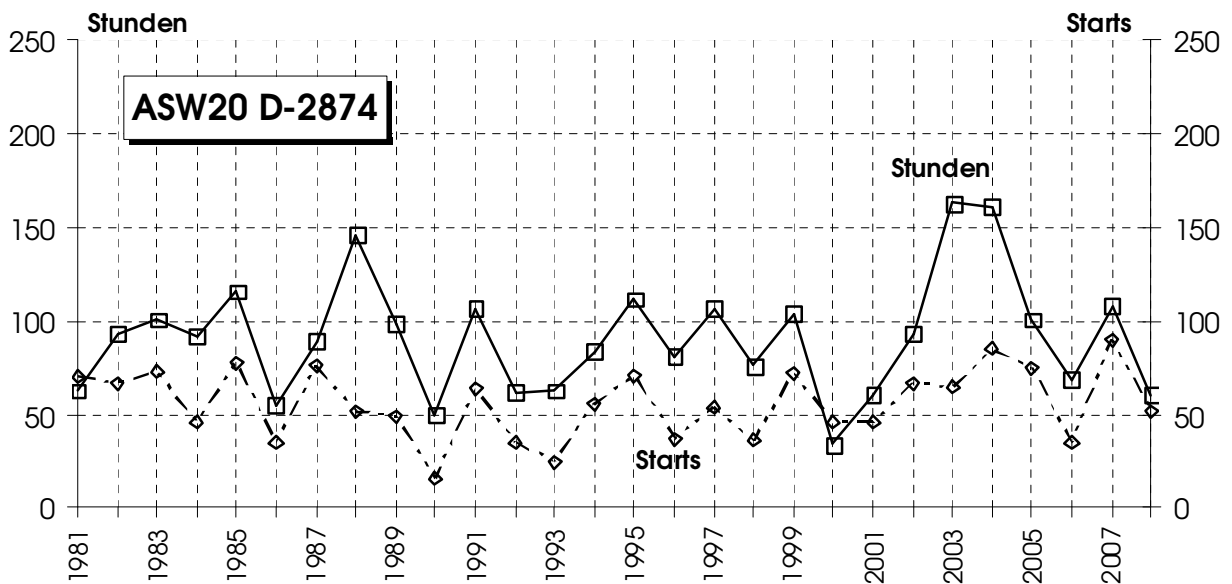
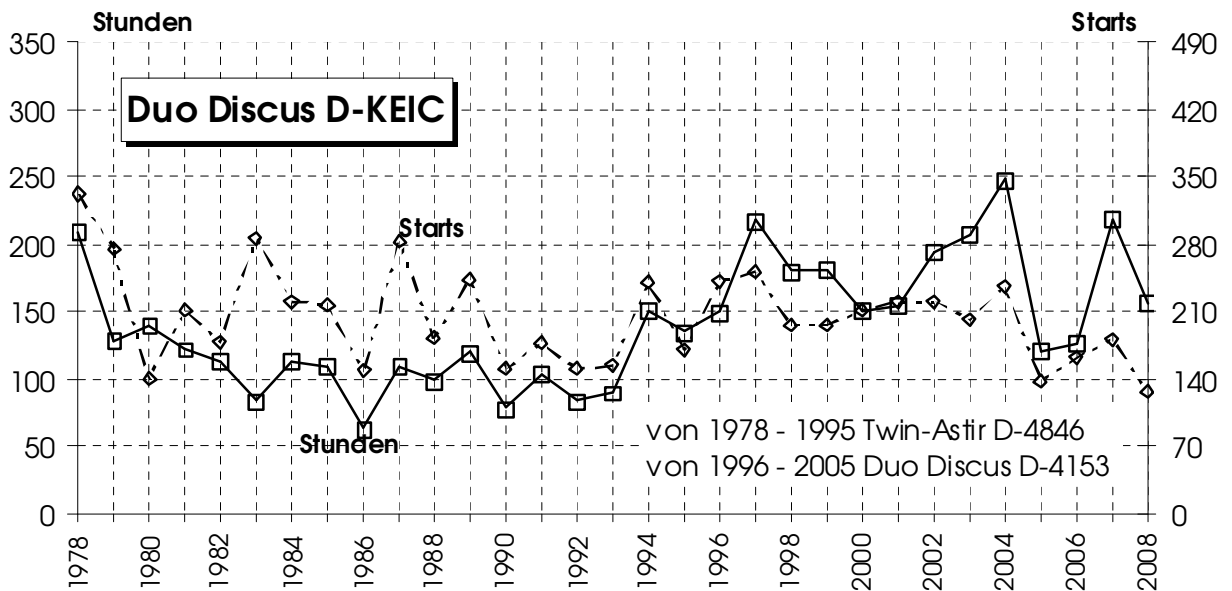
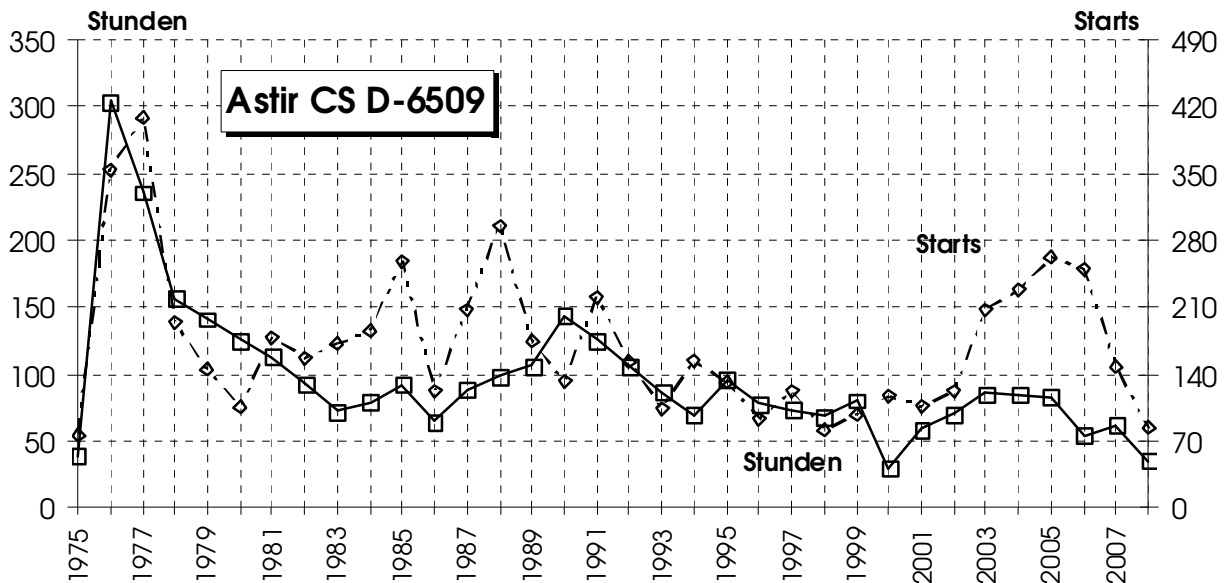
# Flugzeugpark Fliegerclub Eichstätt

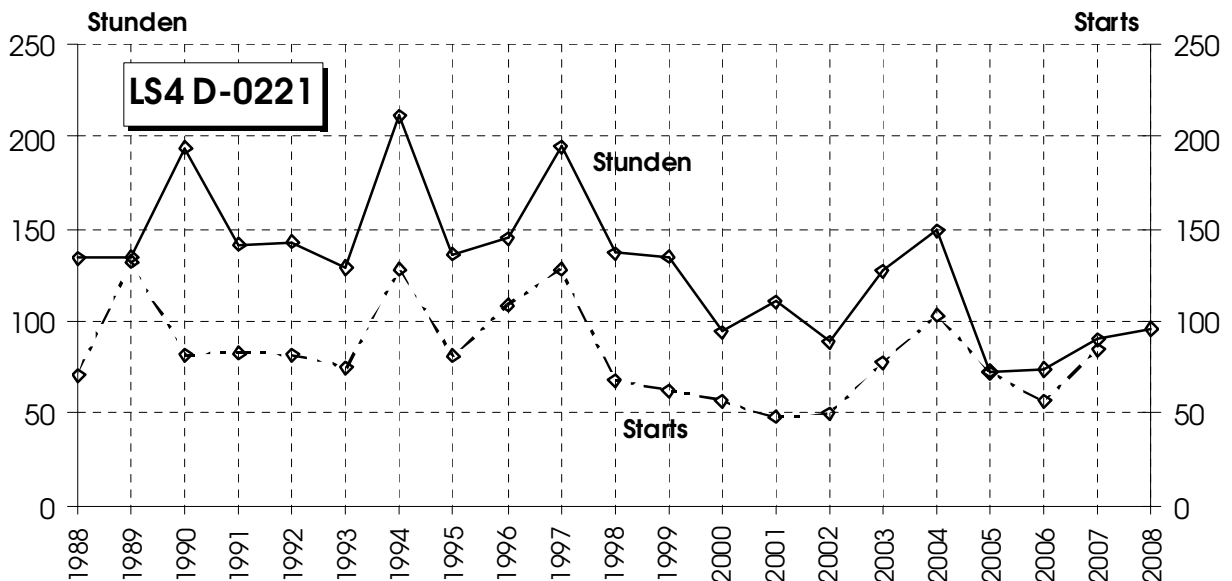
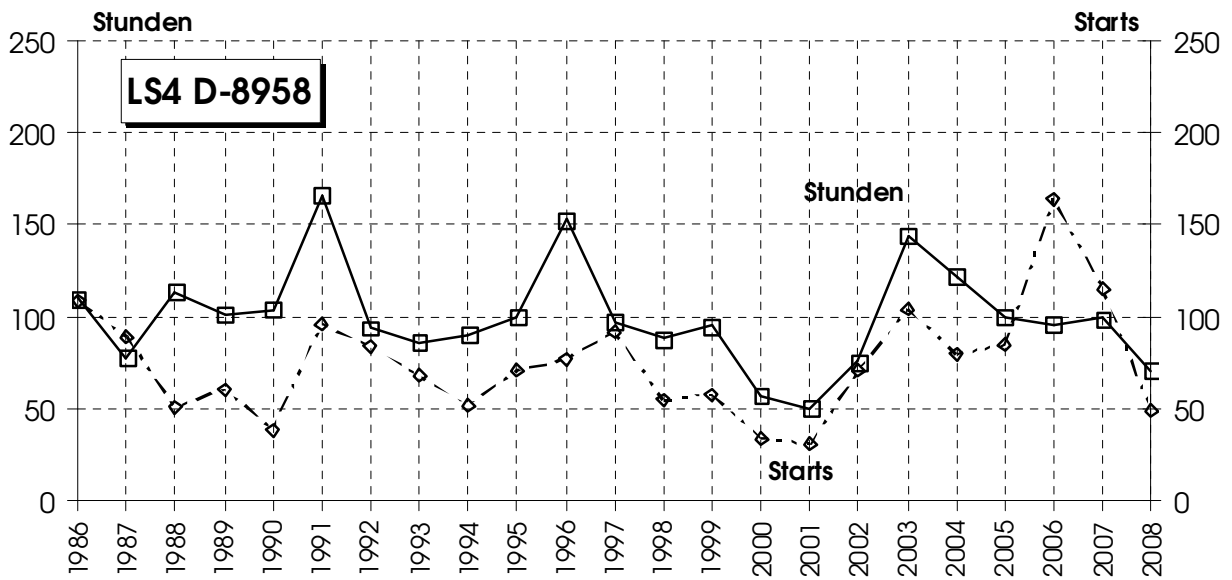
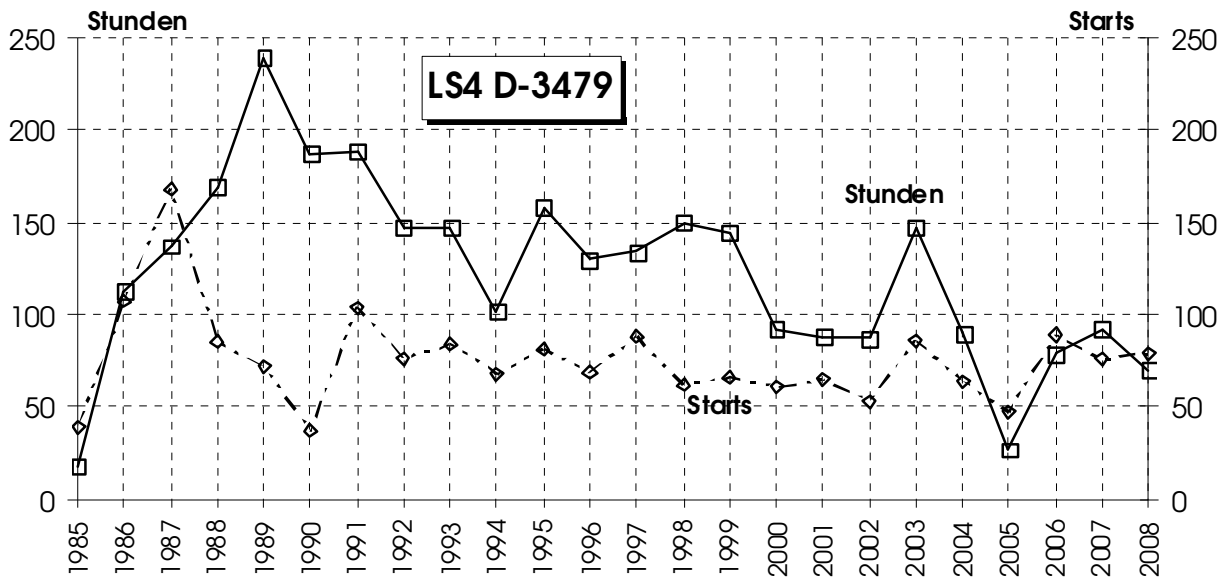
Flugzeug	Kenn- zeichen	Bau- jahr	Grund- überhol.	in EI seit	Stunden	Starts
DR 300	D-ENJN	1972	87/88	1972	3591	19316
DR 400	D-EKVL	1977	86/87	1982	3330	11278
C 172	D-EGJC	1973	----	1976	3224	8333
Dynamic	D-MEIH	2007	----	2007	512	2123
SF 25 C	D-KFCE	1992	----	1992	3428	7864
SF 25 C	D-KFEC	1994	----	1994	2902	6164
ASK 13	D-3971	1975	89/90	1975	4713	25300
Ka 8 b	D-8657	1975	90/91	1975	4006	12788
Ka 8 b	D-4660	1960	88/89	1987	3719	9798
Astir CS	D-6509	1975	----	1975	3293	5844
Duo Discus	D-KEIC	2006	----	2006	2306	2581
ASW 20	D-2874	1981	----	1981	2551	1573
LS 4	D-3479	1985	----	1985	2935	1826
LS 4	D-8958	1986	----	1986	2291	1735
LS 4 a	D-0221	1987	----	1987	2739	1738
Discus b	D-5078	1989	----	1989	2558	1591
Ventus CT	D-KEEI	1998	----	1998	1724	777
Winde	BAY 5850	1999	----	1999	----	17326

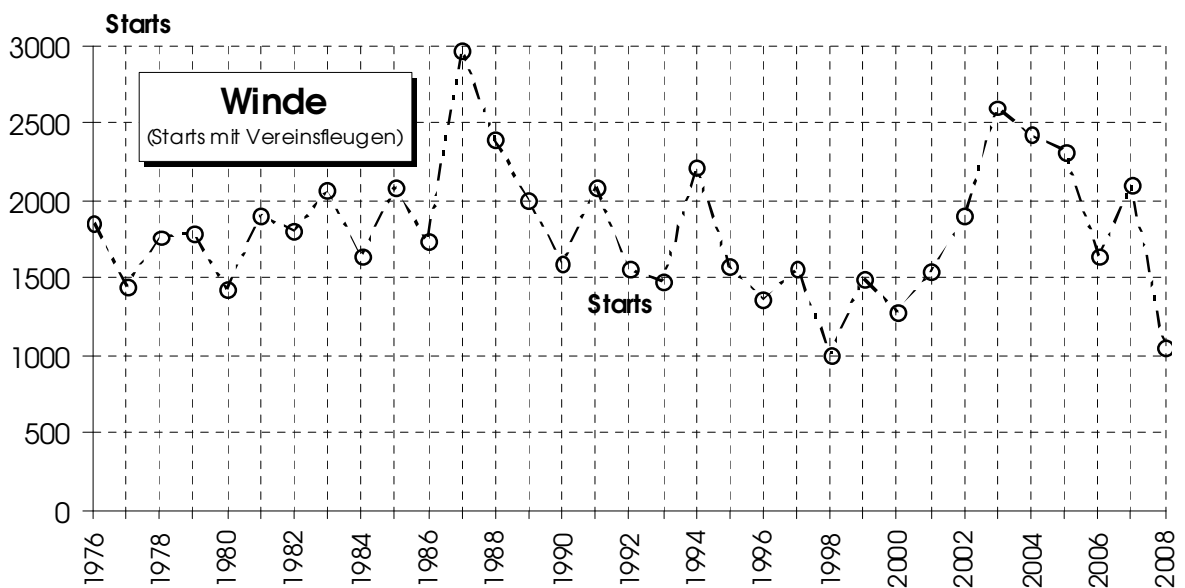
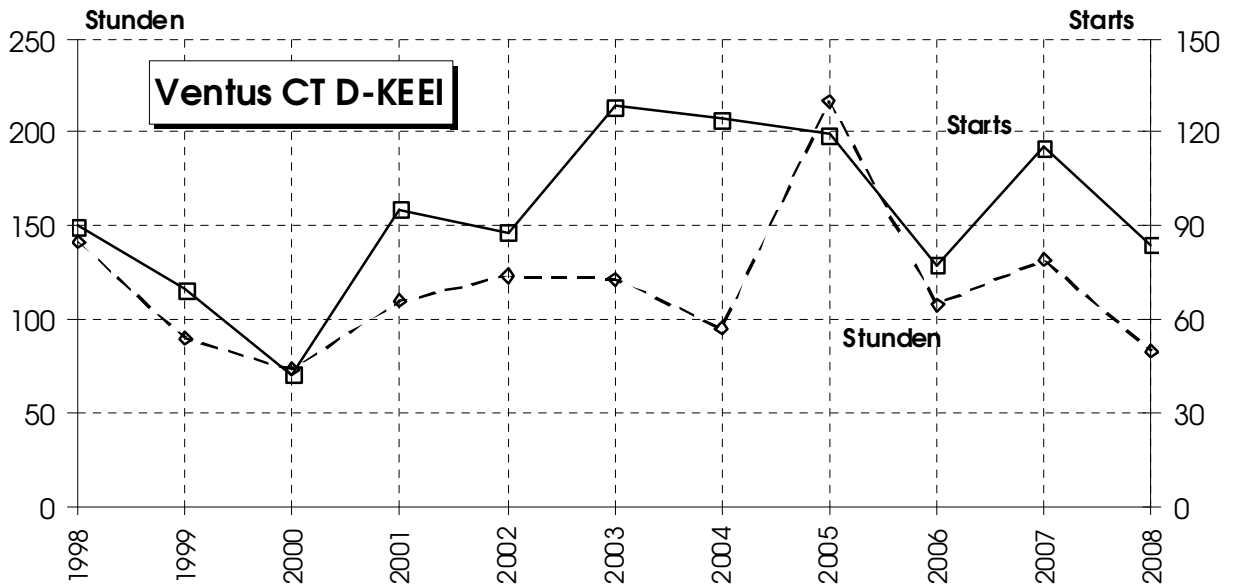
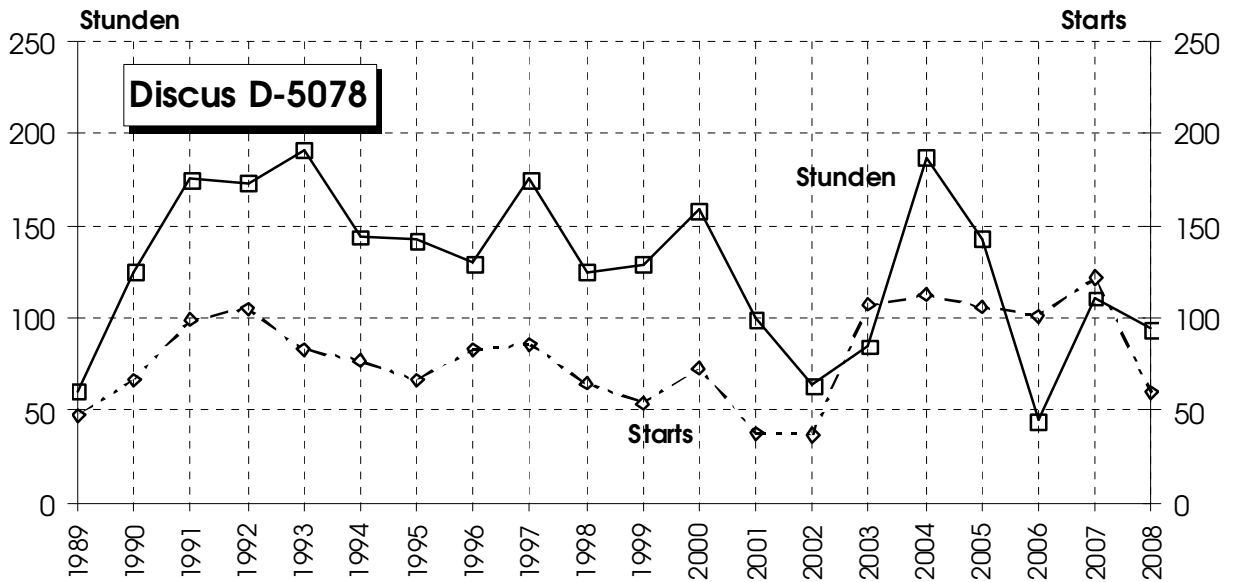
## Flüge auf Vereinsflugzeugen

Flugzeug	Kenn- zeichen	Starts			Stunden		
		2008	(2007)		2008	(2007)	
DR 300	D-ENJN	218	279	-21,9%	45	58	-22,4%
DR 400	D-EKVL	476	613	-22,3%	114	122	-6,6%
C 172	D-EGJC	316	482	-34,4%	83	194	-57,2%
Dynamic	D-MEIH	882	1241	-28,9%	244	268	-9,0%
SF 25 C	D-KFCE	722	559	+29,2%	212	206	+2,9%
SF 25 C	D-KFEC	272	396	-31,3%	136	189	-28,0%
ASK 13	D-3971	593	952	-37,7%	124	184	-32,6%
Ka 8 b	D-8657	189	327	-42,2%	59	87	-32,2%
Ka 8 b	D-4660	20	147	-86,4%	10	61	-83,6%
Astir CS	D-6509	83	147	-43,5%	35	62	-43,5%
Duo Discus	D-KEIC	127	181	-29,8%	156	219	-28,8%
ASW 20	D-2874	52	90	-42,2%	61	108	-43,5%
LS 4	D-3479	79	76	+3,9%	70	92	-23,9%
LS 4	D-8958	49	115	-57,4%	71	99	-28,3%
LS 4 a	D-0221	86	85	+1,2%	96	90	+6,7%
Discus b	D-5078	60	122	-50,8%	94	111	-15,3%
Ventus CT	D-KEEI	50	79	-36,7%	140	192	-27,1%
Winde	BAY 5102	1047	2098	-50,1%			

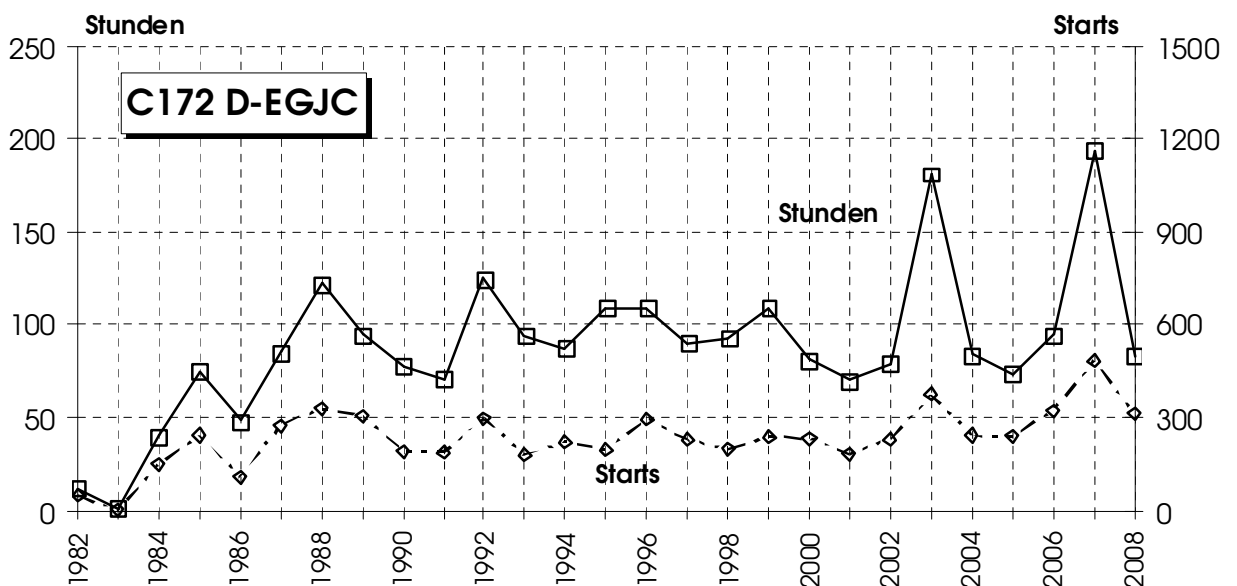
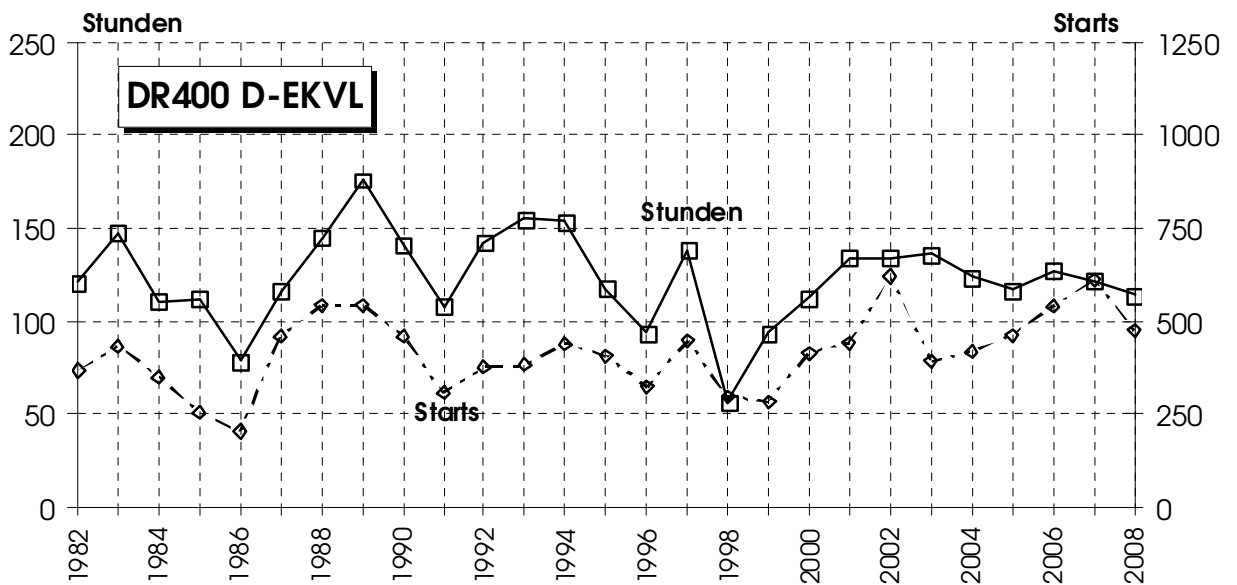
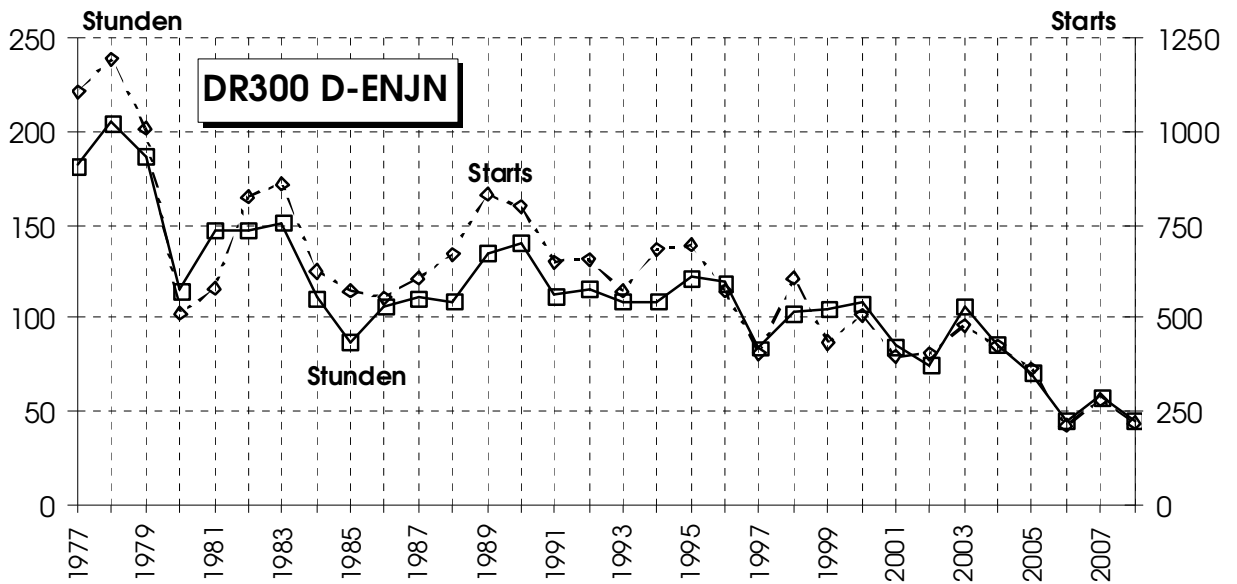


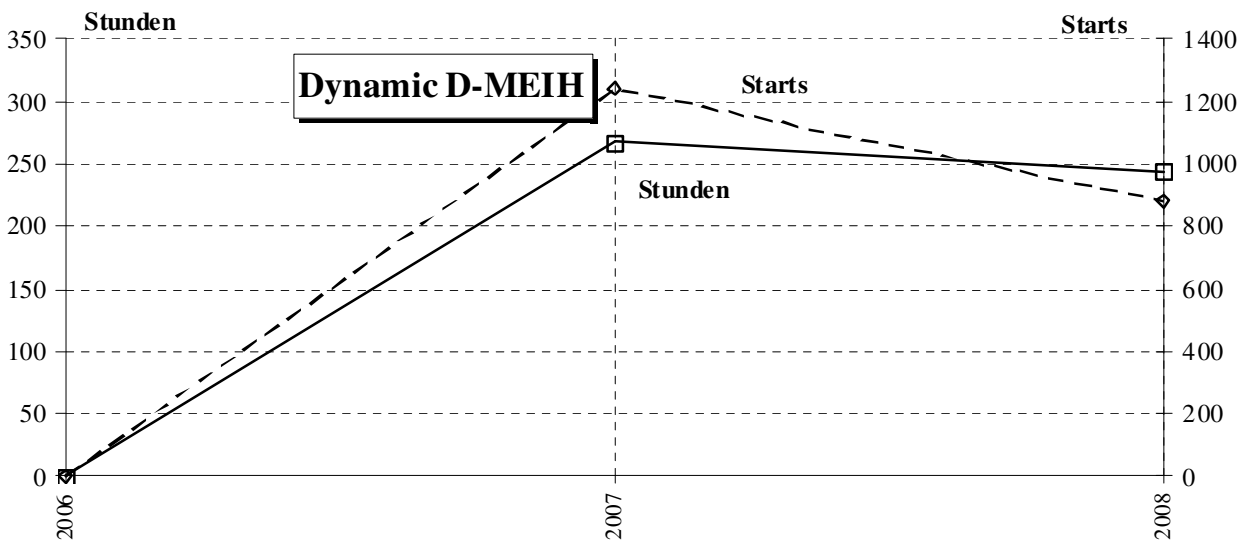
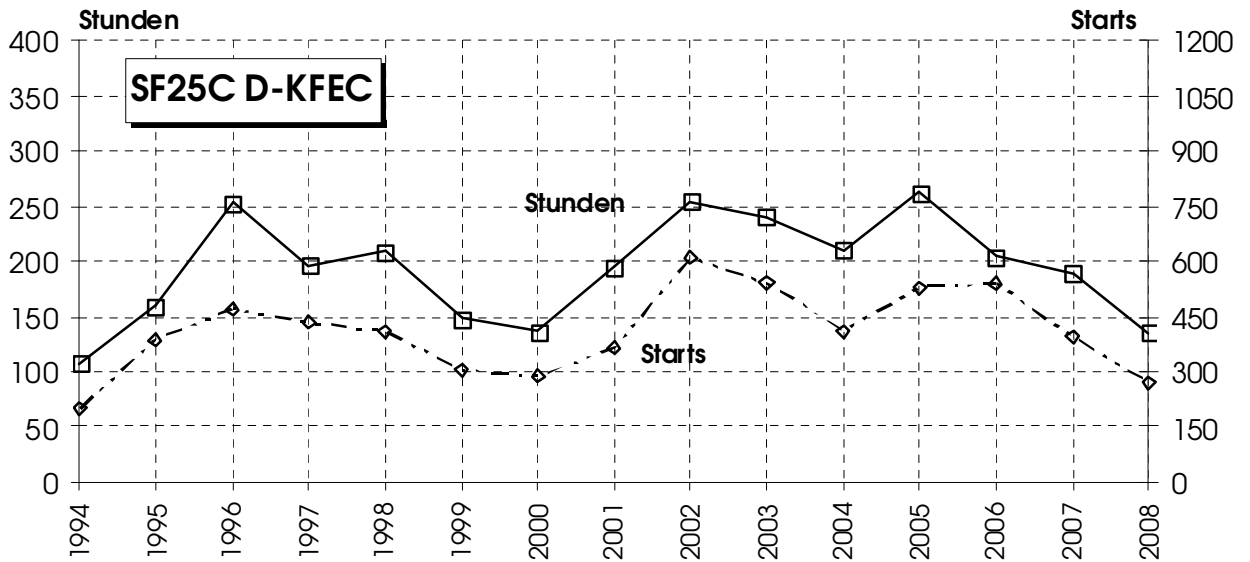
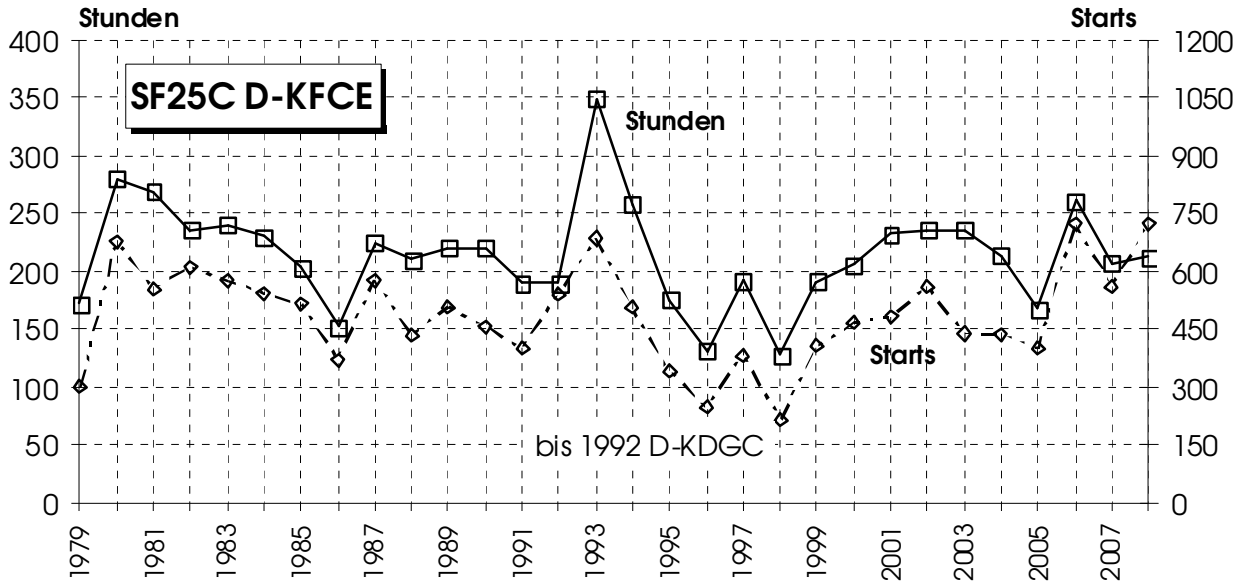












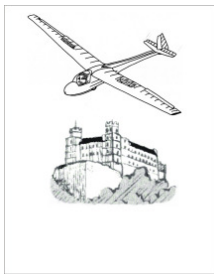
# Auszahlungsmodus Juniorenstiftung

<b>Juniorenstiftung</b>			Stand: 02.05.2008																								
<b>Auszahlungsmodalitäten pro Saison und Junior (bis einschl. 25.Lebensjahr)</b>																											
<b>Auszahlungskriterien:</b>																											
Die Auszahlung erfolgt ausschließlich auf das Flugkonto																											
Die Auszahlung erfolgt an Mitglieder des Vereins, welche zum Auszahlungszeitpunkt als Aktive gemeldet sind																											
Änderung 02.05.2008 gilt ab Flugsaison 2008																											
<b>Festlegung der Auszahlungsbeträge:</b> Segelflugreferent, Jugendleiter																											
<b>Bestätigung der Auszahlungsbeträge:</b> Vorstandschaft																											
<b>Auszahlungszeitpunkt:</b> Nach Bekanntgabe bei der Jahreshauptversammlung erfolgt die Gutschrift am Flugkonto																											
<b>gemeldete Flüge zur DMSt</b>																											
Bewertet werden die drei punkthöchsten Flüge mit Vereinsflugzeugen gemäß Wertung DMST Junioren (Die Flüge sind Indexbewertet).																											
Nachfolgende Mindeststrecken sind zu fliegen um gewertet/bezuschusst zu werden																											
Bei Flügen im Doppelsitzer wird nur der vorne sitzende Pilot gewertet und bezuschusst . Es werden nur Flüge im Doppelsitzer gewertet, wenn beide Piloten Junioren sind																											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Flugzeugtyp</th> <th style="width: 20%;">Index</th> <th style="width: 60%;">Mindeststrecke/Mindestpunkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ASK13/Ka 8</td> <td>Index 78</td> <td>100 km</td> </tr> <tr> <td>ASK 21</td> <td>Index 92</td> <td>150 km</td> </tr> <tr> <td>Astir CS</td> <td>Index 96</td> <td>150 km</td> </tr> <tr> <td>LS 4</td> <td>Index 106</td> <td>250 km</td> </tr> <tr> <td>Discus</td> <td>Index 108</td> <td>300 km</td> </tr> <tr> <td>ASW 20/Duo D</td> <td>Index 110</td> <td>350 km</td> </tr> <tr> <td>Ventus</td> <td>Index 120</td> <td>450 km</td> </tr> </tbody> </table>				Flugzeugtyp	Index	Mindeststrecke/Mindestpunkte	ASK13/Ka 8	Index 78	100 km	ASK 21	Index 92	150 km	Astir CS	Index 96	150 km	LS 4	Index 106	250 km	Discus	Index 108	300 km	ASW 20/Duo D	Index 110	350 km	Ventus	Index 120	450 km
Flugzeugtyp	Index	Mindeststrecke/Mindestpunkte																									
ASK13/Ka 8	Index 78	100 km																									
ASK 21	Index 92	150 km																									
Astir CS	Index 96	150 km																									
LS 4	Index 106	250 km																									
Discus	Index 108	300 km																									
ASW 20/Duo D	Index 110	350 km																									
Ventus	Index 120	450 km																									
Euro/Punkt	max.Betrag/Jahr																										
0,05 Euro/Punkt	100,00Euro																										
<b>Wettbewerbsteilnahme</b>																											
<b>Vergleichsfliegen</b>																											
<b>Trainingslehrgang (Lima-, Gebirgsfluglehrgang),</b>																											
Zuschüße werden auf Antrag an die Vorstandschaft im Einzelfall entschieden																											
Der Antrag auf Bezuschussung muss schriftlich bis 31.12. des laufenden Jahres an die Vorstandschaft eingereicht werden.																											

# Regeln Karl - Kölle - Pokal

**Stand: 17.10.06**

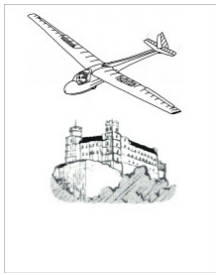
- 1.) Wertungsberechnung Punkte/Flug aktuell nach DMST
  - 2.) Abweichend zu Punkt 1.) erfolgt die Wertung der zwei besten (punkthöchsten) Flüge eines Piloten unabhängig der in der DMST definierten Klassen.
  - 3.) Piloten, die erstmals einen Flug größer 500 km durchführen, werden ab dem Folgejahr je Flug von den erreichten Punkten gemäß DMST jeweils 10% abgezogen.
  - 4.) Piloten, die noch nie einen Flug größer als 500 km gewertet haben, bekommen je Flug eine Erhöhung der erreichten Punktezahl gemäß DMST um 10%.
  - 5.) Flüge für den Karl - Kölle - Pokal werden nur gewertet, wenn mit Start und/oder Ziel Flugplatz Eichstätt, (Ausnahme: Flüge aus Gerstdorf).
  - 6.) Für Junioren (Festlegung Altersgrenze gemäß DMST) kann zur Wertung ein Flug abweichend zu Punkt 5.) zur Wertung herangezogen werden.
  - 7.) Bei Doppelsitzern zählt bei einem Flug gemäß Punkt 3.) und 4.) immer der ungünstigere Faktor beider Insassen. Für den Piloten mit dem günstigeren Handicap gelten die Punkte 3.) und 4.) solange bis dieser eine Strecke größer als 500 km fliegt.
  - 8.) Bei Flügen mit Doppelsitzern wird grundsätzlich nur der vorne sitzende Pilot gewertet.
- Flüge von Junioren im Doppelsitzer werden nur dann bei den Junioren gewertet, wenn beide Piloten Junioren sind. Ansonsten werden diese Flüge bei den Senioren gewertet.



# Wertung Karl - Kölle - Pokal 2008 – Senioren



Platz	Punkte	Summe DMST	Handicap	Gesamtsumme	Name	Datum	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
1	731,23	1273,56	1,1	1157,78	Ottmar Schmidt	03.05.08	674,98	79,9	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
	542,33					05.07.08	650,79	81,75	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
2	735,11	1237,63	1,1	1125,12	Sabine Bert-ram-Röpling	04.05.08	637,1	84,29	Eichstätt	Janus 18,2m
	502,52					26.04.08	522,62	83,34	Eichstätt	Janus 18,2m
3	616,23	1108,86	1,1	1008,05	Viktor Meyerle	04.05.08	616,23	67,35	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
	492,63					27.07.08	492,63	67,1	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
4	546,94	1087,84	1,1	988,95	Karlheinz Ludwig	03.05.08	601,63	74,76	Eichstätt	DG 200/17
	540,9					05.07.08	594,98	73,3	Eichstätt	DG 200/17
5	575,92	1044,41	1,1	949,46	Frank Glaser	03.05.08	633,52	78,75	Eichstätt	Duo Discus T
	468,49					05.07.08	515,34	64,83	Eichstätt	Duo Discus T
6	470,37	742,82	0,9	825,36	Uwe Schulz	05.07.08	517,41	65,47	Eichstätt	ASW 20
	272,45					04.05.08	299,7	60,46	Eichstätt	Duo Discus T
7	344,37	639,00	1,1	580,91	Verena Röpling	13.04.08	358,14	84,05	Eichstätt	Janus 18,2m
	294,63					29.03.08	306,42	95,54	Eichstätt	Janus 18,2m
8	242,76	417,94	0,9	464,38	Mark Wittmann	29.06.08	257,33	49,02	Eichstätt	LS 4
	175,18					06.08.08	185,7	36,46	Eichstätt	LS 4
9	123,71	123,71	0,9	137,46	Andreas Bannis	03.05.08	80,41	37,13	Eichstätt	Ka 8



# Wertung Karl - Kölle - Pokal 2008 -Junioren



Platz	Punkte	Summe DMST	Handicap	Gesamtsumme	Name	Datum	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
-------	--------	------------	----------	-------------	------	-------	----	------	------------	----------

1	547,5	1090,80	1,10	991,64	Anton Lugtenburg	03.05.08	580,35	71,03	Eichstätt	LS 4
	543,3					05.07.08	575,9	70,02	Eichstätt	LS 4
2	191,24	378,73	0,90	420,81	Roland Berlinghof	09.08.08	218,02	62,77	Eichstätt	Ventus 2
	187,49					10.08.08	206,24	48,56	Eichstätt	ASW 20
3	214,25	317,46	0,90	352,73	Michael Kössler	03.05.08	189,25	44,33	Eichstätt	PIK 20 E
	103,21					04.05.08	109,41	55,21	Eichstätt	PIK 20 E
4	91,84	158,98	0,90	176,64	Arne Röpling	26.04.08	88,17	35,44	Eichstätt	Astir CS
	67,14					20.04.08	64,45	23,78	Eichstätt	Astir CS



LS4 über den süfranzösischen Seealpen (Foto Jürgen Hofmann)



## Flüge Piloten FCE DMST 2008 (1)



Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
11.03.08	33,45	Ottmar Schmidt	40,14	35,01	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
13.03.08	43,5	Christoph Böttigheimer	46,98	12,28	La Motte Du Caire	Discus
13.03.08	84,08	Michael Hoedt	92,49	20,34	La Motte Du Caire	Duo Discus T
13.03.08	79,19	Ottmar Schmidt	95,03	21,83	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
14.03.08	123,76	Ottmar Schmidt	148,51	41,72	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
15.03.08	29,36	Michael Hoedt	32,3	11,36	La Motte Du Caire	Duo Discus T
15.03.08	57,73	Uwe Schulz	62,35	27,55	La Motte Du Caire	Discus
16.03.08	87,64	Uwe Schulz	94,65	25,67	La Motte Du Caire	Discus
16.03.08	129,26	Ottmar Schmidt	129,26	31,45	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
17.03.08	120,88	Ottmar Schmidt	145,06	44,5	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
17.03.08	136,65	Christoph Böttigheimer	147,58	40,73	La Motte Du Caire	Discus
18.03.08	49,79	Christoph Böttigheimer	53,78	12,84	La Motte Du Caire	Discus
18.03.08	150,09	Michael Hoedt	165,1	37,87	La Motte Du Caire	Duo Discus T
18.03.08	151,67	Ottmar Schmidt	182,01	47,32	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
19.03.08	90,95	Christoph Böttigheimer	98,22	24,64	La Motte Du Caire	Discus
19.03.08	194,39	Uwe Schulz	213,83	54,41	La Motte Du Caire	Duo Discus T
19.03.08	178,76	Ottmar Schmidt	214,51	56,95	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
20.03.08	91,01	Christoph Böttigheimer	98,29	26,3	La Motte Du Caire	Discus
20.03.08	144,98	Ottmar Schmidt	173,98	42,57	La Motte Du Caire	Ventus 2cT/18m
20.03.08	206,25	Michael Hoedt	226,87	41,65	La Motte Du Caire	Duo Discus T
29.03.08	163,68	Frank Glaser	173,51	68,07	Eichstätt	LS 4
29.03.08	269,07	Anton Lugtenburg	285,22	89,94	Eichstätt	LS 4
29.03.08	294,63	Verena Röpling	306,42	95,54	Eichstätt	Janus 18,2m
13.04.08	254,41	Karlheinz Ludwig	279,85	60,27	Eichstätt	DG 200/17
13.04.08	344,37	Verena Röpling	358,14	84,05	Eichstätt	Janus 18,2m
20.04.08	67,14	Arne Röpling	64,45	23,78	Eichstätt	Astir CS
20.04.08	136,41	Mark Wittmann	144,59	55,36	Eichstätt	LS 4
20.04.08	386,33	Karlheinz Ludwig	354,14	61,71	Eichstätt	DG 200/17
20.04.08	349,43	Anton Lugtenburg	377,39	70,87	Eichstätt	Discus
26.04.08	91,84	Arne Röpling	88,17	35,44	Eichstätt	Astir CS
26.04.08	381,36	Frank Glaser	404,24	69,71	Eichstätt	LS 4
26.04.08	433,7	Anton Lugtenburg	459,72	82,54	Eichstätt	LS 4
26.04.08	502,52	Sabine Bertram-Röpling	522,62	83,34	Eichstätt	Janus 18,2m
26.04.08	451,04	Viktor Meyerle	541,25	72,84	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
26.04.08	501,62	Karlheinz Ludwig	551,78	76,3	Eichstätt	DG 200/17
03.05.08	123,71	Andreas Banis	80,41	37,13	Eichstätt	Ka 8
03.05.08	214,25	Michael Kössler	189,25	44,33	Eichstätt	PIK 20 E
03.05.08	547,5	Anton Lugtenburg	580,35	71,03	Eichstätt	LS 4
03.05.08	546,94	Karlheinz Ludwig	601,63	74,76	Eichstätt	DG 200/17
03.05.08	575,92	Frank Glaser	633,52	78,75	Eichstätt	Duo Discus T
03.05.08	731,23	Ottmar Schmidt	674,98	79,9	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
04.05.08	103,21	Michael Kössler	109,41	55,21	Eichstätt	PIK 20 E
04.05.08	200,77	Anton Lugtenburg	212,81	71,02	Suhl Goldlauter	LS 4
04.05.08	272,45	Uwe Schulz	299,7	60,46	Eichstätt	Duo Discus T
04.05.08	370,5	Anton Lugtenburg	392,73	76,56	Eichstätt	LS 4
04.05.08	381,46	Karlheinz Ludwig	419,61	69,7	Eichstätt	DG 200/17
04.05.08	452,43	Frank Glaser	479,58	70,66	Eichstätt	LS 4
04.05.08	616,23	Viktor Meyerle	616,23	67,35	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
04.05.08	735,11	Sabine Bertram-Röpling	637,1	84,29	Eichstätt	Janus 18,2m
10.05.08	257,63	Anton Lugtenburg	278,24	60,11	Hockenheim	Discus
11.05.08	269,75	Anton Lugtenburg	291,34	68,37	Hockenheim	Discus
11.05.08	299,31	Jörg Röpling	311,28	79,67	Blaubeuren	Janus 18,2m



## Flüge Piloten FCE DMST 2008 (2)



Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
12.05.08	281,76	Anton Lugtenburg	304,3	58,9	Hockenheim	Discus
12.05.08	319,21	Sabine Bertram-Röpling	331,98	76,89	Blaubeuren	Janus 18,2m
13.05.08	308,04	Jörg Röpling	266,97	57,4	Blaubeuren	Janus 18,2m
13.05.08	324,33	Anton Lugtenburg	350,27	86,93	Hockenheim	Discus
14.05.08	183,13	Jan Opitz	197,78	61,9	Laucha Dorndorf	LS 8
14.05.08	435,18	Sabine Bertram-Röpling	452,59	76,53	Blaubeuren	Janus 18,2m
24.05.08	332,66	Karlheinz Ludwig	365,93	62,01	Eichstätt	DG 200/17
24.05.08	363,13	Verena Röpling	377,65	77,37	Stillberghof	Janus 18,2m
01.06.08	228,01	Frank Glaser	201,4	60,78	Eichstätt	LS 4
01.06.08	328,44	Karlheinz Ludwig	361,29	63,15	Eichstätt	DG 200/17
01.06.08	339,96	Viktor Meyerle	407,96	74,04	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
01.06.08	505,31	Jörg Röpling	437,93	56,08	Eichstätt	Janus 18,2m
14.06.08	173,24	Karlheinz Ludwig	190,56	54,85	Eichstätt	DG 200/17
21.06.08	241,24	Karlheinz Ludwig	265,36	58,75	Eichstätt	DG 200/17
29.06.08	242,76	Mark Wittmann	257,33	49,02	Eichstätt	LS 4
29.06.08	274,04	Karlheinz Ludwig	301,45	51,53	Eichstätt	DG 200/17
29.06.08	339,79	Frank Glaser	373,77	66,74	Eichstätt	Duo Discus T
05.07.08	468,49	Frank Glaser	515,34	64,83	Eichstätt	Duo Discus T
05.07.08	470,37	Uwe Schulz	517,41	65,47	Eichstätt	ASW 20
05.07.08	543,3	Anton Lugtenburg	575,9	70,02	Eichstätt	LS 4
05.07.08	540,9	Karlheinz Ludwig	594,98	73,3	Eichstätt	DG 200/17
05.07.08	542,33	Ottmar Schmidt	650,79	81,75	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
23.07.08	183,72	Anton Lugtenburg	194,74	57,29	Marpingen	LS 4
24.07.08	346,84	Anton Lugtenburg	367,65	77,08	Marpingen	LS 4
25.07.08	329,2	Anton Lugtenburg	290,79	50,35	Marpingen	LS 4
26.07.08	206,39	Viktor Meyerle	247,66	78,41	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
27.07.08	433,59	Karlheinz Ludwig	397,45	64,1	Eichstätt	DG 200/17
27.07.08	492,63	Viktor Meyerle	492,63	67,1	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
28.07.08	218,01	Anton Lugtenburg	231,09	68,27	Marpingen	LS 4
29.07.08	201,93	Anton Lugtenburg	214,04	72,31	Marpingen	LS 4
30.07.08	153,5	Anton Lugtenburg	162,71	51,3	Marpingen	LS 4
03.08.08	58,85	Mark Wittmann	62,38	25,46	Eichstätt	LS 4
03.08.08	85,72	Mark Wittmann	94,29	24,7	Eichstätt	DG 200/17
06.08.08	175,18	Mark Wittmann	185,7	36,46	Eichstätt	LS 4
09.08.08	191,24	Roland Berlinghof	218,02	62,77	Eichstätt	Ventus 2
09.08.08	228,35	Karlheinz Ludwig	251,19	58,46	Eichstätt	DG 200/17
10.08.08	168,85	Mark Wittmann	178,98	45,98	Eichstätt	LS 4
10.08.08	187,49	Roland Berlinghof	206,24	48,56	Eichstätt	ASW 20
10.08.08	218,25	Viktor Meyerle	248,8	57,5	Eichstätt	Ventus 2
10.08.08	279,54	Karlheinz Ludwig	307,5	63,26	Eichstätt	DG 200/17
13.08.08	336,45	Anton Lugtenburg	370,1	53,59	Eichstätt	Duo Discus T
16.08.08	131,61	Karlheinz Ludwig	120,64	34,99	Eichstätt	DG 200/17
17.08.08	171,66	Karlheinz Ludwig	188,83	64,43	Eichstätt	DG 200/17
24.08.08	276,33	Karlheinz Ludwig	303,96	65,6	Eichstätt	DG 200/17
30.08.08	272,03	Karlheinz Ludwig	299,23	50,99	Eichstätt	DG 200/17
30.08.08	286,6	Anton Lugtenburg	343,92	63,71	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
06.09.08	100,35	Karlheinz Ludwig	91,99	35,93	Eichstätt	DG 200/17
14.09.08	74,86	Karlheinz Ludwig	82,34	38,6	Eichstätt	DG 200/17
27.09.08	168,77	Karlheinz Ludwig	185,64	48,67	Eichstätt	DG 200/17
28.09.08	185,19	Karlheinz Ludwig	169,76	42,69	Eichstätt	DG 200/17



# Termine 2009

Montag	05.01.2009	19.00 Uhr	Vorstandssitzung
Samstag	07.03.2009	20.00 Uhr	Jahreshauptversammlung im Trachtenheim
13.03.09	bis	27.03.09	Fluglager Frankreich
14.03.09	bis	15.03.09	Flieger aufbauen / Vorbereitung Flugsaison
Samstag	28.03.09	09.00 Uhr	Flugplatzpflege
Samstag	28.03.09	16.00 Uhr	Einweisung in Rettungsgeräte
Samstag	28.03.09	19.00 Uhr	Frühjahrsversammlung (Regeln / Infos / ...)
04.04.09	bis	18.04.09	Ferienfluglager FCE am Flugplatz
16.05.09	bis	23.05.09	Leistungsflugwoche mit Gästefluglager
<b>05.06.09</b>	<b>bis</b>	<b>07.06.09</b>	<b>Fliegerfest</b>
03.07.09	bis	05.07.09	Beteiligung am Altstadtfest
01.08.09	bis	16.08.09	Ferienfluglager am Flugplatz
Montag	03.08.09	13:30 Uhr	Fliegen für Jugendliche <small>(zusammen mit dem Kreisjugendring)</small>
Samstag	22.08.09	14:00 Uhr	Basteln von Wurfleitern <small>(zusammen mit dem Kreisjugendring)</small>
Dezember			Jahresabschlussfeier im Vereinsheim