

# Jahresbericht



2011

# Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand).....   | 3  |
| Bericht des Segelflugreferenten.....  | 4  |
| Bericht des Motorflugreferenten zur Flugsaison 2011.....                      | 7  |
| Ausbildungsbericht 2011 – für Segelflug Motorsegler und UL.....               | 10 |
| Ausbildungsstatistik im Fliegerclub.....                                      | 12 |
| Rückblick 2011.....   | 14 |
| Ausblick 2012.....  | 17 |
| AIP am PC in der Flugleitung.....   | 18 |
| EU-PART-FCL kommt -- verbindlich und unmittelbar.....                         | 20 |
| ASK 21 mit neuem Beschleunigungsmesser.....                                   | 22 |
| Sennheiser HME 110 -der neue Kopfhörer Standard im Fliegerclub Eichstätt..... | 23 |
| In die Jahre gekommen.....  | 24 |
| Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1961).....                                     | 26 |
| Bericht 2011 Luftrettungsstaffel Bayern e.V., Stützpunkt Eichstätt.....       | 27 |
| Einmal Rügen ... und ein bisschen weiter.....                                 | 28 |
| Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2011).....                           | 37 |
| Wertung Karl - Kölle - Pokal 2011 –Senioren.....                              | 45 |
| Wertung Karl - Kölle - Pokal 2011 –Junioren.....                              | 46 |
| Flüge Piloten FCE DMST 2011 (1).....  | 47 |
| Flüge Piloten FCE DMST 2011 (2).....  | 48 |
| Flüge Piloten FCE DMST 2011 (3).....  | 49 |
| Termine 2012.....   | 50 |

## Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand)

Liebe Vereinsmitglieder,  
Liebe Freunde des Luftsports,

mit dem Jahresbericht 2003 wurde zum ersten Mal ein umfassender Jahresrückblick für unseren Verein erstellt. Er sollte neben den Vereinsstatistiken unserer Flugzeuge auch sonstige Vereinsbeiträge enthalten. Jetzt nach 9 Jahren liegt der Jahresbericht für 2011 vor, und man kann getrost sagen, viele Vereine wären stolz eine solch umfangreiche Vereinsinformation zu haben. Diese Mischung aus interessanten Berichten, Informationen und Statistiken macht diesen Jahresbericht sicher für alle Mitglieder lesenswert. Ich möchte mich bei allen bedanken, die dazu einen Beitrag geleistet haben.

Die Statistik in diesem Bericht zeigt nun, dass ich mit meiner Prognose für 2011 nicht ganz falsch lag. Letztes Jahr hatte ich noch geklagt, dass 2010 weniger mit Vereinsflugzeugen geflogen wurde; gleichzeitig hatte ich aber auch die Hoffnung ausgesprochen, dass dieser Tiefpunkt bald überwunden sei und in der Flugsaison 2011 wieder mehr geflogen würde. So war es auch.

Bei unseren Vereinsflugzeugen konnten wir bezüglich der Flugstunden eine Steigerung um 11% und bei den Starts um 26% gegenüber 2010 erreichen. Darüber bin ich froh, denn mehr Fliegen sorgt für mehr Sicherheit und ein sicheres Fluggefühl erhöht den Flugspaß und Spaß wollen wir doch letztendlich alle haben. Außerdem müssen unsere Flugzeuge eine gewisse Auslastung haben, damit der Verein den vorhandenen Flugzeugpark finanziell vernünftig betreiben kann.

Dieser Jahresbericht ist auch auf unserer Homepage, die immer aktuell von Florian Metzel gepflegt wird, zu finden, wie viele weitere wertvolle Informationen, z. B. das Hauptflugbuch, mit den aktuellen Flugdaten aller Mitglieder, die Handbücher der Flugzeuge und die der GPS-Geräte.

Am Ende der Flugsaison möchte ich mich bei allen bedanken, die aktiv am Vereinsgeschehen mitgewirkt haben, egal ob bei der Werkstattarbeit, beim Flugbetrieb oder bei den Vorbereitungen und Durchführungen diverser Vereinsaktivitäten. Alles ist wichtig, um am Ende des Jahres auf einen erfolgreichen Verein und vor allem auf eine unfallfreie Flugsaison zurückblicken zu können.

Für die Flugsaison 2012 wünsche ich allen Vereinsmitgliedern viele schöne Flugerlebnisse und vor allem eine unfallfreie Saison.



1. Vorsitzender

# Bericht des Segelflugreferenten

Liebe Segelflieger, liebe Anwesende,

beginnen möchte ich meinen Bericht mit dem Saisonrückblick für das Jahr 2011.

Um die Segelflugzeuge für die Flugsaison 2011 vorzubereiten, wurden in der Winterperiode neben den üblichen Polier- und Reinigungsarbeiten einige Modifikationen an den Flugzeugen vorgenommen. So erhielt zum Beispiel unser Discus eine Bugkupplung, Ventus und Duo Discus wurden mit einer Fahrwerkswarnung ausgerüstet. Ebenso wurde bei allen Segelflugzeugen das unumgängliche Update der Flarmsoftware Version 5.0 sowie der Hindernisdatenbank durchgeführt, so dass die Flugsaison 2011 pünktlich zum Frühjahrsbeginn mit den ersten Segelflugstarts eingeleitet werden konnte.

Nicht unerwähnt dürfen natürlich unsere Frankreichfahrer bleiben, welche mit drei Vereinsflugzeugen und zwei Privatmaschinen in das Segelflugmekka Provence pilgerten. Eine geräumige Tiefdrucklage sorgte dafür, dass die Segelflugzeuge in der ersten Woche in den Hängern schlummerten. Dank eines Wetterumschwungs zu Beginn der zweiten Hälfte des Aufenthaltes konnten doch noch zahlreiche Starts durchgeführt und einige Streckenkilometer in den französischen Seealpen geflogen werden.

Doch zurück in die Heimat. Das Osterfluglager erfreut sich immer größerer Beliebtheit, wobei in der ersten Woche wetterbedingt der Schwerpunkt auf Schulungs- und Platzflügen lag. Ab Gründonnerstag konnten einige Streckenflüge, darunter auch der notwendige 50 km Flug von Philipp Wesner für den Erwerb des Segelflugscheines, verbucht werden. Auch möchte ich nicht unerwähnt lassen, dass der bayerische D-Kader mit über 20 jungen Leistungspiloten sowie zahlreichen Trainern parallel zum Fluglager erneut seine Zelte auf unserem reizvollen Flugplatz aufgeschlagen hatte.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein war unser Hallenfest. Am Freitagnachmittag lockten Windenstarts zu reduzierten Preisen viele Besucher auf den Fliegerberg. Aus fliegerischer Sicht waren die Kunstflugdarbietungen von Roland auf der Lo 100 am Samstag und Sonntag ganz nach dem Geschmack der zahlreichen Zuschauer.

Das nächste wichtige Ereignis war das jährliche Fluglager während der ersten beiden Augustwochen. Wie jedes Jahr konnten zahlreiche Schul- und Übungsflüge durchgeführt werden. Wetterbedingt wurden nur kleine Strecken ausgeschrieben.

Nach langem Warten konnte im September der Hänger für unsere ASK 21 in Empfang genommen werden und der Innenausbau im Rahmen der Winterarbeit optimiert werden, so dass der Verein für die neue Flugsaison bei einer Außenlandung nicht mehr auf das Ausleihen eines Hängers aus einem der Nachbarvereine angewiesen sein wird.

Um die im Winter notwendigen Arbeiten für den Start die Flugsaison 2012 rechtzeitig abschließen zu können, wurden unsere Vereinssegelflugzeuge im November

abgebaut und gleichzeitig sowohl unsere Werkstatt als auch die Hallen für die Winterarbeit vorbereitet.

Doch nun weiter mit dem Strecken- bzw. Wettbewerbssegelflug. Eine Steigerung der geflogenen Strecken und Kilometer wie im Jahre 2010 kann ich leider nicht vermelden.

Das Interesse am Überlandfliegen stagnierte, richtig aktiven Streckenflug betrieben mit wenigen Ausnahmen (bitte versteht den Begriff nicht falsch) nur unsere Oldies und Privatflieger. Aus diesem Grund gilt mein Appell an unsere Jungflieger (scheinmässig nicht altersmässig gemeint) den inneren Schweinehund zu überwinden und sich ein wenig vom Platz zu entfernen oder sich vertrauensvoll an die erfahrenen Piloten mit der Bitte um „Begleitschutz“ oder Mitflug im Doppelsitzer zu wenden. Mit der Anschaffung unseres neuen Swan Hängers dürfte nun auch eine mögliche Außenlandung mit unserer ASK 21 keine Ausrede mehr darstellen. Auch - und das finde ich persönlich sehr schade, wurden nicht wenige Flüge zur DMST beziehungsweise zum OLC aus Bequemlichkeit nicht gemeldet. Der Aufwand zur Onlinemeldung ist dank unseres Auslesecomputers mit WLAN Anschluss derart einfach, dass man sich die 5 Minuten für die Onlinemeldung am Ende des Fluges beziehungsweise Flugtages ruhig nehmen sollte.

So wurden in der vergangenen Saison bei 115 gemeldeten Flügen rund 22.000 Streckenkilometer zurückgelegt. Den größten Flug legte Heinz Ludwig am 05. Mai mit 515 Kilometern zurück, den längsten Flug hatte Roland Berlinghof am 03. September mit 07 Stunden und 40 Minuten.

Nach Auswertung aller Flüge stand Karl Heinz Ludwig als Sieger des Karl Kölle Pokals 2011 fest, gefolgt von Christoph Böttigheimer und Viktor Meyerle. Bei den Junioren konnte sich Anton Lugtenburg als einziger Teilnehmer zum wiederholten Male den Pokal sichern.

Darüber hinaus nahm Anton im August an der Bayerischen Meisterschaft der Junioren in Ansbach in der Standardklasse mit unserem Vereinsdiscus teil. Anton belegte einen guten fünften Platz und qualifizierte sich mit diesem Ergebnis für die Deutsche Meisterschaft 2012.

Fortfahren möchte nun ich mit der Ausbildung. Durch die enorme Anzahl an Flugschülern war die ASK 21 fast vollständig für Schulflüge ausgelastet. Die Fluglehrer um Ausbildungsleiter Viktor mussten Schwerstarbeit leisten um die Schüler in die Luft und natürlich auch wieder unversehrt auf den Boden zu bringen. Details wird uns anschließend Viktor in seinem Ausbildungsbericht näherbringen.

Einen wichtigen Punkt zur Ausbildung möchte ich noch ergänzen. Unser Roland legte im Mai bei Landesausbildungsleiter Peter Hofmann die Prüfung zum Kunstfluglehrer ab, so dass unser Ausbildungsrepertoire auf vielfachen Wunsch hin sinnvoll ergänzt werden konnte. An dieser Stelle möchte ich nochmals auf die notwendigen Voraussetzungen für Kunstflug in unserem Verein hinweisen: Das Aufgeben eines Flugplanes oder der Eintrag eines Beobachters mit Namen und Anschrift in den in der Flugleitung aufbewahrten Ordner ist unumgänglich. Rückfragen, welche Figuren geflogen werden dürfen, richtet ihr bitte an Roland, und last but not least, ob Roland das Programm vom Boden aus beobachten muss oder sollte. Die Aktivierung des Notams sollte aus Sicherheitsgründen durchgeführt werden. Falls hierzu Fragen bestehen, kann sich jeder an Roland oder mich wenden.

Zum Abschluss ein kleiner Ausblick auf die Flugsaison 2012. Wie sich bereits herumgesprochen hat, wollen wir mindestens eine LS 4 einschließlich des Eigenbauhän-

gers veräußern. Da das Angebot momentan die Nachfrage übersteigt, ist ein Verkauf zu einem akzeptablen Preis nicht einfach. Zum Verschenken jedoch hat auch unser Verein nichts.

Konkrete Planungen für eine mögliche Neuanschaffung eines Segelflugzeuges können daher verständlicherweise erst nach einem Verkauf in Angriff genommen werden.

Auch planen wir gegen Saisonende unseren Discus neu lackieren zu lassen. Hierzu werden aktuell bei verschiedenen Firmen Angebote über Kosten, Dauer und Art des Lackes eingeholt.

In die ASK 21 wurde im Rahmen der Winterarbeit ein zeitgemäßer elektronischer Beschleunigungsmesser eingebaut, bei welchem die Beschleunigungswerte aufgezeichnet und ausgelesen werden können, damit eine mögliche Überbelastung sofort erkannt und entsprechende Maßnahmen ergriffen werden können. Details können dem Ausblick 2012 im Jahresbericht entnommen werden.

Nicht unerwähnt lassen darf ich unsere Camo unter Leitung von Gerhard Pachowsky sen., die eine 100% Verfügbarkeit unserer Vereinsflugzeuge gewährleistet hat. Mein Dank gilt ebenso den Fluglehrern um Ausbildungsleiter Viktor und den vielen zahlreichen Helfern, ohne die ein reibungsloser Flugbetrieb nicht möglich gewesen wäre.

Zum Abschluss möchte ich mich für die Aufmerksamkeit bedanken und wünsche uns allen an vielen Tagen eine thermikreiche und vor allem unfallfreie Flugsaison 2012!

Jürgen Hofmann  
(Segelflugreferent)



Ausbildungsleiter Viktor am Hallenfestfreitag mit hübscher Begleitung  
Foto Mathias Metzel

## Bericht des Motorflugreferenten zur Flugsaison 2011

Erfreulicher Weise können wir auch beim Motorflug auf eine unfallfreie Flugsaison 2011 zurückblicken. Viele schöne Flüge in die nähere und weitere Umgebung wurden mit den vereinseigenen motorgetriebenen Flugzeugen durchgeführt.

### Ausflüge

Nach den Flügen in 2010 wurden 2011 auch größere Touren, die teilweise schon lange geplant waren, unternommen. Beispielsweise war dies ein Dreitagesausflug nach Rügen und Langeoog, hierzu sei auf den separaten Bereich verwiesen.



### Gastflüge

Absolviert wurden im Jahr 2011 ebenfalls wieder zahlreiche Gastflüge. Insgesamt waren es 102 Stunden, entsprechend 229 Starts und Landungen. Hier die „Hitliste“ der Piloten:

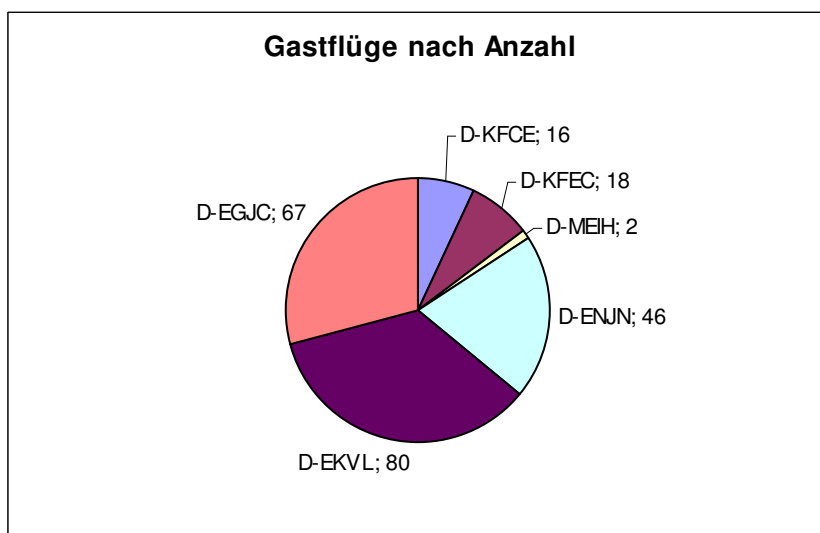
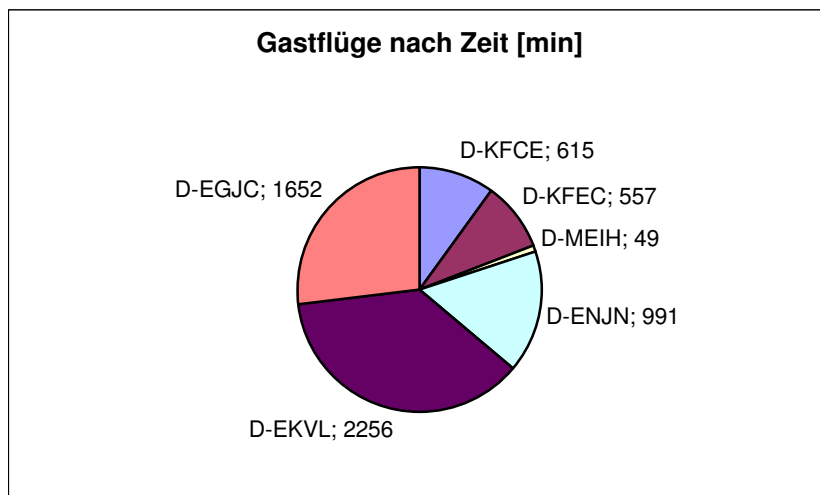
#### nach der Anzahl

| PILOT              | Anzahl |
|--------------------|--------|
| Jägler Arno        | 31     |
| Sippl Wilfried     | 23     |
| Bergèr Alexander   | 22     |
| Knapp Matthias     | 19     |
| Reuthlinger Helmut | 17     |
| Schön Peter        | 13     |
| Kölle Karl         | 10     |
| Lenk Dr. Erwald    | 10     |

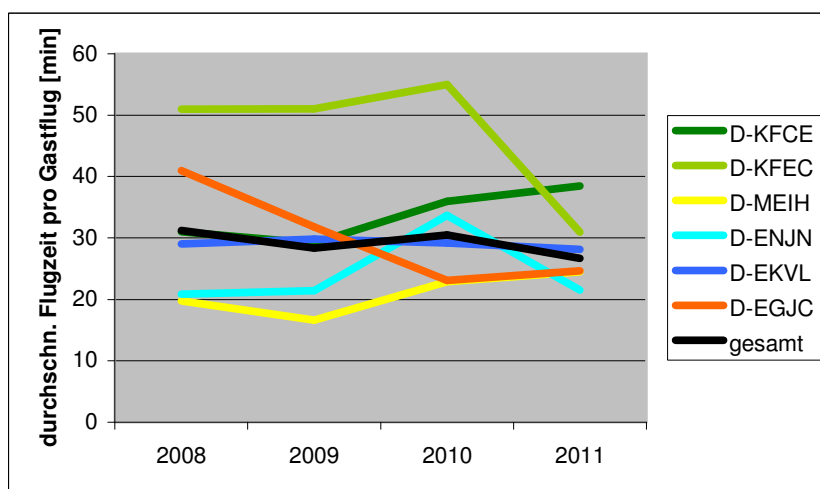
#### nach der Gesamtzeit

| PILOT              | h  | min |
|--------------------|----|-----|
| Jägler Arno        | 14 | 24  |
| Schön Peter        | 10 | 6   |
| Sippl Wilfried     | 10 | 5   |
| Bergèr Alexander   | 8  | 43  |
| Metzel Franziska   | 6  | 33  |
| Lenk Dr. Erwald    | 6  | 27  |
| Reuthlinger Helmut | 5  | 9   |
| Knapp Matthias     | 4  | 50  |

Die Verteilung der Gastflüge auf die Flugzeuge nach Betriebszeiten und Starts sieht folgendermaßen aus:



Damit ergeben sich durchschnittliche Flugzeiten pro Gästeflug:



Hierdurch wurde vielen Gästen ein positiver Einblick in unseren attraktiven Sport ermöglicht. Allen Piloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft. Ge-



rade auch das direkte Gespräch mit freundlichen und fachkundigen Piloten auf unserem schönen Flugplatz trägt zu einer positiven Meinungsbildung in der breiten Bevölkerung bei. Die Tradition kostengünstiger Mitflugmöglichkeiten für Interessierte möchten wir auch in der kommenden Flugsaison weiter pflegen.

### **Wartung der Motormaschinen**

Um all diese Flüge sicher durchführen zu können, wurden - wie jedes Jahr Reparaturen in den Wintermonaten und Wartungsarbeiten während der laufenden Saison sowie die Jahresnachprüfungen in vielen Arbeitsstunden an den motorgetriebenen Flugzeugen, den Motorseglern und dem Ultraleicht durchgeführt.

Danken möchte ich an dieser Stelle allen Mitgliedern, die sich aktiv an den Wartungsarbeiten und deren organisatorischem Ablauf beteiligten, insbesondere Herrn Gerhard Pachowsky senior, der durch seine Fachkenntnisse dies alles erst ermöglichte.

Ich wünsche allen eine unfallfreie Flugsaison 2012 und würde mich freuen, wenn viele von euch auch vermehrt Freude an der Überlandfliegerei fänden.

Peter Schön  
Motorflugreferent

# **Ausbildungsbericht 2011 – für Segelflug Motorsegler und UL**

Jahreshauptversammlung 2012

Vorweg sei gesagt, dass es das wichtigste des Ausbildungsberichts ist, auf eine unfallfreie Flugsaison zurückschauen zu können.

Momentan haben wir 15 Flugschüler in Ausbildung, und erfreulicherweise sind darunter 12 Jugendliche.

Zwei unserer Segelflugschüler konnten die Ausbildung abschließen und den Luftfahrerschein PPL-C erwerben. Es sind dies Dr. Helmuth Dandl und Philipp Weser.

Noah Pflüger, einer aus der jugendlichen Truppe, konnte mit 14 Jahren (Mindestalter) seine ersten Alleinflüge durchführen.

## **Lehrgänge:**

Im Februar wurde ein Funksprechlehrgang organisiert und durchgeführt. Die Ausbilder dazu waren Andreas Banis und Mark Wittmann.

Im November –Dezember fand wieder ein Theorielehrgang mit 20 Teilnehmern statt. An diesem Lehrgang nahmen auch Schüler der umliegenden Vereine, wie Neuburg, Greding, Irsingen und Beilngries teil.

Als Lehrer für die einzelnen Fächer konnten Dr. Christoph Böttigheimer, Jürgen Schneider, Roland Berlinghof, Viktor Meyerle und Philipp Weser gewonnen werden.

Der FCE hat seit Mai einen Kunstfluglehrer für Segelflug, Roland Berlinghof. Mit Andreas Banis hat er bereits seinen ersten Schüler auf der ASK21 ausgebildet.

Im Juni aktivierte Dr. Erwald Lenk wieder seinen alten UL-Schein. Er ist somit der 38. UL-Pilot des FCE.

## **Neue Aktivitäten des FCE mit Motorsegler und UL**

Wie bereits im vergangenen Jahr wurden wieder mehrere interessante Alpenflugeinweisungen und Streckenflüge gemacht; dieses Mal jedoch höher und länger.

Die Alpenflugeinweisungen gingen, außer nach St. Johann, Zell a. See, zur Zugspitze und nach Reutte, bis zum höchsten Flugplatz Europas, nämlich nach Samedan.

Die Streckenflüge führten z. B. zur Ostsee – Insel Rügen und Nordsee – Insel Langeoog mit einer Gesamtflugstrecke bis zu 1800 Km, oder Flüge ins Erzgebirge und nach Görlitz.

## **Startzahlen und Flugzeiten für die Ausbildung**

### **Segelflug:**

840 Segelflugstarts (Windenstarts)

22 Segelflugstarts (F- Schlepp)

193 Stunden waren die Schüler mit oder ohne Lehrer in der Luft.

### **Motorsegler:**

127 Schulstarts und

23 Stunden wurden für die Ausbildung geflogen.

### **Ultraleicht:**

112 Starts und

16 Stunden wurden für Einweisungen geflogen.

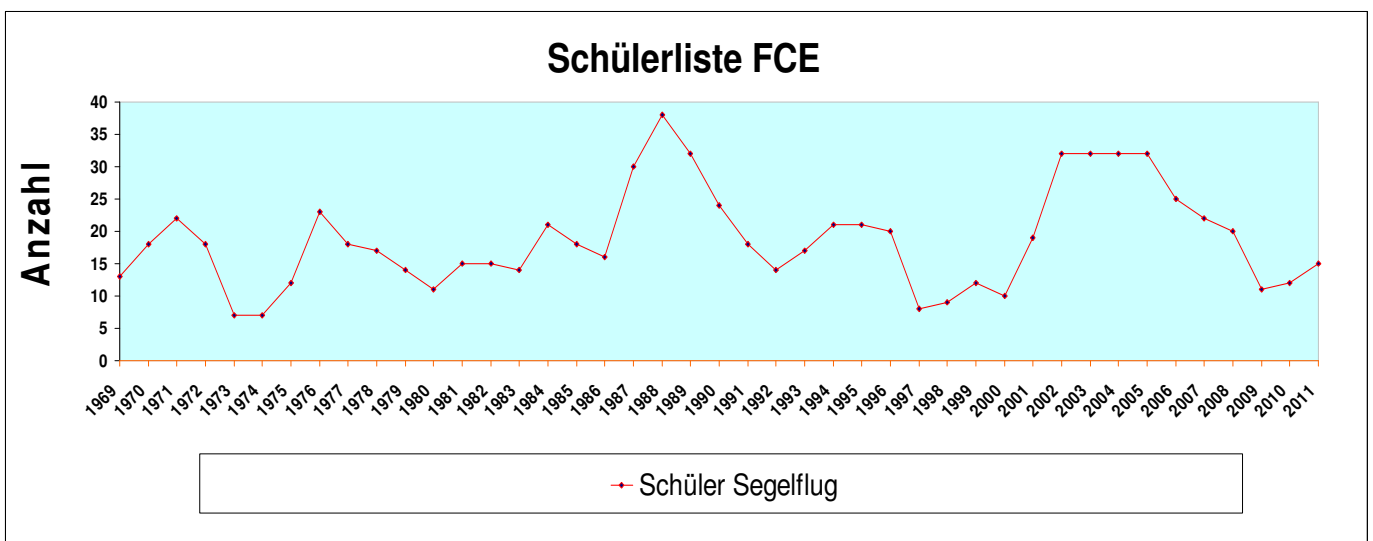
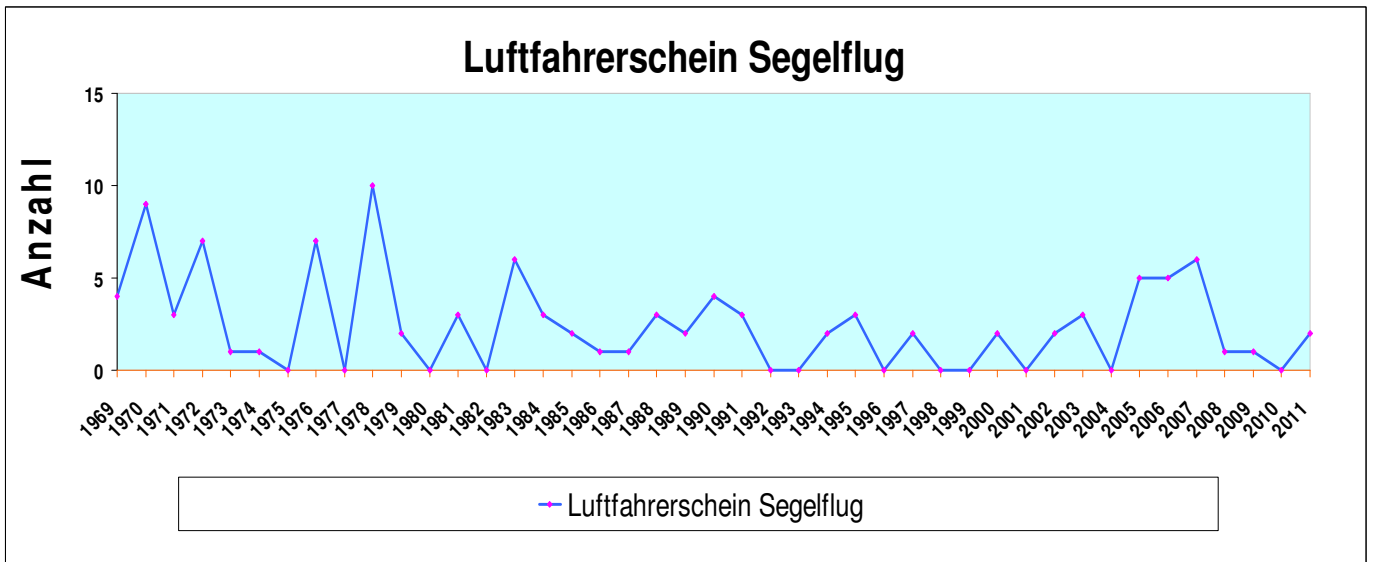
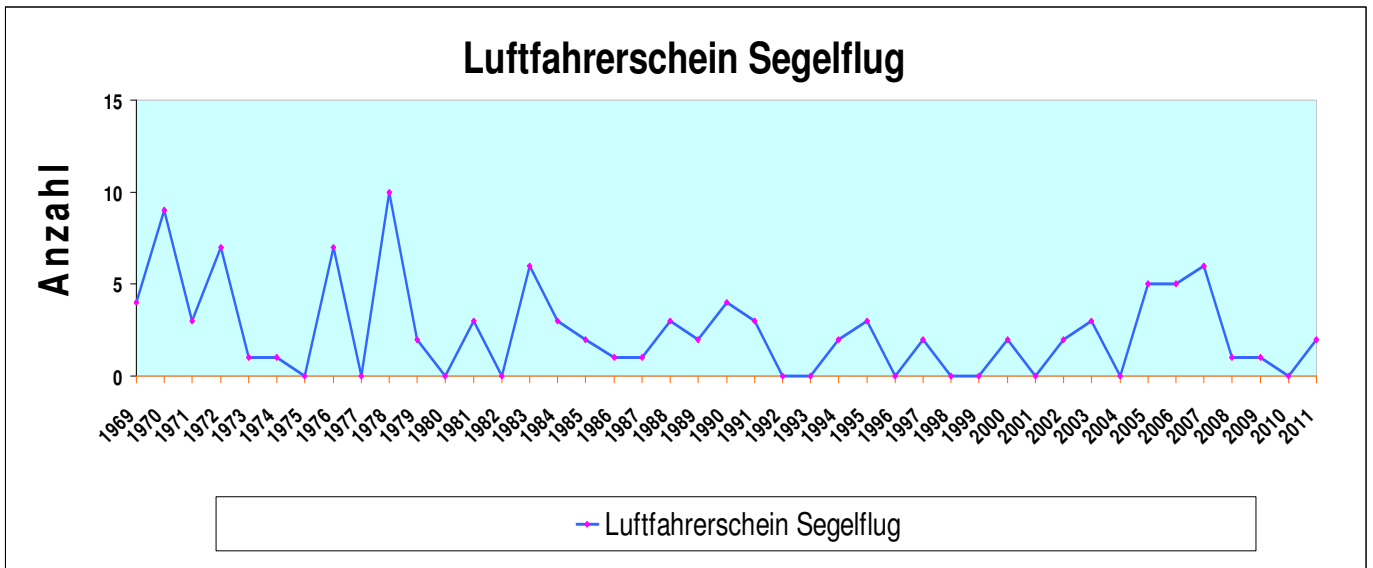
### **Winde:**

1725 Starts wurden im vergangenen Jahr durchgeführt; damit ist die Gesamtstundenzahl innerhalb von 12 Jahren auf 22200 Stunden gestiegen.

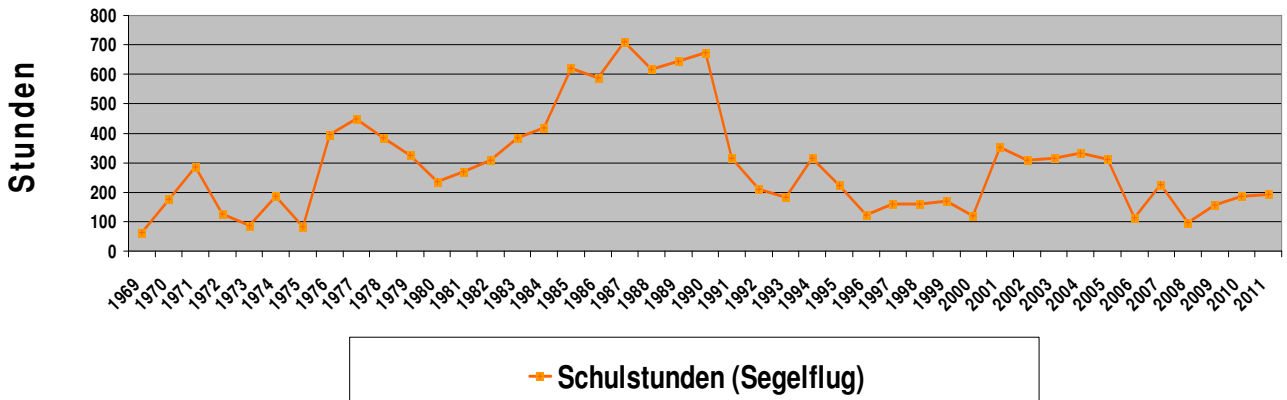
Ich wünsche Euch allen eine unfallfreie neue Flugsaison und viele interessante Flüge!

Viktor Meyerle  
Ausbildungsleiter

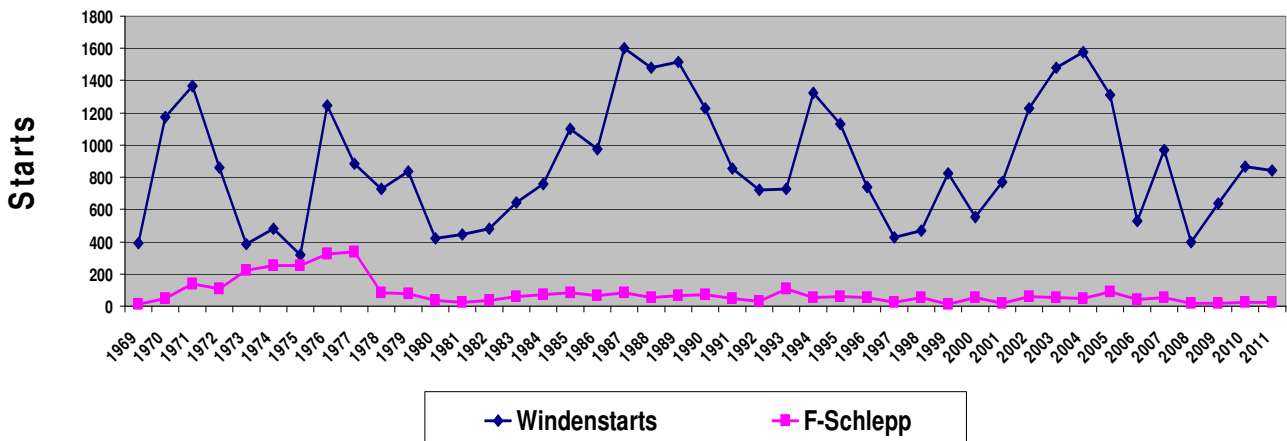
# Ausbildungsstatistik im Fliegerclub



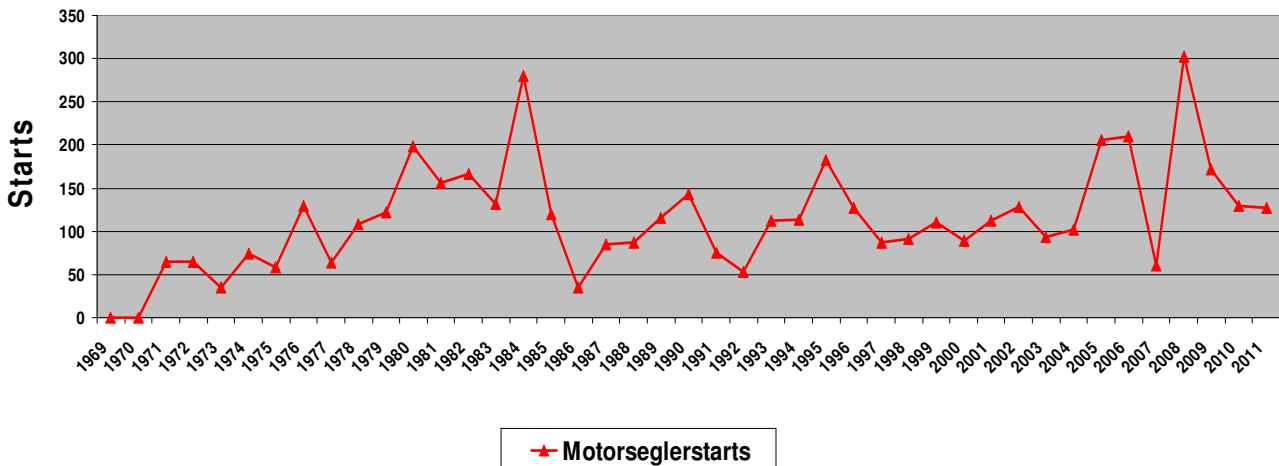
### Stunden Segelflug (Schulung)



### F-Schlepps und Windenstarts (Schulung)



### Starts Motorsegler (Schulung)



# Rückblick 2011

## FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

### Januar

- Die von David Leicht organisierten Jacken mit dem Emblem des Fliegerclubs werden an die zahlreichen Besteller verteilt. Super Sache!
- In Ventus und Duo Discus werden Fahrwerkswarnungen eingebaut.
- Kaltes Hochdruckwetter lässt Flüge mit der DR 300, einem Mose und dem UL auf geschlossener Pulverschneedecke zu.

### Februar

- Als letztes Segelflugzeug wird unser Discus mit einer Bugkupplung ausgerüstet.
- Neuwahlen der Luftrettungsstaffel Stützpunkt Eichstätt finden am 06. 02. im Vereinsheim statt. Zum Stützpunktleiter wird Peter Thanner gewählt, sein Stellvertreter wird Erwald Lenk.
- Ab dem 06. 02 findet der Lehrgang für die Sprechfunkzeugnisse BZF 1 und 2 unter Leitung von Andreas Banis und Mark Wittmann statt.
- Sämtliche Flarms werden auf die Version 5.0 upgedatet und die Hindernisdatenbank (Stand Januar 2011) aktualisiert.
- Florian Berger wird am 26. Februar im Rahmen des Fliegetages 2011 vom Luftsportverband Bayern mit dem Peschke Jugend Förderpreis 2011 ausgezeichnet.

### März

- Anfang März legt Irmi Bährle die Prüfung zur Fallschirmpackerin ab.
- Die Segelflugzeuge werden am 11. 03.11 aufgebaut.
- Der Segelflugbetrieb startet am 19. 03 bei starken Wind.
- Die Frankreichfahrer pilgern mit 3 Vereins- und 2 Privatflugzeugen nach La Motte. Tiefdruckwetter lässt in der ersten Urlaubswoche so gut wie keine Flüge zu. Erst in der zweiten Woche kann geflogen werden.

### April

- Jürgen Hofmann nimmt am LVB Seminar „Briefing für Veranstaltungsleiter“ als Vertreter des Vereins in der Sportschule Oberhaching teil.
- Am 15. 04 wird die jährlich notwendige Flugplatzpflege durchgeführt.
- Am 16. 04. laden die Fliegerfrauen zur Teilnahme am Frühjahrsputz ein.
- Bei unserer Cessna D-EGJC werden die beiden Flügeltanks erneuert.
- Aufgrund von Trockenheit ordnet die Regierung von Oberbayern Brandüberwachungsflüge an; bereits am 2. Tag wird nahe Painten bei Kelheim ein Waldbrand aus der Luft entdeckt. Der Pilot Karl Kölle und der Luftbeobachter des Landratsamts lotsen die Feuerwehr an die Brandstelle, da der Brandherd mitten im Wald liegt und von der Straße aus nicht einsehbar ist.

- Hochdruckwetter und Blauthermik lassen während der ersten Woche des Fluglagers keine Streckenflüge zu; es wird fleißig geschult. Erst kurz vor Ostern labilisiert sich die Luft und es können Strecken ausgeschrieben und geflogen werden.
- Philipp Wesner fliegt am Gründonnerstag mit dem Vereinsastir die für die Ausbildung notwendigen 50 km.
- Das D-Kader Trainingslager (mit über 20 jungen Leistungspiloten aus ganz Bayern) startet am Ostersonntag.
- Die Einweisung in unsere Rettungsgeräte findet ebenfalls am Ostersonntag statt.
- Roland Berlinghof und Michael Schneider grillen am Ostersonntag ein Spanferkel. Eine große Anzahl unserer Vereinsmitglieder und das D-Kader verzehren diese Köstlichkeit bis auf den letzten Knochen.

### Mai

- Roland Berlinghof besteht bei LAL Peter Hofmann die praktische Prüfung zum Kunstfluglehrer für Segelflug.
- Philipp Wesner und Helmut Dandl absolvieren die praktische Segelflugprüfung. Die Prüfung nimmt Herr Schacht vom Luftamt ab.
- Die ASK 21 wird mit einem Beschleunigungsmesser ausgerüstet; das Flugzeug kann jetzt für Kunstflug eingesetzt werden.
- Das Notam für die Durchführung von Segelkunstflug im Umkreis von 2 NM um den Flugplatzbezugspunkt wird genehmigt.

### Juni

- Am Vatertag zeigt Jürgen Smalla am Flugplatz seinen selbstgedrehten Film über die Segelflugsaison 2010.
- Die Piloten Peter Schön, Erwald Lenk, Mark Wittmann, Irmi Bährle, Ernst Loibl, sowie Mitfliegerin Gigi Nieberle erobern mit unseren beiden Motorseglern und dem UL den Norden Deutschlands.
- Dank unserer Webmaster (Florian und Mathias Metzel) werden ab Mitte Juni die Flugdaten auf unserer Homepage regelmäßig upgedatet.
- Das Hallenfest vom 17. - 19. 06. beginnt am Freitag mit warmen Wetter und regem Publikumszuspruch. Der Samstag wird aufgrund von Kaltlufteinfluss sehr durchwachsen. Der stark windige Sonntag treibt viele Gäste auf die Waschette, die begeistert den Kunstflugvorführungen unserer Youngsters Roland Berlinghof, Claudius Spiegel und Florian Bergér folgen.
- Im Rahmen des Fliegerfestes verkaufen wir das erste Mal Fischsemmeln.
- Karin Fürbacher feiert am Vorabend von Frohnleichnam eine sehr „stürmische“ Geburtstagsparty in der Segelflughalle.
- Die beiden Vereinsmotorsegler D-KFCE und D-KFEC werden mit einem ELT ausgestattet.

# Rückblick 2011

**FLIEGERCLUB  
EICHSTÄTT** e. V.

## Juli

- Franziska Metzel legt unter Aufsicht von Prüfer Schacht vom LAS mit Erfolg die praktische Prüfung für die Erweiterung der Motorflugerlaubnis auf 2000 kg ab.
- Zum Start des Sommerfluglagers findet am letzten Juli-Wochenende die traditionelle Fliegerfest-Nachfeier statt.

## August

- Das Fluglager findet in den ersten beiden Augustwochen bei mehr als wechselhaftem Wetter statt.
- Für einige Mitglieder besteht im Rahmen des Fluglagers die Möglichkeit zu einem Probeflug mit dem UL Flugzeug „Savange“.
- Anton Lugtenburg belegt bei den Bayerischen Meisterschaften der Junioren in Ansbach mit unserem Vereins-Discus einen guten 5. Platz und qualifiziert sich mit diesem Ergebnis für die Deutsche Meisterschaft 2012.

## September

- Der lang ersehnte Hänger unserer ASK 21 wird ausgeliefert beziehungsweise „auf halber Strecke“ von Gerhard Pachowsky jun. und Erwald Lenk in Empfang genommen.

## Oktober

- Im Rahmen des bayerischen Jugendtreffens 2011 belegen unsere Youngsters bei der ausgetragenen Gaudi-Ralley den ersten Platz.
- Mitte Oktober werden die ersten Segelflugzeuge im Rahmen der Jahresnachprüfung abgebaut.
- Andreas Banis legt bei Prüfer Gerhard Lenger die Kunstflugprüfung Segelflug ab. Bertram Kumpf besteht die nur vom Luftamt Süd geforderte praktische Prüfung für Scheininhaber bei denen der Schein vor 2003 abgelaufen ist.

## November

- Am 05. 11 findet das traditionelle Schafkopfrennen im Vereinsheim statt.
- Ausbildungsleiter Viktor organisiert wie jedes Jahr einen Theorielehrgang für unsere Flugschüler im Vereinsheim. Das Angebot wird auch von unseren Nachbarvereinen genutzt.
- Im Rahmen einer „Holzaktion“ werden die brüchigen und vom Sturmwind gefällten Bäume am westlichen Waldhang heraufgezogen und als Brennholz für die kalten Wintertage zerkleinert.



# Rückblick 2011

FLIEGERCLUB  
EICHSTÄTT e. V.

## Dezember

- Nach einer vorweihnachtlichen Feier mit musikalischer Gestaltung in der Frauenbergkapelle findet die Jahresabschlussfeier in gewohnter Art und Weise im Vereinsheim statt. Im Rahmen dieser Abschlussfeier wird der Karl Kölle Pokal durch Segelflugreferent Jürgen Hofmann überreicht. Bei den Junioren gewinnt Anton Lugtenburg, bei den Senioren belegen hinter dem Gewinner Heinz Ludwig, Christoph Böttigheimer und Viktor Meyerle die Plätze 2 und 3.
- Michael Schneider legt am 15.12 erfolgreich die Erweiterungsprüfung für Motorflugzeuge bis 2000 kg bei Prüfer Schacht ab.
- Mildes und trockenes Weihnachtswetter lassen während der Weihnachtsfeiertage Starts und Landungen mit dem Mose und der DR 400 zu.



Modell oder Original, das ist hier die Frage

Foto Mathias Metzel



DFS Deutsche Flugsicherung

## Visual Flight Guide Germany

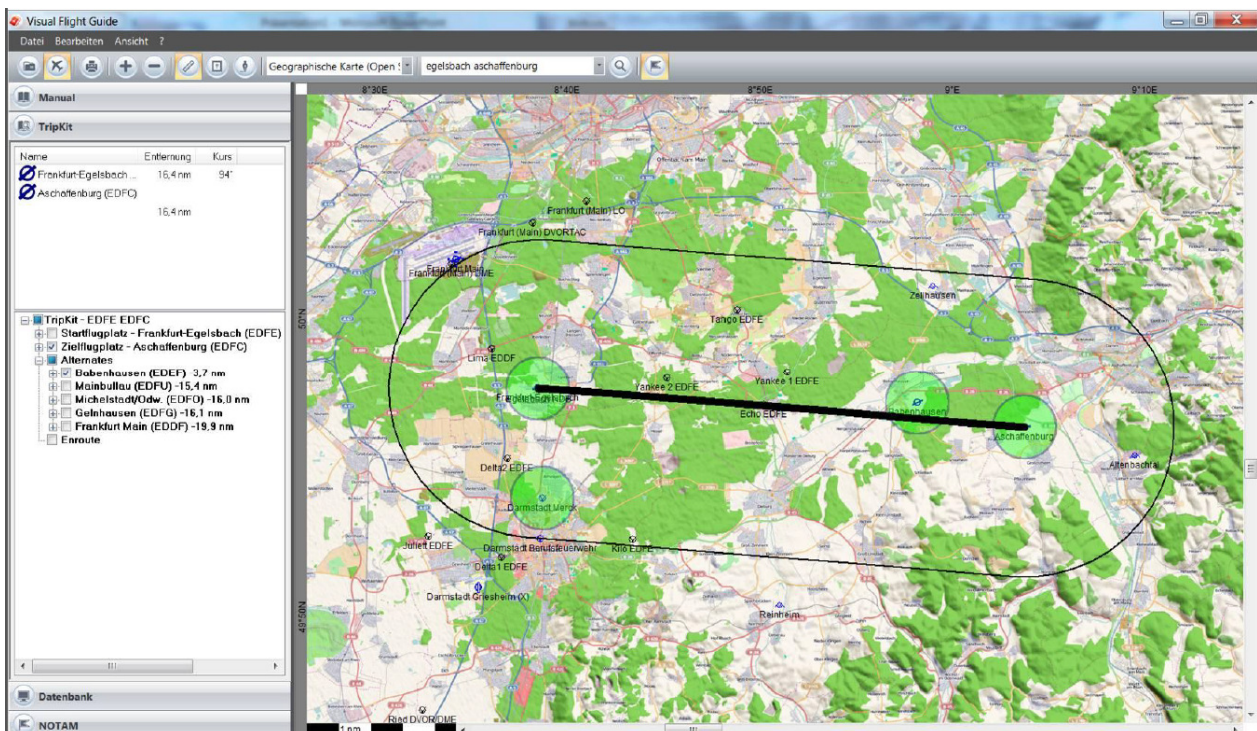
### Oder

#### AIP am PC in der Flugleitung

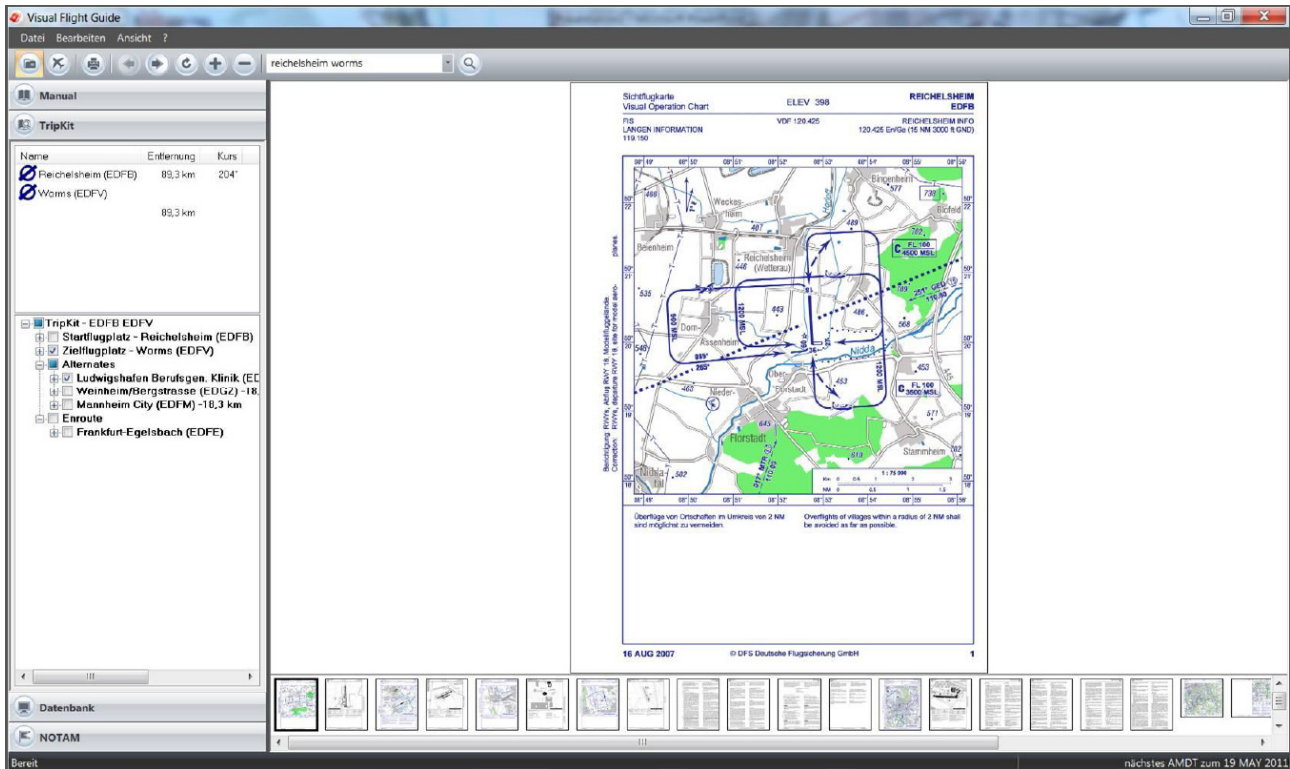
Der „Visual Flight Guide“ enthält als digitale Ergänzung zur AIP VFR allgemeine Informationen und Regelungen rund um den Sichtflug in Deutschland sowie Sichtflug- und Flugplatzkarten in alphabetischer Reihenfolge.

Die Anwendung bietet darüber hinaus viele hilfreiche Funktionen: Eine Volltextrecherche ermöglicht die schnelle Suche nach beliebigen Themen und Schlagwörtern. Der Nutzer kann die monatlichen Nachträge bequem per Mausklick herunterladen und auf einen Blick einsehen. Außerdem lassen sich alle Textseiten und Karten gezielt auswählen und drucken.

Zusätzlich bietet der „Visual Flight Guide“ Piloten Unterstützung in der Flugvorbereitung. So können auf einer geografischen Karte individuelle Flugrouten abgesteckt werden. In der „TripKit“-Funktion erscheint nach der Definition des Start- und Zielortes automatisch



eine Liste aller Sichtflug- und Flugplatzkarten der Flugplätze auf der Strecke sowie der möglichen Ausweichlandeplätze in einem benutzerdefinierten Umkreis.



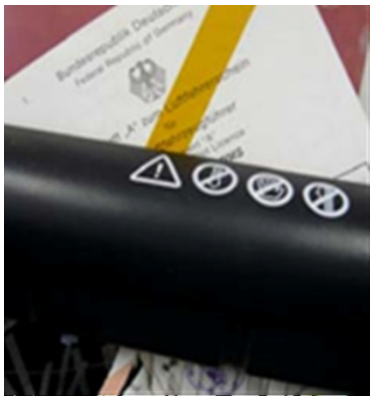
Mit dem „Visual Flight Guide“ können Piloten außerdem ein NOTAM-Briefing für Deutschland, Österreich und der Schweiz abrufen und entlang der Route auf einer Karte anzeigen lassen.

Voraussichtlich ab April 2012 wird diese Software zur Unterstützung der Flugvorbereitung am PC in der Flugleitung zur Verfügung stehen. Wenn die Praxistauglichkeit und Akzeptanz nachgewiesen ist werden wir Ende 2012 über die Weiternutzung für die Folgejahre entscheiden.

### EU-PART-FCL kommt -- verbindlich und unmittelbar

Ab dem 8. April 2012 gilt eine einheitliche Europäische Verordnung für Luftfahrtpersonal. Sie wurde Ende November im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft veröffentlicht.

Entgegen der immer wieder von Piloten, Verbänden und Behörden geäußerten Ansicht gilt die Verordnung unmittelbar, d. h. einer gesonderten Umsetzung in das deutsche Recht bedarf es dazu nicht. Die Verordnung hat allgemeine Gültigkeit. Sie ist in all ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedsstaat (vgl. Artikel 288 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, bis 30.11.2009 -Artikel 249 des EG-Vertrages).



Dies unterscheidet die nun anstehende Veränderung auch deutlich von der Einführung der deutschen JAR-FCL-Regelung aus dem Jahr 2003. Seinerzeit wurden die Empfehlungen der JAA (Joint Aviation Authorities), einem Zusammenschluss europäischer Luftfahrtbehörden, ohne unmittelbare Rechtssetzungsbefugnis in das deutsche Recht übernommen. Die JAR-FCL 1, 2, und 3 „deutsch“-Regelwerke waren und sind originär nationales Recht.

Auf der Grundlage von Art. 23 des Grundgesetzes ist es möglich, Hoheitsrechte auf die EU zu übertragen. Davon wurde nun sowohl für die Luftfahrtgesetzgebung als auch die Luftfahrtverwaltung (durch die Einrichtung der EASA) Gebrauch gemacht.

Mit der VO (EG) 1592/2002 wurde zunächst die europäische Vereinheitlichung der technischen Vorschriften begründet. Alle Luftfahrzeuge, außer den im dortigen Anhang II der Verordnung (Annex II) genannten Luftfahrzeugen, sollten in Bezug auf die technischen Voraussetzungen und Grundlagen von nun an dem Regime der EASA untergeordnet sein.

Diese VO (EG) 1592/2002 wurde als „Basic-Regulation“ bezeichnet. Sie wurde durch die VO (EG) 216/2008 neu gefasst. In der Neufassung wurden die Kompetenzen der EASA erweitert. Erfasst sind nun auch die Bereiche Personal, Flugplätze, Flugbetrieb und die technische Zulassung und Überwachung von Flugverkehrsmanagementsystemen sowie Flugsicherungsdiensten.

Zudem enthält die VO (EG) 216/2008 auch verbindliche Fristen zur Implementierung der jeweiligen Ausführungsverordnungen. Für den Bereich „Lizenzierung von Personal“ ist dies gemäß Art. 70 der Basic-Regulation spätestens der 08. April 2012.

Die EU hat sich jedoch trotz des fixen Termins (08. April 2012) zu einer nach Wahl der Mitgliedsstaaten gestuften Einführung des PART-FCL-Regelwerkes entschlossen. Das bedeutet, dass den Mitgliedsstaaten die Option eingeräumt wird, bestimmte Anwendungsbereiche zunächst nicht anwenden zu müssen und diese schrittweise, aber spätestens bis 2018, insgesamt zu übernehmen.

Deutschland wird aller Voraussicht nach von dieser als „Opt-Out“- bezeichneten Möglichkeit auch Gebrauch machen. Das Jahr 2012 wird das zuständige Ministerium (BMVBS) – ggf. auch unter Beteiligung der Fachbehörden (LBA und Landesluftfahrtbehörden) und hoffentlich insbesondere auch der Luftsportverbände - dazu nützen müssen, die entsprechenden Verwaltungsvoraussetzungen zu schaffen.

Ab 08. 04. 2012 dürfen nach Wahl des jeweiligen Mitgliedsstaates noch JAR-konforme PPL -A Lizenzen oder auch bereits neue Lizenzen nach den neuen Vorschriften des PART-FCL erteilt werden. Ab 08. 04. 2013 dürfen neue PPL-A Lizenzen (also Ersterwerb) ausschließlich nur mehr nach PART-FCL ausgestellt werden.

Spätestens 2018 müssen auch vorhandene PPL -A JAR-Lizenzen durch neue ersetzt werden. Dabei handelt es sich jedoch in allen Fällen um eine 1:1 Übernahme, da JAR-konforme Lizenzen als „im Sinne dieser Verordnung“ ausgestellt gelten.

Für alle bisherigen nationalen Lizenzen und Berechtigungen bzgl. Flugzeug- und Hubschrauberlizenzen gibt es für den jeweiligen Mitgliedsstaat die Möglichkeit, bis zu zwei Jahre, d.h. bis maximal zum 08. 04. 2014, nicht nach PART-FCL vorzugehen.

Damit müssen also bis 2014 von den zuständigen Stellen die Konvertierungsregelungen bzgl. dieser Lizenzen erarbeitet werden. Das betrifft also insbesondere den heutigen PPL, der zwar ICAO-konform, nicht jedoch nach JAR-FCL ausgestellt ist und den PPL-N.

Für nationale Pilotenlizenzen aller anderen Kategorien, d. h. Segelflug, Luftschiff und Ballon, gilt eine Konversionsfrist von bis zu drei Jahren, d. h. bis zum 08. 04. 2015. Hier muss der Mitgliedsstaat in Konsultation mit der EASA in einem Umwandlungsbericht die Bedingungen und Verfahren festlegen.

Die Übergangsfrist für alle nach den bisherigen nationalen Regelungen begonnenen Ausbildungen beträgt vier Jahre. Danach dürfen Ausbildungen, die noch nach „altem“ Recht begonnen wurden, auch nach diesen Vorschriften binnen dieser vier Jahre abgeschlossen werden und münden in die jeweils entsprechende EU-PART-FCL-Lizenz.

Vom Inhalt der Verordnung und der Fortschreibung der nationalen Regelungen werden wir weiter berichten.

*Frank Dörner, LVB-Justiziar*

Folgende Links dienen zur Veranschaulichung der Thematik:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:311:FULL:DE:PDF>

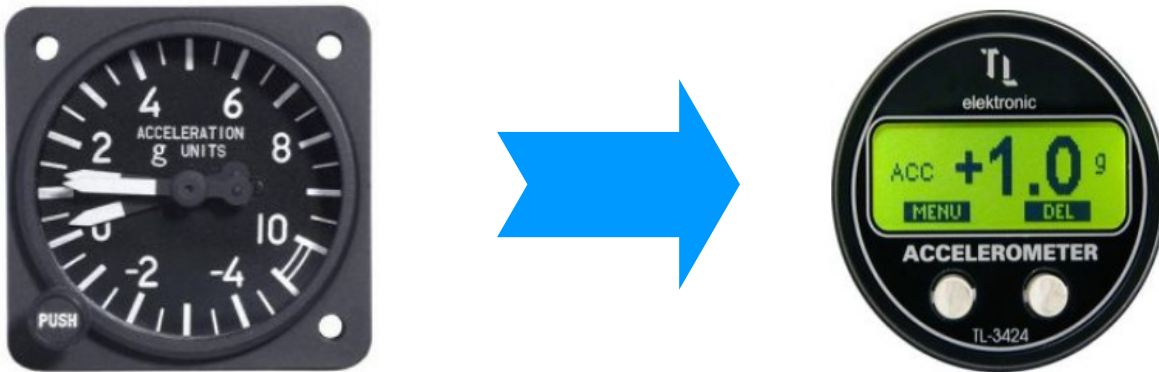
[http://www.daec.de/themen/eu\\_fcl.php](http://www.daec.de/themen/eu_fcl.php)

[http://www.daec.de/eufcl/index\\_neu.php](http://www.daec.de/eufcl/index_neu.php)

Sobald es zu dieser neuen „Modifizierung“ der Scheine neue und verbindliche Informationen gibt, werden wir versuchen diese zeitnah an Euch weiterzuleiten beziehungsweise am schwarzen Brett aushängen.

## ASK 21 mit neuem Beschleunigungsmesser

Da der derzeit in der ASK 21 eingebaute Beschleunigungsmesser doch schon sehr betagt ist, werden wir im Frühjahr ein neues Instrument zum Einsatz bringen. Der G-Messer TL-3424 RAS zeigt nicht nur die aktuelle Beschleunigung an, sondern warnt auch akustisch bei Erreichen einer einstellbaren Warnschwelle. Zusätzlich ist das elektronische Instrument in der Lage Beschleunigungen, Geschwindigkeit und Zeit aufzuzeichnen.



### Funktionen im Detail

- ⤴ Messung der Beschleunigungswerte in vertikaler Richtung;
- ⤴ Anzeige der Maximalwerte per Knopfdruck;
- ⤴ Grenzwerte einstellbar in zwei Stufen (Warnung und Alarm) für alle Messwerte. Falls diese Grenzwerte überschritten werden, warnt das Instrument rechtzeitig vor einer möglichen Überlastung des Flugzeuges;
- ⤴ Ständige Information über die 'g'-Beschleunigung nahe am Grenzwert zur Vermeidung eines Schadens am Flugzeug;
- ⤴ Mögliche Überschreitungen der Grenzwerte bei früheren Flügen zeigt das Instrument nach dem Einschalten an;
- ⤴ Aufzeichnung beginnt durch Auslösen eines Schalters am Fahrwerk oder durch einen internen/externen Drucksensor bei Erreichen der gewählten Geschwindigkeit;
- ⤴ Laden des Belastungsverlaufes auf den PC.

### Sennheiser HME 110 -der neue Kopfhörer Standard im Fliegerclub Eichstätt

Nachdem unsere „alten“ Peltor Kopfhörer teilweise sehr störanfällig sind und nur noch eine unzureichende Schalldämpfung bieten haben wir uns entschlossen, nach und nach einen Austausch vorzunehmen: Ganz schlechte Kopfhörer werden ausgetauscht und als Ersatzteilsponder verwendet, die besseren werden noch weiter verwendet.

Da sich im Luftfahrtumfeld die Fa. Sennheiser über Jahre eine sehr guten Ruf aufgebaut hat und ein akzeptables Preis-Leistungs-Verhältnis bietet, haben wir uns für einen neuen Standard entschieden.

Das HME 110 ist ein Pilotenheadset mit ausgezeichneter passiver Schalldämpfung zum Einsatz in Helikoptern, Propeller- und Turboprop-Flugzeugen. Die Personalisierung des Headsets ist über ein Beschriftungsfeld am Kopfpolster möglich. Der Kopfbügel ist für alle Kopfgrößen einstellbar. Besonders sei erwähnt, dass dieser auch an kleine Köpfe von Kindern angepasst werden kann. Die Kappen des Headsets lassen sich einklappen; somit kann das Headset platzsparend verstaut werden.



### Merkmale

- ▲ Lärmdämpfung bis zu 40 dB ;
- ▲ Hochwertige Wandlerysteme sorgen für hervorragende Sprachverständlichkeit;
- ▲ Lautstärkenregler;
- ▲ Geräuschkompensiertes Boom-Mikrofon für eine verbesserte Sprachübertragung;
- ▲ Hoher Tragekomfort durch besonders weiche Ohr- und Kopfpolster;
- ▲ Attraktives, elegantes Kappendesign: schwarze Lackierung mit high-tech finish ;
- ▲ JTSO-Zulassung C57a & C58a;
- ▲ 10 Jahre Garantie.

### In die Jahre gekommen

ist die Lackierung unseres Discus b, D-5078. Sowohl an den Flächen als auch am Rumpf zeigen sich zahlreiche oberflächliche Lackrisse. Auch im Cockpit hat der Vereinsbetrieb seine Spuren hinterlassen.

Nach 22 Jahren, 2825 Flugstunden und 2060 Starts an ca. 900 Tagen und somit knapp 1800 Ein- bzw. Ausräumvorgängen, zahlreichen Außenlandungen und Transportkilometern im Anhänger ist es nun Zeit für eine Auffrischung der Lackierung innen und außen.

Um den Flugbetrieb des sehr beliebten Vereinsflugzeuges nicht all zu sehr zu belasten und evtl. einen günstigen Preis zu verhandeln, ist es geplant, die Arbeiten ab Mitte August 2012 ausführen zu lassen.

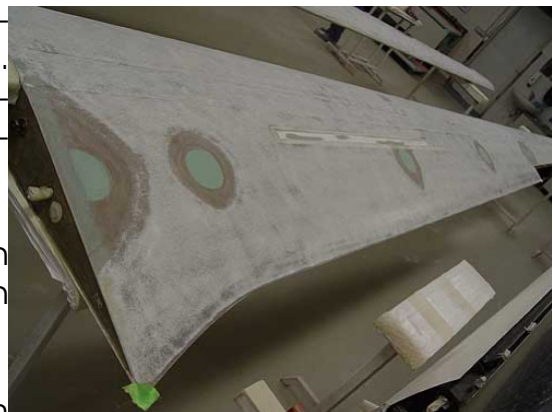
Derzeit laufen die Anfragen bei verschiedenen Firmen in Deutschland und im europäischen Ausland.

Das am häufigsten verwendete Material zum Schutz der Faserverbundstruktur von neuen Segelflugzeugen ist ein Lack auf Polyesterbasis. Die am häufigsten zum Einsatz kommenden Lacke sind Scheufler T35 und AKZO Schwabbelack.

Die Polyesterlacke eignen sich hervorragend zum Schutz der Oberflächenstruktur von Segelflugzeugen. Es wird Hochglanz erzielt und Reparaturarbeiten sind relativ einfach durchzuführen. Aufgrund der Brüchigkeit wird eine Strukturbeschädigung unter dem Lack auch an der Außenfläche schnell sichtbar.

Das Problem kann auch nach mehreren Jahren der Nutzung auftreten. Der Polyesterlack ist UV-Strahlen und Umwelteinflüssen ausgesetzt und verändert deshalb die Struktur; sie wird brüchiger und auf der Oberfläche entstehen Risse. Dies geschieht noch schneller, wenn die Oberfläche feucht wird und Temperaturveränderungen ausgesetzt ist.

In den letzten Jahren werden für die Außenschicht immer häufiger Acryl- und Polyurethanlacke verwendet. Diese haben folgende Vorteile:





- ✦ Sie sind sehr elastisch, weshalb die Wahrscheinlichkeit geringer ist, dass sie bei mechanischer Belastung und Temperaturschwankungen aufplatzen;
- ✦ Sie halten die Feuchtigkeit und ein Eindringen in die Struktur besser auf;
- ✦ Sie sind sehr chemikalienbeständig;
- ✦ Sie sind stark UV-Strahlen beständig (weshalb sie nicht matt werden, nicht vergilben und es keinen Farbunterschied bei eventuellen späteren Reparaturarbeiten gibt).

### Vorgehensweise bei der Oberflächenneulackierung

- ✦ Flugzeugteile werden vor der Neulackierung der Oberfläche zunächst gewogen;
- ✦ Es folgen Demontage und Reinigung der Teile, die sorgfältig vor dem Eindringen von Wasser und Staub geschützt werden;
- ✦ Der alte Lack wird abgeschliffen, der Zustand der Oberfläche dokumentiert (fotografiert) und anschließend von einem Prüfer begutachtet;
- ✦ Gegebenenfalls werden Reparaturarbeiten ausgeführt;
- ✦ Es folgt die Vorbereitung auf das Lackieren und danach das eigentliche Lackieren;
- ✦ Die neu lackierte Oberfläche wird in mehreren Durchgängen fast glänzend und eben geschliffen;
- ✦ Die zusätzlichen Farbmarkierungen werden aufgedruckt (Siebdruck), lackiert oder aufgeklebt;
- ✦ Die Oberfläche wird hochglanzpoliert und gereinigt;
- ✦ Es folgt die Schmierung, Montage und evtl. Abdichtung der Ruderspaltens;
- ✦ Abschließend wird das montierte Flugzeug gewogen. Es wird einer genauen Endkontrolle unterzogen und es werden Messungen ausgeführt;
- ✦ Am Schluss werden die Unterlagen über ausgeführte Arbeiten und der Prüfflug vorbereitet.



Welchen Lack wir einsetzen werden, wird in den nächsten Wochen nach Beratung durch Fa. Schempp Hirth entschieden.

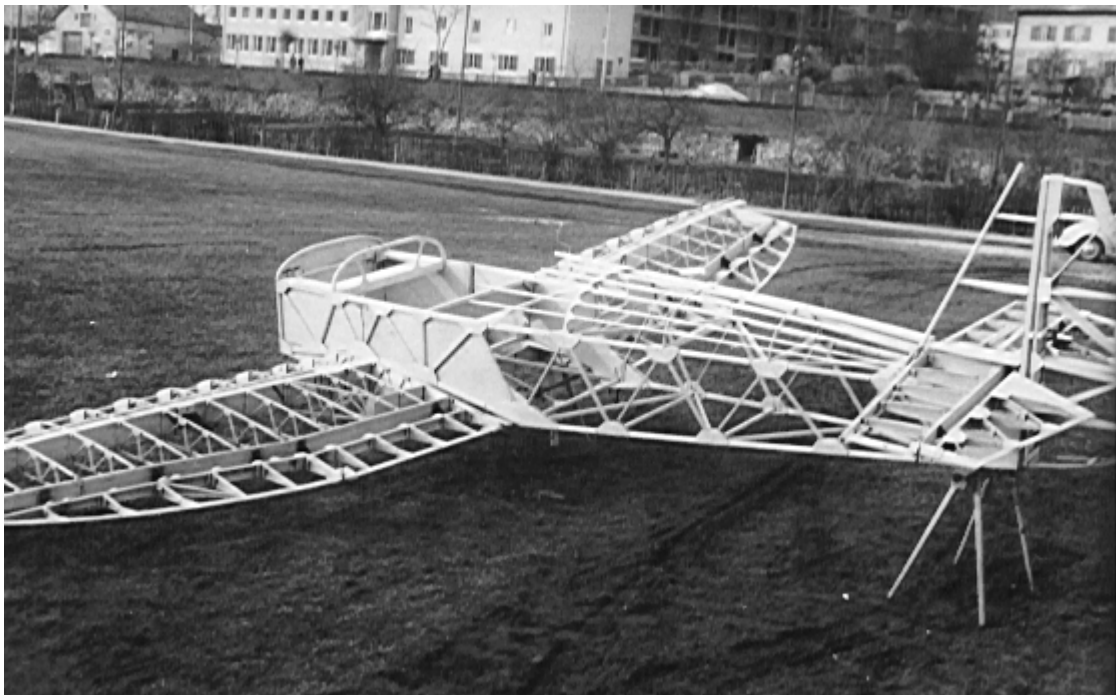
Wir sind davon überzeugt, dass wir durch diese Investition wieder ein „schönes“ Vereinsflugzeug haben werden, das sowohl für den Leistungsflug als auch für die Schulung ideal eingesetzt werden kann.

## Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1961)



# Die Emeraude sieht schon wie ein Flugzeug aus

Endlich ist es so weit. Der Rohbau der Emeraude ist fertiggestellt.



Die selbst gebaute K3 wird verkauft, da die erwarteten Flugleistungen mit nur 10 m Spannweite bei weitem nicht erreicht wurden. Im August findet eine Flugwoche in Eichstätt statt, an der wieder viele Piloten mit ihren Flugzeugen aus ganz Bayern teilnehmen. Hier wird auch die Idee geboren, einmal einen Wettbewerb zu starten, um die Flugleistungen besser vergleichen zu können. Die Pläne für das nächste Jahr beginnen zu reifen.

## Bericht 2011 Luftrettungsstaffel Bayern e.V., Stützpunkt Eichstätt

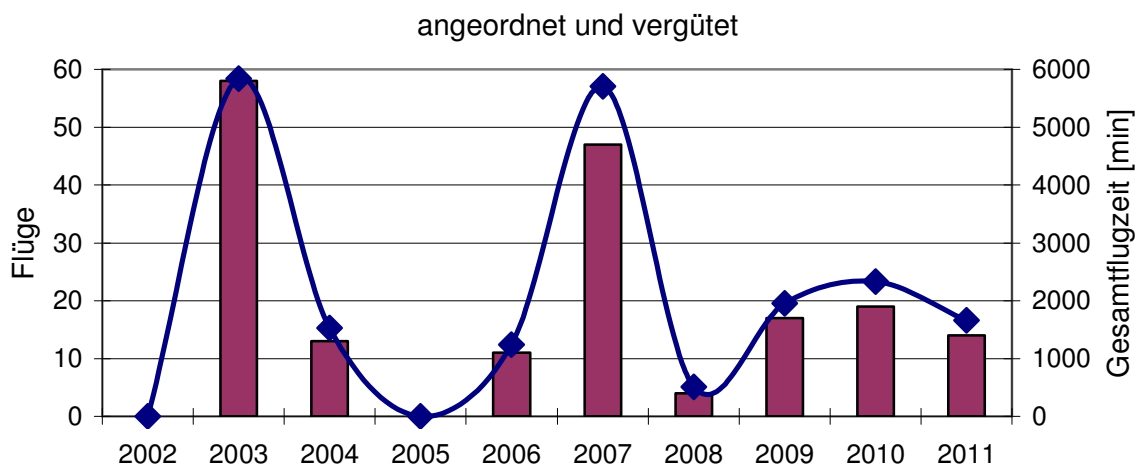
Auch in der Flugsaison 2011 war der Stützpunkt Eichstätt wieder aktiv im Katastrophenschutz in Bayern beteiligt. 18 Flieger als Einsatzpiloten waren unter der Leitung von Peter Thanner bereit, um Beobachtungsflüge gemeinsam mit Luftbeobachtern des Landratsamtes, der Forstbehörden, der Rettungsleitstelle und der Feuerwehr Ingolstadt durchzuführen.

- **14 angeordnete Flüge** zur **Waldbrandüberwachung**, insgesamt **27h 42min Flugzeit** (von der Regierung von Oberbayern mit den vereinbarten Stundensätzen vergütet);
- Ausbildung von Luftbeobachtern: dieses Jahr keine Flüge;
- Zusätzlich und **unentgeltlich 232 Flüge** (Flugdauer ab 20 Minuten), entsprechend **259h 30min Luftbeobachtung** durch unsere Einsatzpiloten;

Allen Einsatzpiloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft und für die kommende Flugsaison allzeit unfallfreie Flüge!

Erwald Lenk

*Luftbeobachtung 2002 bis 2011: Flüge (Säulen) und Gesamtflugzeit in Minuten (Kurve):*



## Einmal Rügen ... und ein bisschen weiter

Geplant war es schon lange, aber es war nicht ganz einfach, Zeit und Wetter unter einen Hut zu bringen. Anfang Juni 2011 hat`s dann geklappt.

### **Erster Tag (3. Juni 2011)**

Am 3. Juni 2011 ging es los. Mit zwei Motorseglern starteten Irmi Bährle, Mark Wittmann, Ernst Loibl und Erwald Lenk um halb Zehn in Eichstätt und flogen Richtung Norden. Bei hervorragenden Wetterverhältnissen über dem Frankenwald waren wir dann knappe zwei Stunden später in Jena. Ein toller Platz mit langer Teerbahn und mit einer Hightech Tankstelle, in deren Funktionsweise wir über Lautsprecher eingewiesen wurden. So klappte das Tanken dann einwandfrei, inklusive Rumpfreinigung.



Noch schnell ein Getränk auf der Terrasse des Restaurants, kurzer Boxenstop und weiter ging`s. Über Windparks und Mohnfelder marschierten die zwei Motorsegler zum nächsten Wegpunkt. Kurz nach 14:00 Uhr wurde der Flugplatz Stölln erreicht, ein idyllischer, geschichtsträchtiger Platz, wo schon Lilienthal 1894 mit Tatendrang seine ersten Flugfahrten sammelte, und der sich deshalb der älteste Flugplatz der Welt nennt. Heute steht hier eine IL 62, die das Lilienthalmuseum beheimatet, wenn`s sein müsste könnte man dort auch heiraten. Etwa 45 Minuten später landeten die Verfolger Gisela Nieberle und Peter Schön mit dem UL. Die Strecke Eichstätt Stölln geht also auch am Stück.



Nach ausgiebiger Stärkung im Garten der Fliegerkneipe ging`s um kurz vor 17:00 Uhr weiter über die landschaftliche einmalige Mecklenburgische Seenplatte...



... auf direktem Weg nach Stralsund. Die Stralsunder Fliegerkameraden waren in Sachen Organisation genial, so dass es uns für den Weiterflug am nächsten Tage an nichts fehlte.



Nachdem die Flugzeuge versorgt waren gab es dann das erste Bierchen zur Entspannung, denn schließlich hatten wir unser Tagesziel erreicht. Mit dem Besuch des Hafenfestes (geschickt eingefädelt) war der Abend perfekt. Seitdem wissen wir auch, wie eine Fischsemmel „Stralsunder Art“ zubereitet wird.



Die Nacht in der Herberge direkt am Flugplatz (mit einem gewissen Charme aus vergangenen Tagen) war interessant. Im „Bubenzimmer“ wurden denn auch kräftig Sägearbeiten durchgeführt, natürlich in Schichten, damit jeder mal nicht schlafen konnte.

### **Zweiter Tag (4. Juni 2011)**

Das Frühstück war eine Wucht. Und so gestärkt brachen wir um 07:05 Zulu ganz entspannt auf zu einem Rundflug um Rügen.

Binz, Sassnitz, an den Kreidefelsen entlang, rauf bis zum Kap Arkona, dann über Hiddensee zurück zum Festland, ein Erlebnis, das uns noch lange in Erinnerung bleiben wird.



Und nun immer der Ostseeküste entlang zum Flugplatz Purkshof, kurz vor Rostock. Das ist ein sehr interessanter Platz mit einer Vielzahl von Lande- und Rollbahnen.



Nach einem kurzen Aufenthalt für die „notwendigsten Angelegenheiten“ wurde die Reise bei strahlendem Sonnenschein weiter entlang der Küste und dann die restlichen 60 km über Land nach Neumünster (ca. 80 km nördlich von Hamburg) fortgesetzt. Nach dem freundlichen Empfang der Flugsportgruppe Neumünster und den Vorbereitungen für den Weiterflug ging es aber erstmal zu einem „kleinen“ Imbiss (Burger, Krabbensülze etc.) und Getränken (in äußerst stilvollen Gefäßen serviert) ins Parkrestaurant. Um 14:45 wurde die Reise in Richtung Langeoog fortgesetzt. Der Anflug über die Nordsee war ungewohnt, die Windverhältnisse waren „normal“, der Anflug auf Langeoog dementsprechend anspruchsvoll.





Nach einer kleinen Wattwanderung bei strahlendem Sonnenschein ...



... beschlossen wir nach kurzer Wetterberatung, den Feierabend nicht auf Langeoog beginnen zu lassen, sondern als letzte Etappe noch die erste des dritten Tages in Angriff zu nehmen. Aufbruch um 18:15 Uhr in Richtung Süden entlang der Holländischen Grenze (Waldbrand), vorbei an der Meyerwerft in Papenburg bis nach Borken-Hoxfeld.



Auch in Borken wurden wir herzlich empfangen, für die Unterkunft (mit sechs Einzelzimmern) wurde gesorgt und nach Abschluss der Vorbereitungen für die letzte Etappe ging's mit dem bereits organisierten Taxi ins Hotel. In Erwartung einer ruhigen Nacht hatten wir noch einen lustigen Abend.

### **Dritter Tag (5. Juni 2011)**

Tatsächlich hatte das Wetter in der Nacht dann doch umgeschlagen und die Prognosen für den geplanten Weiterflug Richtung Koblenz waren nicht sehr erfolgversprechend. Ein ausgiebiges Frühstück und eine professionelle Flugvorbereitung machten uns aber immer zuversichtlicher. Der Regen hörte tatsächlich auf und um zehn Uhr starteten wir bei akzeptabler Sicht nach Osten, weg vom schlechten Wetter. Auf halber Strecke hatten wir dann wieder Sonnenschein, alles wieder CAVOK.

In Northeim dann... Das war ein Empfang! Vorbildlicher Funk, eine bezaubernde Flugleiterin – Willkommen in Northeim – ein Platz im Schatten, Kaffee und Wasser, da kommen wir gerne wieder.



Kurz vor 13:00 Uhr ging's weiter nach Süden. Ein Zwischenstopp in Bad Neustadt/Saale zum Tanken, und nach einer kleinen Brotzeit schnell weiter, da die Wetterlage sehr labil erschien und wir keine Überraschungen erleben wollten.



Auf Höhe Schweinfurt standen dann aber doch ein paar Gewitter. Die Motorsegler mangelten sich an den Gewittern vorbei, konnten es aber nicht ganz vermeiden, richtig nass zu werden. Die UL-Besatzung flog nach Osten und mit Freigabe der Nürnberger Flugverkehrskontrolle konnte die Kontrollzone mit Kurs auf Eichstätt durchfliegen werden (mitten über den Nürnberger Flughafen).

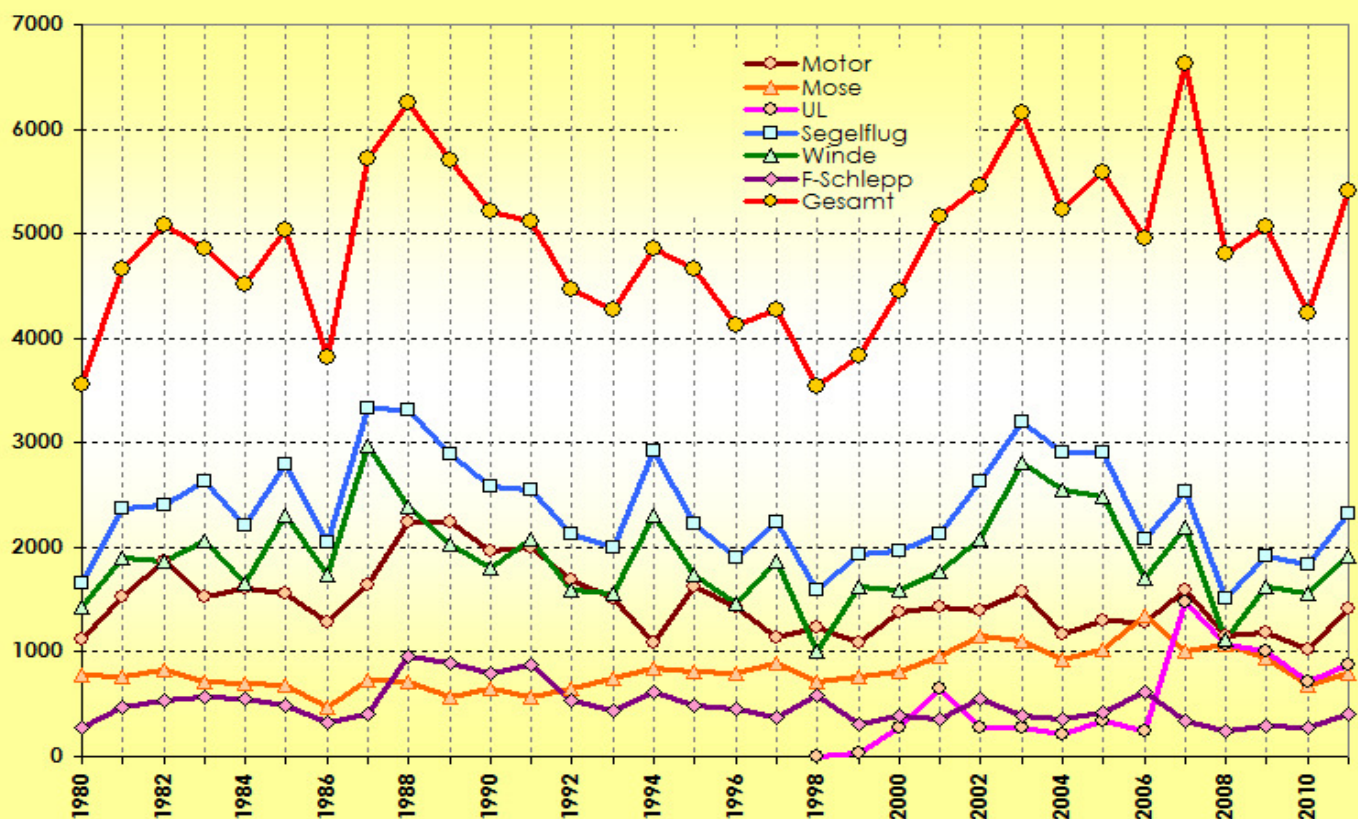


Bei Pollenfeld trafen wir uns dann alle wieder und landeten bei strahlendem Sonnenschein nach etwa 15 Stunden Gesamtflugzeit und knapp 2000km Strecke um 18:15 Uhr in Eichstätt.



# Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2011)

## Flugplatz Eichstätt



## Starts, gesamt

|                   | 2011        | (2010)        |              |
|-------------------|-------------|---------------|--------------|
| <b>Summe</b>      | <b>5403</b> | <b>(4238)</b> | <b>27,5%</b> |
| davon Motorflug   | 1413        | (1016)        | 39,1%        |
| davon Motorsegler | 802         | (675)         | 18,8%        |
| davon UL's        | 869         | (714)         | 21,7%        |
| davon Segelflug   | 2319        | (1833)        | 26,5%        |
| Windenstarts      | 1911        | (1562)        | 22,3%        |
| F-Schlepps        | 408         | (271)         | 50,6%        |

## Flüge auf Vereinsflugzeugen

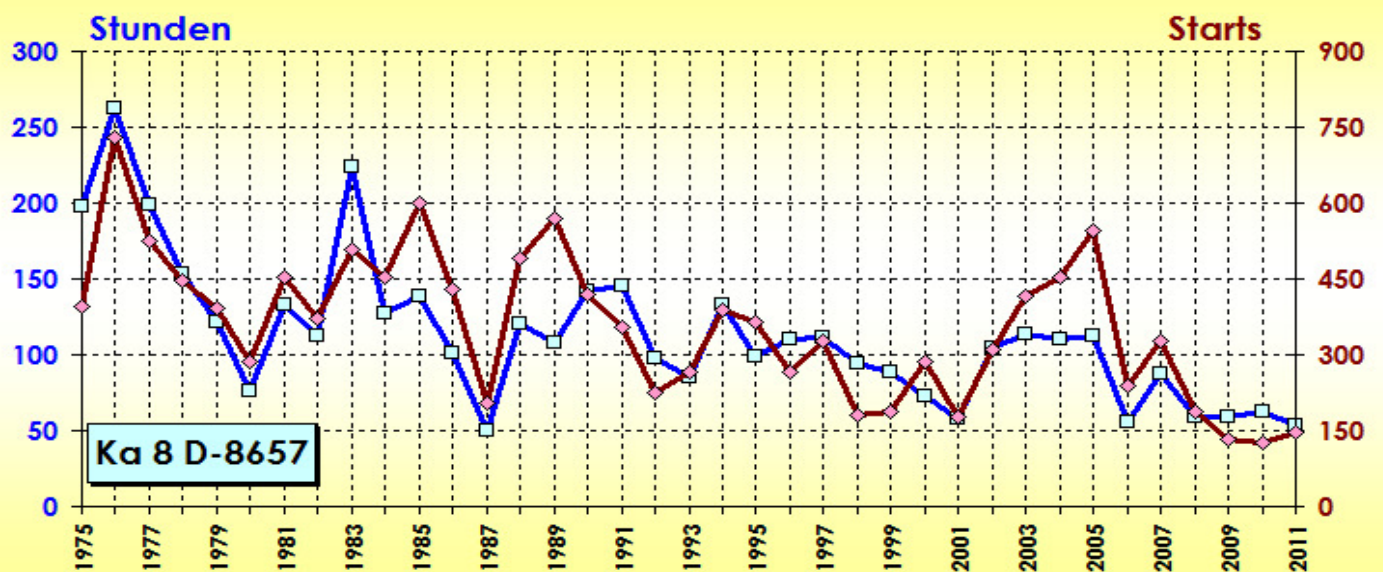
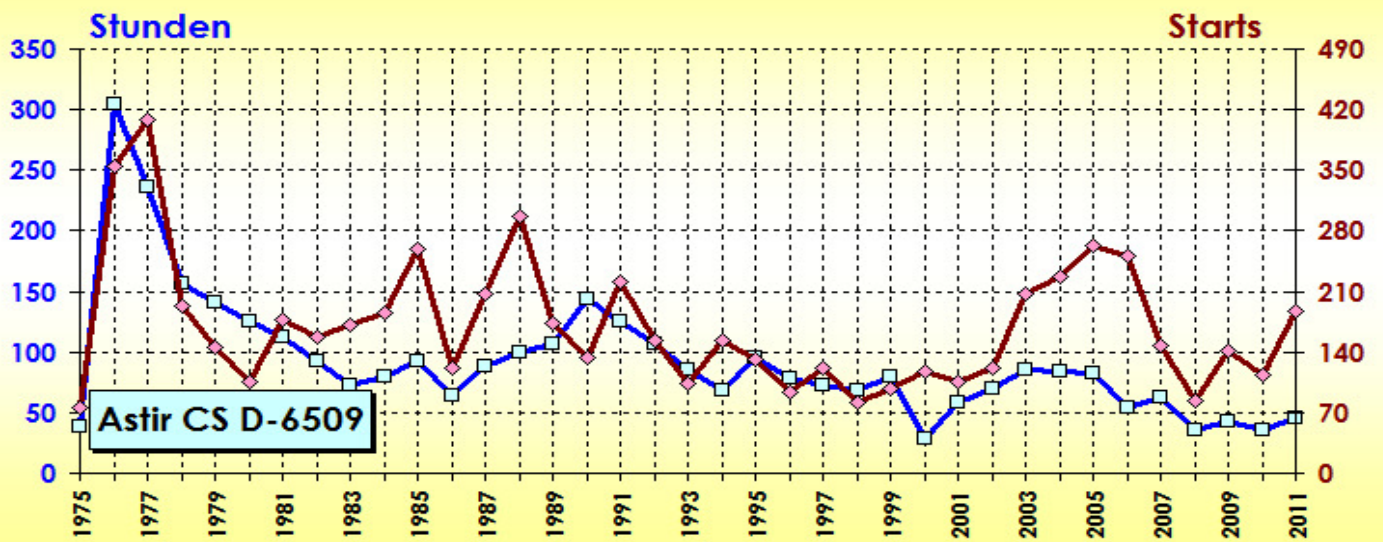
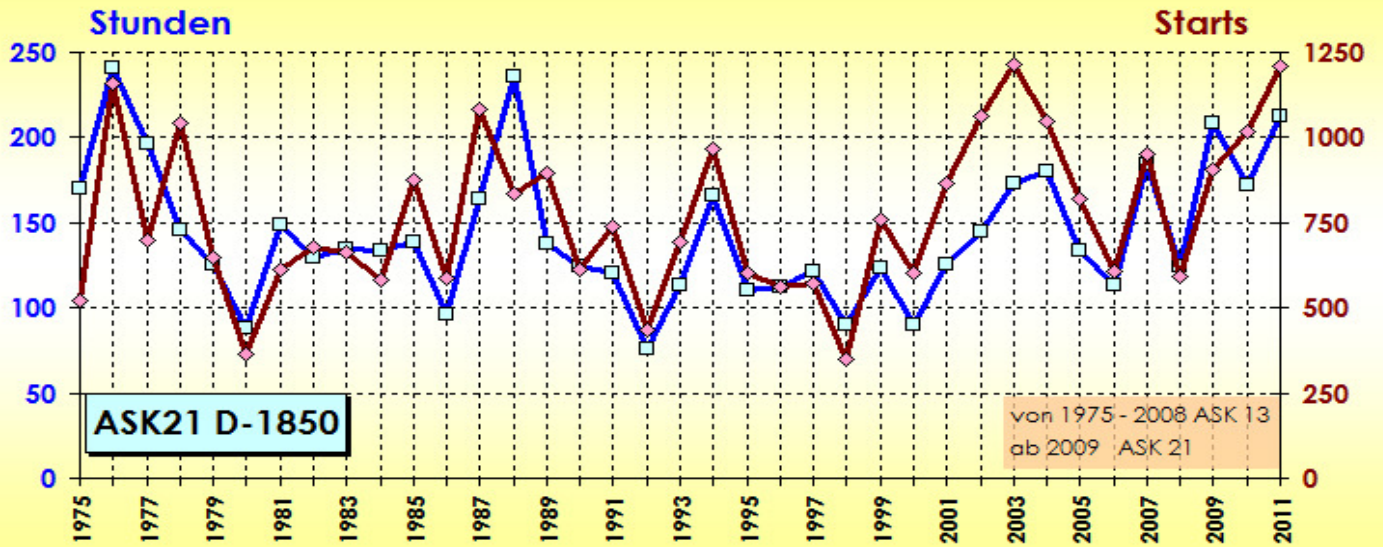
|                   | Stunden     |               |              | Starts      |               |              |
|-------------------|-------------|---------------|--------------|-------------|---------------|--------------|
|                   | 2011        | (2010)        |              | 2011        | (2010)        |              |
| <b>Summe</b>      | <b>1733</b> | <b>(1561)</b> | <b>11,0%</b> | <b>4987</b> | <b>(3957)</b> | <b>26,0%</b> |
| davon Motorflug   | 328         | (278)         | 18,0%        | 1348        | (966)         | 39,5%        |
| davon Motorsegler | 354         | (336)         | 5,4%         | 818         | (688)         | 18,9%        |
| davon Segelflug   | 824         | (776)         | 6,2%         | 2050        | (1631)        | 25,7%        |
| davon UL          | 227         | (171)         | 32,7%        | 771         | (672)         | 14,7%        |

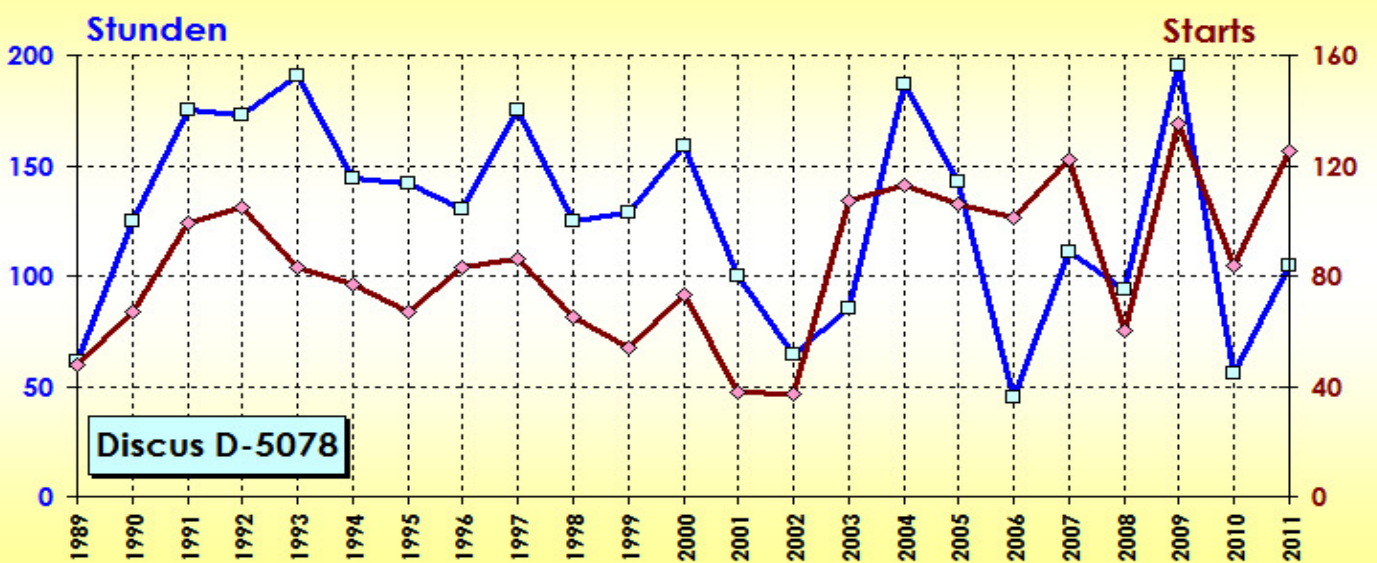
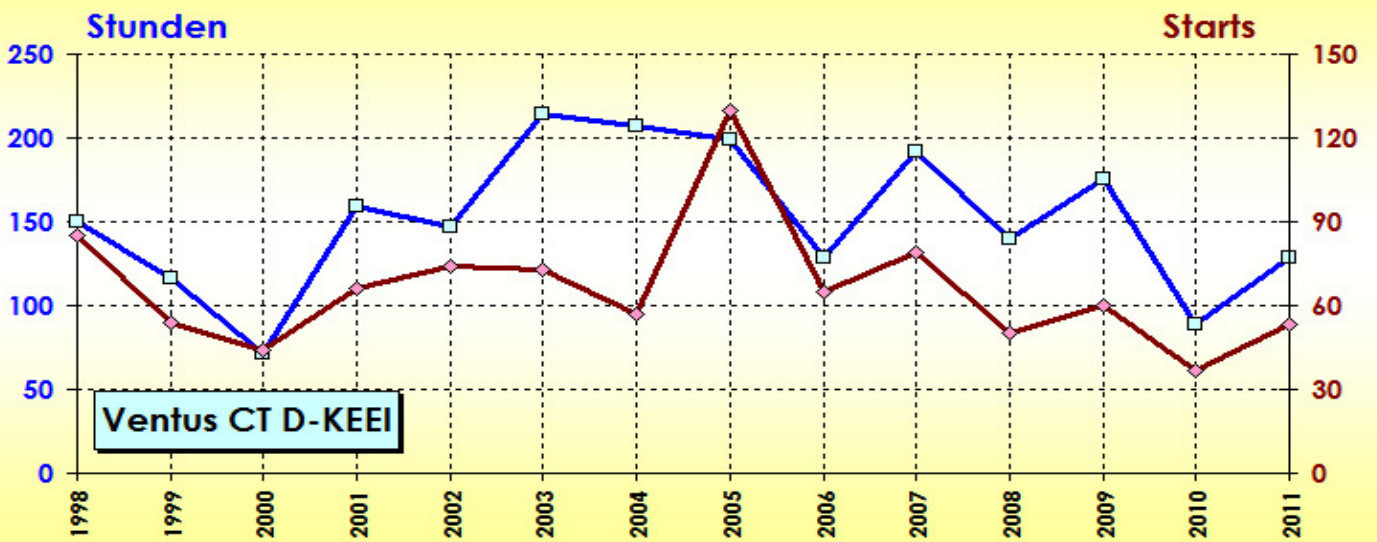
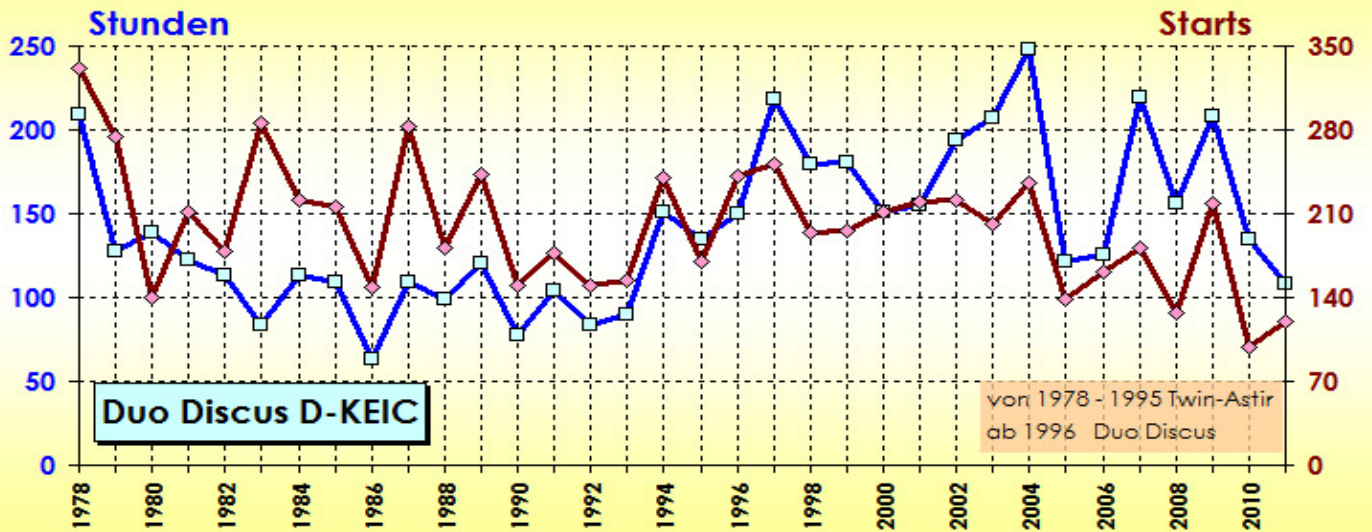
## Flugzeugpark Fliegerclub Eichstätt

| Flugzeug   | Kenn-<br>zeichen | Bau-<br>jahr | Grund-<br>überhol. | in El<br>seit | Stunden | Starts |
|------------|------------------|--------------|--------------------|---------------|---------|--------|
| DR 300     | D-ENJN           | 1972         | 87/88              | 1972          | 3756    | 20161  |
| DR 400     | D-EKVL           | 1977         | 86/87              | 1982          | 3713    | 12870  |
| C 172      | D-EGJC           | 1973         | ---                | 1976          | 3580    | 9330   |
| Dynamic    | D-MEIH           | 2007         | ---                | 2007          | 1136    | 4456   |
| SF 25 C    | D-KFCE           | 1992         | ---                | 1992          | 3997    | 9245   |
| SF 25 C    | D-KFEC           | 1994         | ---                | 1994          | 3382    | 7266   |
| ASK 21     | D-1850           | 2008         | ---                | 2008          | 593     | 3135   |
| Ka 8 b     | D-8657           | 1975         | 90/91              | 1975          | 4180    | 13196  |
| Astir CS   | D-6509           | 1975         | ---                | 1975          | 3416    | 6285   |
| Duo Discus | D-KEIC           | 2006         | ---                | 2006          | 2757    | 3018   |
| LS 4       | D-3479           | 1985         | ---                | 1985          | 3110    | 1997   |
| LS 4       | D-8958           | 1986         | ---                | 1986          | 2523    | 2003   |
| LS 4 a     | D-0221           | 1987         | ---                | 1987          | 3045    | 1910   |
| Discus b   | D-5078           | 1989         | ---                | 1989          | 2914    | 1935   |
| Ventus CT  | D-KEEI           | 1998         | ---                | 1998          | 2118    | 927    |
| Winde      | BAY 5850         | 1999         | ---                | 1999          | ---     | 17326  |

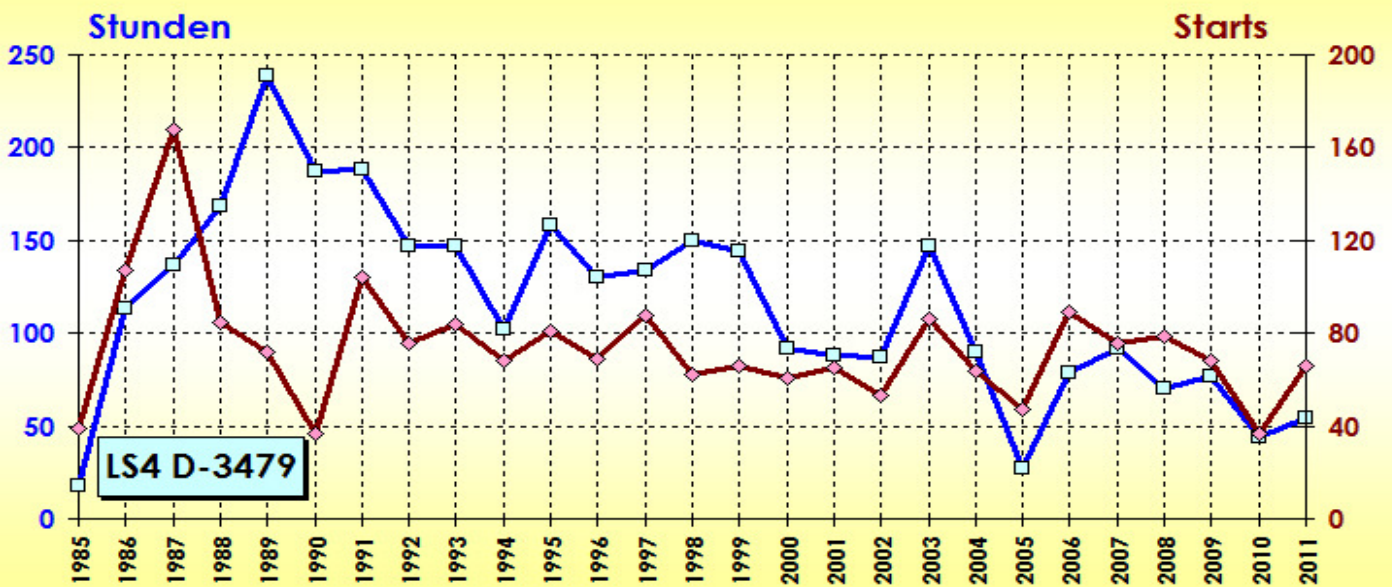
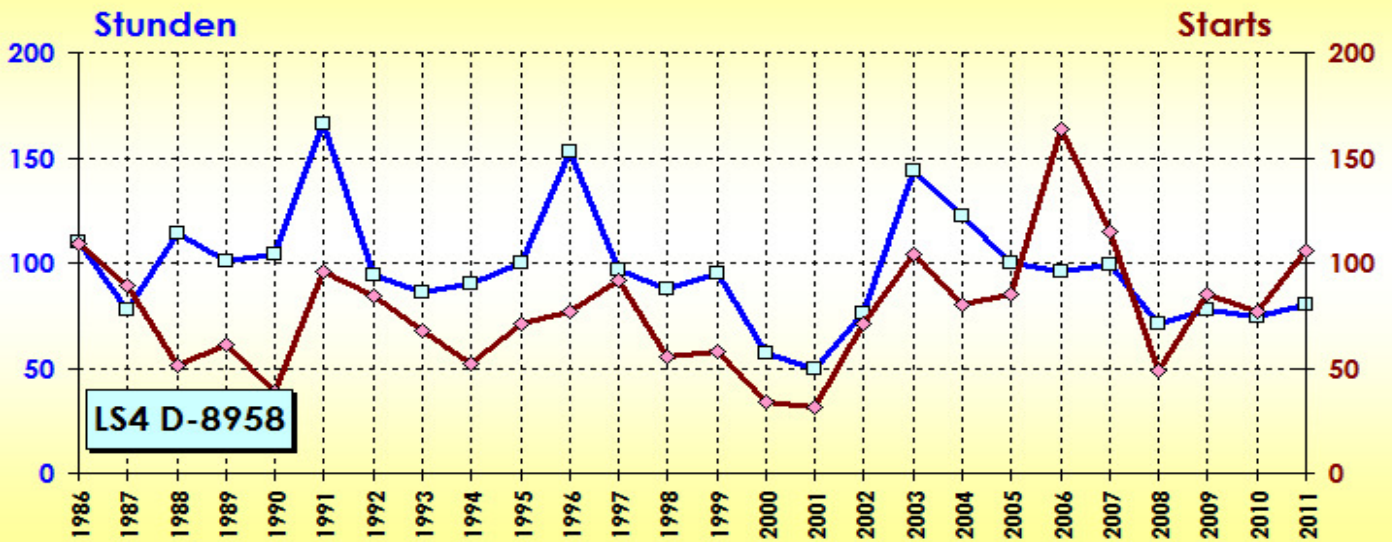
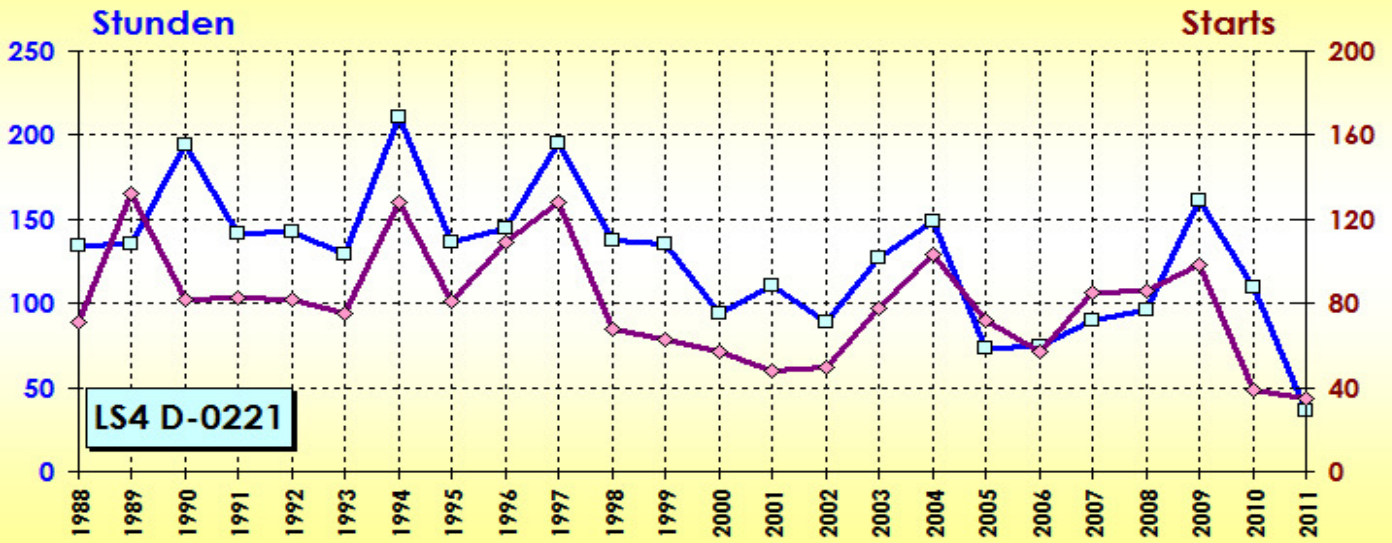
## Flüge auf Vereinsflugzeugen

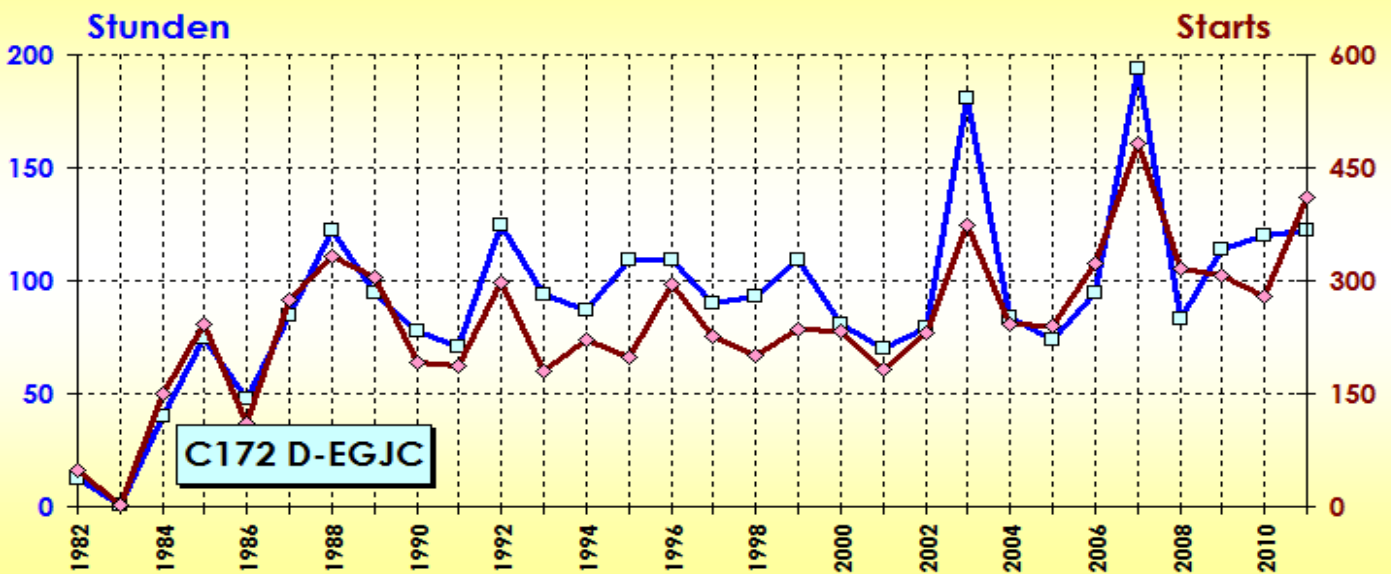
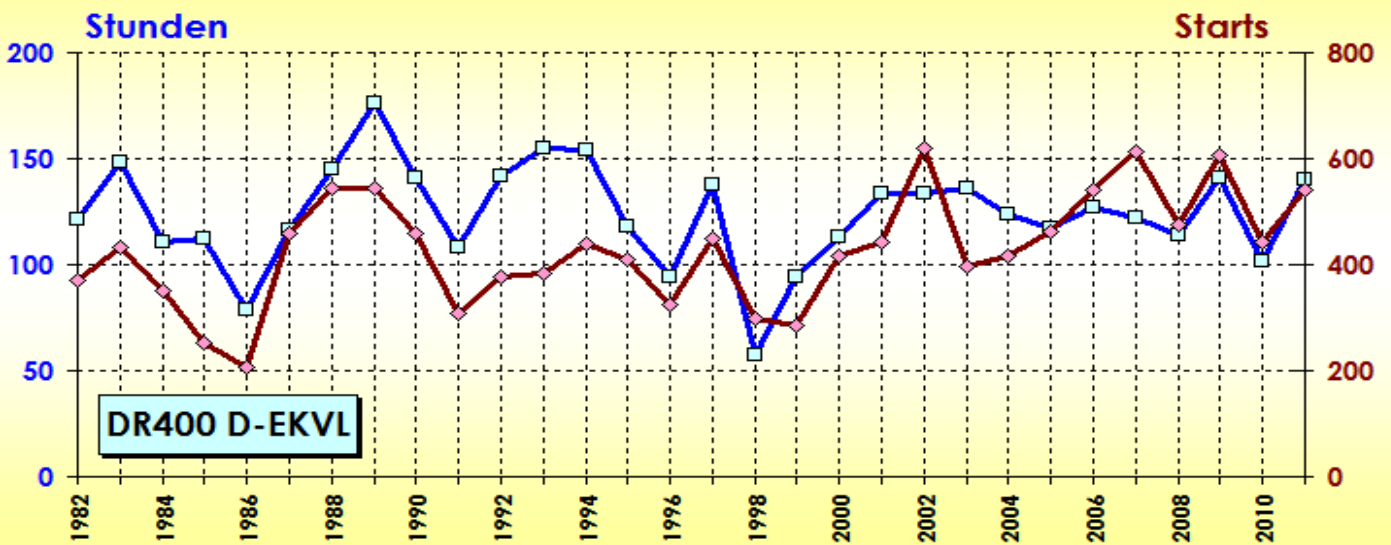
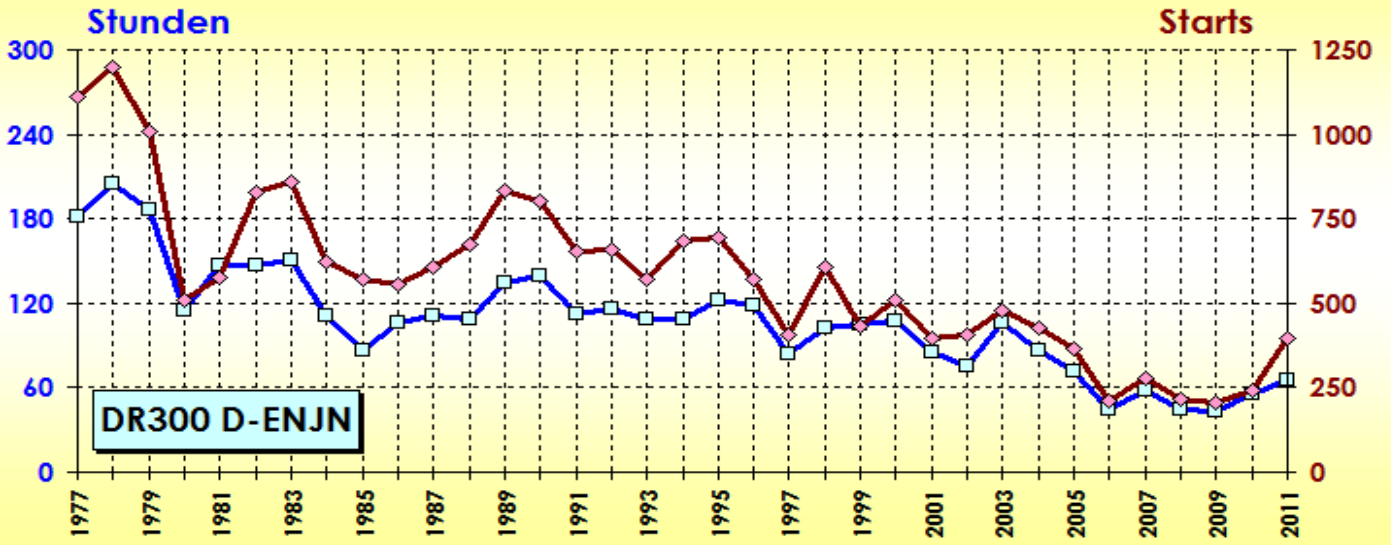
| Flugzeug   | Kenn-<br>zeichen | Starts |        |        | Stunden |        |        |
|------------|------------------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|
|            |                  | 2011   | (2010) |        | 2011    | (2010) |        |
| DR 300     | D-ENJN           | 396    | 243    | 63,0%  | 66      | 56     | 17,9%  |
| DR 400     | D-EKVL           | 541    | 444    | 21,8%  | 140     | 102    | 37,3%  |
| C 172      | D-EGJC           | 411    | 279    | 47,3%  | 122     | 120    | 1,7%   |
| Dynamic    | D-MEIH           | 771    | 672    | 14,7%  | 227     | 171    | 32,7%  |
| SF 25 C    | D-KFCE           | 344    | 404    | -14,9% | 168     | 177    | -5,1%  |
| SF 25 C    | D-KFEC           | 474    | 284    | 66,9%  | 186     | 159    | 17,0%  |
| ASK 21     | D-1850           | 1211   | 1018   | 19,0%  | 213     | 172    | 23,8%  |
| Ka 8 b     | D-8657           | 147    | 127    | 15,7%  | 53      | 62     | -14,5% |
| Astir CS   | D-6509           | 187    | 113    | 65,5%  | 46      | 35     | 31,4%  |
| Duo Discus | D-KEIC           | 120    | 99     | 21,2%  | 108     | 135    | -20,0% |
| LS 4       | D-3479           | 66     | 37     | 78,4%  | 54      | 44     | 22,7%  |
| LS 4       | D-8958           | 106    | 77     | 37,7%  | 80      | 74     | 8,1%   |
| LS 4 a     | D-0221           | 35     | 39     | -10,3% | 36      | 109    | -67,0% |
| Discus b   | D-5078           | 125    | 84     | 48,8%  | 105     | 56     | 87,5%  |
| Ventus CT  | D-KEEI           | 53     | 37     | 43,2%  | 129     | 89     | 44,9%  |
| Winde      | BAY 5102         | 1651   | 1472   | 12,2%  |         |        |        |

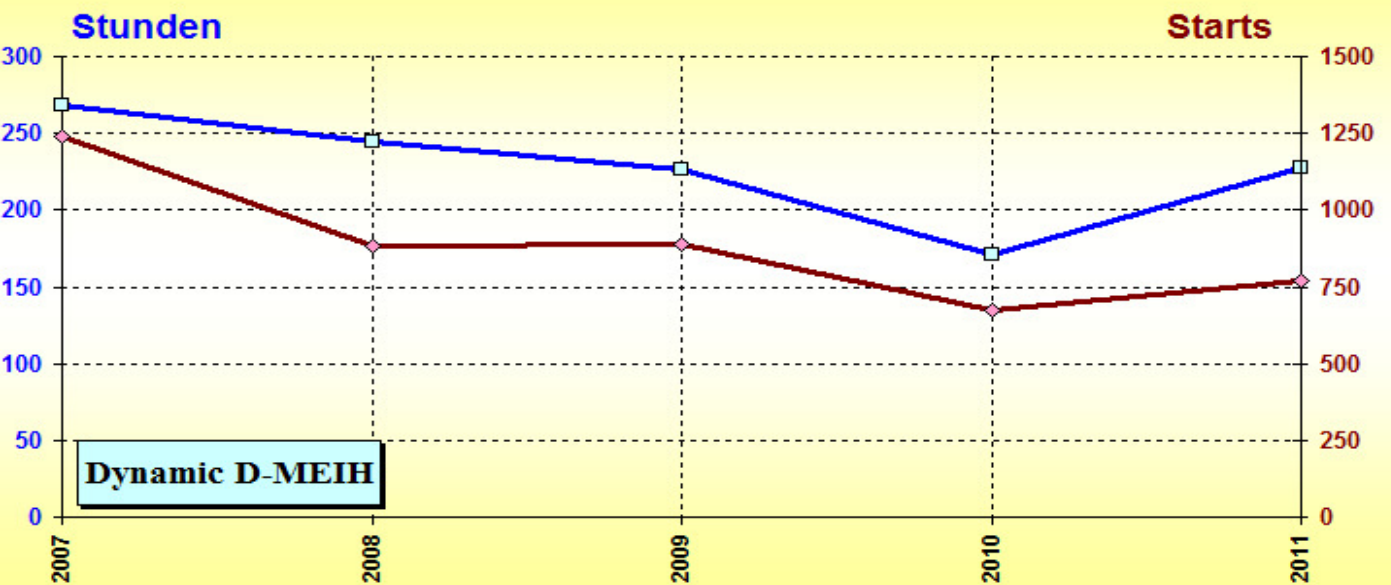
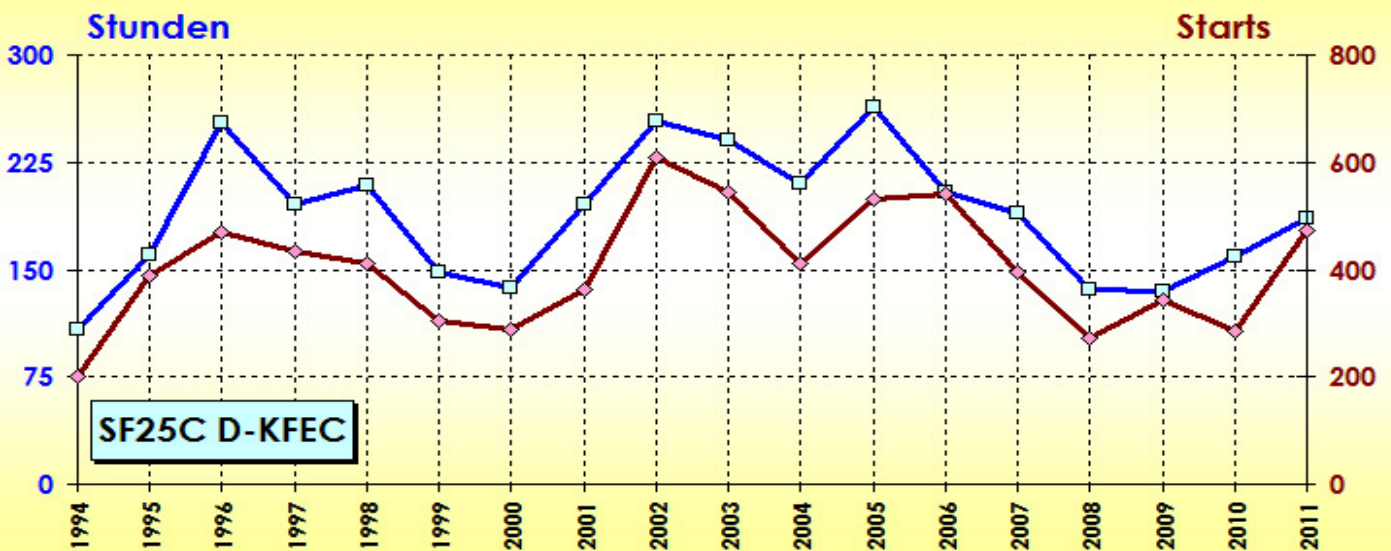
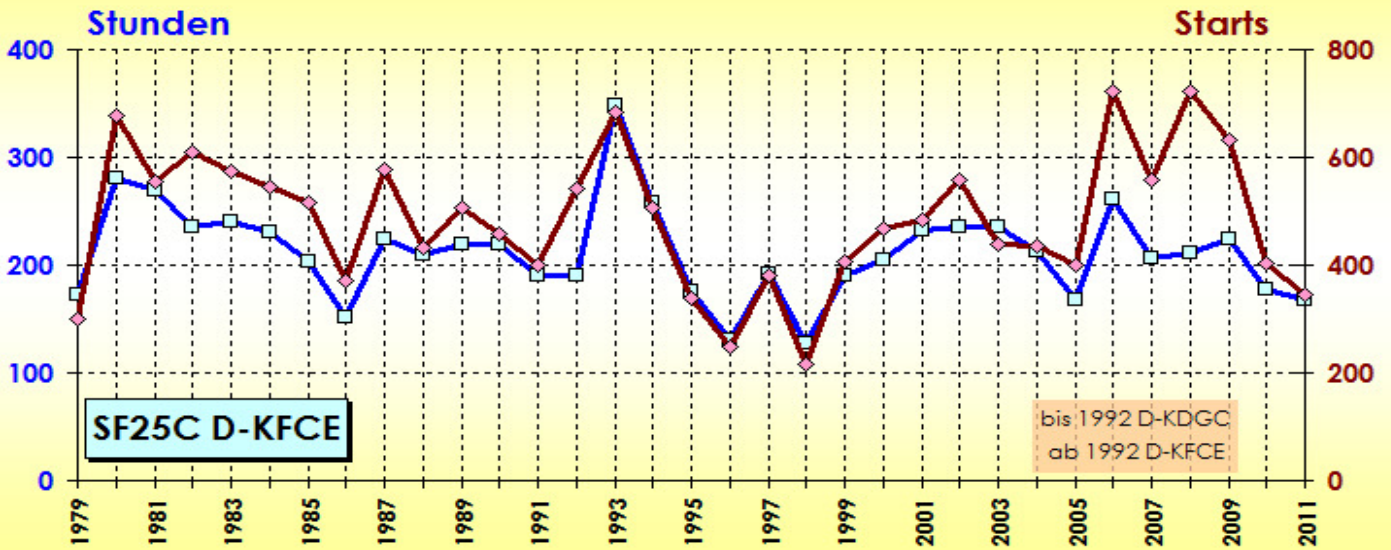




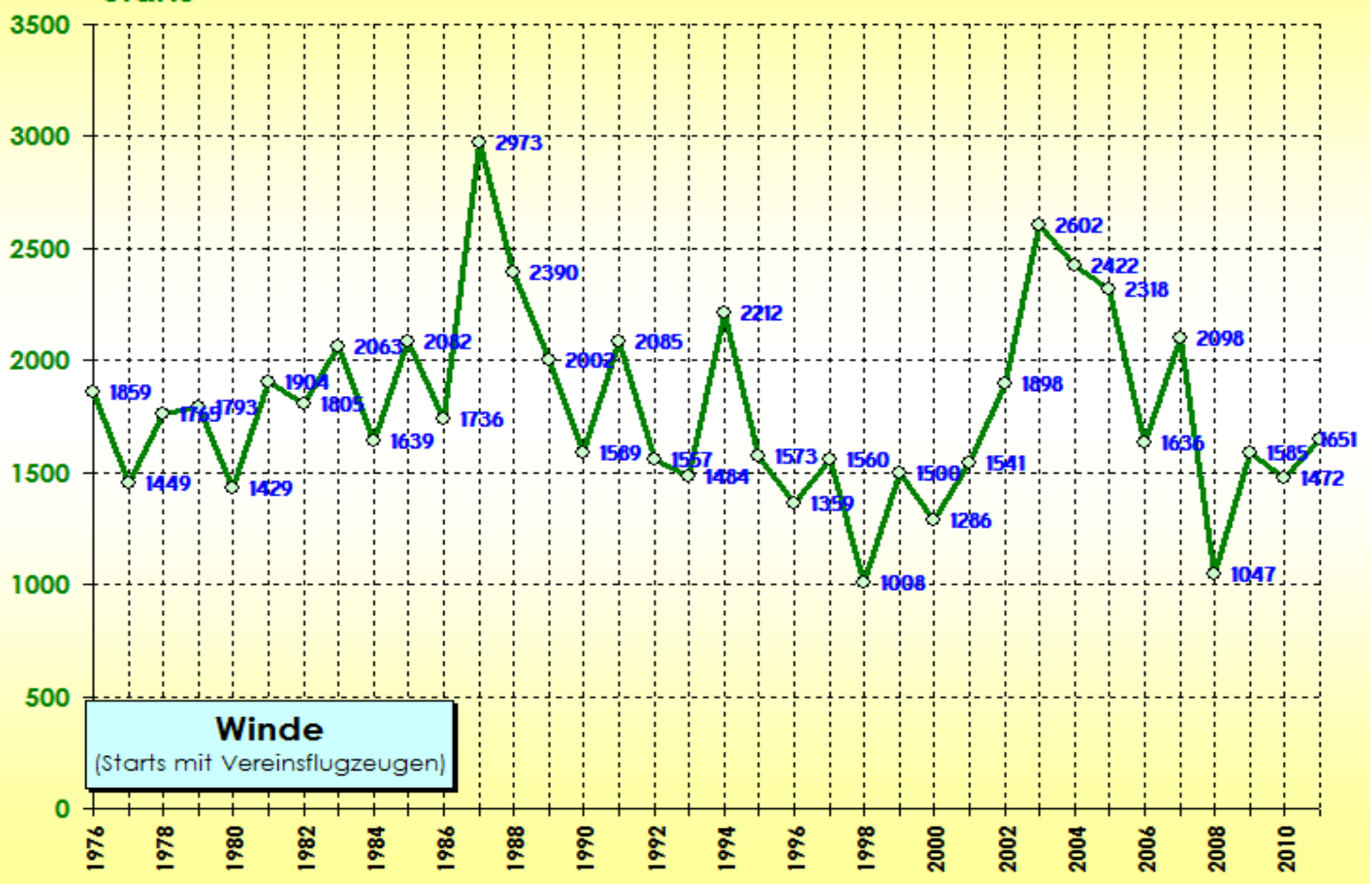








## Starts





## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2011 - Senioren



| Platz | Datum      | Punkte | Summe DMST | Handicap | Gesamtsumme | Name                   | km     | km/h  | Startplatz | Flugzeug       |
|-------|------------|--------|------------|----------|-------------|------------------------|--------|-------|------------|----------------|
| 1     | 02.08.2011 | 695,37 | 1390,74    | 1,1      | 1264,31     | Karlheinz Ludwig       | 449,94 | 63,74 | Eichstätt  | DG 200/17      |
|       | 12.06.2011 | 695,37 |            |          |             |                        | 449,94 | 69,55 | Eichstätt  | DG 200/17      |
| 2     | 12.06.2011 | 510,54 | 854,12     | 1,1      | 776,47      | Christoph Böttigheimer | 408,43 | 79,25 | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   |
|       | 17.04.2011 | 343,58 |            |          |             |                        | 384,80 | 82,46 | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   |
| 3     | 12.06.2011 | 432,77 | 808,50     | 1,1      | 735,00      | Viktor Meyerle         | 340,04 | 63,76 | Eichstätt  | Duo Discus T   |
|       | 23.04.2011 | 375,73 |            |          |             |                        | 450,87 | 81,32 | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m |
| 4     | 25.04.2011 | 595,20 | 791,75     | 1,1      | 719,77      | Roland Berlinghof      | 510,17 | 79,93 | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m |
|       | 17.04.2011 | 196,55 |            |          |             |                        | 154,43 | 76,32 | Eichstätt  | Duo Discus T   |
| 5     | 18.05.2011 | 402,24 | 785,44     | 1,1      | 714,04      | Ottmar Schmidt         | 344,78 | 52,78 | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m |
|       | 02.08.2011 | 383,20 |            |          |             |                        | 328,46 | 61,93 | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m |
| 6     | 17.04.2011 | 373,16 | 576,99     | 0,9      | 641,10      | Mark Wittmann          | 403,02 | 80,14 | Eichstätt  | Discus         |
|       | 20.03.2011 | 203,83 |            |          |             |                        | 216,05 | 60,28 | Eichstätt  | LS 4           |
| 7     | 25.04.2011 | 300,10 | 550,21     | 1,1      | 500,19      | Friedrich Apel         | 336,11 | 80,86 | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   |
|       | 24.04.2011 | 250,11 |            |          |             |                        | 200,09 | 46,43 | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   |
| 8     | 25.04.2011 | 266,24 | 386,78     | 0,9      | 429,76      | Hortense Mayr          | 292,86 | 67,60 | Eichstätt  | Duo Discus T   |
|       | 05.06.2011 | 120,54 |            |          |             |                        | 110,90 | 66,90 | Eichstätt  | ASK 21         |
| 9     | 02.08.2011 | 226,26 | 422,61     | 1,1      | 384,19      | Jürgen Smalla          | 248,89 | 68,78 | Eichstätt  | Duo Discus     |
|       | 24.04.2011 | 196,35 |            |          |             |                        | 148,66 | 44,87 | Eichstätt  | LS 4           |
| 10    | 18.05.2011 | 364,00 | 364,00     | 1,1      | 365,10      | Uwe Schulz             | 400,40 | 63,09 | Eichstätt  | Duo Discus T   |
| 11    | 08.05.2011 | 173,92 | 301,61     | 0,9      | 335,12      | Irmi Bährle            | 136,65 | 61,52 | Eichstätt  | Duo Discus T   |
|       | 25.04.2011 | 127,69 |            |          |             |                        | 96,68  | 39,16 | Eichstätt  | LS 4           |
| 12    | 28.08.2011 | 142,11 | 258,91     | 0,9      | 287,68      | Andreas Banis          | 107,60 | 22,44 | Eichstätt  | LS 4           |
|       | 04.06.2011 | 116,80 |            |          |             |                        | 123,80 | 37,90 | Eichstätt  | LS 4           |
| 13    | 21.05.2011 | 115,52 | 216,26     | 0,9      | 240,29      | Philipp Wesner         | 122,45 | 75,29 | Eichstätt  | LS 4           |
|       | 04.06.2011 | 100,74 |            |          |             |                        | 110,82 | 64,93 | Eichstätt  | Duo Discus T   |
| 14    | 12.06.2011 | 122,73 | 208,50     | 0,9      | 231,67      | Helmut Dandl           | 84,16  | 48,40 | Eichstätt  | Astir CS       |
|       | 02.08.2011 | 85,77  |            |          |             |                        | 82,33  | 52,44 | Eichstätt  | Astir CS       |
| 15    | 21.04.2011 | 153,75 | 238,36     | 1,1      | 216,69      | Heinz Pickhard         | 162,98 | 63,91 | Eichstätt  | LS 4           |
|       | 28.05.2011 | 84,61  |            |          |             |                        | 93,07  | 91,34 | Eichstätt  | Duo Discus T   |
| 16    | 17.04.2011 | 133,81 | 133,81     | 0,9      | 134,71      | Helmut Reuthlinger     | 101,31 | 32,09 | Eichstätt  | LS 4           |
| 17    | 29.05.2011 | 106,63 | 106,63     | 0,9      | 118,48      | Franziska Metzel       | 117,30 | 76,06 | Eichstätt  | Duo Discus T   |



## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2011 - Junioren



| Platz | Datum      | Punkte | Summe DMST | Handicap | Gesamtsumme | Name             | km     | km/h  | Startplatz | Flugzeug |
|-------|------------|--------|------------|----------|-------------|------------------|--------|-------|------------|----------|
| 1     | 04.05.2011 | 796,35 | 1359,2     | 1,1      | 1235,65     | Anton Lugtenburg | 505,92 | 83,83 | Eichstätt  | Discus   |
|       | 05.05.2011 | 562,86 |            |          |             |                  | 434,21 | 78,06 | Eichstätt  | Discus   |



## Flüge Piloten FCE DMST 2011 (1)



| Datum      | Punkte | Name                   | km     | km/h  | Startplatz        | Flugzeug       | Start | Ende  | Flugzeit |
|------------|--------|------------------------|--------|-------|-------------------|----------------|-------|-------|----------|
| 18.03.2011 | 51,00  | Viktor Meyerle         | 40,07  | 10,58 | La Motte Du Caire | Duo Discus T   | 10:24 | 14:34 | 4:10     |
| 18.03.2011 | 93,29  | Ottmar Schmidt         | 111,95 | 24,69 | La Motte Du Caire | Ventus 2cT/18m | 12:08 | 17:17 | 5:09     |
| 19.03.2011 | 111,11 | Viktor Meyerle         | 87,30  | 17,99 | La Motte Du Caire | Duo Discus T   | 11:41 | 17:15 | 5:34     |
| 19.03.2011 | 111,24 | Ottmar Schmidt         | 95,35  | 21,03 | La Motte Du Caire | Ventus 2cT/18m | 11:43 | 16:27 | 4:44     |
| 19.03.2011 | 107,82 | Christoph Böttigheimer | 120,76 | 35,14 | La Motte Du Caire | ASW 20 16,6m   | 11:56 | 16:50 | 4:54     |
| 20.03.2011 | 231,05 | Viktor Meyerle         | 181,54 | 32,14 | La Motte Du Caire | Duo Discus T   | 11:16 | 17:03 | 5:47     |
| 20.03.2011 | 191,78 | Christoph Böttigheimer | 153,42 | 31,40 | La Motte Du Caire | ASW 20 16,6m   | 11:41 | 16:41 | 5:00     |
| 20.03.2011 | 222,26 | Ottmar Schmidt         | 190,50 | 39,50 | La Motte Du Caire | Ventus 2cT/18m | 11:49 | 16:46 | 4:57     |
| 20.03.2011 | 173,95 | Karlheinz Ludwig       | 136,67 | 37,38 | La Motte Du Caire | DG 200/17      | 12:06 | 15:54 | 3:48     |
| 20.03.2011 | 203,83 | Mark Wittmann          | 216,05 | 60,28 | Eichstätt         | LS 4           | 12:39 | 16:31 | 3:52     |
| 20.03.2011 | 47,28  | Andreas Banis          | 50,12  | 37,22 | La Motte Du Caire | LS 4           | 13:21 | 15:45 | 2:24     |
| 21.03.2011 | 164,06 | Viktor Meyerle         | 128,90 | 36,08 | La Motte Du Caire | Duo Discus T   | 11:23 | 15:07 | 3:44     |
| 21.03.2011 | 115,84 | Christoph Böttigheimer | 92,67  | 52,06 | La Motte Du Caire | ASW 20 16,6m   | 13:25 | 15:19 | 1:54     |
| 22.03.2011 | 66,88  | Viktor Meyerle         | 73,57  | 35,20 | La Motte Du Caire | Duo Discus T   | 10:59 | 15:26 | 4:27     |
| 22.03.2011 | 55,73  | Christoph Böttigheimer | 62,42  | 22,06 | La Motte Du Caire | ASW 20 16,6m   | 11:19 | 15:21 | 4:02     |
| 22.03.2011 | 153,97 | Ottmar Schmidt         | 131,97 | 32,77 | La Motte Du Caire | Ventus 2cT/18m | 11:26 | 15:35 | 4:09     |
| 22.03.2011 | 88,97  | Karlheinz Ludwig       | 69,91  | 18,97 | La Motte Du Caire | DG 200/17      | 12:05 | 15:54 | 3:49     |
| 23.03.2011 | 151,01 | Viktor Meyerle         | 118,65 | 22,32 | La Motte Du Caire | Duo Discus T   | 11:36 | 17:18 | 5:42     |
| 23.03.2011 | 57,76  | Christoph Böttigheimer | 63,53  | 26,40 | La Motte Du Caire | ASW 20         | 12:00 | 15:42 | 3:42     |
| 23.03.2011 | 95,42  | Karlheinz Ludwig       | 74,97  | 17,85 | La Motte Du Caire | DG 200/17      | 12:14 | 16:37 | 4:23     |
| 24.03.2011 | 159,55 | Karlheinz Ludwig       | 125,36 | 27,19 | La Motte Du Caire | DG 200/17      | 11:10 | 15:51 | 4:41     |
| 24.03.2011 | 191,92 | Ottmar Schmidt         | 164,51 | 38,20 | La Motte Du Caire | Ventus 2cT/18m | 11:45 | 16:14 | 4:29     |
| 24.03.2011 | 178,71 | Viktor Meyerle         | 196,59 | 54,21 | La Motte Du Caire | Duo Discus T   | 12:00 | 16:08 | 4:08     |
| 24.03.2011 | 191,86 | Christoph Böttigheimer | 153,49 | 41,52 | La Motte Du Caire | ASW 20 16,6m   | 12:10 | 16:02 | 3:52     |
| 03.04.2011 | 137,60 | Karlheinz Ludwig       | 108,11 | 42,33 | Eichstätt         | DG 200/17      | 13:43 | 16:25 | 2:42     |
| 09.04.2011 | 76,35  | Karlheinz Ludwig       | 59,99  | 18,22 | Eichstätt         | DG 200/17      | 12:55 | 16:20 | 3:25     |
| 10.04.2011 | 106,33 | Christoph Böttigheimer | 119,09 | 50,25 | Eichstätt         | ASW 20 16,6m   | 10:09 | 15:02 | 4:53     |
| 10.04.2011 | 51,88  | Ottmar Schmidt         | 62,25  | 46,80 | Eichstätt         | Ventus 2cT/18m | 10:34 | 12:26 | 1:52     |
| 10.04.2011 | 93,13  | Viktor Meyerle         | 79,82  | 44,68 | Eichstätt         | Ventus 2cT/18m | 13:04 | 14:59 | 1:55     |
| 17.04.2011 | 343,58 | Christoph Böttigheimer | 384,80 | 82,46 | Eichstätt         | ASW 20 16,6m   | 08:56 | 15:38 | 6:42     |
| 17.04.2011 | 355,32 | Ottmar Schmidt         | 426,38 | 94,58 | Eichstätt         | Ventus 2cT/18m | 10:19 | 15:33 | 5:14     |
| 17.04.2011 | 389,21 | Karlheinz Ludwig       | 305,81 | 51,93 | Eichstätt         | DG 200/17      | 10:30 | 16:35 | 6:05     |
| 17.04.2011 | 373,16 | Mark Wittmann          | 403,02 | 80,14 | Eichstätt         | Discus         | 10:31 | 15:41 | 5:10     |
| 17.04.2011 | 133,81 | Helmut Reuthlinger     | 101,31 | 32,09 | Eichstätt         | LS 4           | 13:57 | 17:13 | 3:16     |
| 17.04.2011 | 196,55 | Roland Berlinghof      | 154,43 | 76,32 | Eichstätt         | Duo Discus T   | 14:12 | 17:03 | 2:51     |
| 21.04.2011 | 76,02  | Philipp Wesner         | 72,98  | 45,42 | Eichstätt         | Astir CS       | 13:44 | 15:35 | 1:51     |
| 21.04.2011 | 153,75 | Heinz Pickhard         | 162,98 | 63,91 | Eichstätt         | LS 4           | 13:54 | 16:54 | 3:00     |
| 22.04.2011 | 261,25 | Karlheinz Ludwig       | 205,27 | 47,97 | Eichstätt         | DG 200/17      | 11:03 | 15:27 | 4:24     |
| 22.04.2011 | 330,93 | Anton Lugtenburg       | 397,11 | 84,37 | Eichstätt         | Ventus 2c/18m  | 12:22 | 17:32 | 5:10     |



## Flüge Piloten FCE DMST 2011 (2)



| Datum      | Punkte | Name                   | km     | km/h   | Startplatz | Flugzeug       | Start | Ende  | Flugzeit |
|------------|--------|------------------------|--------|--------|------------|----------------|-------|-------|----------|
| 23.04.2011 | 375,73 | Viktor Meyerle         | 450,87 | 81,32  | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m | 10:28 | 16:12 | 5:44     |
| 23.04.2011 | 277,40 | Christoph Böttigheimer | 310,68 | 84,27  | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   | 12:23 | 16:16 | 3:53     |
| 23.04.2011 | 144,16 | Friedrich Apel         | 152,81 | 65,12  | Eichstätt  | LS 4           | 13:06 | 16:14 | 3:08     |
| 23.04.2011 | 80,89  | Irmi Bährle            | 85,75  | 40,24  | Eichstätt  | LS 4           | 13:54 | 17:04 | 3:10     |
| 24.04.2011 | 300,17 | Anton Lugtenburg       | 360,21 | 125,29 | Eichstätt  | Ventus 2c/18m  | 11:36 | 17:07 | 5:31     |
| 24.04.2011 | 236,74 | Karlheinz Ludwig       | 186,01 | 51,20  | Eichstätt  | DG 200/17      | 12:34 | 16:20 | 3:46     |
| 24.04.2011 | 250,11 | Friedrich Apel         | 200,09 | 46,43  | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   | 12:49 | 17:15 | 4:26     |
| 24.04.2011 | 103,49 | Irmi Bährle            | 111,76 | 43,02  | Eichstätt  | Discus         | 13:05 | 16:36 | 3:31     |
| 24.04.2011 | 196,35 | Jürgen Smalla          | 148,66 | 44,87  | Eichstätt  | LS 4           | 13:19 | 16:47 | 3:28     |
| 25.04.2011 | 595,20 | Roland Berlinghof      | 510,17 | 79,93  | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m | 09:14 | 16:28 | 7:14     |
| 25.04.2011 | 266,24 | Hortense Mayr          | 292,86 | 67,60  | Eichstätt  | Duo Discus T   | 10:50 | 15:46 | 4:56     |
| 25.04.2011 | 333,29 | Karlheinz Ludwig       | 366,62 | 64,82  | Eichstätt  | DG 200/17      | 11:07 | 17:07 | 6:00     |
| 25.04.2011 | 300,10 | Friedrich Apel         | 336,11 | 80,86  | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   | 11:27 | 16:20 | 4:53     |
| 25.04.2011 | 127,69 | Irmi Bährle            | 96,68  | 39,16  | Eichstätt  | LS 4           | 12:43 | 15:20 | 2:37     |
| 01.05.2011 | 293,35 | Karlheinz Ludwig       | 189,82 | 56,83  | Eichstätt  | DG 200/17      | 10:47 | 14:19 | 3:32     |
| 01.05.2011 | 162,81 | Christoph Böttigheimer | 130,25 | 33,44  | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   | 11:27 | 15:29 | 4:02     |
| 04.05.2011 | 796,35 | Anton Lugtenburg       | 505,92 | 83,83  | Eichstätt  | Discus         | 09:15 | 15:29 | 6:14     |
| 05.05.2011 | 562,86 | Anton Lugtenburg       | 434,21 | 78,06  | Eichstätt  | Discus         | 08:44 | 14:49 | 6:05     |
| 05.05.2011 | 656,39 | Karlheinz Ludwig       | 515,74 | 71,12  | Eichstätt  | DG 200/17      | 08:51 | 16:23 | 7:32     |
| 05.05.2011 | 359,92 | Viktor Meyerle         | 308,50 | 73,57  | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m | 08:58 | 15:53 | 6:55     |
| 07.05.2011 | 259,89 | Karlheinz Ludwig       | 204,20 | 49,64  | Eichstätt  | DG 200/17      | 11:53 | 16:08 | 4:15     |
| 08.05.2011 | 61,24  | Philipp Wesner         | 58,79  | 45,89  | Eichstätt  | Astir CS       | 11:12 | 12:39 | 1:27     |
| 08.05.2011 | 442,85 | Karlheinz Ludwig       | 286,55 | 65,18  | Eichstätt  | DG 200/17      | 11:31 | 16:09 | 4:38     |
| 08.05.2011 | 161,65 | Jürgen Smalla          | 124,70 | 40,53  | Eichstätt  | Discus         | 11:40 | 15:01 | 3:21     |
| 08.05.2011 | 235,83 | Friedrich Apel         | 178,56 | 40,05  | Eichstätt  | LS 4           | 11:50 | 16:24 | 4:34     |
| 08.05.2011 | 173,92 | Irmi Bährle            | 136,65 | 61,52  | Eichstätt  | Duo Discus T   | 12:58 | 15:34 | 2:36     |
| 08.05.2011 | 212,19 | Christoph Böttigheimer | 169,75 | 48,34  | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   | 13:24 | 17:02 | 3:38     |
| 13.05.2011 | 71,97  | Roland Berlinghof      | 80,60  | 75,80  | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   | 14:55 | 16:20 | 1:25     |
| 14.05.2011 | 81,96  | Christoph Böttigheimer | 65,57  | 35,96  | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   | 11:43 | 13:40 | 1:57     |
| 18.05.2011 | 364,00 | Uwe Schulz             | 400,40 | 63,09  | Eichstätt  | Duo Discus T   | 09:02 | 16:42 | 7:40     |
| 18.05.2011 | 402,24 | Ottmar Schmidt         | 344,78 | 52,78  | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m | 09:05 | 15:50 | 6:45     |
| 18.05.2011 | 53,02  | Philipp Wesner         | 57,26  | 50,39  | Eichstätt  | Discus         | 16:14 | 17:36 | 1:22     |
| 21.05.2011 | 195,17 | Karlheinz Ludwig       | 214,69 | 56,00  | Eichstätt  | DG 200/17      | 10:12 | 14:38 | 4:26     |
| 21.05.2011 | 115,52 | Philipp Wesner         | 122,45 | 75,29  | Eichstätt  | LS 4           | 10:49 | 13:00 | 2:11     |
| 21.05.2011 | 265,92 | Christoph Böttigheimer | 292,52 | 70,09  | Eichstätt  | ASW 20         | 11:05 | 15:47 | 4:42     |
| 28.05.2011 | 84,61  | Heinz Pickhard         | 93,07  | 91,34  | Eichstätt  | Duo Discus T   | 09:08 | 10:52 | 1:44     |
| 28.05.2011 | 143,25 | Christoph Böttigheimer | 160,44 | 50,10  | Eichstätt  | ASW 20 16,6m   | 10:07 | 13:32 | 3:25     |
| 28.05.2011 | 14,92  | Roland Berlinghof      | 17,90  | 26,51  | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m | 12:16 | 13:18 | 1:02     |
| 28.05.2011 | 68,17  | Heinz Pickhard         | 81,81  | 75,46  | Eichstätt  | Ventus 2cT/18m | 15:29 | 16:43 | 1:14     |





## Flüge Piloten FCE DMST 2011 (3)



| Datum      | Punkte | Name                   | km     | km/h  | Startplatz         | Flugzeug       | Start | Ende  | Flugzeit |
|------------|--------|------------------------|--------|-------|--------------------|----------------|-------|-------|----------|
| 29.05.2011 | 251,61 | Christoph Böttigheimer | 281,80 | 54,75 | Eichstätt          | ASW 20 16,6m   | 09:31 | 15:23 | 5:52     |
| 29.05.2011 | 162,92 | Jürgen Smalla          | 125,68 | 30,90 | Eichstätt          | Discus         | 10:10 | 14:34 | 4:24     |
| 29.05.2011 | 272,12 | Karlheinz Ludwig       | 299,34 | 55,62 | Eichstätt          | DG 200/17      | 10:20 | 16:02 | 5:42     |
| 29.05.2011 | 84,49  | Andreas Banis          | 63,97  | 29,36 | Eichstätt          | LS 4           | 12:55 | 15:18 | 2:23     |
| 29.05.2011 | 106,63 | Franziska Metzel       | 117,30 | 76,06 | Eichstätt          | Duo Discus T   | 13:28 | 15:29 | 2:01     |
| 04.06.2011 | 100,74 | Philipp Wesner         | 110,82 | 64,93 | Eichstätt          | Duo Discus T   | 10:23 | 14:43 | 4:20     |
| 04.06.2011 | 312,24 | Karlheinz Ludwig       | 202,04 | 45,62 | Eichstätt          | DG 200/17      | 10:35 | 15:41 | 5:06     |
| 04.06.2011 | 226,89 | Viktor Meyerle         | 194,47 | 51,73 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m | 10:47 | 14:48 | 4:01     |
| 04.06.2011 | 116,80 | Andreas Banis          | 123,80 | 37,90 | Eichstätt          | LS 4           | 10:55 | 14:40 | 3:45     |
| 04.06.2011 | 214,33 | Christoph Böttigheimer | 171,47 | 48,51 | Eichstätt          | ASW 20 16,6m   | 11:37 | 15:11 | 3:34     |
| 05.06.2011 | 170,47 | Karlheinz Ludwig       | 187,51 | 66,97 | Eichstätt          | DG 200/17      | 11:51 | 15:08 | 3:17     |
| 05.06.2011 | 120,54 | Hortense Mayr          | 110,90 | 66,90 | Eichstätt          | ASK 21         | 12:47 | 14:43 | 1:56     |
| 12.06.2011 | 695,37 | Karlheinz Ludwig       | 449,94 | 69,55 | Eichstätt          | DG 200/17      | 09:10 | 15:48 | 6:38     |
| 12.06.2011 | 432,77 | Viktor Meyerle         | 340,04 | 63,76 | Eichstätt          | Duo Discus T   | 09:42 | 15:23 | 5:41     |
| 12.06.2011 | 510,54 | Christoph Böttigheimer | 408,43 | 79,25 | Eichstätt          | ASW 20 16,6m   | 10:17 | 15:34 | 5:17     |
| 12.06.2011 | 81,78  | Hortense Mayr          | 61,92  | 21,83 | Eichstätt          | LS 4           | 10:55 | 13:54 | 2:59     |
| 12.06.2011 | 122,73 | Helmut Dandl           | 84,16  | 48,40 | Eichstätt          | Astir CS       | 11:52 | 13:43 | 1:51     |
| 16.07.2011 | 168,71 | Karlheinz Ludwig       | 185,58 | 41,38 | Eichstätt          | DG 200/17      | 10:28 | 15:14 | 4:46     |
| 01.08.2011 | 100,17 | Christoph Böttigheimer | 112,19 | 47,88 | Eichstätt          | ASW 20 16,6m   | 13:03 | 16:04 | 3:01     |
| 01.08.2011 | 114,94 | Roland Berlinghof      | 137,93 | 63,71 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m | 14:06 | 16:31 | 2:25     |
| 02.08.2011 | 383,20 | Ottmar Schmidt         | 328,46 | 61,93 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m | 09:00 | 14:33 | 5:33     |
| 02.08.2011 | 695,37 | Karlheinz Ludwig       | 449,94 | 63,74 | Eichstätt          | DG 200/17      | 09:22 | 16:39 | 7:17     |
| 02.08.2011 | 226,26 | Jürgen Smalla          | 248,89 | 68,78 | Eichstätt          | Duo Discus     | 10:13 | 14:15 | 4:02     |
| 02.08.2011 | 85,77  | Helmut Dandl           | 82,33  | 52,44 | Eichstätt          | Astir CS       | 14:22 | 16:25 | 2:03     |
| 06.08.2011 | 71,90  | Christoph Böttigheimer | 80,53  | 42,85 | Eichstätt          | ASW 20 16,6m   | 11:51 | 13:58 | 2:07     |
| 10.08.2011 | 128,13 | Christoph Böttigheimer | 143,51 | 47,57 | Eichstätt          | ASW 20 16,6m   | 12:40 | 16:04 | 3:24     |
| 16.08.2011 | 78,73  | Anton Lugtenburg       | 85,03  | 53,60 | Ansbach Petersdorf | Discus         | 14:19 | 16:12 | 1:53     |
| 17.08.2011 | 301,11 | Anton Lugtenburg       | 232,28 | 49,47 | Ansbach Petersdorf | Discus         | 10:28 | 15:33 | 5:05     |
| 18.08.2011 | 236,01 | Anton Lugtenburg       | 182,06 | 59,51 | Ansbach Petersdorf | Discus         | 11:13 | 14:57 | 3:44     |
| 28.08.2011 | 142,11 | Andreas Banis          | 107,60 | 22,44 | Eichstätt          | LS 4           | 10:19 | 15:15 | 4:56     |
| 28.08.2011 | 210,67 | Karlheinz Ludwig       | 165,52 | 36,05 | Eichstätt          | DG 200/17      | 11:03 | 15:47 | 4:44     |
| 28.08.2011 | 227,82 | Anton Lugtenburg       | 273,39 | 53,64 | Vinon              | Ventus 2cT/18m | 12:05 | 17:43 | 5:38     |
| 30.08.2011 | 392,30 | Anton Lugtenburg       | 470,76 | 83,47 | Vinon              | Ventus 2cT/18m | 11:38 | 17:28 | 5:50     |
| 03.09.2011 | 132,70 | Roland Berlinghof      | 104,27 | 33,74 | Eichstätt          | Duo Discus T   | 12:16 | 15:26 | 3:10     |
| 03.09.2011 | 155,32 | Karlheinz Ludwig       | 122,03 | 37,22 | Eichstätt          | DG 200/17      | 12:22 | 15:46 | 3:24     |
| 04.09.2011 | 108,85 | Karlheinz Ludwig       | 85,52  | 49,45 | Eichstätt          | DG 200/17      | 13:48 | 15:51 | 2:03     |
| 06.09.2011 | 310,69 | Anton Lugtenburg       | 266,31 | 59,39 | Vinon              | Ventus 2cT/18m | 11:18 | 16:38 | 5:20     |

# Termine 2012

|                |                            |           |   |
|----------------|----------------------------|-----------|---|
| Freitag        | <b>02.03.2012</b>          | 20:00 Uhr | Jahreshauptversammlung im Trachtenheim mit Neuwahlen  |
| Sam./ Son.     | <b>17./18.03.12</b>        | 10:00 Uhr | Aufbau Flugzeuge (wenn das Wetter es zulässt ggf. auch früher, wird per E-mail bekannt gegeben) |
|                | <b>09.03.12 - 23.03.12</b> |           | Fluglager Frankreich (Info Ottmar Schmidt)  |
| Freitag        | <b>30.03.2012</b>          | 19:30 Uhr | Vorstandssitzung  |
|                | <b>02.04.12 - 13.04.12</b> |           | Ferienfluglager FCE am Flugplatz (Osterferien) bei Interesse                                    |
| Samstag        | <b>21.04.2012</b>          | 18:00 Uhr | Einweisung Rettungsgeräte am Flugplatz  |
| Samstag        | <b>21.04.2012</b>          | 20:00 Uhr | Mitgliederversammlung, Frühjahrsinformation am Flugplatz  |
|                | <b>28.05.12 - 31.05.12</b> |           | Vorbereitung Fliegerfest (Mo 10:00 Uhr, Di-Do ab 18:00Uhr)                                      |
|                | <b>01.06.12 - 03.06.12</b> |           | <b>Fliegerfest</b>  |
|                | <b>04.06.12 - 07.06.12</b> |           | Abbau Fliegerfest und Aufbau Flugzeug   |
| Sam./Son.      | <b>30.06./01.07.2012</b>   |           | Beteiligung am Altstadtfest   |
|                | <b>04.08.12 - 18.08.12</b> |           | Ferienfluglager FCE am Flugplatz (Sommerferien)   |
| Samstag        | <b>25.08.2012</b>          | 14:00 Uhr | Basteln von Wurfgleitern (zusammen mit dem Kreisjugendring)                                     |
| Mitte November |                            |           | Abbau Flugzeuge / Beginn der Winterarbeit   |
| Nov./ Dez.     |                            |           | Lehrgang Funksprechzeugnis oder Theorielehrgang   |
| Samstag        | <b>15.12.12</b>            |           | Jahresabschlussfeier  |