

Jahresbericht



2013

Inhaltsverzeichnis

Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand).....	3
Bericht des Segelflugreferenten.....	4
Bericht des Motorflugreferenten.....	7
Statistik Motorflug	10
Ausbildungsbericht 2013 (Segelflug und Motorsegler).....	12
Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (1).....	14
Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (2).....	15
Neue Mitglieder 2013.....	16
Rückblick 2013.....	17
Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1963).....	20
Bericht 2013 Luftrettungsstaffel Bayern e.V., Stützpunkt Eichstätt	21
Neues und Informationen zum EU – Medical.....	22
An der Nordseeküste... ..	23
Kunstflug im Jahr 2013	29
OLC Grand Prix - Wasserkuppe 2013	50
Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2013).....	52
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2013 –Senioren.....	60
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2013 –Junioren	61
Flüge Piloten FCE DMST 2013 (1)	62
Flüge Piloten FCE DMST 2013 (2)	63
Flüge Piloten FCE DMST 2013 (3)	64
Flüge Piloten FCE DMST 2013 (4)	65
Termine 2014.....	66

Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand)

Liebe Vereinsmitglieder,
liebe Freunde des Luftsports,

auch dieses Jahr ist es uns wieder gelungen einen Jahresbericht, zusammengestellt von Jürgen Hofmann, herauszugeben. In diesem Jahresbericht sind wieder viele Vereinsinformationen und Berichte enthalten, und er dürfte so für alle Mitglieder eine interessante Lektüre darstellen. Ich danke allen, die daran mitgearbeitet haben.

Da unser Sport im Freien stattfindet, sind wir zum einen vom Wetter abhängig und, weil wir für unseren Sport ein Gelände und ein Sportgerät benötigen, sind wir zum anderen auf Ämter und Bürokraten angewiesen. Ich habe mich schon öfters gefragt, wenn diese beiden Voraussetzungen einmal unter einem schlechten Stern stehen: „Was schadet einem Verein mehr, schlechtes Flugwetter oder überzogene Bürokratie?“ Seit der Flugsaison 2013 kenne ich die Antwort.

Das schlechte Wetter hatte uns zuerst das D-Kader-Training und dann das Fliegerfest verregnet, wodurch erhebliche finanzielle Einnahmen fehlten. Ähnliche Situationen hatten wir auch schon öfters, aber wir hatten noch nie ein Minus gemacht. Die verringerten Einnahmen haben immer die Festkosten der Ausgaben gedeckt, nicht so 2013. Durch das Verbot, keine Passagierflüge durchführen zu dürfen, fehlten uns am Freitag und Samstag diese Einnahmen und es führte dazu, dass zum ersten Mal beim Fliegerfest ein Minus entstand. Als diese Passagierflugregelung nach dem Fliegerfest wieder aufgehoben wurde, war es für uns zu spät.

Dazu kamen noch die überzogenen und kurzfristig festgelegten Forderungen vom Luftamt Süd in Bezug auf Abstände zur Landebahn und die Absperrung der Waldwege. Wenn man dann als verantwortlicher Vereinsvorstand gesagt bekommt, „Gesetze und behördliche Anordnungen müssen nicht sinnvoll sein und man muss sie auch nicht verstehen, sie müssen nur umgesetzt werden“, da war für mich ganz klar, was der größere Schaden für unseren Sport ist.

Unabhängig davon, konnten Gott sei Dank auch 2013 wieder schöne Flüge durchgeführt werden, Flugschüler ihre Alleinflüge absolvieren und ihre Prüfungen ablegen. Und so blicke ich zuversichtlich auf 2014.

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 von diversen 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 2014 wünsche ich allen Vereinsmitgliedern viele schöne Flugerlebnisse und vor allem eine unfallfreie Saison.



1. Vorsitzender

Bericht des Segelflugreferenten

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

wie von Zugvögeln schon bekannt, haben auch unsere Eichstätter Zugvögel Viktor, Ottmar, Uwe, Icke, Rüdiger und Andreas dem Drang in den Süden nachgegeben und ihre Saison mit einem Fluglager in Frankreich (La Motte) beginnen lassen.

Das Jahr hat für uns in Eichstätt perfekt begonnen, da wir unseren neuen Discus 2ct mit 18 Metern Spannweite bekamen. Die Ausstattung lässt keine Wünsche offen: LX9000, Flarm mit Butterflydisplay und natürlich die Ausführung als Turbo! Beste Voraussetzungen für ein echtes Traumflugzeug. Den Beweis dafür liefern folgende Zahlen: 120 Starts, 150 Stunden Flugzeit und das Entscheidende, wie ich finde, 27 Pilotinnen und Piloten sind das neue Flugzeug bereits geflogen.

Leider hat zu Beginn der Flugsaison der Wettergott nicht das erhoffte Wetter für Süddeutschland bereitgestellt. In eine dicke Suppe aus Nebel und Nieselregen gehüllt, konnten nach dem Fliegerfest erst- sprich ab Juni- die ersten größeren Überlandflüge durchgeführt werden.

Somit fiel auch das D-Kader Trainingslager, das zum vierten Mal in Folge wieder in Eichstätt stattfand, total ins Wasser, so dass auch hierbei leider nicht ein Überlandflug zustande kam. Die Teilnehmer ließen sich aber von dem schlechten Wetter nicht die Laune verderben und nutzten die Möglichkeit um ihre Windenstartberechtigung aufrechtzuerhalten. Zudem gab es zahlreiche Vorträge zum taktischen Fliegen bei Wettbewerben.

Als sich das Wetter aber dann ab Juni schlagartig änderte, und alle Pilotinnen und Piloten schon mit den Hufen scharrten, wurden zahlreiche Überlandflüge durchgeführt. Das Sommerfluglager im August nutzten alle um möglichst viel Zeit in der Luft zu verbringen. In diesem Rahmen wurden wieder die ersten Trainingsflüge von unserer Jugend für das Jugendvergleichsfliegen absolviert.

Die Teilnehmer beim Niederbayerischen Vergleichsfliegen in Hienheim, Max, Markus und Tobi, haben eine großartige Platzierung erfliegen und dort die beste fliegerische Leistung von allen Teilnehmern vollbracht. Ich glaube Verbesserungspotential gibt es nur noch bei der theoretischen Prüfung :-).

Rangliste: Max Platz 1, Markus Platz 2 und Tobi Platz 5

Beim Bayerischen Vergleichsfliegen haben unsere Jungpiloten in Folge mit einer super Leistung geglänzt und grandiose Platzierungen abgeräumt:

Max Platz 3 und Tobi Platz 11. Somit hat sich Max für das Bundesjugendvergleichsfliegen im nächsten Jahr qualifiziert. Dort kann er allen beweisen, wer bundesweit der beste Pilot ist.

Es ist ungeschriebenes Gesetz, dass die erstplatzierte Mannschaft der Mannschaftswertung das Vergleichsfliegen im nächsten Jahr ausrichten muss. Und somit freut es mich euch heute mitzuteilen, dass wir nächstes Jahr das Bayerische Jugendvergleichsfliegen hier an unserem Flugplatz austragen dürfen. Ich wünsche mir ein starkes Teilnehmerfeld aus den eigenen Reihen.

Im Sommer nahmen erfreulicherweise wieder Piloten seit langer Pause an unterschiedlichen Wettbewerben teil:

Allen voran ist die Leistung von Anton zu erwähnen, der auf der Wasserkuppe das Glider Race gewonnen hat. Vergleicht man die Flugzeugtypen bei diesem Wettbewerb hat Anton mit unserem "alten" Discus b allen gezeigt, was für ein Potenzial in diesem Flugzeug steckt, wenn der richtige Pilot drinnen sitzt. Auf einen eigenen Bericht von diesem Event freue ich mich.

Winhard Andreas und ich haben an unterschiedlichen Wettbewerben teilgenommen.

Unsere „frischen“ Scheininhaber Jonas und Christian haben am Lima-Lehrgang teilgenommen um dort ihr fliegerisches Können zu verbessern. Leider gab es auch dort wettertechnische Schwierigkeiten. Deshalb wurde kurzfristig ein paar Wochen später der Lima-Lehrgang für ein Wochenende in Eichstätt verlängert.

Die Flugsaison 2013 war trotz des schlechten Wetters im Frühjahr wieder eine sehr erfolgreiche Flugsaison. Das Wichtigste ist, dass auch dieses Jahr die Saison unfallfrei zu Ende ging.

Viele von euch wissen es vielleicht gar nicht, aber es gibt in der Segelfliegerei, genauso wie bei anderen Sportarten auch, eine Bundesliga. In unserer Sportart sieht das Konzept folgendermaßen aus:

Ganz oben ist die Segelflug-Bundesliga, gefolgt von der zweiten Segelflug-Bundesliga und schließlich der Quali-Liga.

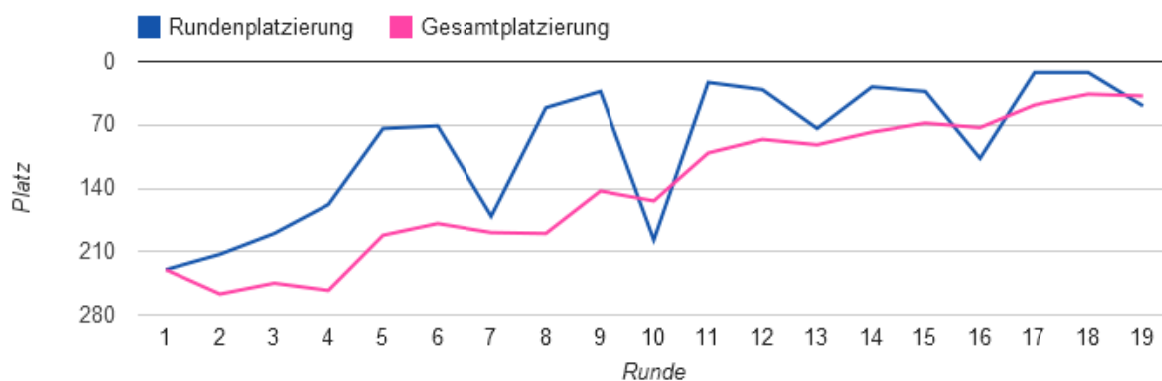
Wir befinden uns (Stand 2013) in der Quali-Liga auf Platz 38. Zu erwähnen ist, dass wir aufgrund des schlechten Wetters im Frühjahr eine riesige Aufholjagd hinter uns haben.

Wie in der Tabelle auf der nächsten Seite gut zu erkennen ist, waren wir am Saisonbeginn sehr weit hinten auf Platz 257. Durch das große Engagement aller Piloten und Pilotinnen begann so ab Juni die Aufholjagd. Um in die zweite Segelflug-Bundesliga aufzusteigen, müssten wir in der Saison 2014 auf Platz 7 oder besser sein.

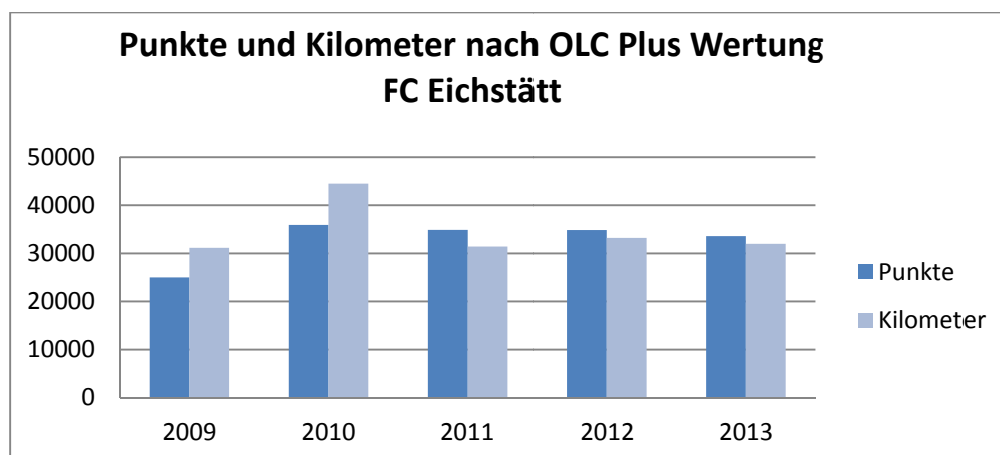
Ich bin davon überzeugt, dass wir das erreichen können, vorausgesetzt wir haben im Frühjahr nicht wieder Pech mit dem Wetter. Und somit steht mein Ziel für die Segelflugsaison 2014 fest: Aufstieg in die zweite Segelflug-Bundesliga!

Saisonverlauf 2013 - FC Eichstätt

Quali-Liga



Hier noch eine kleine Auswertung über die fliegerische Entwicklung der letzten Jahre im Verein. Trotz deutlich schlechterem Wetter im Vergleich zum Jahr zuvor haben wir annähernd die gleiche fliegerische Leistung erzielt.



Abschließend ein kurzer Ausblick auf die nächste Saison. Wir haben uns vorgenommen die Butterflydisplays gegen andere Geräte von LX auszutauschen, da wir festgestellt haben, dass die, die wir bisher in den Flugzeugen haben, sehr schlecht abzulesen sind.

Nun wünsche ich euch allen eine schöne, erfolgreiche und vor allem unfallfreie Flugsaison 2014! Habt vor allem viel Spaß am Fliegen, denn das sollte erste Priorität sein.

Berlinghof Roland

(Segelflugreferent)

Bericht des Motorflugreferenten

Liebe Mitglieder, liebe Anwesende,

was kann man über die abgelaufene Flugsaison in der Sparte Motorflug berichten? Für mich vorab das Allerwichtigste. Die Flugsaison 2013 verlief unfallfrei.

Aber bereits zum Jahresanfang kam es knüppeldick. Leider nicht in Form von tollem Flugwetter. Aus Richtung Brüssel zogen dunkle Wolken in den sonst meist weiß-blauen Bayernhimmel. Was war geschehen?

Die seit Jahren in der Presse beschriebene Umwandlung vieler Gesetze und Verordnungen nach EU-Recht wurde zum 08.04.13 Realität. Für alle erst mal „grausame Realität“, denn viele (damit meine ich nicht Euch, sondern vor allem unsere Luftfahrtbehörden und unseren lieben Verantwortlichen des Luftsportverbandes Bayern) konnten oder wollten, wie auch immer man das sehen musste, keine oder nur teilweise befriedigende Antworten auf die vielen Fragen der Luftsportler geben. Wer muss eine Lizenz umschreiben? Wann muss ich die Lizenz umschreiben? Was darf ich mit der neuen Lizenz machen? Was gibt es für neue Lizenzen und so weiter und sofort.

Nachdem sich diese schwarzen Wolken verzogen hatten und wir unsere Vereinsmitglieder so einigermaßen auf „Stand“ gebracht hatten, kam erst mal der richtige Platzregen aus Richtung Brüssel. **Keine Passagierflüge gegen Entgelt....**Statements bei den Luftämtern und unserem Verband ließen den Amtsschimmel nicht nur wiehern, sondern auch tolle Interpretationen nach dem Motto „Jetzt machen wir Nägel mit Köpfen“ zu. Das Ende vom Lied kennen wir alle. Die finale Entscheidung wird in Berlin durch das Bundesverkehrsministerium getroffen. Bis dahin gibt es keine entgeltlichen Passagierflüge für Privatpiloten. Gespräche der Verantwortlichen des Vereins mit dem Luftamt brachten keine neuen Erkenntnisse. Hallenfest behördlich ausgetrocknet, also keine Passagierflüge gegen Entgelt. Leider war der berühmte Fliegergott des Vereins so entzürnt, dass er während das Hallenfestes mit vollem Erfolg die vertrockneten Bürokratenverordnungen komplett unter Wasser setzen ließ. Das Ergebnis sehen wir im Bericht des Kassiers.

Pünktlich zum Sommeranfang konnte dann die teilweise Entwarnung aus Berlin vermeldet werden. Die Fußfesseln wurden gelockert, und wir können bis zum nächsten Donnerwetter den Gästen wieder den weiß-blauen Himmel von oben zeigen.

Ausbildung und Übungsflüge

In der Flugsaison 2013 nutzten die Piloten Andreas Banis, Andreas Winhard sowie Peter Schön die Möglichkeit durch Erweiterungsschulung ihre nationalen beziehungsweise sogenannten ICAO-Lizenzen auf die aktuellen EU- FCL-Lizenzen zu erweitern. Bei Peter Schön beinhaltet die neu erworbene Lizenz gleichzeitig die Erweiterung seiner CRI-Tätigkeit Motorflug und Motorsegler für die neuen EU Lizenzen.

Ebenso wurden auf den Motorflugzeugen wieder zahlreiche Übungs-, Schul- und Einweisungsflüge durchgeführt. Gegenüber 2012 konnten die Ausbildungsstarts von 358 auf 428 Flüge erhöht werden, so stiegen die Flugstunden im gleichen Zeitraum von 117 Stunden im Jahre 2012 auf 143 Stunden in 2013.

Passagierflüge

Durch die bereits eingangs erwähnten Einschränkungen gab es extreme Einbußen bei den Passagierflügen. Die Anzahl schrumpfte von 290 Flügen im Jahre 2012 auf 130 in 2013. Bei den Flugzeiten war der Einbruch nicht ganz so dramatisch, aber auch nicht befriedigend. Einige wenige Waldbrandüberwachungsflüge im August ließen die „Passagierflugzeiten“ einigermaßen erträglich gestalten.

Ausflüge

In den Sommermonaten Ernst Loibl, Erwald Lenk, Mark Wittmann, Peter Schön, Irmi Bährle und Gigi Nieberle mit unseren Motorseglern und dem UL einen mehrtätigen „Trip“ in den Norden Deutschlands. Details und Tipps zur Nachahmung könnt Ihr im Jahresbericht 2013 nachlesen.

Sportliche Erfolge 2013

Ganz klar waren es die Erfolge unserer beiden Kunstflugcracks Florian Bergér und Claudius Spiegel.

Claudius wurde bei der deutschen Meisterschaft in der Kategorie unlimited vierter und deutscher Meister, in der Kategorie Freestyle deutscher Meister. Floh wurde im Rahmen dieser Meisterschaft Vizemeister in der Kategorie Avance. Im September nahm Claudius an der Weltmeisterschaft in Texas teil und belegte einen sehr guten Mittelfeldplatz. Doch für Claudius fast wichtiger war die anschließende Einladung von red bull für ein Challenge zur Teilnahme an den red bull air races in 2014. Lasst Euch überraschen...

Was wird uns das neue Jahr bringen?

Die Fluggebühren konnten trotz fehlender Passagierflüge stabil gehalten werden. Die ICAO- und PPL N -Lizenzen müssen bis spätestens Anfang April umgeschrieben werden, ansonsten verfallen diese. Es gibt einige Änderungen bei der Verlängerung und Erneuerung der neuen Lizenzen, sowie bei der Ausbildung zum Motorseglerschein, oder zum Beispiel für den Erwerb der Schleppberechtigung. Hierzu erstellt der LVB derzeit ein umfassendes neues Ausbildungshandbuch. Wir werden Euch im Rahmen der Frühjahrsversammlung hierzu detaillierte Informationen zukommen lassen. Geplant ist auch wieder ein einwöchiges Trainingslager des D-Kaders, bei welchem unsere Schleppmaschinen die Nachwuchspiloten in die Lüfte katapultieren dürfen.

Ziel ist auch eine größere Bereitschaft der Piloten zu größeren Überlandflügen oder Gebirgseinweisungen zu erzielen. Neue Ideen und Vorschläge sind jederzeit willkommen.

Wartung und Instandhaltung

Neben den notwendigen Stundenkontrollen, sowie der Jahresnachprüfung der Flugzeuge wurde im Rahmen der Winterarbeit an der Vereinscessna eine umfassende Korrosionsprüfung durchgeführt. Hierzu wurden sämtliche Verkleidungsteile,

Sitze, Teppiche usw. demontiert um das Flugzeug einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. Parallel hierzu wurde ein neues Funkgerät mit einem Frequenzabstand von 8 kHz eingebaut. Die Innenverkleidung wurde einer optischen Kur unterzogen und erstrahlt jetzt im neuen Glanz

In die Jodel DR 300 D-ENJN wurde ebenfalls ein neues Funkgerät mit 8 kHz Rasterabstand eingebaut.

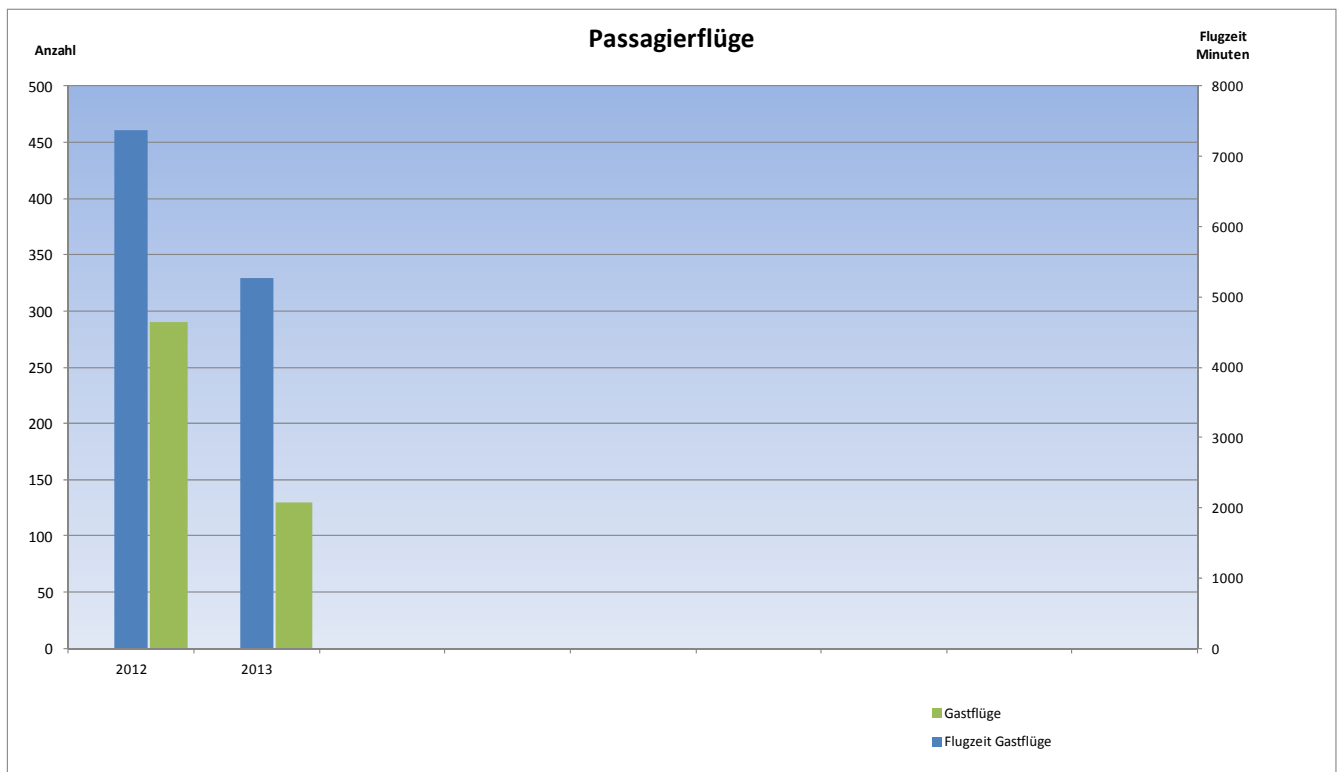
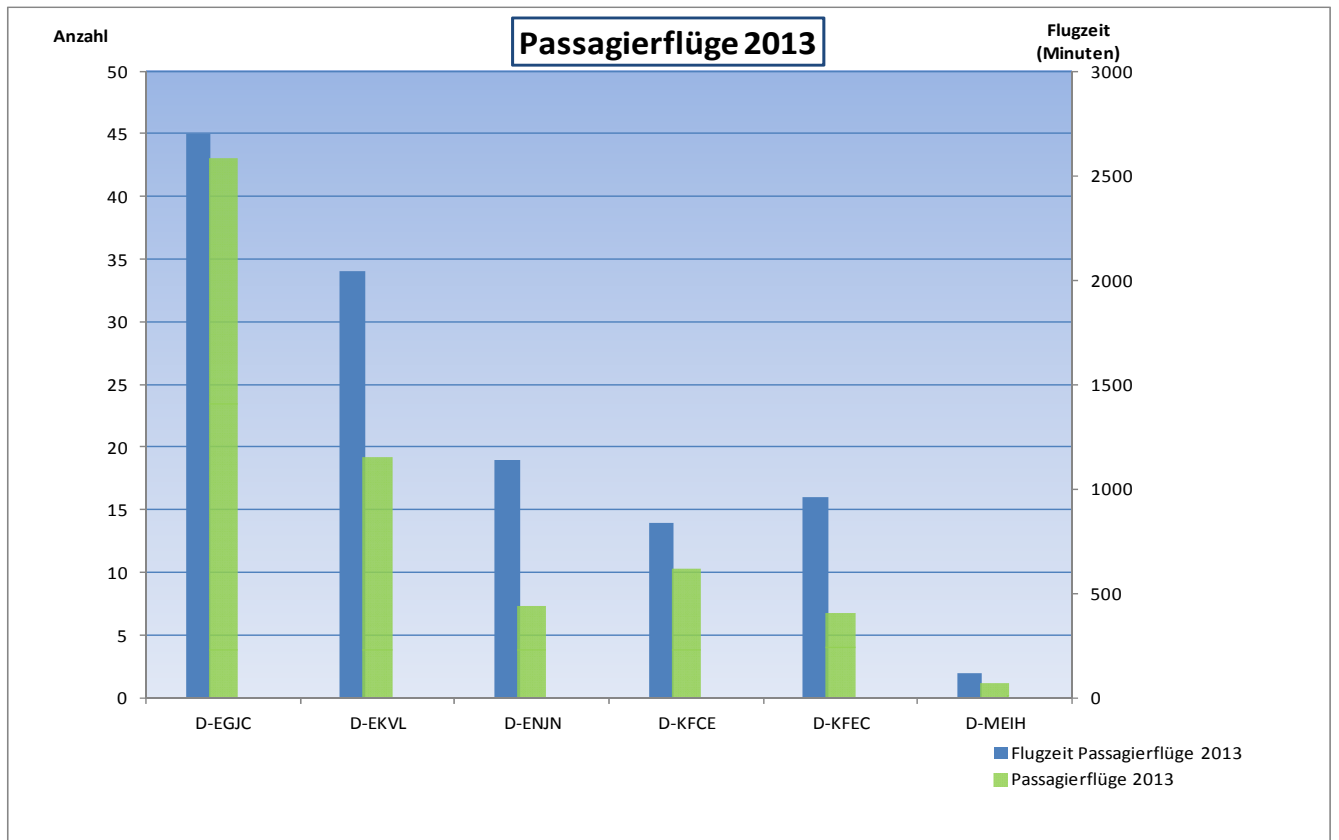
Beim Motorsegler D-KFCE wurde nach Erreichen der zulässigen Betriebsstunden der Motor gewechselt. Die TBO liegt damit wie bei den Motorflugzeugen bei 2000 Stunden.

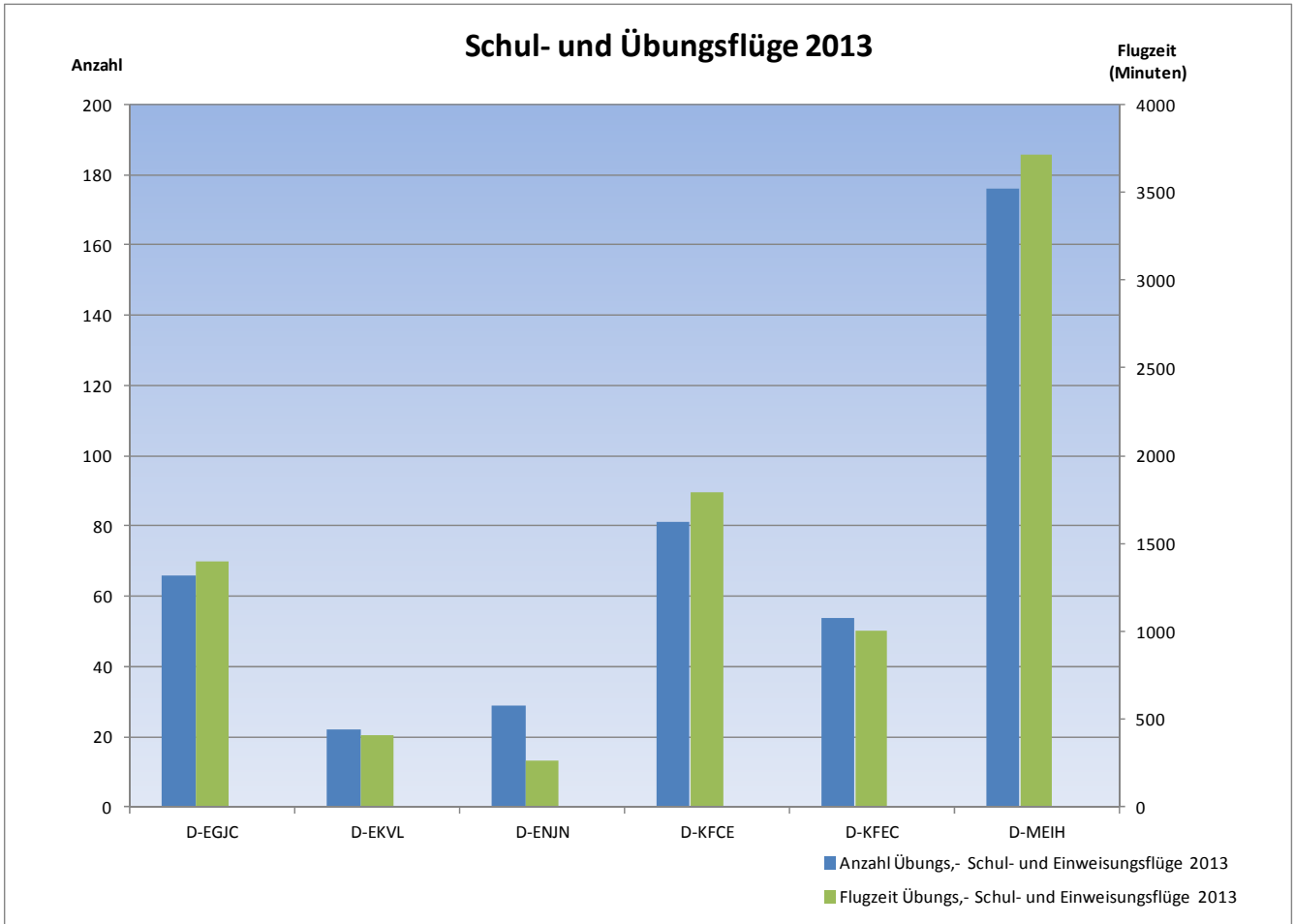
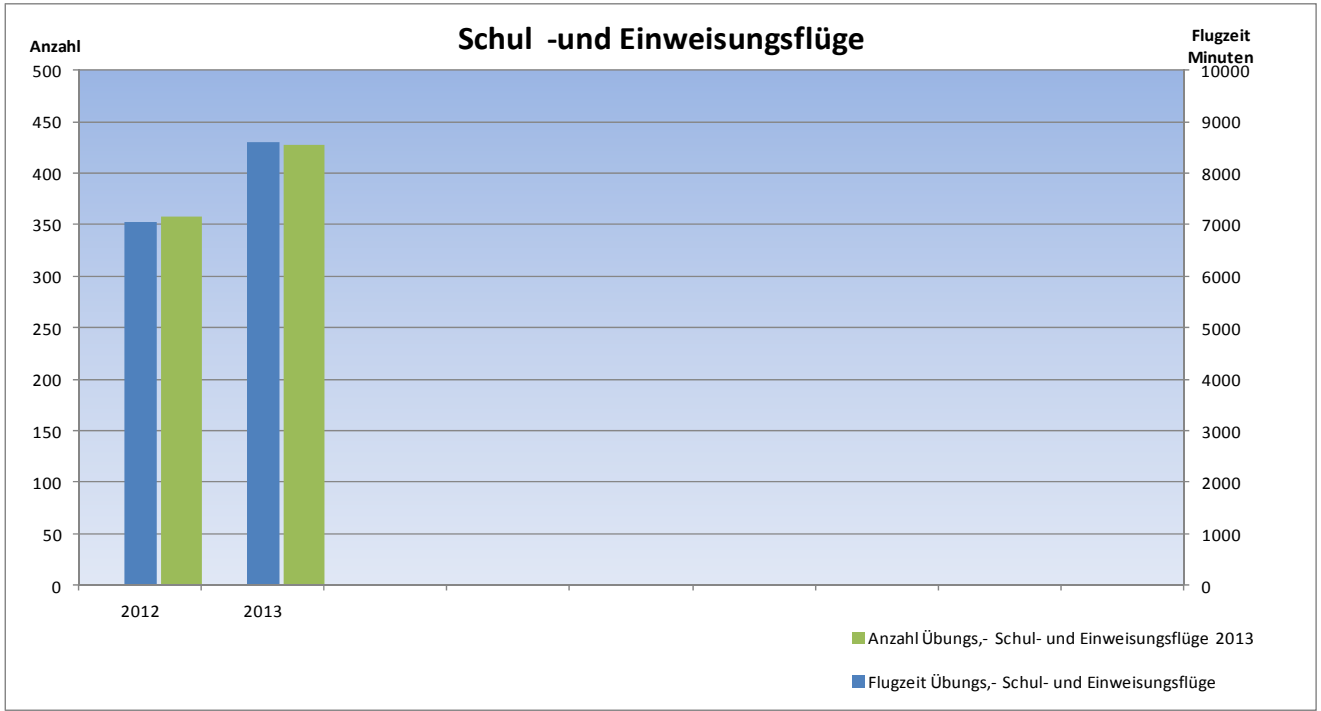
Dank an alle, die uns bei diesen diffizilen Arbeiten unterstützt haben. Mit Stolz darf man behaupten, dass ohne unsere Camo solche „Aktivitäten“ nicht denkbar wären, und damit unsere Flugkosten nicht nur um ein paar Cent erhöht werden müssten.

Zum Abschluss wünsche ich Euch allen eine unfallfreie Flugsaison 2014 und bedanke mich im Namen aller Motorflieger bei der Vorstandschaft, beim Luftfahrttechnischen Betrieb, sowie den Fluglehrern und CRIs für ihr ehrenamtliches Engagement.

Jürgen Hofmann
(Motorflugreferent)

Statistik Motorflug





Ausbildungsbericht 2013 (Segelflug und Motorsegler)

Im Ausbildungsbetrieb unseres Fliegerclubs gab es im vergangenen Jahr einen gravierenden Einschnitt, ging doch eine jahrzehntelange Ära zu Ende: Nach 48 Jahren gab Viktor Meyerle das Amt des Ausbildungsleiters in neue Hände. Die Übergabe erfolgte im September im Zuge eines Prüfungsgesprächs mit dem Gruppenfluglehrer und stellvertretenden Ausbildungsleiter Franz Schütz in Pfaffenhofen. Da ich schon heute weiß, dass ich die lange Amtszeit von Viktor wohl kaum werde toppen können, bleibt mir nur der Ansporn, meinen neuen Aufgaben mit vergleichbarer Sorgfalt und Verantwortung nachzukommen wie mein verdienter Vorgänger.

Im Jahr 2013 wies die Mitgliederliste unseres Vereins 19 Flugschülerinnen und Flugschüler aus. Fünf von ihnen haben die Ausbildung im Laufe des Jahres auf Anhieb erfolgreich abgeschlossen: Alicia Winkler, Markus Becker, Christoph Brunner, Max Böswald und Michael Würdinger. Seit Aushändigung der Segelfluglizenz zählen sie zur Crew der „Schein“-Piloten. Ihnen wünsche ich viele schöne Flüge, Freude am Streckenflug und eine wachsende Courage, um dem Magnetfeld des Eichstätter Flugplatzes zu entkommen ... nebenbei: die Anhänger haben alle Tüv und sind die ganze Saison über einsatzbereit.

Christoph Becherer und David Haunschild haben uns aus beruflichen bzw. familiären Gründen leider verlassen. Sie werden ihre Ausbildung andernorts fortsetzen. Neu zu unserer Ausbildungsgruppe kamen hinzu: Julian Alin, Christoph Gut, Lars Hagedorn, Lukas Pickhard, Robert Nowak und Max Pohlmann. Die meisten von ihnen haben bereits die praktische Ausbildung aufgenommen und schon manche Thermikluft schnuppern dürfen. Mögen sie an unserem einzigartigen, „abgehobenen“ Sport Freude finden und ihre Ausbildung zielstrebig „durchziehen“.

Das ganze Jahr über waren die Fluglehrer unermüdlich im Einsatz und sorgten an jedem fliegbaren Tag für einen reibungsfreien Ausbildungsbetrieb. Flugschülerinnen und Flugschüler wurden auf den Alleinflug vorbereitet, Alleinflieger beaufsichtigt, Fortgeschrittene in den Streckenflug eingewiesen, für den F-Schlepp fit gemacht und auf neue Muster umgeschult. Nur ein paar wenige Zahlen sollen die Aktivität in der Ausbildung illustrieren: Es wurden 980 Segelflugschulstarts an der Winde durchgeführt, 88 Segelflugschulstart im F-Schlepp und insgesamt 272 Stunden in Schulbetrieb geflogen.

Auch nach Ende der Flugsaison begaben sich die Fluglehrer nicht einfach in den Winterschlaf, sondern führten an fünf Samstagen einen 30-stündigen Theorielehrgang in unserem Vereinsheim durch. Besucht wurde er von insgesamt 16 Flugschüler/innen aus einem beachtlichen Einzugsgebiet: LSV Beilngries, FG Neuburg, LSV Treuchtlingen, AC Greding, SFV Weißenburg und LSV Irsingen/Hesselberg. Den Flugschüler/innen wünsche ich viel Erfolg beim Ablegen der Theorieprüfung und meinen Fluglehrerkollegen danke ich für ihr rastloses ehrenamtliches Engagement.

Ebenfalls hat sich in der Motorsegelflugausbildung im vergangenen Jahr wieder etwas getan: Jonas Graf wurde gegen Jahresende als neuer Flugschüler beim Luftamt gemeldet und hat bereits seine ersten vier Schulstarts mit dem Motorsegler absolviert. Da die Anforderungen zum Erwerb der TMG Berechtigung immer anspruchsvoller werden, wünsche ich ihm Geduld und Hartnäckigkeit und nicht zuletzt auch das notwendige Quäntchen Glück.

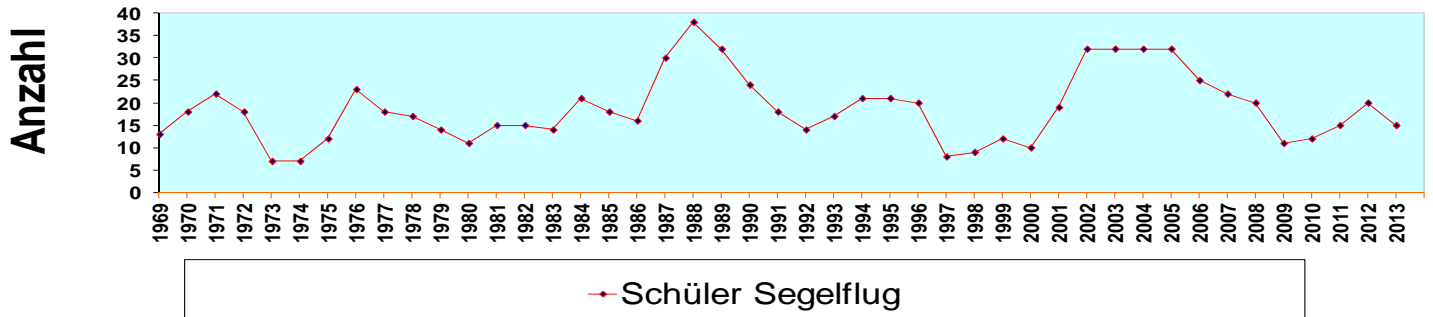
Erfreulicherweise haben wir im vergangenen Jahr nicht nur neue Flugschüler hinzugewonnen, sondern auch neue Windenfahrerwärter, u.a. Jonas Graf, Max Böswald, Christoph Brunner und Tobias Pachowsky. Ohne den Windenfahrer wäre kein Ausbildungsbetrieb möglich. Das gleiche gilt selbstredend auch für den Flugleiter. Zugunsten seines gesicherten, regelmäßigen Ausbildungsbetriebes und damit letztlich des Vereinsnachwuchses wäre es sicherlich im Interesse aller Vereinsmitglieder, dass die im letzten Jahr eingeführte Dienstliste fortgeführt wird und dies nicht nur für die Fluglehrer, sondern für alle Grunddienste.

Ich wünsche Euch allen eine unfallfreie Flugsaison 2014 und viele schöne, unvergessliche Flüge

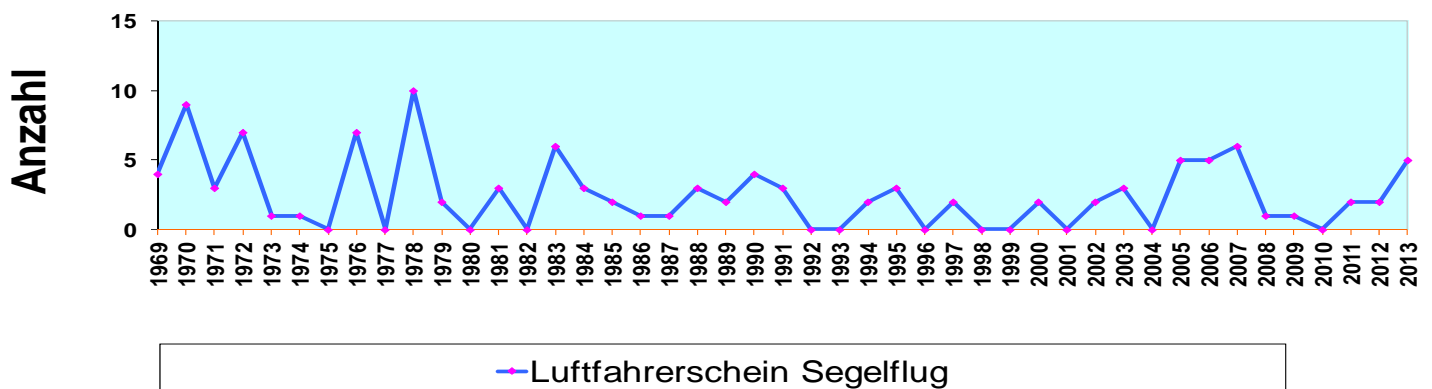
Christoph Böttigheimer
Ausbildungsleiter

Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (1)

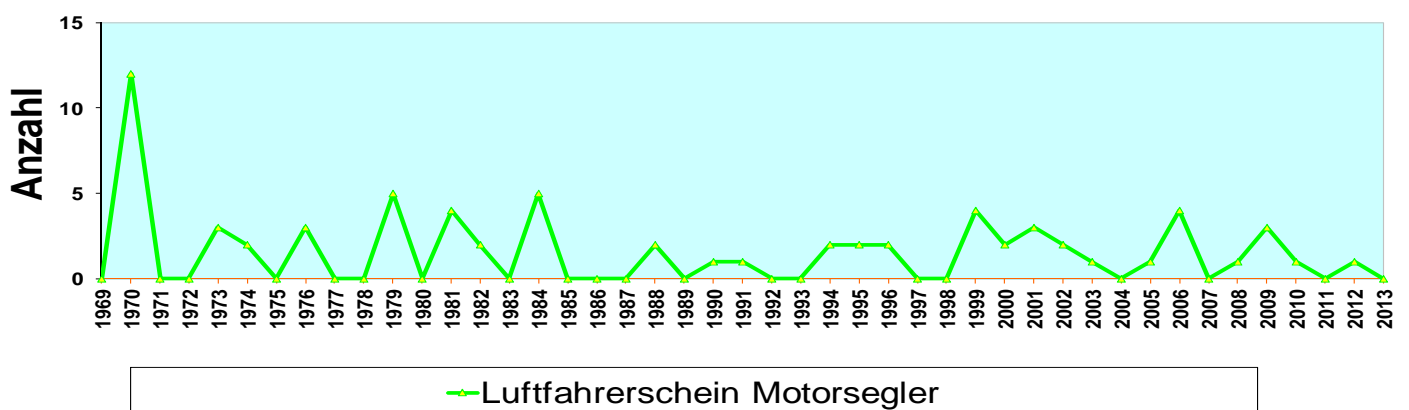
Schülerliste FCE



Luftfahrerschein Segelflug

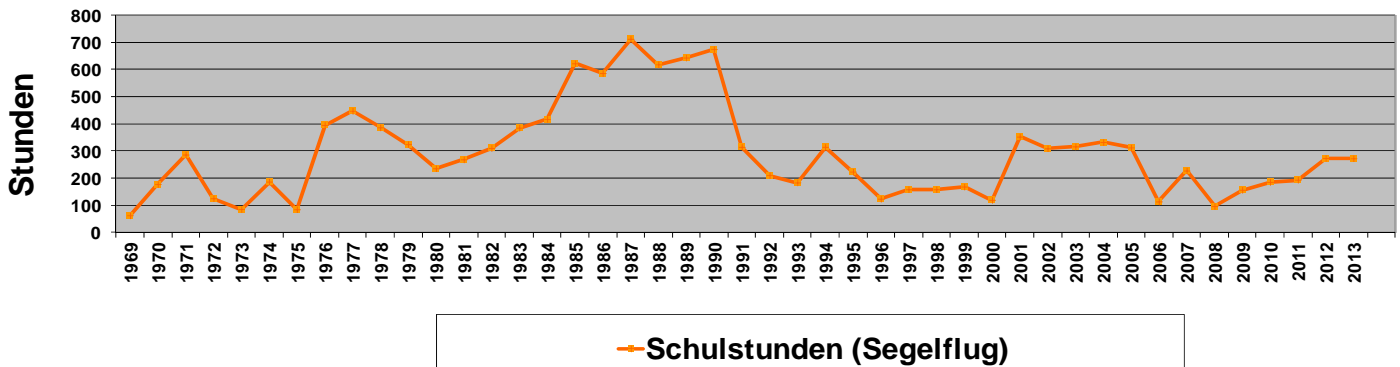


Luftfahrerschein Motorsegler

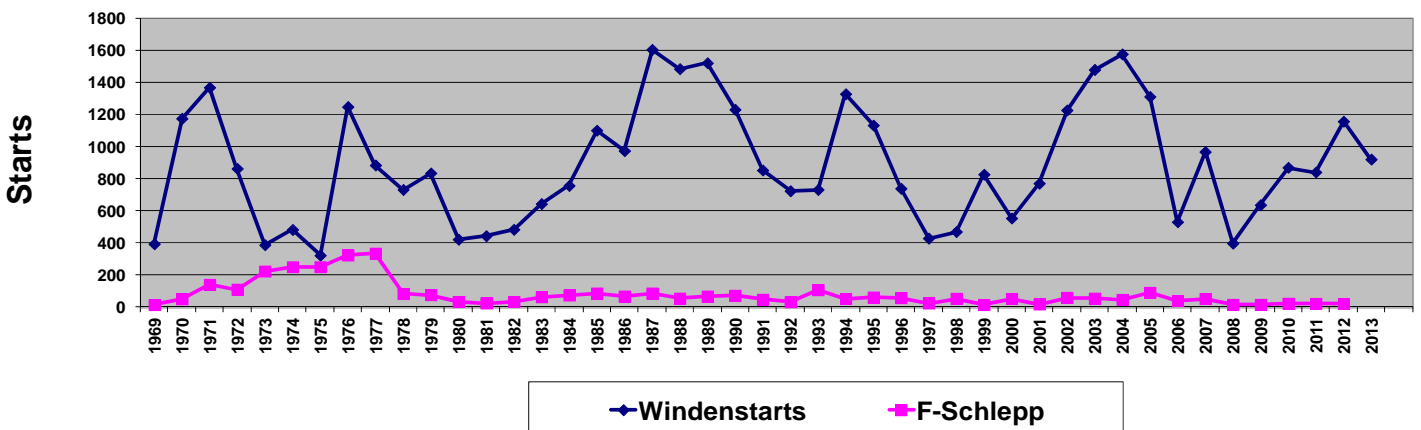


Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (2)

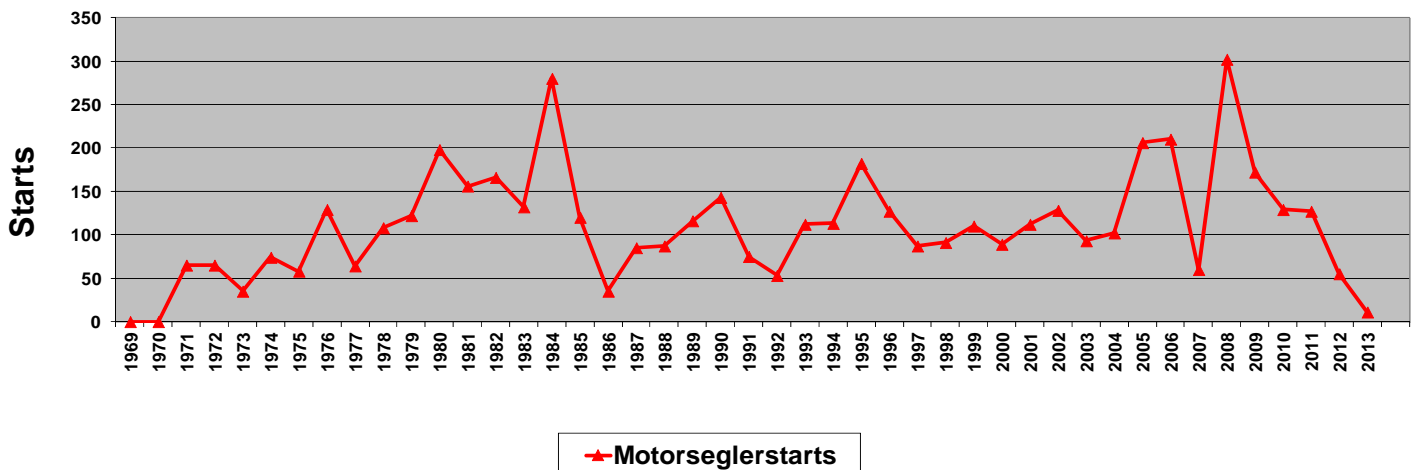
Stunden Segelflug (Schulung)



F-Schlepps und Windenstarts (Schulung)



Starts Motorsegler (Schulung)



Neue Mitglieder 2013

Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Martin Trotz
Beruf: Student
Alter: 20
Sparte: Ultralight / Motorflug
Flugerfahrung: 164 h, 360 Starts auf FK9, FK14, Remus GX und Katana

Herzlich willkommen!

Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Robert Nowak
Beruf: Softwareentwickler
Alter: 29
Sparte: Segelflug
Flugerfahrung: noch keine

Herzlich willkommen!

Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Max Pohlmann
Beruf: Schüler
Alter: 15
Sparte: Segelflug
Flugerfahrung: Flugschüler, 35 Segelflugstarts

Herzlich willkommen!

Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Lars Hagedorn
Beruf: Schüler
Alter: 16
Sparte: Segelflug
Flugerfahrung: Flugschüler

Herzlich willkommen!

Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Sven Baldauf
Beruf: Pilot
Alter: 35
Sparte: Segelflug / Motorsegler
Flugerfahrung: Segelflug ca. 1800 Std. und ca. 2000 Starts, Motorsegler ca. 150 Std. und ca. 200 Starts
Berechtigungen: Fluglehrer, Zellenwart Gemischtbauweise

Herzlich willkommen!

Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Andreas Winhard
Beruf: Soldat auf Zeit
Alter: 25
Sparte: Segelflug / Ultralight
Flugerfahrung: Segelflug 110 h u. 190 Starts, TMG 30 h u. 60 Starts, UL 10 h u. 20 Starts

Herzlich willkommen!

Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Julian Alin
Beruf: Schüler
Alter: 15
Sparte: Segelflug
Flugerfahrung: Flugschüler

Herzlich willkommen!

Rückblick 2013

FLIEGERCLUB

EICHSTÄTT e. V.

Januar

- Trockenes und warmes Föhnwetter lassen in der ersten Jahreswoche zahlreiche Flüge auf den motorgetriebenen Luftfahrzeugen zu. Roland Berlinghof, Christoph Böttigheimer, sowie Hortense nutzen diese Gelegenheit um die ASW 20 aus dem Winterschlaf zu „erlösen“
- Die Vorstandschaft beschließt den Kauf von Ersatzschleppkupplungen für die ASK 21 um zu gewährleisten, dass bei Fälligkeit zur Überprüfung während der Flugsaison das Flugzeug nicht grounded werden muss
-

Februar

- Der Motorsegler D-KFEC bekommt neue Sitzbezüge, sowie neu bezogene Innenverkleidungen

März

- Am 02. März findet die Jahreshauptversammlung im Trachtenheim statt
- Die Frankreichfahrer Ottmar Schmidt, Viktor Meyerle, Andreas Banis, „Icke“ Hoedt, sowie Rüdiger Klam starten am 08.03 mit dem Duo dem Ventus und einer LS 4 nach La Motte
- Die Segelflugzeuge werden am 09.03. aufgebaut, am 10.03. können die ersten Starts registriert werden
- Gerhard Pachowsky jun. holt am 15.03. den neuen Discus 2 ct von Schempp Hirth ab
- Das geplante Ferienlager während der Osterferien fand aufgrund permanenter Tiefdrucktätigkeit mit Schnee, Regen und Hochnebel praktisch nicht statt

April

- Der erste Start des neuen Discus 2 ct findet am Ostermontag statt
- Andreas Banis legt in Oberschleißheim die praktische Prüfung für die Erweiterung des PPL-N auf 2000kg, sowie die Funknavigationsprüfung für den EU FCL Schein ab; Gratulation!
- Am 05.04. wurde die jährliche Flugplatzpflege durchgeführt
- Die Frühjahrsversammlung findet am 13.04 im Trachtenheim statt. Schwerpunkt ist die der Vortrag von Jürgen Hofmann bezüglich der Einführung der neuen EU Lizenzen
- Am letzten Aprilwoche startet auf der Waschette das schon fast traditionelle Trainingslager des D- Kaders

Mai

- Wegen permanenten Schlechtwetters wird das Trainingslager des D- Kaders am 01.05. abgebrochen
- Roland Berlinghof nimmt mit unserem Ventus D-KEEL am Hahnweidewettbewerb teil
- Das Hallenfest findet dieses Jahr wegen des permanenten Schlechtwetters mit 4 Grad Celsius am Freitag und Dauerregen am Sonntagmittag ein rasches Ende. Auch des Verbot des Verkaufs von Rundflügen der ahnungslosen Bürokraten des LAS trägt zum Misserfolg des Flieger-

festes bei. Die triste Stimmung konnten auch die exzellenten Kunstflugvorführungen unserer Kunstflugasse Claudius, Roland und Floh nicht verbessern.

- Jonas Graf und Christian Laue nehmen am Limalehrgang 2013 in Gundelfingen teil. Auch hatte bei diesem Lehrgang der Wettergott kein Einsehen, so dass nur ein paar mal geflogen werden konnte

Juni

Juli

- Wir nehmen mit unserem neuen Discus 2ct am Altstadtfest teil. Das Flugzeug ist an beiden Tagen von zahlreichen Besuchern umlagert
- Alicia Winkler, Max Böswald, sowie Christoph Brunner legen in Oberschleißheim die praktische Segelflugprüfung ab
- Florian Bergér wird in Stendal Vizemeister in der Klasse advanced. Claudius Spiegel belegt einen hervorragenden 4. Platz in der Klasse unlimited und erringt die deutsche Meisterschaft in der Klasse freestyle
- Aufgrund akuter Waldbrandgefahr werden ab 18.07. Waldbrandüberwachungsflüge durchgeführt. Warum diese am Wochenende ausgesetzt werden erscheint seltsam oder wird es aufgrund des Beamtenstatusses der Luftbeobachter nicht brennen können?
- An Anton Lugtenburg belegt mit unserem Vereinsdiscus beim den diesjährigen OLC glider race auf der Wasserkuppe den 1. Platz. Gratulation
- Die Fliegerfest-Nachfeier findet am letzten Julisamstag auf dem Flugplatz statt.

August

- Nach einer kurzen Regenpause werden die Waldbrandüberwachungsflüge ab dem 01.08. fortgesetzt.
- Das zweiwöchige Sommerfluglager startet wie gewohnt zu Beginn der Sommerferien der Andrang hält sich stark in Grenzen
- Wir kommen der Bitte des LVB nach und stellen unseren Flugplatz für die im Juni „ausgefallenen Trainingsflüge des Limalehrgangs 2013“ am zweiten Augustwochenende zur Verfügung. Fünf auswärtige Flugzeuge, sowie Jonas Graf und Christian Laue mit unserer Vereins - LS4 sowie dem Vereinsduo runden den Lehrgang ab
- Im Rahmen de Fluglagers wird am 12.08.2013 das schon zur Tradition gewordene Fliegen für Jugendliche vom Kreisjugendring abgehalten.
- Ebenfalls am 12.08. werden vier Anhänger am Flugplatz durch den TÜV geprüft. Leider kommt bei einem LS 4 Anhänger die Auflaufbremse erst auf dem letzten Drücker zur Wirkung, so dass der Anhänger erst nach Einstellung der Bremse im zweiten Durchgang die TÜV Plakete ausgehändigt bekommt
- Vom 16.08 bis 19.08. nehmen Markus Becker, Max Böswald und Tobias Pachowsky mit unserer Ka 8 am niederbayerischen Vergleichsfliegen in Hienheim teil. Toby belegt in fliegerisch in Führung liegend nach den Theorieaufgaben einen tollen fünften Platz, Markus wird zweiter und last but not least krönt Max die ohnehin schon tolle Leistung unserer Youngster mit dem dem Gesamtsieg. Alle drei Piloten haben sich durch diese tolle Leistung für das bayerische Vergleichsfliegen Ende September in Bamberg qualifiziert.

September

- Christoph Böttigheimer übernimmt von Viktor Meyerle das Amt des Ausbildungsleiters. Wir wünschen ihm viel Erfolg bei dieser für den Verein sehr wichtigen Funktion, denn ohne Ausbildungsleiter darf nicht ausgebildet werden und es könnte kein Schulbetrieb stattfinden.

- Max Böswald belegt beim bayerischen Jugendvergleichsfliegen den zweiten 2. Platz, Tobias Pachowsky eine tollen 9. Platz, in der Mannschaftswertung belet der Fliegerclub den zweiten Platz und wird daher 2014 das bayerische Vergleichsfliegen ausrichten
- Beim „Styriai airchallenge“ in Kapfenberg siegt Claudius Spiegel. Floh Bergér belegt den dritten Platz.

Oktober

- Der Motorsegler D-KFCE wird der Motor planmäßig nach Erreichen der maximal zulässigen Flugstunden ausgebaut und bei der Fa. Franz ein Ersatzmotor bestellt.
- Claudius Spiegel nimmt in Texas an der Motorkunstflugweltmeisterschaft teil und belegt einen guten Mittelfeldplatz anschließend hat Claudius die Möglichkeit an einem Trainingslager für die Red Bull Airracevorbereitung teilzunehmen

November

- Am 2. November findet das jährliche Schafkopfrennen im Vereinsheim statt. 40 Teilnehmer kämpfen um den Turniersieg
- Am 15. November werden die Segelflugzeuge abgebaut, die Hallen sowie die Werkstätten für die Winterarbeit vorbereitet, Parallel hierzu werden an den Segelflugzeugen die letzten notwendigen Arbeiten für die Jahresprüfung erledigt

Dezember

- Der Motoregler D-KFCE bekommt nach Ablauf der TBO einen neuen Rotaxmotor spendiert. Die TBO liegt nun bei 2000 Flugstunden
- Das Vereinsheim ist bei der Jahresabschlussfeier sehr gut gefüllt. Bei der Verleihung des Karl Kölle Pokals geht bei den Senioren als Sieger Roland Berlinghof hervor, Platz 2 belegt Karlheinz Ludwig, Platz 3 geht an Christoph Böttigheimer Bei den Junioren gewinnt Anton Lugtenburg den begehrten Pokal geflogt von Jonas Graf und Christian Laue
- Bei der Vereinsessen C172 D- EGJC wird das komplette Innenleben entfernt um eine geplante Korrosionsprüfung durchzuführen
- Warmes Föhnwetter läßt uns während der Weihnachtsferien fast täglich mit einem Vereinsmotorsegler, dem UL und der DR 400 in die Lüfte entschweben

Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1963)

Ein Erfolgswettbewerb wird fortgesetzt

Der Verein kauft in der Schottenau ein Grundstück von der Stadt Eichstätt und errichtet umgehend eine große Werkstatt als Massivbau.

Im Mai findet wieder der „Donau-Alt-mühl-Segelflugwettbewerb“ in Eichstätt statt, bei dem 15 Teilnehmer starten. Als Schleppmaschinen werden eine „Do 27“ der Bundeswehr und eine „Klemm“ aus München eingesetzt. Nachdem die ersten Wettbewerbstage kein gutes Wetter zeigen, wird mit den ersten Sonnenstrahlen ein freier Streckenflug nach Wien ausgeschrieben. Nach rund fünf Stunden Flug zwingt ein örtliches Gewitter hinter Linz die Piloten zur Landung. Nach einer Woche Wettbewerb erringt das Team Ottmar Schmidt und Viktor Meyerle mit dem „L-Spatz“ den ersten Platz.

Im Juni nimmt Walter Römer an der ersten Bayerischen Segelflugmeisterschaft in Roth teil.



Walter Römer, Tochter Renate, Hansl Schmid und Waltraud Römer

Bericht 2013 Luftrettungsstaffel Bayern e.V., Stützpunkt Eichstätt

15 Einsatzpiloten des Stützpunkts Eichstätt waren unter der Leitung von Peter Thanner auch in der Flugsaison 2013 wieder bereit, Beobachtungsflüge gemeinsam mit Luftbeobachtern des Landratsamtes, der Forstbehörden, der Rettungsleitstelle und der Feuerwehr zu unternehmen, um so den Katastrophenschutz in Bayern zu unterstützen.

Vom 18. Juli bis 3. August war Waldbrandüberwachung angeordnet. Es wurden 15 Beobachtungsflüge durchgeführt mit einer Gesamtflugzeit von 1762 Minuten, das sind fast 30 Stunden. Diese Flüge wurden von der Regierung von Oberbayern mit den vereinbarten Stundensätzen vergütet. Es wurden ein Mährescherbrand bei Monheim, ein Feldbrand bei Workerszell und der Brand eines Getreidefeldes bei Altmanstein beobachtet und gemeldet.

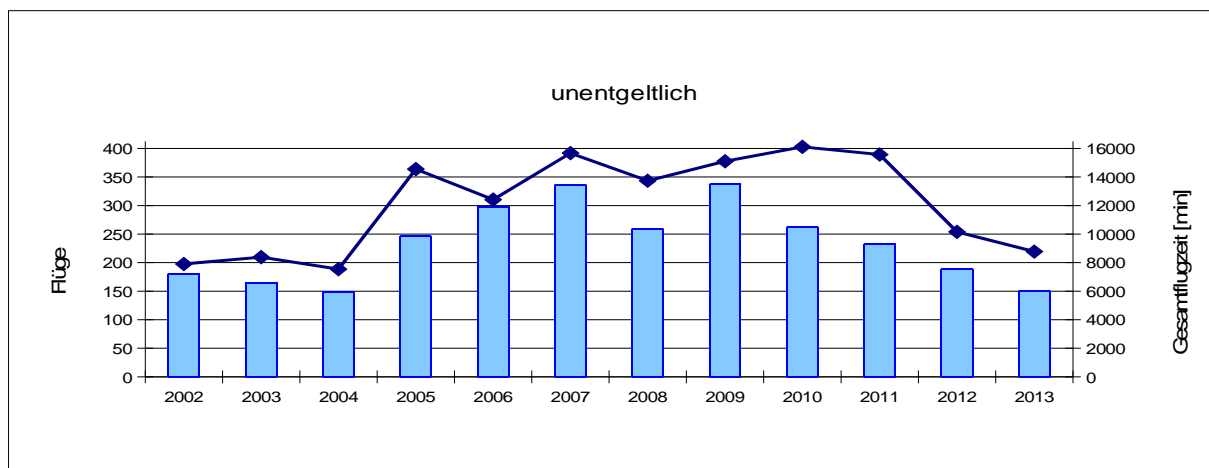
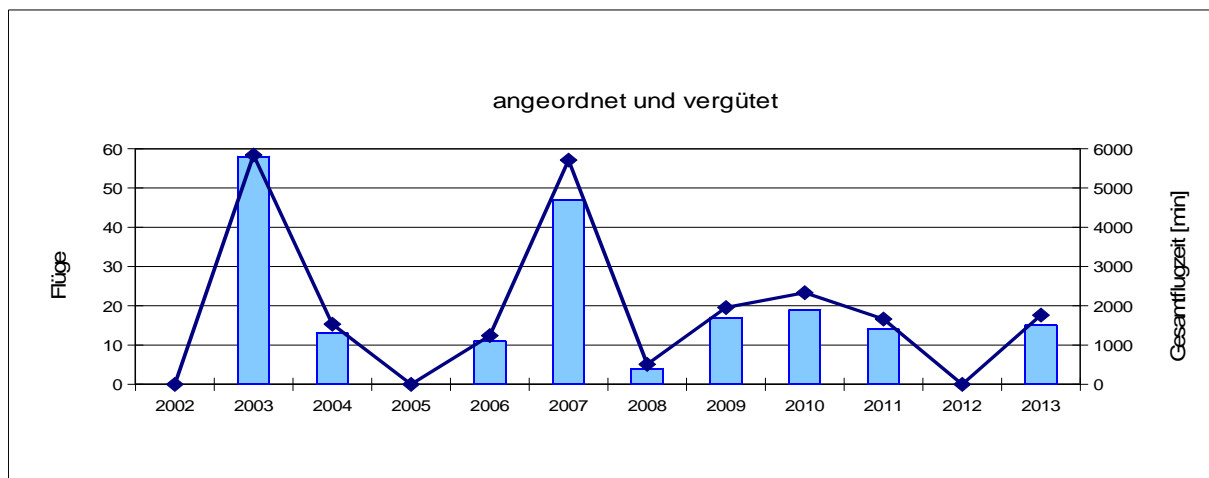
Unentgeltliche Luftbeobachtung wurde von den Einsatzpiloten außerdem bei zusätzlich 150 Flügen (Flugdauer ab 20 Minuten) mit insgesamt etwas mehr als 146 Stunden Flugzeit durchgeführt.

Als Training für Luftbeobachter ist für das kommende Frühjahr erneut geplant, einen Schulungsnachmittag mit praktischer Übung zu veranstalten, der Termin ist noch offen. Die notwendigen Finanzmittel hierfür wurden bereits beantragt.

Allen Einsatzpiloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft.

Erwald Lenk

Luftbeobachtung 2002 bis 2013: Flüge (Säulen) und Gesamtflugzeit in Minuten (Kurve):



Neues und Informationen zum EU – Medical

Bekanntlich ist am 8. April 2013 die VO(EU) 1178/2011 in Kraft getreten, welche im Teil MED Neuerungen beim Thema Medical gebracht hat. Daneben wurden zur Durchführung „Acceptable Means of Compliance“ (AMC) veröffentlicht, beides kann z.B. auf der Homepage des LBA unter Luftfahrtpersonal – Flugmedizin eingesehen werden.

Zunächst einmal gibt es jetzt für den Bereich der Privatfliegerei zwei Arten von Tauglichkeitszeugnissen, einmal wie bisher die Klasse 2, dann neu das LAPL („Light Aircraft Pilot Licence“)-Medical.

Unterschiede in der Gültigkeitsdauer:

Klasse 2:

Bis zum 40. Lebensjahr:	60 Monate
Zwischen 40. und 50. :	24 Monate
Ab 50. Lebensjahr:	12 Monate

LAPL – Medical:

Bis zum 40. Lebensjahr:	60 Monate
Ab 40. Lebensjahr (Keine Obergrenze!):	24 Monate

Klasse 2 ist für die ICAO konformen Lizenzen PPL, SPL, BPL erforderlich, außerdem bei Lehrberechtigung und IFR, das LAPL – Medical beiden entsprechenden LAPL – Lizenzen. Für den UL – Bereich gelten z.Zt. noch die Regeln der alten LuftPersV, da es sich dabei um eine nationale Lizenz handelt, und momentan ist noch JAR-FCL 3 anzuwenden, was das Medical betrifft. Nach Telefonat mit dem Luftsportgerätebüro des DAeC wird z.Zt. Klasse 2 Medical anerkannt, bei einer alleinigen UL- Lizenz sogar mit den früheren Alterslimits.

Es wird gehofft, dass in diesem Jahr die deutschen Luftfahrtgesetze dahingehend geändert werden, dass zumindest das LAPL – Medical für UL gilt, vielleicht sogar eine weitere Erleichterung (PKW-Führerschein wie in den USA ??).

Insgesamt kann man sagen, dass sich die medizinischen Anforderungen für Klasse 2, und noch mehr bei LAPL, nicht verschärft haben, z.B. sind im Bereich der Augen die Dioptrie-Grenzen komplett weggefallen. Geändert hat sich allerdings das Vorgehen bei Problemfällen und hier gibt es wesentliche Unterschiede zwischen Klasse 2 und LAPL-Medical.

Zunächst einmal ist seit dem 12. August 2013 auch für Klasse 2 Medical in Grenzfällen nur noch das Referat Flugmedizin des LBA zuständig, die Landesluftfahrtbehörden sind hier außen vor. Die AMC`s sagen in welchen Fällen der Fliegerarzt das LBA konsultieren und wann er einen Piloten an das LBA verweisen muss. Inwieweit hierfür die personelle Ausstattung des Referats Flugmedizin beim LBA ausreicht, wird sich zeigen.

Dagegen hat der Fliegerarzt beim LAPL-Medical weitgehende Befugnisse eigenverantwortlich bei Problemfällen zu entscheiden, lediglich im Falle eines insulinpflichtigen Diabetes mellitus muss das LBA kontaktiert werden.

Dr.med.Hans Helmut Spiegel
Fliegerärztliche Untersuchungsstelle
Weißenburgerstr.25
85072 Eichstätt
Tel. 08421 7816

An der Nordseeküste...

... waren wir schon mal, das war sooooo schön! Da müß'mer nochmal hin.

Also nix wie los, Karte raus, Strich rein und ab die Post. *????* Nein, ganz so schnell geht's nicht. Es hat (wie jedes Jahr) schon ein bißerl gedauert, bis die Route für den Aus-Flug stand. Es sollte diesmal im Westen raufwärts gehen, dann die Küste entlang, südlich an Hamburg vorbei, bis rüber zur Ostsee. Und durch Mitteleuropa *ääähhh* Mitteldeutschland wieder zurück in die Heimat. Das Ganze wie bekannt mit unseren beiden Moses CE und EC und dem UL, also dem ganzen Rotaxrudel.

Erster Tag (4. August 2013)

Frühmorgens (naja, kurz nach Sieben halt) gings los, ab nach Aschaffenburg. Wetter einwandfrei, Sicht auch. Was will man mehr? Die Strecke ist navigationsmäßig untragisch und von der Entfernung für diese Zeit grademal gut schaffbar (ca. 1 ½ Stunden). Wegen des zweiten Kaffees und so. Der Flugplatz Aschaffenburg ist auch schon relativ früh geöffnet, was sich die Leute aufm Tower allerdings bezahlen lassen ;-). Aber was solls?



Nach einer kurzen Pause gings weiter nach Borken-Hoxfeld (kannten wir bereits von einer früheren Tour). Also schlichen wir uns zunächst östlich an Frankfurt vorbei, den Luftraum C ab 1500 Fuß wollten wir dann doch nicht unterfliegen, also etwas weiter ausgeholt Richtung Reichelsheim. Dann übers schöne Siegerland hinweg, östlich an Köln vorbei und zwischen Düsseldorf und Dortmund durchs Ruhrgebiet. Hier gab's sehr interessante Bauwerke zu sehen, z.B. gewisse bekannte Fußballstadien (Auf Schalke und das schwarz-gelbe/ gelb-schwarze BVB-Stadion). Wetter war mittlerweile endgültig sommerlich, zwei Stunden später erreichten

wir Borken-Hoxfeld. Nach nem kleinen Päschen wurden die Flugzeuge getankt und nach einigem Aufwand, dafür auch eine Quittung (oder das was der freundliche Fliegerkamerad in Borken dafür hielt) zu kriegen, gings dann um kurz vor eins weiter Richtung Norden. Immer an der niederländischen Grenze entlang, ein Stündchen etwa, bis Leer, dem Zentrum der ostfriesischen Teekultur. Liegt gleich „hinter“ Papenburg, das ist dort, wo die großen Schiffe gebaut werden. Leider haben wir beim Überfliegen der Werft keins gesehen, schade. Dafür hat der Wind mittlerweile etwas aufgefrischt, die Nordseeküste liegt ja auch gleich daneben. Und was den vielen Windrädern gefällt, hat auch uns im Landeanflug un-heim-li-chen Spaß gemacht.



Der Flugplatz Leer-Papenburg ist ein ganz schnuckeliger mit Betonbahn, ohne die wäre er sicher nur sumpfig, liegt ja auch 3 (drei) Fuß über NN. Schnell die Flugzeuge ganz gewissenhaft verzurrt, Bierchen geordert, Taxi bestellt und ab zum Hotel Waldkur in der Zoostraße. Abends dann: Leer bei Nacht – ein Traum. *grins*! So geht ein schöner Tag zuende.



Zweiter Tag (5. August 2013)

Heute also endlich direkt an den Strand. Start kurz vor Zehn, Flug an Emden vorbei zur Insel Juist. Reine Flugzeit 22 Minuten. Der Flugplatz liegt ähnlich tief wie Leer, die Platzrunde ragt ein gutes Stück über die Insel hinaus, ein interessanter Anflug.



Aber man ist ruckzuck zu Fuß am weiten Sandstrand. Chillen + Mittagessen → weiter geht's um halb zwei, die Inseln Norderney, Baltrum und Langeoog entlang (traumhaft!) bis Wangerooge.



Jetzt weiter Richtung Bremerhaven, der Küstenlinie folgend und nur gaaaanz kleine Stücke übers Wasser. Oder halt etwas höher fliegen. Zwischenziel ist der kleine Flugplatz Karlshöfen zum Tanken. Leider hat jemand *räusper* vergessen, dort anzurufen (Platz ist PPR) und es war ein Montag. Trotz Flugschule am Platz: Keiner da. Weiter auf Kurs Wismar, dem Tagesziel. Dazu schön knapp südlich an Hamburg vorbei (erstaunlich, wie nah das sein kann), bei bestem Wetter, allerdings in den Moses immer mit einem Auge auf den Spiritvorräten. Querab Lübeck dann die richtige Entscheidung: Tanken. Der Kontrolller (Lübeck ist ein Flughafen!) war total unkompliziert, es war zu der Zeit auch absolut nix los. Nach dem Füttern der Raubtiere (naja...) und einer kleinen Odyssee um die Flugha-

fengebäude herum zum Zahlen und durch die Passkontrolle wieder zurück zu den Flugzeugen.

Jetzt endlich weiter, dem UL hinterher, welches schon weitergefliegen war nach Wismar und dort tankte. Nochmal ein kleiner Halbstundenhopper und dann war Feierabend. Noch nicht ganz, erst Flieger waschen und alles verzurren, aufs Taxi warten, im Hotel Schwedenhaus (IKEA lässt grüßen!) einchecken und dann (zu Fuß!) ins Zentrum von Wismar. Direkt am Marktplatz ist das Restaurant „Alter Schwede“ - ein Wahnsinn, sehr zu empfehlen. Noch ein wunderbarer Abschluss eines tollen Tages.

Dritter Tag (6. August 2013)

Von Wismar aus gings um halb zehn auf nach Bienenfarm. Das war die Planung. Allerdings gabs dort kein Super. Die Sicht war auch nicht unbedingt prächtig, die Wetterprognosen ähnlich, also entschlossen wir uns noch ein Stückchen weiterzufliegen, nämlich nach Schönhagen. Das liegt genau auf Kurs, nur gute 20 Minuten weiter. Dazwischen passierten wir „Großberlin“ im Westen, sehr schön! In Schönhagen gelandet (toler Platz, früher drei, jetzt noch zwei Betonbahnen und ein Riesenareal) und gleich zur Tankstelle. Tanken und Verschnaufen, das Ganze bei gefühlten 35 Grad (Halle klimatisiert).



Weil für den späteren Nachmittag Gewitter zu befürchten waren, brachen wir wieder zügig auf, da war es etwa halb eins. Nun gabs aber ein wenig Probleme mit der Kühlwassertemperatur vom guten CE, und nach zwei Startversuchen, aus denen nur kurze Platzrunden wurden, entschlossen wir uns nach eingehender Diskussion mit dem CE nicht weiterzufliegen (fehlendes Kühlwasser, sichtbare Undichtheiten am Kühlwassersystem). An eine Reparatur „auf die Schnelle“ war nicht zu denken. So ließen wir den Motorsegler in der

Obhut der Mitarbeiter eines LTB in Schönhagen, die ihn auch in Erwartung von Gewittern in einer ihrer Hallen unterstellten. Gigi und Peter durften die weitere Heimreise per Mietwagen antreten, der Rest der Mannschaft machte sich um $\frac{3}{4}$ drei auf nach Kulmbach. Aufgrund der mittlerweile eindeutigen und aus rein meteorologischer Sicht höchst interessanten Wetterentwicklung mussten wir uns ein wenig sputen, deshalb um die Kontrollzone Leipzig schon mal ziemlich knapp rum, aber dann gings wieder. In Kulmbach war alles wieder supergut, Landung nach fast zwei Stunden Flugzeit völlig problemlos bei ruhigstem Sommerwetter.



Nochmal

die Füße vertreten, einen großen Schluck zur Regulierung des Wasserhaushalts und kurz nach fünf auf nach Hause. Und das passte dann genau, 20 Minuten nach unserer Landung in Eichstätt waren die Gewitter auch schon da. Zwei Stunden später kamen auch die beiden Autofahrer an, nur einmal geblitzt, das geht ja noch. Alles gut, da schmeckte auch das kleine Bierchen wieder.

Den CE haben wir dann am Wochenende drauf wieder in Schönhagen abgeholt, seitdem lieben wir diesen Flugplatz.

Und wohin geht's in 2014?

Vielleicht in die Karpaten zu den Flatterfreunden *grins*, eher nach Krakau auf a Würschtl oder doch lieber kreuz und quer im deutschsprachigen Raum auf mehrere Schnitzel?

Erwald, Gigi, Irmi, Mark, Oewe, Peter

Und weil hier noch etwas Platz ist: Suchbilder. Wo könnte das gewesen sein?



Kunstflug im Jahr 2013

Barcelona & Ferryflug

Das Kunstflugjahr hat für Florian Bergér (im Folgenden liebevoll als „Flo“ bezeichnet) und mich, Claudius Spiegel (im Folgenden weniger liebevoll als „Ich“ bezeichnet) dort begonnen, wo bereits das letzte Jahr geendet hat, nämlich in Barcelona, Spanien. Alex Stegner, von dem wir nun seit mehreren Jahren die Extras chartern, hat im Winter 2012 / 2013 zum ersten Mal seine 3 Kunstflugzeuge nach Spanien verlegt und so die Möglichkeit geschaffen auch in den kalten Wintermonate adäquat trainieren zu können. Auf dem kleinen Flugplatz Igualada, rund 60km nordwestlich von Barcelona selbst gelegen, kann beinahe ungestört direkt über dem Platz trainiert und sich nach Lust und Laune ausgelebt werden. Abgerundet wird das Ganze durch die sehr gute Infrastruktur die Alex dort geschaffen hat: Mit günstigen Standby Tickets dort hingereist, holt er uns mit seinem alten 7er BMW direkt am Flughafen ab, fährt uns nach Igualada zum Fliegen und wenn es abends zurück geht kann in seiner Wohnung, die beinahe direkt am Strand von Barcelona liegt, übernachtet werden. Und auch das Leben nachdem der grosse Feuerball den Horizont geküsst hat ist in Barcelona sehr amüsant und reizvoll und wurde dementsprechend ausgiebig von uns getestet ;-)



Der wunder-

schöne Strand von Barcelona

Im Frühjahr war es dann allerdings irgendwann wieder an der Zeit 'unsere' geliebte Extra 330SC (aufgrund des Kennzeichens D-EVIX von uns nur wiederum liebevoll „EVI“ genannt) für die kommende Wettbewerbs- und Flugtagsaison, vorallem aber auch unser Fliegerfest in Eichstätt, zurück nach Deutschland zu holen. Deswegen habe ich mich am 20. Mai, dem Montag vor unserem Fliegerfest, mittels Lufthansa noch einmal auf den Weg nach Barcelona gemacht um den Ferryflug von EVI zu übernehmen. Was in einem Airbus ein recht simples Unterfangen darstellt, mutiert in einer Extra 330SC, die als reinrassiges Hochleistungskunstflugzeug nur bedingte Reisequalitäten besitzt, doch recht schnell zu einer anspruchsvollen und interessanten Aufgabe. Den ersten Teil der Strecke

von Iqualada durch / über die Ausläufer der Pyrenäen Richtung französisches Mittelmeer durfte ich dann auch gleich zweimal fliegen: Nach dem Start konnte ich keine Funkverbindung mit den entsprechenden Stellen herstellen und auch nach dem Wechsel auf diverse andere Frequenzen wie Sabadell Tower oder gegen Ende sogar schon 'Information' in Frankreich bekam ich nie eine Antwort. Dass ich meinen Flugplan damit nicht öffnen konnte, und dieser deshalb kurz davor war abzulaufen, war dabei noch der Teil der mich weniger beschäftigte. Mehr Kopfzerbrechen bereitete mir das es ohne Funk einfach nur unmöglich war durch Frankreich zu kommen, denn die Strecke war geradezu verseucht mit Kontrollzonen, Militärfluggebieten, Sperrgebieten und sonstigen Flugbeschränkungsgebieten. Nach reichlicher Überlegung blieb mir nichts anderes übrig als wieder Kurs zurück gen Iqualada zu nehmen und Alex aus dem Flugzeug eine SMS zu schreiben dass auch er zurück zum Flugplatz fahren soll. Nach umfassenden Sprechproben und troubleshooting am Boden war unsere einzig plausible Erklärung, dass zum einen die Ausläufer der Berge eine direkte Sichtlinie und damit Funkverbindung verhinderten und zum anderen vielleicht auch die Arbeitsmoral der spanischen Lotsen, die sich für eine Antwort gerne mal den einen oder anderen Moment mehr gönnen. Da auch die Zeit langsam knapp wurde blieb nichts anderes übrig als nochmal aufzutanken und einfach einen weiteren Versuch zu starten. Dieser war dann schlussendlich auch erfolgreich. Zwar konnte ich Barcelona Information nie erreichen, aber zumindest eine süßliche Frauenstimme auf Sabadell Tower, welche dann meinen Flugplan eröffnete. Das erste Leg über Perpignan, die gesamte französische Küste entlang bis Montpellier, der Rhone nach Norden folgend bis Lyon verlief dann auch ziemlich ruhig und nach Plan. Allerdings ist „ruhig“ hier relativ zu sehen, denn durch Frankreich war ich ununterbrochen mit diversen Controllern am funken um die nötigen Freigaben zum Durchqueren der erwähnten Kontrollzonen etc. zu erhalten. Während an der Mittelmeerküste noch Sonnenschein und blauer Himmel dominierten, begann es bereits ca. 20 Minuten südlich von Lyon-Bron, wo der erste und einzige Tankstopp stattfinden sollte, zu regnen und auch die Sicht wurde langsam schlechter. Wie jeder weiss, ist es an sich schon immer spannend mit einem Kleinflugzeug auf einer 45 Meter breiten Asphaltbahn zu landen, weil durch den optisch extrem ungewohnten Eindruck der richtige Zeitpunkt zum Abfangen nicht leicht zu bestimmen ist. Landet man aber mit einer Extra 330SC, mit an sich schon konstruktionsbedingter, sehr schlechter Sicht beim Landen, auf einer 45 Meter breiten Piste und das Ganze auch noch im Regen, sodass die Sicht praktisch gleich Null ist, dann hat das durchaus das Potential nicht nur die Konzentration, sondern auch den Puls etwas zu erhöhen. Das Ganze geschah nach exakt 2 Stunden und 10 Minuten Flugzeit von Barcelona entfernt und ich schickte mich an EVI im Regen möglichst schnell zu tanken, zu zahlen und mich wenn möglich wieder auf die Socken zu machen. Gut war, dass ich wieder 220 Liter Avgas in den Tanks hatte - schlecht hingegen, dass es regnete, in ca. 2 ½ Stunden sunset war, ich jedoch gute 2 Stunden von Eichstätt entfernt und sich, wie das in solchen Momenten immer so ist, das von Anton Lugtenburg geliehene GPS komplett aufgehängt hatte. Ein kompletter Reset erweckte es zwar wieder zum Leben, aber alles was ich darin an Route, Anzeigen etc. eingespeichert hatte war verloren. Nach genauerer Analyse des Wetters war mir klar, dass es zwar eher Minimum VFR Wetter war, aber immerhin noch knapp fliegbare. Die längerfristige Vorhersage zeigte hingegen dass wenn ich jetzt in Lyon bleiben würde das Fliegerfest wohl ohne uns und EVI stattfinden würde. Also entschloss ich mich es zu probieren und eben so weit zu fliegen wie es vertretbar und sicher war. Start in Lyon-Bron im Regen war dann um 17:47 Uhr, was ca. 2 Stunden und 15 Minuten vor sunset war. Dabei ging es zunächst direkt nach Osten durch die Kontrollzone des Verkehrsflughafen Lyon de Saint Exupery und zwischen zwei Sperrgebiete der dortigen Atomkraftwerke durch.

Allerdings ging es nicht wie ursprünglich geplant direkt von Lyon nach Genf zu fliegen, weil die Berge westlich von Genf in Wolken lagen. Stattdessen war die einzig mögliche Route ein Umweg nach Südosten, um dort ins Rhonetal einzusteigen und diesem bis Genf zu folgen. Hier galt die ganze Aufmerksamkeit dann der behutsamen Ausschau nach Seilbahnen und anderen Leitungen, welche schnell mal eine unangenehme Überraschung sein können. Kurz nach Genf war die Bewölkung zwar immer noch sehr niedrig, aber es hörte zumindest temporär auf zu regnen, wodurch auch die Sichtwerte wieder anstiegen. Den Genfer See überquerte ich von Südwesten nach Nordosten vorbei an Lausanne und Montreux (Auf dem Jazzfestival von Montreux kamen Deep Purple auf die Idee „Smoke on the water“ zu komponieren, nachdem sie dort den Nebel auf dem Genfer See gesehen haben ---> Mit den tiefhängenden Wolken kam ich mir ähnlich vor). Während ich die ganze Zeit mit meinem Handy im Internet war um die METAR`s der vor mir liegenden Plätze zu checken, gings weiter vorbei an Bern in Richtung Zürich. Zürich, wo das Wetter in Sachen Sicht, Wolken und Regen nochmal einen Tiefpunkt erreichte, umflog ich am südlichen Ende des Zürich See und nahm Kurs Richtung und durch die Kontrollzone von Friedrichshafen. Sobald ich den Bodensee erreicht hatte, geschah dann auch endlich das lang ersehnte Wunder und das Wetter besserte sich dramatisch. Nach Hause nach Eichstätt waren es jetzt auch nur noch rund 30 Minuten was mir einen soliden Puffer bis sunset von einigen Minuten gab. Nach der obligatorischen Runde über Eichstätt landete ich um 19:51 Uhr, 2 Stunden und 4 Minuten nachdem ich Lyon verlassen hatte. Die Gesamtflugzeit von Barcelona nach Eichstätt betrug demnach lediglich 4:14h, die Groundspeed schwankte ca. zwischen 280 und 360km/h.



Französisches Mittelmeer



Der Genfer See



Schlechtes Wetter kurz vor Zürich

Fliegerfest Eichstätt

Mittlerweile fast schon traditionsgemäß sorgten Flo und ich auch dieses Jahr wieder für die Vorführungen in Sachen Motorkunstflug an unserem Hallenfest. Leider ebenfalls fast schon traditionsgemäß war das Wetter allerdings nur an einem Tag, dem Fliegerfest Samstag kunstflugtechnisch nutzbar. Dies war in diesem Jahr besonderes schade, weil sich im Vorfeld schon fast so etwas wie ein kleines Kunstflugzeugtreffen angedeutet hat: Yvonne Schöneck wollte uns mit ihrer Extra 330SC besuchen, ihr Freund mit einer Extra 300S, ein weiterer Bekannter mit einer Extra 300L und Sascha Odermann wollte mit der Mü30 Schlacro der Akaflieg München vorbeischauen. Das regnerische Wetter machte dem Ganzen dann aber leider einen Strich durch die Rechnung. Vielleicht klappt es ja

dieses Jahr (2014). Ansonsten muss an dieser Stelle denke ich gar nicht weiter auf das Fliegerfest eingegangen werden, die Mehrheit der geneigten Leser war vermutlich persönlich vor Ort.

Manching

Im Juni 2013 ging der Eurofighterpilot Marc „Turbo“ Grüne endlich sein lang geplantes Projekt an den Weltrekord im Trudeln aufzustellen. Da er EVI als Flugzeug nutzte war diese eine Zeit lang in Manching stationiert um es Marc zu ermöglichen mehrere Trainingsflüge pro Tag durchzuführen. Auch Flo und ich nutzten in dieser Zeit Manching als Ausgangsort für diverse Trainingsflüge und hatten nicht nur viel Spass mit den langen Landebahnen, sondern auch den dortigen Lotsen, welche gegenüber einem tiefen Überflug oder Vorbeiflug am Tower selten abgeneigt waren ;-). Ausserdem wird gemunkelt dass Flo tatsächlich das einmalige Erlebnis hatte mit einem Eurofighter in enger Formation zu fliegen. OFFIZIELL bestätigt ist das aber natürlich nicht ;-). Jedoch ist offiziell bestätigt, dass Marc den Rekord auf 85 Trudelumdrehungen gesetzt hat.

Trainingslager & Deutsche Meisterschaft

Die Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug fand 2013 vom 8. Bis 14. Juli in Stendal, der Hansestadt im Norden Sachsen-Anhalts, westlich von Berlin statt. Die Woche davor nutzten wir noch für ein standesgemässes, abschliessendes Trainingslager. Hierfür machte ich mich am späten Nachmittag des 30. Juni mit EVI auf den Weg von Eichstätt zum Flugplatz Obermehler-Schlotheim (in Fachkreisen auch Ober MEGA Schlotheim genannt) in Thüringen, wo wir fast jedes Jahr eine Trainingswoche vor der DM einlegen. Ostdeutschland eignet sich hierfür ganz ausgezeichnet, zum einen weil der gemeine Ossi noch nicht so viele Flugzeuge in seinem Leben gesehen hat, weswegen er sich freut wenn sich mal was rührt und Lärmbeschwerden dementsprechend meist aus bleiben, zum anderen weil die „Bar“ des Sporthotels bereits gegen 20 Uhr schliesst und selbst im Umkreis von rund 80km recht wenig Einladendes zu finden ist. Deswegen ist eine gute physische Verfassung während der Flugtage geradezu sichergestellt. Mit Alex Stegner als Trainer am Boden fliegen wir meist 3 Flüge à 20 Minuten pro Tag um uns auf die verschiedenen Programme vorzubereiten: Das bekannte Programm - das sogenannte „Known“ welches zu Jahresbeginn international bekanntgegeben wird, das „Free“ – eine selbstzusammengestellte Kür die lediglich gewisse Figuren enthalten muss, und die unbekanntes Programme – die sogenannten „Unknowns“. Letztere können natürlich nicht direkt trainiert werden, da diese am Wettbewerb erst 24 Stunden vor dem Flug veröffentlicht werden, jedoch kann man auch im Training ein Programm fliegen welches man bis dahin noch nie geflogen ist. Gleiches gilt für komplexe Einzelfiguren, die gerade „modern“ sind und mit hoher Wahrscheinlichkeit in einer Unknown drankommen könnten. Nach der intensiven wie auch anstrengenden Woche lies ich mich von Roland in unserer Dynamic abholen um am Wochenende vor der DM noch am Eichstätter Altstadtfest „zu entspannen“, Flo hingegen flog mit EVI in Formation mit Kai Joppich in der Extra 300 D-EMIM nach Altenburg, um dort noch an einem Flugtag teilzunehmen. Am Samstagabend rief mich Flo an und verkündete die Hiobsbotschaft die mir die Lust aufs Altstadtfest nahm und gewaltig Sorgen bereitete: Während des Flugtags quittierte die elektrische Benzinpumpe ihren Dienst! Ohne die ist es jedoch absolut unmöglich EVI anzulassen, ohne was es absolut unmöglich ist mit ihr zu fliegen ;-). Im Prinzip bedeutete das, dass wir am Tag vor der geplanten Anreise zur DM ein kaputtes Flugzeug hatten. Was hier schnell geschrieben ist, war in Realität ein wahnsinnig komplexer und verrückter logistischer Akt und erforderte viel Einsatz (auch über Nacht) von Flo und Kai: Patrick Hüller, ein befreundeter Kunstflieger, der sowieso mit den beiden von Alten-

burg aus anreisen wollte, flog am Sonntag (!!!) zunächst mit seiner Extra 200 nach Dinslaken zu Extra ins Werk, wo man eigens für uns aus einem neuen Kundenflugzeug eine Benzinpumpe ausgebaut hatte, und brachte diese dann nach Altenburg. Während ich mich unterdessen mit dem Auto auf den Weg nach Stendal machte konnte Kai, der zum Glück Prüfer und Mechaniker ist, die Pumpe noch rechtzeitig einbauen und ein Happy End war in Sicht. Pünktlich zu Sonnenuntergang und während des Abendessen am Flugplatz kamen Sonntagabend auf einmal Flo in EVI, Patrick in der 200er und Simon Vehma in der Extra 300 in 3er Formation tief über den Platz! Die DM konnte also mit uns und EVI losgehen. Flo ging in Advanced, der zweithöchsten Klasse an den Start – mit sehr guten Chancen den Wanderpokal für den Erstplatzierten welchen ich 2012 in Nördlingen gewinnen konnte, direkt von mir zu übernehmen. Ich selbst probierte mich das erste Mal in Unlimited, der höchsten der 4 Kunstflugkategorien (Sportsman, Intermediate, Advanced und Unlimited). Flo hatte bereits beim Known einen ausgezeichneten Start in den Wettbewerb und konnte den Flug für sich entscheiden, knapp gefolgt von Kathi Suthau und Ralf Aue, beide auf Sbach 342`s. Auch im dann folgenden Free behielt Flo die Nerven und setzte noch einen drauf indem er diesen Durchgang ebenfalls gewann. Kathi hingegen zeigte Nerven, verflog sich im ersten Teil des Programmes komplett und wurde Letzte. Platz 2 belegte diesmal Rainer Berndt, Platz 3 ging wie im ersten Flug an Ralf Aue der sich damit im Gesamtklassement auf den zweiten Platz hinter Flo schob. In der zweiten Hälfte der Woche, das Wetter war immer noch bestens, folgten dann noch die beiden schwierigsten Programme, die erste und zweite Unknown. Flo war nach wie vor in fliegerischer Topform und landete in der ersten Unbekannten auf dem 2ten Rang – lediglich Ralf konnte seinen Siegeszug diesmal stoppen. Rainer Berndt folgte hinter den beiden auf Rang 3. Vor dem letzten, entscheidenden Flug sah das Gesamtklassement dann so aus: Flo auf Platz 1, mit doch solidem Vorsprung auf Ralf, der wiederum einen gewissen Puffer zu Rainer auf Platz 3 hatte. Würden alle ihre Nerven behalten und sich keine gröberen Schnitzer erlauben, sah alles danach aus als könnte Flo den ersehnten Pokal mit nach Hause nehmen. Im letzten Programm, der 2. Unknown, hatte Flo einen relativ späten Platz in der Startreihenfolge erlost, sodass wir Ralf`s Flug noch zusammen anschauen konnten: Dieser war sehr solide ohne sichtbare, grössere Fehler – allerdings nichts was Flo nicht in ähnlicher Qualität hätte abliefern können. Gespannt beobachteten wir anderen wie sich Flo das letzte Mal in die Kunstflugbox stürzte und um seinen ersten Platz kämpfte. Vom Boden aus konnte man seine Entschlossenheit den ersten Platz auf keinen Fall mehr aus der Hand zu geben förmlich sehen: Super knackige Rollstops und scheinbar immer noch ein „Extra G mehr“ wenn es um die Ecke ging, zeigten deutlich was er wollte: Platz 1 und nichts anderes! Doch dann passierte das was nicht hätte passieren sollen und womit niemand gerechnet hat, schon allein deswegen weil mir selbst der exakt gleiche Fehler nur kurz davor in der ersten Unlimited Unknown passierte: Bei einem simplen „Humpty“, der Teil einer Figur war, drückte er anstatt zu ziehen: HARD ZERO für die gesamte Figur! Für die zweite Unknown bedeutete das Platz 5 für Flo, während Ralf auch diesen Flug für sich entscheiden konnte und sich nach diesem letzten Durchgang in der Gesamtwertung doch noch an Flo vorbeischieben konnte! Jaaaaa, nach diesem unglücklichen Ende brauchten wir am Abend eine größere Menge Bier bis Flo wieder richtig lachen konnte. Aber es zeigt auch deutlich wie wenig dieser Sport doch verzeiht, wie einen selbst kleinste Unkonzentriertheiten nach hinten werfen können, wo der Gesamtsieg doch eigentlich schon zum Greifen nahe war.

Nachdem ich 2013 in Nördlingen in Advanced mit grossem Abstand Platz 1 belegte, war nicht nur ich, sondern auch die Konkurrenz sehr gespannt wie es mir in meinem ersten Jahr in Unlimited ergehen würde. Allerdings bemerkte ich bereits die Woche zuvor

im Training dass ich nicht richtig zu meiner Form fand – zumindest im „klassischen Aresti“ – „Freestyle“ war wiederum eine andere Geschichte. Einzelne Dinge waren zwar immer gut, aber genauso war das Ganze auch immer mit kleineren Schnitzern gespickt. Dementsprechend wenig spektakulär verliefen dann auch die ersten 80% der DM Woche für mich: Platz 5 im Known mit einem unnötigen Nuller, Platz 4 im Free was eigentlich ein recht solider Flug war, Platz 4 in der ersten Unknown mit dem oben bereits bei Flo erwähnten Fehler einen Humpty zu drücken anstatt zu ziehen und dann nochmal Platz 4 in der zweiten Unknown ohne grössere Fehler. Gesamtergebnis: Platz 4 hinter dem alten und neuen Deutschen Meister Martin Albrecht, Hein Sauels auf Platz 2 und Ulli Pade auf Platz 3. Rückblickend betrachtet kann ich sagen dass selbst ohne den ein oder anderen Fehler in diesem Jahr wohl noch nicht mehr als Platz 3 für mich drin gewesen wäre, die Konkurrenten in Unlimited mit jahrelanger nationaler und internationaler Erfahrung sind einfach sehr stark. Nächster Versuch 2014!

Allerdings blieb mir noch die Chance auf den anderen der beiden Deutschen Meistertiteln die jedes Jahr vergeben werden: Neben dem Deutschen Meister im „Aresti“ wird auch jedes Jahr der Deutsche Meister im 4 Minute Freestyle gekührt. Während im Klassischen streng nach den Regeln des Aresti-Kunstflugkatalogs geflogen wird, kann im Freestyle – das lediglich in Unlimited geflogen wird - beispielsweise auch diagonal durch die Box geflogen werden, sowie neue, spektakuläre Figuren ausgedacht und präsentiert werden. In den 4 Minuten die zur Verfügung stehen und die möglichst genau eingehalten werden müssen, wird nach Kriterien wie Präzision, Vielfältigkeit, Ideenreichtum und einigen weiteren bewertet. Hierfür hatte ich mir in der Trainingswoche auf EVI ein abwechslungsreiches wie auch spektakuläres Programm überlegt und zusammengestellt, welches auch tatsächlich Figuren enthielt die man so bisher in Deutschland noch nicht gesehen hatte. Nicht nur die anderen Piloten und Zuschauer waren beeindruckt, sondern zum Glück auch die Judges: Platz 1 und damit Deutscher Meistertitel für mich im Freestyle, gefolgt von Martin Albrecht und Hein Sauels. Und als wäre das nicht genug war es noch nicht einmal das einzig verrückte was an diesem Tag geschehen ist: Unmittelbar davor während dem Mittagessen kam Klaus Schrodtt, seines Zeichens ehemaliger und erster deutscher Redbull Airrace Pilot, mehrfacher Deutscher Meister und auch Weltmeister im Freestyle zu mir herüber und fragte ob ich einen Moment für ihn hätte. Kurz darauf dachte ich mich trifft der Schlag – mit den Worten „Haste' Lust auf Red Bull?“ läutete er eine ziemlich intensive, anstrengende aber auch interessante Zeit ein, die ich mir vorher so nie erträumt hätte. Er erklärte mir dass 2014 das Redbull Airrace nach 3 Jahren Pause zurückkehren würde und man noch einen deutschen Piloten suche, weswegen er neben mir auch noch mit Theo Hankers und Flo sprechen wollte. Das Ende vom Lied war dass Flo und ich die letzte Augustwoche in Murska Sobota , Slovenien sein sollten um dort an einem von Redbull organisiertem Kunstflugtraining teilzunehmen. Voller Spannung und Fragen was uns dort erwarten würde und wie wir so kurzfristig noch Urlaub bekommen sollten, machten wir uns noch in der Nacht nach der Siegerehrung auf den Heimweg nach Eichstätt.

Horizon Airmeet 2013 in Genderkingen



EVI gross und klein – kann das sein?

Bevor es jedoch nach Slovenien ging, nahm ich am Wochenende des 17./18. August mit EVI als frisch gebackener Deutscher Meister noch am Horizon Airmeet in Donauwörth Genderkingen teil. Die Firma Horizon, eine der grössten Firmen in Sachen RC Modellbau weltweit, veranstaltet dort jedes Jahr eine riesen Modellflugveranstaltung, welche ihrerseits zu den beiden grössten Europa`s zählt und stets 40.000 bis 50.000 Zuschauer anzieht. Neben den eigentlichen Modellflug Highlights aus aller Welt gibt es auch immer einen manntragenden Teil. Hier ergänzte ich Vater und Sohn Niebergall, das Flying Bulls Blanix Team und die BO105 der Flying Bulls. Am Samstag hatte ich leider noch Probleme mit dem Rauchsystem: Anstatt eine weisse Rauchfahne zu ziehen hatte ich nach dem Start fast schon literweise Rauchöl zwischen den Beinen im Cockpit. Im Wissen dass Parafin - im Gegensatz zu Diesel als Rauchöl - nicht brennbar ist entschied ich mich aber das Display dennoch zu fliegen. Wieder einmal über Nacht konnten wir das Problem dann finden und beheben. Nicht nur die zahlreichen Zuschauer, sondern auch die fachkundigen Modellpiloten waren vom Display in EVI begeistert, auch weil ich versucht habe mich mit meinem Freestyle dem Modell 3D Kunstflug anzunähern. Abgesehen davon war es auch sehr, sehr cool eine kleine Modellversion mit 3 Metern Spannweite von Markus Rummer neben der „echten“ EVI stehen zu haben.

RED BULL Kunstflugtraining in Slovenien

Trotz eigentlich bereits bestehendem Dienstplan für August, haben Flo und ich es schlussendlich doch noch irgendwie hinbekommen die entsprechenden Freitage zu bekommen um der Einladung von Redbull nach Murska Sobota zu folgen. Flo machte sich bereits am Sonntag, den 25. August mit dem Auto auf den Weg von Stuttgart nach Slovenien, ich selbst flog am Montag von Zürich nach Wien und legte die restliche Strecke mit dem Mietauto zurück. Bereits im Vorfeld hatten wir erfahren das RED BULL plante direkt im Anschluss an die Kunstflug WM in Unlimited (Oktober, in Texas) ein Qualicamp fürs Airrace zu veranstalten. Jedoch sagte man uns auch, dass es für eine Teilnahme auch zwingend erforderlich sei an der WM teilzunehmen. Da Flo bisher noch

keinen Unlimited Wettbewerb mitgeflogen war und die Zeit für einen Umstieg auf Unlimited – und dann gleiche eine Weltmeisterschaft – aber extrem knapp war, stand für ihn eigentlich schon zu Beginn fest dass die Chancen für eine Einladung zum Qualicamp nicht sehr hoch waren. Bei mir sah es so aus, dass ich zu Beginn natürlich alles daran setzen wollte es irgendwie hinzubekommen, recht bald nachdem die anfängliche Euphorie dann dahin war, zweifelte ich aber doch daran dass sich das alles zeit- sowie kostentechnisch realisieren lassen würde und kam auch mit dieser Einstellung nach Murska Sobota. Trotzdem wollte man uns aber sehr gerne bei diesem Kunstflug Trainingscamp dabei haben um, so wie man uns sagte, „schonmal ein Auge auf uns zu werfen und uns kennenzulernen“. Nachdem RED BULL die Kosten für Kaus Schrodts als Trainer übernahm und uns die Extra 300S im Redbull Design ebenfalls umsonst zur Verfügung stellte, wir also nur Benzin und Übernachtung zahlen mussten, folgten wir dieser Einladung natürlich sehr gerne. Wir flogen jeden Tag 2-3 Flüge à rund 15-20 Minuten und konnten doch schon recht viel von Klaus Schrodts als Trainer profitieren. Ausserdem war es schon immer unser Traum ein Flugzeug zu fliegen auf dessen linkem Flügel „RED“ und auf dem rechten „BULL“ steht! Zusätzlich war es auch sehr spannend für uns weil neben 3 weiteren Piloten auch die beiden Airrace Piloten Peter Besenyei und Martin Sonka vor Ort waren. Und selbstverständlich gab es nicht nur Unmengen von Redbull umsonst zu trinken, sondern auch Gespräche über die Zukunftspläne beim Redbull Airrace bzw. das geplante Qualicamp in Texas. So legte man mir Nahe es doch irgendwie zu versuchen an der WM in Texas teilnehmen zu können, woraufhin man mich dann sehr gerne zum anschliessenden Qualicamp einladen würde. Durch diese Aussage motiviert, änderte ich meine Meinung wiederum und versuchte erneut alle Hebel in Bewegung zu setzen um den langjährigen und grössten Traum, eines Tages beim Redbull Airrace mitzufliegen, doch irgendwie wahr werden lassen zu können!



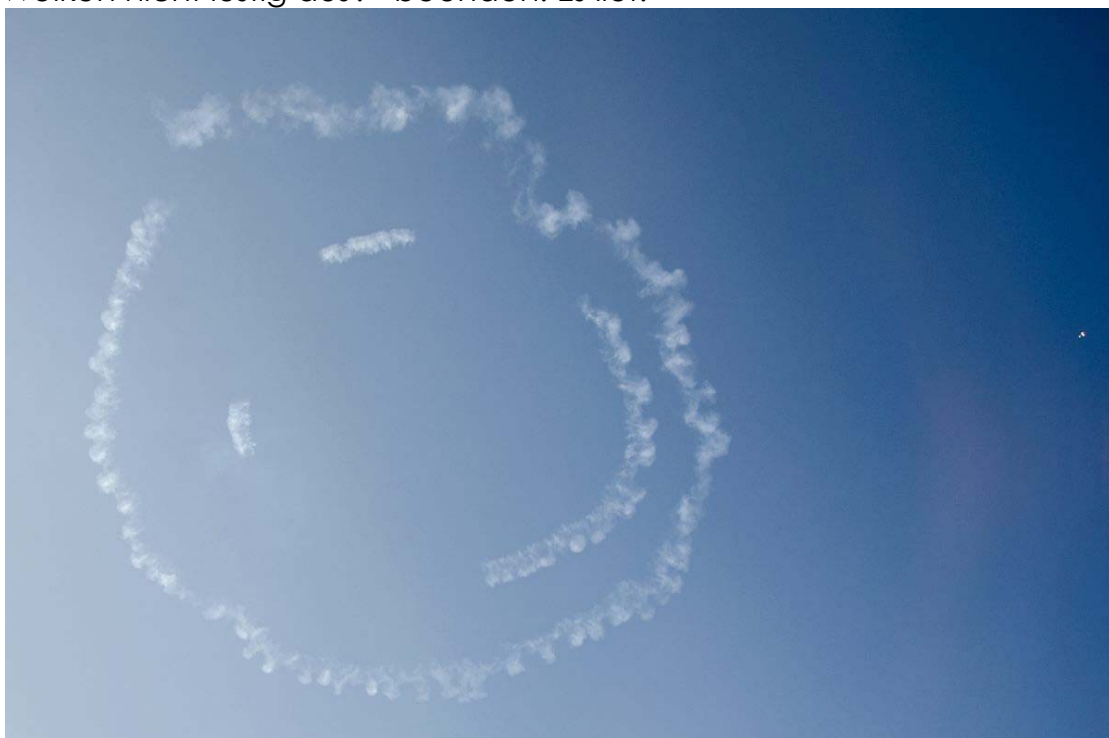
REDBULL Extra 300S, welche Flo und mir zur Verfügung gestellt wurde

Airchallenge Styria 2013 in Karpfenberg

Unter dem Jahr erhielten Flo und ich noch die Einladung zu einem weiteren Event: Am österreichischen Flugplatz Karpfenberg fand am Wochenende des 7. & 8. September,

aufgrund diverser Jubiläen, eine grosse Flugveranstaltung bestehend aus einem Freestylewettbewerb am Samstag und einer Airshow am Sonntag statt. Nachdem wir mittlerweile auch über die deutsche Landesgrenze hinaus für unsere Fähigkeiten (vor allem im Freestyle) bekannt sind, wollte man uns natürlich gern bei dem Wettbewerb dabei haben. Anfangs standen sogar die beiden Airrace Piloten Hannes Arch und Matthias Dolderer auf der Teilnehmerliste, sagten aber beide gegen Ende kurzfristig ab. Hannes flog lediglich die Airshow am Sonntag, Matthias kam gar nicht erst. Teilweise verständlich, wollten sie sich vermutlich nicht die Blösse geben gegen uns „jungen Wilden“ zu verlieren und damit ihrem Image schaden. Neben Flo und mir waren noch Herbert Weirather aus Lichtenstein (auch erst 25 Jahre alt), Leander Ahorner und Gundhilde Schmidt aus Österreich, sowie aus Deutschland Henry Bohlig und Yvonne Schöneck gemeldet. Während die Konkurrenz im Voraus eifrigst trainierte und dies auf Facebook dokumentierte, investierten Flo und ich in der vorangehenden Woche lieber ins Eichstätter Volksfest und seine Verlockungen. Das aber natürlich nur um nicht ins Übertraining zu kommen ;-) Freitag Vormittag machte ich mich mit EVI auf den Weg, Flo nahm mein Auto Richtung Steiermark. Zunächst landete ich aber in Mühldorf um Yvonne abzuholen und anschliessend mit ihr zusammen den restlichen Weg nach Karpfenberg zu fliegen. Es macht schon gewaltig Spass mit zwei Extras in Formation durch die österreichischen Alpen zu fliegen! Am Ziel angekommen schossen wir erstmal in Formation tief über den Platz um auch dem letzten Ösi klar zu machen dass Bayern soeben eingetroffen ist. Nach dem Mittagessen gab es noch die Möglichkeit einen Trainingsflug zu machen und sich halbwegs an die extrem ungewöhnliche Box zu gewöhnen: Aufgrund der Lage umgeben von bebautem Gebiet war der erlaubte Flugbereich formtechnisch sehr speziell und nicht ganz einfach. Für den „FreestyleBEWERB“, wie es der sympathische Österreicher nennt, hat sich der Veranstalter dann einiges einfallen lassen um nicht nur uns sehr grossen Spass zu bereiten, sondern auch dem Publikum eine möglichst grosse Show zu bieten: Jeder Pilot hatte zwei persönliche, hübsche Gridgirls die sich um dessen Wohl kümmerten, halfen ihn zurückzuschieben nachdem dieser sich bereits direkt vorm Publikum bereit gemacht hatte, und ansonsten mit „Lächeln und Winken“ ihren Sold leisteten. Ausserdem wurde jeder Teilnehmer nicht nur vor und nach dem Flug interviewed, sondern für den Start auch eingezählt: Während wir auf der Starbahn bereit standen, zählte der Sprecher zusammen mit dem Publikum unseren Countdown runter, was uns wiederum per Funk übertragen wurde: „5, 4, 3, 2, 1, GOOOOOO!“ – Und mit eingeschaltetem Rauch rasten wir dem blauen Himmel entgegen. Zusätzlich zählte neben der Wertung der Jury auch noch der Publikumsapplaus mit in die Wertung. In der ersten der drei geplanten Runden flogen alle Teilnehmer alleine nacheinander und zur eigenen, mitgebrachten Musik, welche auf einer separaten Frequenz per Funk ins Cockpit übertragen wurde. Der Siebtplatzierte und damit Letzte (Gundhilde Schmidt auf ihrer Extra 200) schied aus und nach einer kurzen Pause ging es weiter mit Runde 2. Diese wurde, wiederum zur eigenen Musik, „Head on“ geflogen: Immer 2 Piloten starteten zusammen in Formation (natürlich wieder mit Publikumscountdown!) und traten gegeneinander an. Zunächst ging einer der beiden ins Holding, der andere flog derweil sein Freestyle, anschliessend wurde gewechselt. Direkt nach der Landung kam bereits immer das Ergebnis und es war klar ob man es ins Finale besten Drei geschafft hat oder nicht. Flo, der in der ersten Runde Platz 1 belegte flog gegen Leander Ahorner der Platz 6 erreichte und konnte das „1 gegen 1“ Duell klar für sich entscheiden. Da ich in der ersten Runde Zweiter war musste ich leider gegen Yvonne, die Fünftplatzierte antreten und mir blieb nichts anderes übrig als sie (trotz Frauenbonus beim Publikum) ebenfalls aus dem Wettbewerb zu schmeissen. Herbert setzte sich auf seiner Edge 540T dann noch gegen Henry Bohlig durch und machte die Sensation perfekt: Wir 3 „jungen Buben“ hatten die

„alten Säcke“ alle hinter uns gelassen und machten das Finale unter uns „am Kinder-tisch“ aus. Zwar freuten wir uns riesig, lange ausruhen konnten wir uns aber nicht: Für das Finale bekamen wir vom Veranstalter 10 mögliche Musiktitel zur Auswahl und mussten aussuchen zu welchem wir fliegen wollten. Eigentlich war für die letzte Runde geplant dass die 3 Finalisten gleichzeitig starten und in der Luft sind, dementsprechend dann mit 2 Holdings. Da Flo und ich aber beide auf EVI flogen, war das so leider nicht umsetzbar. Stattdessen würde Flo zuerst alleine starten, ich nach der Landung in EVI springen und in Formation mit Herbert in die Luft gehen. Flo (der Sack ;-)) zog im Finale erstmal alle Register und begann mit einem grossem Herz aus Rauch, bevor er noch weiter tief in die Trickkiste griff und ein Hammer Freestyle zum „Rockafeller Skank“ von „Fatboy Slim“ raushaute. Für mich, der das Ganze ja noch vom Boden aus beobachten konnte, sass das erstmal tief und ich war mir, trotz ebenfalls guter Idee für meinen Flug, nicht so wirklich sicher ob ich das noch toppen konnte. Während Flo es sich bereits am hölzernen Sprecherstand auf dem dortigen, roten Ledersofa bequem machte, 'zwiebelte' ich mich derweil mit gemischten Gefühlen ordentlich in EVI fest und ging mit Herbert in Formation ein letztes Mal an den Start. Herbert war zuerst dran, also begab ich mich derweil ins Holding und beobachtete seinen Flug - soweit möglich - von dort aus. Nachdem sein Freestyle beendet war, lag es an mir nochmal alles zu geben: Ich entschied mich für das „Fliegerlied“ in der Version von „Die jungen Zillertaler“ und begann zunächst mit einem grossen Smiley. Bis dahin hatte ich diesen erst einmal über dem Eichstätter Volksfest geflogen und dabei ist „ein Auge verunglückt“, wie man mir danach erzählte. Aber wenn ich den Wettbewerb noch gewinnen wollte, blieb mir keine andere Option als es zu riskieren. Ich hatte Glück und der Smiley sah nicht nur gut aus, sondern ich konnte ihn auch genau an der Stelle des Lieds „...schaun die ganzen Wolken nicht lustig aus?“ beenden. Es lief!



Danach stürzte ich mich mit Vollgas in die Box und flog die restliche Zeit noch einmal alles was Gott verboten hat. Bei der Landung wusste ich dass es gut war, aber konnte aus dem Cockpit natürlich nur schwer abschätzen wie gut genau. Für Flo, Herbert und mich folgte der Gang zur „kleinen“ Siegerehrung auf das Sprecherpodest, welches erhöht auf einem Container montiert war. Die richtige, grosse Siegerehrung fand dann am Abend im Rahmen der Party statt. Auf Platz 3 wurde Flo genannt und ich etwas un-

ruhiger. Als dann Herbert zum 2ten Platz gratuliert wurde, war meine Freude natürlich riesig! Nach der DM noch ein gewonnener Wettbewerb im Freestyle! Nachdem wir die grossen Sektflaschen überreicht bekommen haben gabs kein Halten mehr und wir liessen es richtig Krachen: Zum einen wurde weder das Publikum verschont, zum anderen hatte hinterher jeder von uns Dreien entweder Dreiviertel des Flascheninhalts hinten ins Tshirt oder über den Kopf geschüttet bekommen.



Die strahlenden Gewinner des Wettbewerbs

Die 3

Nach einem kleinen Feierabend- und Entspannungsbierchen ging es danach kurz ins Hotel zum frisch machen und direkt im Anschluss auf die grosse Party im Hangar. Bei der dortigen Siegerehrung setzte sich der gute Eindruck der Veranstaltung fort und wir bekamen die optisch schönsten Pokale unserer bisherigen Karriere. Im weiteren feuchtfröhlichen Verlauf des Abends zeigte sich dann dass Flo, Hörb und ich auch in Sachen Party machen eindeutig die vorderen Plätze belegten ;-). Am Sonntag war ich dafür mindestens so bekannt wie für meinen Smiley am Vortag! Da vom österreichischen Heer ein Radar zur Geschwindigkeitsmessung vor Ort war, gab es auch Sonntag noch ein nettes Gimmick für das Publikum: Im Rahmen der Airshow erzählte man, wir Piloten hätten uns am Abend zuvor nach ein, zwei Bier darüber gestritten wer von uns das schnellste Flugzeug hat und hätten uns deshalb entschieden es in einem „Speedwettbewerb“, bei dem das Heer die Geschwindigkeit bei einem tiefen Überflug misst, auszufliegen. Aufgrund meiner Überzeugung dass das letzte Bier des Abends wohl schlecht gewesen sein musste, trat Flo in EVI gegen die anderen an. Und obwohl zumindest Hörb`s Edge aerodynamisch und leistungsmässig hätte schneller sein müssen, konnte Flo mit fliegerischem Geschick auch diese Wertung zu unseren Gunsten entscheiden. Nach dem Rest der Airshow war diesmal Flo mit dem Überführungsflug zurück nach Eichstätt an der Reihe, während ich mich mit dem Auto auf den langen Rückweg machte. Im Nachhinein betrachtet muss eindeutig gesagt werden dass diese Veranstaltung für uns als Piloten und sicher auch für die Zuschauer eine der lustigsten und besten des Jahres war und wir

uns schon auf die nächste Ausgabe des Wettbewerbs, diesmal vermutlich wieder in Niederöblarn, freuen!

Unlimited Weltmeisterschaft in Texas, USA

Wie bereits oben erwähnt entschied ich mich nach dem Redbull Kunstflugcamp in Slovenien doch an der WM in Texas teilzunehmen, um damit hoffentlich eine Einladung zum Qualifikationscamp für das Redbull Airrace 2014, welches im Anschluss an die WM geplant war, zu bekommen. Mit dieser Entscheidung begann eine äusserst intensive und anstrengende Zeit um alles organisiert zu bekommen. Zunächst einmal benötigte ich die erforderliche Freizeit von SWISS Airlines, denn natürlich hatte ich in dieser Zeit keinen Urlaub geplant, welcher aber eigentlich bereits immer gegen Ende des Vorjahres eingegeben werden muss. Zum Glück war das Chefpilotenbüro meinem Vorhaben gegenüber sehr aufgeschlossen und dementsprechend sehr hilfsbereit. Deswegen war es mir möglich die ersten beiden Septemberwochen und den gesamten Oktober über unbezahlten Urlaub zu nehmen und das Airbuscockpit gegen das einer Extra zu tauschen. Das nächste grosse Problem war die Frage nach dem Flugzeug. Bezüglich dessen änderte sich der Status fortlaufend und bereitete mir viel Kopfzerbrechen. Zunächst wollte Redbull die eigene Extra 300S schicken und zur Verfügung stellen. Nach einem Testflug damit war Martin Sonka, der ebenfalls darauf fliegen sollte, aber davon überzeugt dass man damit keinen Blumentopf mehr gewinnen konnte. In Folge dessen entschied Redbull dann anstatt der 300S Martin's, ebenfalls Redbull gebrandete, Extra 300SR/330SC zu verschicken. Zunächst sah es so aus als könnte ich diese ebenfalls benutzen, was aber anschliessend von Redull wieder zurückgezogen wurde. Daraufhin plante ich auf Peter Podlunsek's 330SC zu fliegen, der ebenfalls an der WM und am Redbull Qualicamp teilnehmen würde. Nachdem es zu Beginn nach einer sehr teuren Lösung aufgrund der Beteiligung an den Transportkosten von Slovenien nach Texas aussah, besserte sich die Lage daraufhin stark, nachdem Redbull entschied diese auf Hauskosten mit Martin's Flugzeug zu verschicken. Allerdings unter der Bedingung das diese beiden Flugzeuge im Gegenzug von Redbull für das Qualicamp genutzt werden dürfen. Die Freude wehrte aber nicht sonderlich lang: Peter Podlunsek teilte mir irgendwann mit dass er vor der WM mit Patrick Paris in Texas trainieren würde, dieser aber nur noch Platz für ihn hätte. Schlussendlich hätte das bedeutet dass mein erster Flug in seinem Flugzeug der erste Wertungsflug der WM gewesen wäre. Inakzeptabel! Daraufhin kontaktierte ich Dagmar Kress, ebenfalls Teil des deutschen Nationalteams, erklärte ihr die Lage und fragte vorsichtig nach ob es nicht vielleicht doch möglich wäre auf ihrem Flugzeug zu fliegen, so wie es auch Hein und Heike Sauels taten, die das deutsche Team komplettierten. Ganz zu Beginn sah ich das nicht als Option an, da ich bereits hörte dass sie schon mehrere Anfragen bekommen hatte, diese aber stets mit der Begründung es seien schon zu viele Leute auf ihrer Extra 300SR/330SC, ablehnte. Dagmar Kress, die ursprünglich aus Deutschland stammt und dort im Kunstflug sehr aktiv war, wanderte schon vor einiger Zeit in die USA aus. Dementsprechend war ihre Extra natürlich auch in Amerika stationiert und beliebt für Anfragen. Die WM vor der eigenen Haustür nutzte sie um nach langer Abstinenz wieder im deutschen Team mitzufliiegen und bereitete sich schon das gesamte Jahr dafür vor. Gerade weil ich Dagmar eigentlich gar nicht persönlich, sondern lediglich von Facebook und uralten Videos kannte haute mich ihre Antwort fast vom Stuhl: Natürlich könne ich ihr Flugzeug fliegen, sie hätte schon damit gerechnet und deshalb den anderen bei Nachfrage immer abgesagt! Zu allem Überfluss wollte sie noch nicht einmal Geld für die Nutzung haben, lediglich das Versprechen gut auf ihr Schätzchen aufzupassen so wie auch sie es tut musste ich ihr geben und natürlich für das verbrauchte Avgas aufkommen! Eigentlich unglaublich, zahlen wir in

Deutschland doch 390€ für die Trockenstunde. Nicht nur hatte ich jetzt ein Flugzeug, sondern es reduzierte die von mir erwarteten Kosten auch gleich mal um ein gutes Stück. Der Rest der Planung umfasste dann noch den Flug nach Dalls und zurück, Unterkunft, Mietauto, Training und wann ich wo sein wollte. Für den Zeitraum von 4 Wochen Aufenthalt kostete die Optimierung dessen dann auch nochmal viel Zeit und Energie. Schlussendlich war aber irgendwann alles fertig geplant und ich machte mich am Freitagmorgen, den 4. Oktober zunächst mit Lufthansa auf den Weg von München nach Frankfurt und anschliessend nach Dallas. Zum ersten Mal konnte ich auch den Vorteil als Berufspilot richtig auskosten und es mir entspannt – obwohl gleichzeitig auch enorm kostengünstig mit Standbyticket – in der wunderschönen Lufthansa Businessclass gemütlich machen. In Dallas angekommen schnappte ich mir meinen Dodge Charger Mietwagen und begab mich noch auf die rund vierstündige Reise nach Yukon, Oklahoma, wo ich von Samstag bis Dienstag Zeit hatte mich an Dagmar's Flugzeug zu gewöhnen. Ihre Extra begann ihr Leben zunächst als Extra 300SR, welche mit nicht-symmetrischem Profil seinerzeit eine von nur 2 war, die speziell für das Redbull Airrace gebaut wurden. Nachdem dies aber irgendwann verboten, und ein vollsymmetrisches Profil zur Pflicht wurde, wollte jedoch kein Mensch mehr ein solches Flugzeug besitzen und man rüstete die beiden 300SR bei Extra im Werk auf den 330SC Flügel um. Bei Dagmar's Flugzeug wurde auch das grössere Seitenruder der 330SC montiert, Martin Sonka's behielt das alte, etwas kleinere. Zusätzlich wurde seinerzeit für das Airrace bei beiden Flugzeugen sehr auf das Gewicht geachtet und darüber hinaus ein kleinerer Benzintank installiert. Den Gesamt-Gewichtsvorteil von rund 40kg beim Start gegenüber EVI fand ich dann auch spürbar. Ansonsten hatte „N60DK“, so das Kennzeichen von Dagmar's Extra, noch eine andere Abstimmung, sowohl im Höhen-, als auch im Querruder. Im Vergleich zu einem weiteren Unterschied zu EVI war das aber weniger beeindruckend: Viel interessanter war, dass bei N60DK die Strömung deutlich schneller abrisst als bei EVI. Konnte man bei gleicher Geschwindigkeit mit EVI 10G um die Ecke fliegen, staltte N60DK bereits bei 8,5 bis 9G. Dieser kleine „Nachteil“, wenn man es überhaupt so nennen will, hat aber auch einen Vorteil. So reisst auch bei gerissenen oder gestossenen Rollen die Strömung schneller und leichter ab, was wiederum dazu führt dass diese Figuren leichter zu fliegen sind. Mir war bereits bekannt dass dieses Phänomen existiert und die Erklärung dafür ist auch relativ simpel: Nicht alle Seriennummern haben einen gleich grossen Spalt zwischen Flügelendleiste und Querruder. Je kleiner (und optimierter) er ist, desto später reisst die Strömung ab. Trotz all den Unterschieden zu EVI fühlte ich mich sehr schnell sehr wohl auf Dagmar's Extra.



Dagmar's Extra, mein Charger und ich in Yukon

Zusätzlich hatte ich noch Glück dass die Anderen am Platz (Dagmar und noch 4 weitere Piloten) alle Sergei Boriak, einen sehr guten und renommierten Trainer, gebucht hatten und auch ich auf seine Hilfe zurückgreifen konnte. Bis Dienstag Mittag absolvierte ich 11 Flüge und gut 2 ½ Stunden Flugzeit auf N60DK, bevor es an der Zeit war die rund 3 stündige Fahrt nach Sherman, Texas, dem Ort der WM anzutreten. Dagmar plante den Überführungsflug eigentlich für Dienstag Abend, doch daraus sollte nichts werden: Bei ihrem letzten Trainingsflug riss einer der beiden Befestigungsgurte des Kunstflugtanks, woraufhin dieser „auf halb 8“ zwischen ihren Beinen hing. Davon erfuhr ich allerdings erst nach meiner Ankunft in Sherman. Diese Situation erinnerte mich dann wieder an die DM: Der Tag unmittelbar vor Wettbewerbsbeginn und das Flugzeug ist kaputt. Wie immer kein Balsam für die gestresste Seele, aber auch so etwas gehört eben dazu. Nachdem Dagmar dann am Mittwoch Vormittag (mit leerem Kunstflug- und vollen Flächenentanks) den Flug nach Sherman wagte, konnte uns aber zum Glück noch in der zur Verfügung stehenden Zeit geholfen und N60DK repariert werden. Am späteren Nachmittag, unmittelbar vor der Eröffnungszeremonie, trafen dann auch Hein & Heike Sauels ein, womit das deutsche Team endgültig komplett war. Für die Eröffnungsfeier hatten

wir beschlossen in Tracht aufzulaufen, was sowohl bei den Gastgebern, als auch den restlichen Nationen sehr gut ankam.



Bei der Ziehung der Startnummern hatte ich dann etwas Pech und sollte als einer der Ersten das Known fliegen. Dies ist immer unglücklich, weil zu Beginn nie allzu hohe Wertungen verteilt werden um für die Nachfolgenden noch etwas Luft nach oben zu lassen. Nachdem Donnerstag Früh das Briefing abgeschlossen war, sollte es zwar direkt mit den ersten Flügen losgehen, doch dazu kam es zunächst noch nicht: Der Wind war nicht nur recht stark, sondern zu stark und ausserhalb der Limite. Also folgte wiederum ein Briefing in dem man versuchte sich auf höhere Limite zu einigen, jedoch vergebens. Dem Veranstalter gefiel dies weniger, sodass gegen Mittag – obwohl der Wind gefühlt noch stärker war – die Windmessung auf wundersame Weise plötzlich „in limits“ war und mein erster Wertungsflug auf einem internationalen Wettbewerb unaufhaltsam näher rückte. Auch wenn ich natürlich alles andere als tiefenentspannt war, muss ich dennoch sagen dass die Nervosität gefühlt auch nicht schlimmer oder grösser war als z.B. an der DM oder anderen Wettbewerben. Und obwohl ich zuvor, im Gegensatz zu den meisten anderen die früher angereist waren, keinen Trainingsflug in der Box hatte, kam ich dennoch recht gut zurecht: Die beiden grossen Landebahnen und die unendlichen, rechtwinklig gelegenen Strassen in der Peripherie machten die Orientierung recht einfach. Durch den starken Wind waren die Bedingungen zwar nicht gerade optimal und einfach, trotzdem fühlte ich mich nach der Landung recht gut und war ganz zufrieden mit meinem Flug. Und auch das Feedback des deutschen Teams gab mir ein ganz zuversichtliches Gefühl. Leider wehrte dieses aber nicht allzu lange und bekam nach der Veröffentlichung der Wertung einen gehörigen Dämpfer! Für mich zunächst nicht

nachvollziehbar hatte ich eine Null kassier, welche folgendermassen zu Stande kam: Bei einem Humpty senkrecht nach unten, der Teilelement der „teuersten“ Figur war, flog ich bewusst einen etwas grösseren und weiteren Radius um mich besser vor der Jury zu positionieren. Für die Mehrheit der Punktrichter war dies auch bestens, eine kleine Minderheit interpretierte dies aber als gerade Linie, was nicht mehr der eigentlichen Figur entspricht. Dummerweise war aber auch der Chefschiedsrichter, der in einem solchen Fall das letzte Wort hat, dieser Meinung und ich bekam gesamthaft eine Null für diese Figur. Das war nicht nur sehr demotivierend und enttäuschend, sondern bedeutete gleichzeitig auch dass die WM für mich eigentlich bereits wieder genauso schnell gelaufen war wie sie begonnen hatte: Weniger schön! Am Ende des Tages war gerade mal ein Drittel des Teilnehmerfeldes durch und es zeichnete sich ab dass der Abschluss des ersten Durchgangs noch einige Zeit in Anspruch nehmen würde. Aufgrund von zu starkem Wind, zu tiefer Wolkenbasis und / oder Regen dauerte es dann mehrere Tage bis das Known abgeschlossen war. Am Ende lag Dagmar auf Platz 30, Hein auf 37, ich auf 46 und Heike auf Platz 48. Die Tage zwischendrin und die Abende vertrieben wir uns währenddessen mit verschiedensten Aktivitäten: Ein Besuch beim Rodeo, im Casino, verschiedenste Steakhäuser und ein Ausflug von mir mit ein paar anderen zum Werk von Zivko Edge, dem Hersteller der Edge 540 gehörten dazu. Erst am späten Mittwoch, dem 16. Oktober, begann schliesslich der zweite Durchgang mit dem Free. Dagmar hatte am meisten Glück mit der Startnummer und flog ihr Free am Donnerstag, ziemlich genau in der Mitte des Feldes, wo die Wertungen der Judges tendenziell immer am höchsten sind. Hein und mir war es leider nicht mehr vergönnt noch am Donnerstag zu fliegen, der mit Windstille auch sehr angenehme Bedingungen bot, sondern mussten uns noch bis Freitag Früh gedulden bis wir als kleiner Rest von noch 10 Piloten unser Free präsentieren durften. Obwohl ich mit meinem Flug sehr zufrieden war und dieser nur kleinere Fehler beinhaltetete reichte es wiederum nur zu Platz 40. Obwohl die Judges natürlich objektiv sein sollten, sind sie eben doch nur Menschen, die sich gewisse Dinge wie mein Ergebnis aus dem ersten Durchgang merken, und dann auch die folgenden Durchgänge mit der entsprechenden Einstellung werten. Auch im „grossen Bild“ war das leider etwas das ich an meinem ersten internationalen Wettbewerb lernen musste. Wenn man wirklich vorne mitfliegen will, ist es unabdingbar bereits einen Namen aus vergangenen Wettbewerben zu besitzen. Obgleich die Judges nicht wissen dürfen und sollten wer gerade fliegt, ist ihnen die Startliste doch immer irgendwoher bekannt und auch das Flugzeug des entsprechenden Piloten erkennen sie aufgrund der Lackierung natürlich immer sofort. Bei der Wertung gewisser „Stars“, die eigentlich einen schlechten Flug hatten, war dies sehr, sehr gut zu erkennen und sie landeten merkwürdigerweise dennoch auf vorderen Plätzen. Wären wir Deutschen beispielsweise mit der Extra der Franzosen geflogen, wir alle wären mit Sicherheit 10 bis 15 Plätze weiter vorne gelandet. Ähnliches gilt für die entsprechende Startnummer: Haben die Spitzenpiloten wie die Franzosen, Amerikaner oder Russen eine zu frühe oder späte Startnummer (bei der die Judges meist schlechter werten) oder müssten bei gerade suboptimalen Bedingungen fliegen, wird schnell mal ein technischer Defekt vorgetäuscht und so eine Verbesserung in der Startreihenfolge bewirkt. Erschwerend hinzu kommt noch dass wir Deutschen derzeit keinen einzigen, internationalen Punktrichter besitzen: Obgleich eine eindeutige, parteiische Wertung vom Computer gestrichen wird, gibt es dennoch gewisse Möglichkeiten eine positive Verschiebung für die eigenen Leute zu bewirken. Im Grossen und Ganzen ist eine WM eine sehr komplexe, „politische“ Veranstaltung bei der viel, viel mehr dazu gehört um vorne mitzufliegen als man sich das überhaupt vorstellen kann. So viel an dieser Stelle als kleiner Einschub. Für die anderen Deutschen sah das Ergebnis im Free wie folgt aus: Dagmar Platz 37, Heike 42 und Hein 49. In der Gesamtwertung be-

deutete dies Platz 30 für Dagmar, 42 für Hein, 43 für mich und 46 für Heike. Wie sich zeigte war dies für uns auch bereits das Endergebnis, weil aufgrund der geringen, verbleibenden Zeit nur noch die ersten 28 in den Genuss kamen die erste Unbekannte zu fliegen. In Anbetracht des betriebenen Gesamtaufwands extra nach Texas für die WM zu reisen, eine sehr traurige Angelegenheit. Für das noch anstehende, ebenfalls an Piloten begrenzte, 4 Minute Freestyle entschieden wir uns eigentlich dass ich für Deutschland an den Start gehen sollte, doch dazu kam es zu unserem Unmut gar nicht erst. Zunächst war ich trotz Meldung im begrenzten Teilnehmerfeld nicht gelistet, woraufhin das Deutsche Team Protest einlegte. Dies führte zwar kurzfristig zum Erfolg, allerdings wiederum nur so lange bis die Amerikaner davon Wind bekamen und ihrerseits wiederum Protest einlegten, um anstatt mir noch einen ihrer Piloten teilnehmen lassen zu können, der im Gesamtergebnis des „Klassischen“ vor mir lag. Als wäre das alleine nicht schon lächerlich genug, bedeutete das neben verschiedenen Nationen 4 (!!!) Teilnehmer aus den USA, 3 aus Frankreich, aber keinen einzigen aus Deutschland. Inwiefern das eine WELTmeisterschaft war blieb uns ein Rätsel. Hätte ich so wie Hein und Heike allein für die 2 Wettbewerbsflüge den riesigen Aufwand und alles was damit zusammenhängt betrieben um 2 Wochen nach Texas zu reisen, so wäre spätestens jetzt der Punkt da gewesen sich einen Strick zu kaufen und sich den nächsten Baum zu suchen. Doch zu meinem Glück stand meine Hauptmotivation und der eigentliche Grund für meine WM Teilnahme, sowie die Reise nach Texas, ja erst noch bevor: Das lang ersehnte Redbull Airrace Qualifikationscamp! Weltmeister im Klassischen Aresti wurde am Ende Francois Le Vot (Frankreich), die amtierende Weltmeisterin hiess ab sofort Aude Lemordant (Frankreich) und Weltmeister im Freestyle wurde Rob Holland (USA). Weltmeister im Party machen nach der Siegerehrung am Samstagabend wurden aus meiner Sicht die Engländer, knapp gefolgt von den Franzosen. Deutschland schlug sich – dank meines Engagements – ebenfalls wacker ;-)

Redbull Airrace Qualicamp in Olney, Texas



Nach knapp 2 Wochen WM nutzte ich den Sonntag noch um mich im Weltmeisterschaftshotel am Lake Texoma auszuruhen und zu regenerieren, bevor ich mich am Montag, dem 21. Oktober, auf den Weg nach Olney machte um dort am Qualifikationscamp für das Redbull Airrace 2014 teilzunehmen. Als echter deutscher Gentleman holte ich vorher mit meinem Dodge Charger noch die frisch gebackene, französische Weltmeisterin Aude Lemordant ab, die ebenfalls zum Qualicamp eingeladen war, und begab mich mit ihr auf die rund 3 ½ stündige Fahrt. In Olney angekommen schlug man uns vor doch am besten gleich noch einen kleinen Gewöhnungsflug mit den uns zugeordneten Flugzeugen zu machen, bevor es am nächsten Tag so richtig losgehen sollte. Ich selbst hatte das Glück die wunderschöne Extra 300SR/ 330SC von Martin Sonka im Redbull Design fliegen zu dürfen. Gewichtsoptimiert und mit getuntem Thunderbolt Lycoming Motor war diese mit Abstand das potenteste Kunstflugzeug welches ich bisher geflogen bin. Am Dienstag, dem ersten offiziellen Tag, ging es nach einem umfassenden Briefing am Morgen zunächst mit einigen Übungen in noch grösserer Höhe (Minimum 100m) los um sich an das Stallverhalten bei für das Airrace typischen Flugmanövern zu gewöhnen. Ausserdem wurde nicht nur über einer Strasse, die als Referenz diente, bereits der Bewegungsablauf für die Schikane trainiert, sondern es gab am späteren Nachmittag auch die Möglichkeit einen Pylon aus nächster Nähe, wie auch von innen zu besichtigen. Nach zwei, drei solcher Flüge ging es in den folgenden Tagen dann schrittweise (und immer nach eigenem „Wohlfühllevel“) tiefer und mehr Richtung des eigentlichen „Tracks“, also den mit Pylonen aufgebauten Parcours. Als Trainer standen die ehemaligen bzw. noch aktiven Redbull Airrace Piloten Klaus Schrodtr, Mike Mangold, Steve Jones und Mike Goulian zur Seite und gaben Tipps, sowie wertvolles Feedback. Man muss sagen dass wir alle – egal ob Kunstflugweltmeister, Kunstflugweltmeisterin oder sonst wer der 9 geladenen Piloten – zunächst mal gehörig schlucken mussten als wir den gesamten Track das erste Mal komplett aufgeblasen gesehen haben. Bis dahin war ich immer davon überzeugt dass er rein darum geht möglichst schnell durch den Kurs zu fliegen, doch jetzt wurde mir klar dass es schon ein Wunder ist überhaupt durch den Kurs – und dazu noch ohne Fehler – zu kommen. Bereits der Weg vom Startgate zu den nächsten Pylons sah beinahe unfliegbar aus und erforderte eine extrem Enge Kurve. Bevor es jedoch soweit war das erste Mal durch die Pylons durchzufliegen, war die Aufgabe für den nächsten Flug zunächst einmal zu versuchen Teile des Kurses in einer Höhe oberhalb der Pylonen abzufliegen, was bereits schwer genug war. Doch dann war es schliesslich soweit: Der grosse Moment auf den ich seit 10 Jahren gewartet hatte war gekommen: Das erste Mal durch zwei Pylons durchfliegen! Was man sich im Kopf vorher vermutlich tausendmal vorgestellt hat, kam einem dann beinahe surreal vor. Mit einem Flugzeug zwischen zwei aufblasbaren Pylonen durchzufliegen wirkt einfach total realitätsfern und erweckt fast den Eindruck man befände sich in einem Computerspiel. Allerdings in einem sehr, sehr realistischen Computerspiel bei dem in dieser Höhe selbst kleinste Fehler zur Katastrophe führen können. Die Pylons, welche aus sehr feinem Spinnaker Material gefertigt - damit sie bei einer Berührung mit dem Flugzeug sofort platzen - haben eine Gesamthöhe von 25 Metern und das „erlaubte“ Flugfenster liegt ca. in einer Höhe zwischen 15 und 20 Metern, sodass der Abstand zum Boden, vorallem bei einer Geschwindigkeit bis zu 370km/h, extrem gering ausfällt. Nachdem wir mehrmals durch einzelne Gates und auch durch die Schikane geflogen waren gingen wir in den weiteren Flügen dann dazu über zunächst wieder einen Teil des Tracks zu fliegen, bis wir schliesslich gegen Ende der Woche langsam soweit waren den gesamten Kurs am Stück abzufliegen. Das machte nicht nur unvorstellbar viel Spass, sondern erfüllte einen auch mit gewissem Stolz, sobald man es das erste Mal fehlerfrei geschafft hatte.



Mögliche Fehler in diesem Sinn sind zu hohes oder zu tiefes Fliegen, keine waagrechte Flügellage während dem durchfliegen eines Gates, „gefährliches“ Fliegen oder natürlich im Extremfall ein „Pylonhit“, sprich das Berühren und Zerstören eines Pylons. Zum Drumherum ist zu sagen, dass auch der psychische Teil eine grosse Rolle spielt. Dementsprechend gab es bereits im Vorfeld einen ausführlichen psychologischen Test im Internet zu bearbeiten, sowie vor Ort ein knapp einstündiges Gespräch mit dem Redbull Airrace eigenen Psychologen. Persönlich habe ich festgestellt dass 3 Flüge am Tag physisch zwar etwas weniger anstrengend sind als beim normalen Kunstflugtraining, die psychische Ermüdung ist aufgrund der notwendigen, extremen Konzentration in unmittelbarer Bodennähe jedoch nochmal um einiges höher und am Abend sehr deutlich spürbar. Interessant war, dass Redbull natürlich nicht nur sämtliche Kosten für die Woche übernommen hat, sondern es zusätzlich auch rund 200 Mitarbeiter vor Ort gebraucht hat um uns wenigen Piloten das Qualicamp zu ermöglichen. Die Bandbreite ging dabei vom CEO des Redbullairrace, über den Psychologen, verschiedene „Airtors“ die für die Pylonen zuständig waren, über weitere notwendige Posten, bis hin zu Mechanikern, welche uns die Flugzeuge aushallten, checkten, tankten, putzten und eben alles übernahmen was im Verlaufe eines Tages so anfällt. Im Gesamten und im Nachhinein muss gesagt werden, dass das Qualicamp mit Sicherheit das Verrückteste, das Extremste, das Intensivste, vielleicht Gefährlichste, aber gewiss auch das Interessanteste in meinem bisherigen Fliegerleben darstellt und der Spass beim Redbull Airrace mit wirklich nichts zu vergleichen ist. Einfach nur WOW! Am Sonntag, dem letzten Flugtag, war der finale Flug dann eine Art Abschlussprüfung und für jeden von uns dementsprechend von höchster Bedeutung. Das Ergebnis - ob qualifiziert oder nicht - wurde jedoch erst am Abend im Rahmen des grossen Abschlussdiners verkündet. Nachdem dieses fast durch die Bank (mit einer kleinen Ausnahme) positiv ausfiel, gab es nur einen Weg das Erlebte standesgemäss zu feiern: Wodka Redbull, viel Wodka Redbull! Das Einzige das uns an diesem Abend (zum Glück) bremsen konnte war die Tatsache dass wir uns in einem „Dry County“ befanden und der Alkoholfluss dementsprechend etwas früher am Abend sein Ende fand und uns nicht einmal mehr der naheliegende Walmart helfen konnte. Montag Früh war ich darüber aber gar nicht mehr so traurig, schliesslich lag nach fast 4 Wochen USA und Texas noch der Weg nach Dallas und anschliessend über Frankfurt und München nach Eichstätt vor mir.

Ausblick 2014

Natürlich haben wir uns auch für das Jahr 2014 wieder einiges vorgenommen. Flo plant auf jeden Fall den Umstieg von Advanced zu Unlimited und möchte gerne die DM, sowie die Europameisterschaft mitfliegen. Bei mir liegt die höchste Priorität natürlich auf dem Redbullairrace, bei dem ich in der sogenannten Challengerclass mein erstes Rennen Anfang April in Rovinj (Kroatien) fliegen werde. Daraufhin folgen Gdynia (Polen) Ende July, Ascot (England) Mitte August, sowie Las Vegas (USA) Mitte Oktober. Zusätzlich hoffe ich auf das Saisonfinale in China Anfang November, an dem die besten 6 Piloten teilnehmen werden. Abgesehen vom Airrace will ich auf jeden Fall die DM in Unlimited mitfliegen und wäre sofern es die Zeit erlaubt auch der EM gegenüber aufgeschlossen. Ausserdem bin ich überzeugt davon dass sich noch das eine oder andere spontane Event hinzukommen wird. Verläuft 2014 auch nur annähernd so verrückt und positiv wie 2013 können wir uns bereits jetzt mehr als nur darauf freuen!

Danksagung an den Fliegerclub Eichstätt

Zu guter Letzt möchten sich Flo und ich noch recht herzlich beim Fliegerclub Eichstätt für die uns entgegengebrachte Unterstützung bedanken: Durch die uns vom Verein gegebene Möglichkeit EVI im Sommer längere Zeit in Eichstätt stehen zu haben konnten wir extrem von vielen, spontanen Trainingsflügen profitieren und unser Level so besser hochhalten. VIELEN DANK!

OLC Grand Prix - Wasserkuppe 2013

Beim Grand Prix handelt es sich um eine Wettbewerbsform, die ich schon in Chile kennen lernen durfte. Anders als bei herkömmlichen Wettbewerben, bei denen man weit entfernt vom potentiellen Zuschauer fliegt, am frühen Abend ohne zu wissen, wo man steht, wieder am Flugplatz landet und letztendlich gegen die Zeit fliegt, - legt der Grand Prix Wert darauf den Segelflugsport attraktiver für Zuschauer zu gestalten. So soll der Segelflug medientauglicher werden, Zuschauer anlocken und letztendlich auch Sponsoren heranziehen.

Die Wasserkuppe ist meiner Meinung nach einer der wenigen Flugplätze, die in Deutschland geeignet sind, für einen Grand Prix. Die typische Grand Prix-Aufgabe hat eine Länge von etwa 300km oder weniger - abhängig vom Wetter. Sie geht nicht besonders weit weg vom Startplatz, und kommt immer wieder mehrmals pro Flug zu ebengleichem zurück. Die Flugzeuge kommen also immer wieder in Sichtweite der Zuschauer. Speziell auf der Wasserkuppe waren Wenden über den Köpfen der Leute in oft weniger als 100m machbar, weil man danach wieder durch Verlassen des hohen Geländes Luft bekommen hat. Auf jedem anderen Flachlandflugplatz wäre man zur Landung gezwungen gewesen. Dadurch, dass alle Flugzeuge genau zur gleichen Zeit abfliegen, ist ganz klar, wer vorne ist. Dies gilt natürlich auch für den Ziellinienüberflug: Nur die ersten 10 Flugzeuge bekommen Punkte (1 - 10), so kann es passieren, dass man nur eine Minute hinter dem ersten Piloten durchs Ziel kommt, aber 0 Punkte bekommt. Das erfordert ein komplett überdachtes Risikomanagement - "Hauptsache rumkommen" funktioniert nicht mehr. Beispielgebend war einer der letzten Wertungstage hier für mich. Das durchschnittliche Steigen lag bei etwa 1,5m/s, und es waren noch 25km zum Ziel. Ich war etwa 10km vor dem Pulk, der mich langsam von hinten in den nachlassenden Abendstunden aufholte. Beim Einstieg in die Rhön war ich gezwungen viel Höhe in die Suche eines Aufwindes zu investieren und musste mich dann tief mit schwachem Steigen (1,2m/s) zufrieden geben. Der Pulk schnappte mich und kurbelte 200m über mir ein. Ich selbst war gerademal noch 300m vom Boden entfernt. Im herkömmlichen Wettbewerb wäre es nun schlau mitzuschwimmen um den Schaden zu begrenzen.

In dem Bewusstsein, dass ich keine Punkte für den ganzen Tag bekommen würde, wenn ich jetzt nicht sofort etwas grundlegend anders machte wie der Pulk, stellte ich meinen McReady-Ring auf 2 und flog mit etwa 150km/h senkrecht zur Kurslinie ab, in der Hoffnung, dass einer der flachen Ausläufer der Rhön etwas bringen würde. Und so war es dann auch. Ich verspürte eine Ablösung und kurze Zeit später war ich, wenige Meter über dem Grat eines solchen Ausläufers, in konstantem 2,3m Steigen. Keines der anderen Flugzeuge wagte es den schwachen Bart zu verlassen, und so konnte ich den gesamten Pulk noch 15km vor dem Ziel überholen und mir 8 Punkte für den zweiten Platz an diesem Tag sichern. Als ich tief in toter Luft die einzelnen Rippen abflog, hatte ich zu keiner Sekunde Zweifel die richtige Entscheidung getroffen zu haben. Und das macht für mich diese Wettbewerbsform so faszinierend - sie ist schlichtweg einfach. Der Glücksfaktor fällt fast vollkommen weg , es ist ein Kopf-an-Kopf-Rennen ohne Index und unterschiedlicher Abflugzeit, und die Entscheidungsfindung ist wesentlich leichter (Man ist sich immer im Klaren darüber an welcher Stelle man gerade ist). Im Gegenzug dazu gibt es keine Entspannungsphasen im Flug. Man wird durchgehend in Sichtweite verfolgt ... man jagt durchgehend die Flugzeuge vor einem und jede Fehlentscheidung wird direkt durch einen Positionsverlust bestraft. Abgesehen vom Zielüberflug des beschriebenen Endanfluges waren oftmals nur einzelne Sekunden zwischen den Flugzeugen.

So kann einen das falsche Einkreisen in einen vermeintlichen Endanflugbart bei einem engen Pulk vom ersten auf den zehnten bzw. letzten Platz werfen.

Das gesamte Geschehen konnte über ein Live-Tracking im Internet oder auf einer Leinwand vor Ort verfolgt werden. Es gab einen Moderator, und mehrere tausend Zuschauer waren in der Woche anwesend um alles zu verfolgen. Diese hatten auch die Möglichkeit in der Startaufstellung zu den Piloten und Flugzeugen zu gehen und Fragen zu stellen. Nicht selten haben auch Zuschauer, die besonders interessiert waren, mitgeholfen beim Wassertanken, in der Startaufstellung oder sogar beim Abrüsten. Um immer etwas zu bieten, wurde sogar bei schlechtem Wetter

geflogen. Einer der spektakulärsten Abflüge, den ich je machen musste, kam so zustande: Die Steigwerte waren miserabel, die Basis lag bei 400m, und die Abfluglinie war genau im Schauer über der Wasserkuppe - und wurde im Regen freigegeben. Alle drehten gezwungenermaßen in den Schauer, schossen in weniger als 200m durch den Regen über das Plateau und stürzten sich unterhalb der Zuschauer, die am Radom gespannt zuschauten, ins Tal hinaus aus dem Regen. Diesen Abflug hätte ich, des Anblicks wegen, lieber vom Boden als vom Flugzeug aus gesehen. Auch hier hat sich wieder die Lage der Wasserkuppe bezahlt gemacht. Die noch anwesenden Zuschauer am Abend waren regelrecht begeistert.

Zusammengefasst konnte an fünf Tagen geflogen werden. Am letzten Tag war ich mit drei Piloten punktgleich auf dem ersten Platz und wurde dann wegen weniger Tagessiegen auf einen sehr zufriedenstellenden zweiten Platz verschoben. Ein großer Dank gilt dem Fliegerclub Eichstätt, der mir den Vereinsflieger für diesen Wettbewerb zur Verfügung gestellt hat. Er hat jeden Tag brav gepiept und sich weder von ASW28 oder 2er-Discen einschüchtern lassen :) Einzig und allein bei schnellen Endanflügen wurde er ab und zu etwas zögerlich...

Vielen Dank noch einmal.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen eine schöne und vor allem sichere Flugsaison 2014.



Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2013)

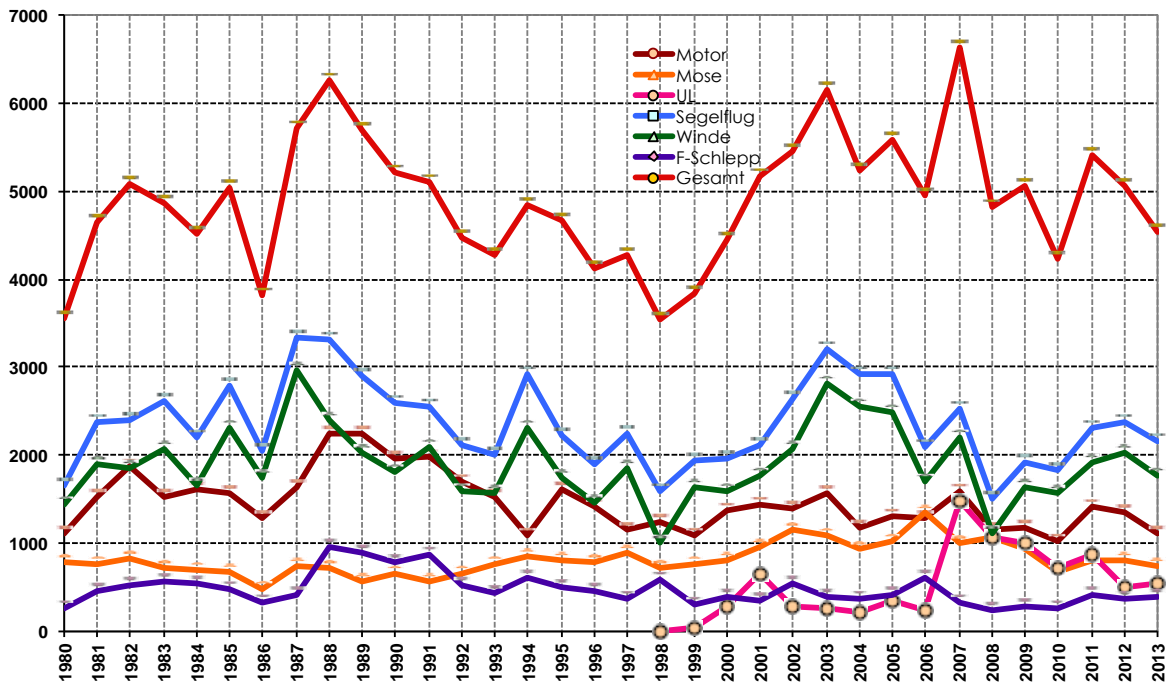
Flugzeugpark Fliegerclub Eichstätt

Flugzeug	Kennzeichen	Baujahr	Grundüberhol.	in EI seit	Stunden	Starts
DR 300	D-ENJN	1972	87/88	1972	3869	20892
DR 400	D-EKVL	1977	86/87	1982	3885	13706
C 172	D-EGJC	1973	---	1976	3832	10111
Dynamic	D-MEIH	2007	---	2007	1433	5367
SF 25 C	D-KFCE	1992	---	1992	4304	9989
SF 25 C	D-KFEC	1994	---	1994	3736	8101
ASK 21	D-1850	2008	---	2008	987	5114
Ka 8 b	D-8657	1975	90/91	1975	4416	13856
Astir CS	D-6509	1975	---	1975	3550	6679
Duo Discus	D-KEIC	2006	---	2006	3026	3223
LS 4	D-8958	1986	---	1986	2757	2218
LS 4 a	D-0221	1987	---	1987	3190	2054
Discus b	D-5078	1989	---	1989	3138	2186
Discus 2cT	D-KEII	2013	---	2013	148	118
Ventus CT	D-KEEI	1998	---	1998	2461	1052
Winde	BAY 5850	1999	---	1999	---	17326

Flüge auf Vereinsflugzeugen

Flugzeug	Kennzeichen	Starts			Stunden		
		2013	(2012)		2013	(2012)	
DR 300	D-ENJN	343	388	-11,6%	49	64	-23,4%
DR 400	D-EKVL	386	450	-14,2%	78	94	-17,0%
C 172	D-EGJC	306	475	-35,6%	131	121	8,3%
Dynamic	D-MEIH	488	423	15,4%	168	129	30,2%
SF 25 C	D-KFCE	305	439	-30,5%	129	178	-27,5%
SF 25 C	D-KFEC	435	400	8,8%	185	169	9,5%
ASK 21	D-1850	927	1052	-11,9%	182	212	-14,2%
Ka 8 b	D-8657	277	383	-27,7%	123	113	8,8%
Astir CS	D-6509	160	234	-31,6%	64	70	-8,6%
Duo Discus	D-KEIC	74	131	-43,5%	125	144	-13,2%
LS 4	D-8958	114	101	12,9%	116	118	-1,7%
LS 4 a	D-0221	92	52	76,9%	71	74	-4,1%
Discus b	D-5078	118	133	-11,3%	94	130	-27,7%
Discus 2cT	D-KEII	118	0		148		
Ventus CT	D-KEEI	51	74	-31,1%	171	172	-0,6%
Winde	BAY 5102	1604	1890	-15,1%			

Flugplatz Eichstätt

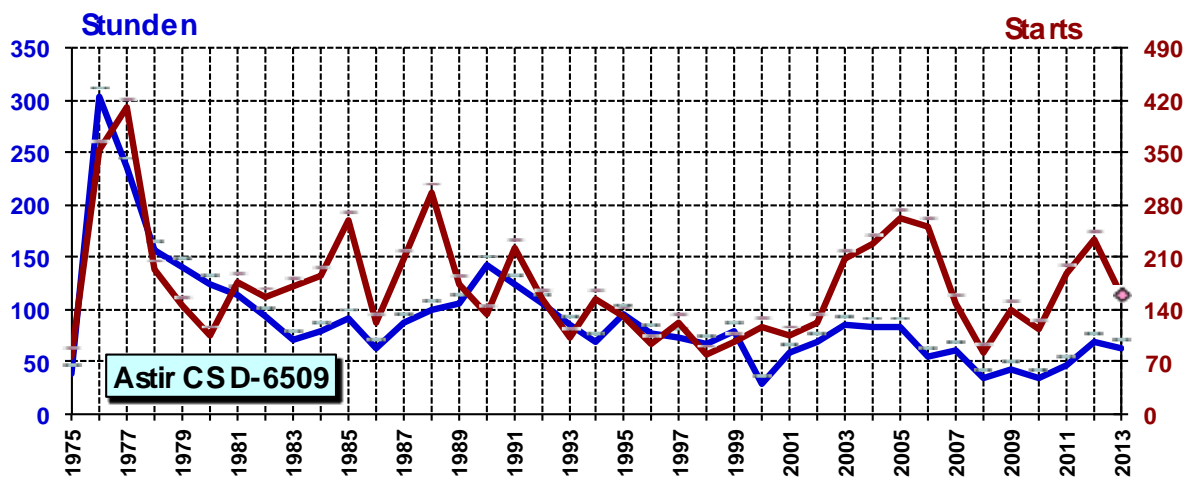
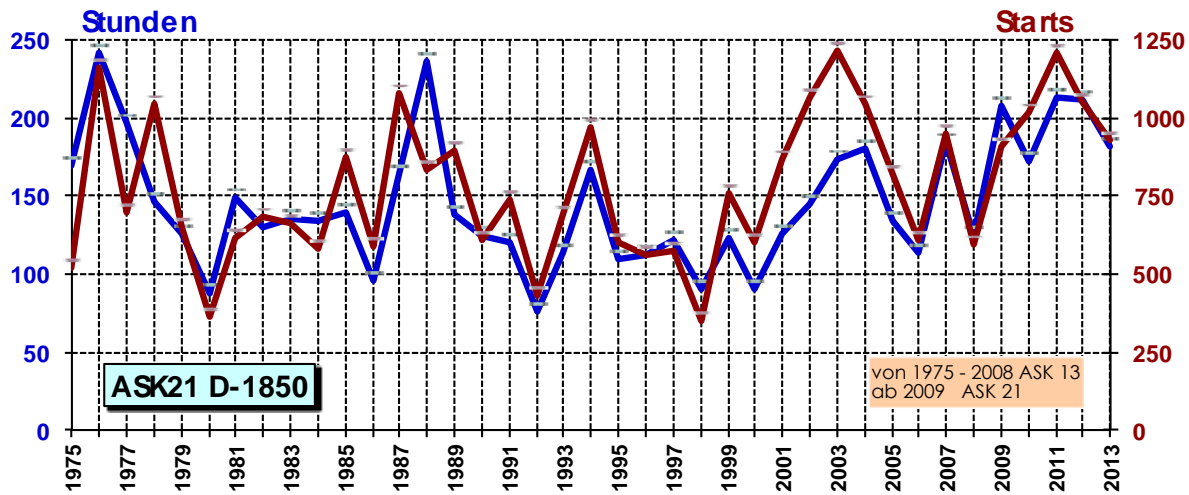
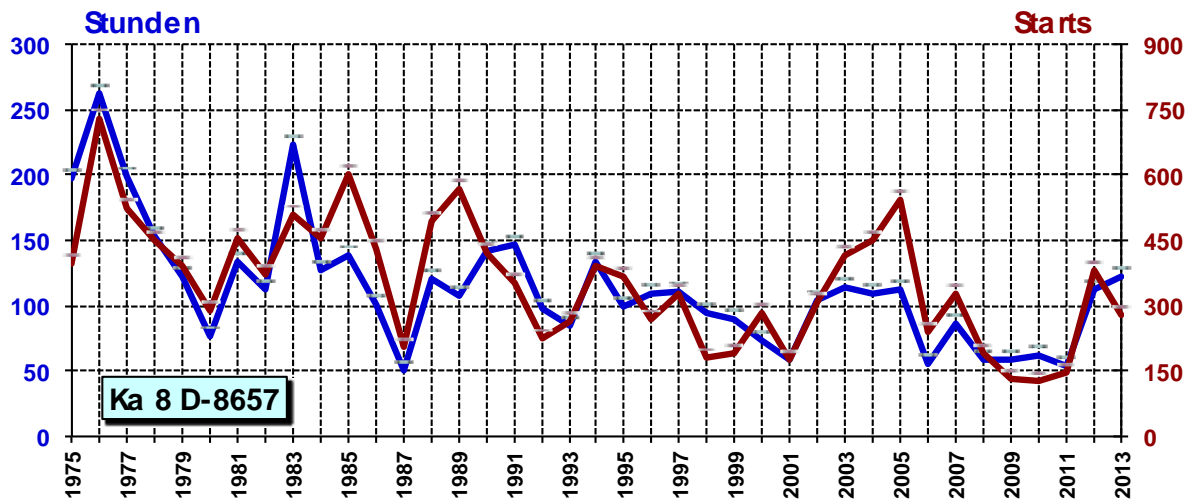


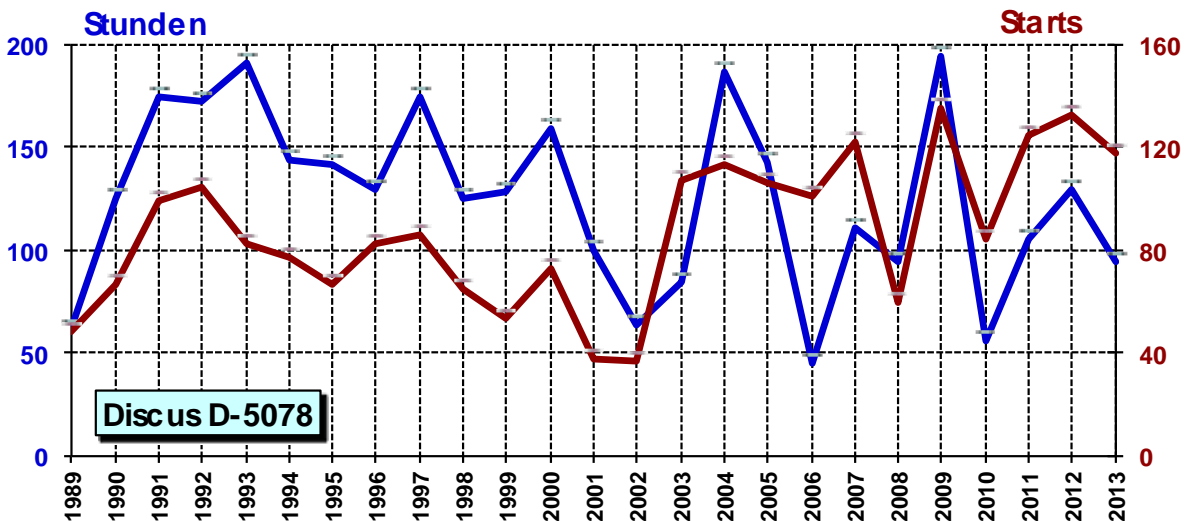
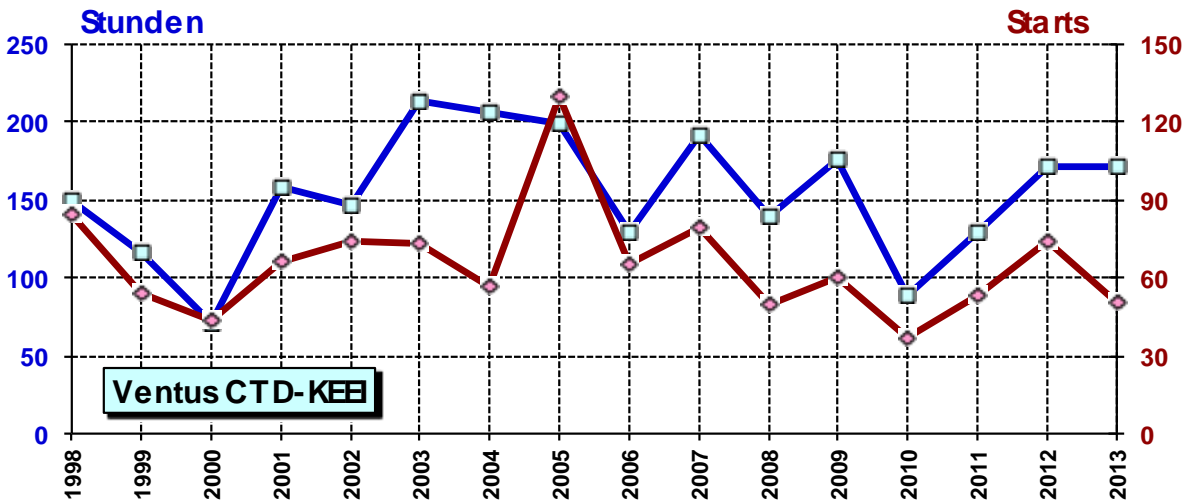
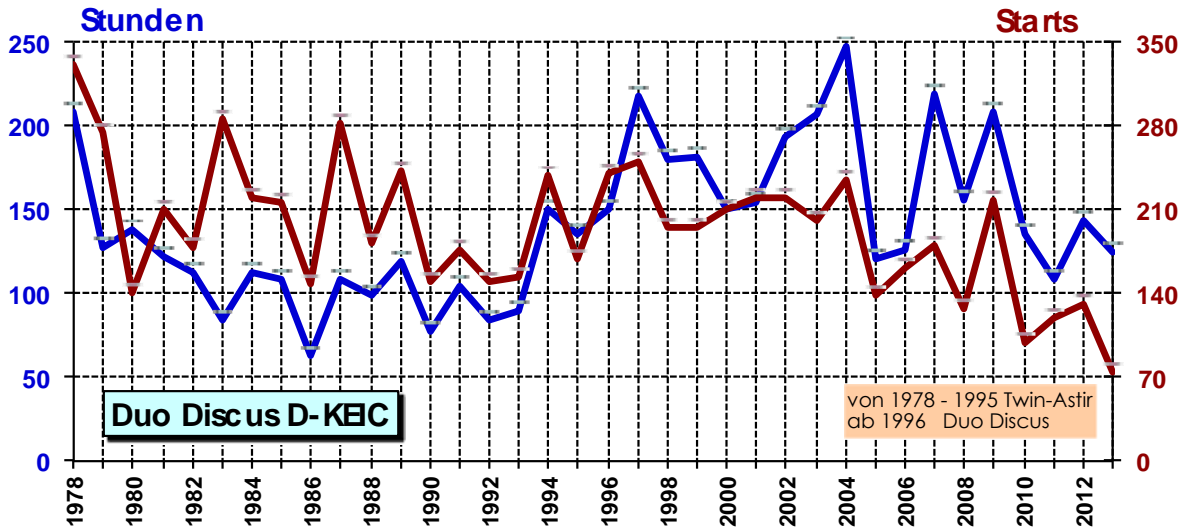
Starts, gesamt

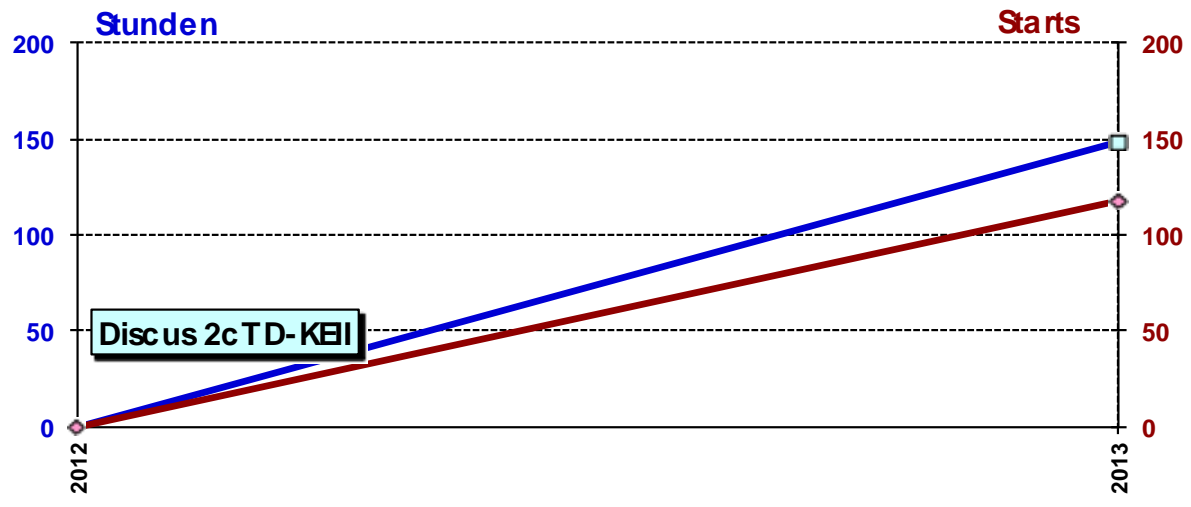
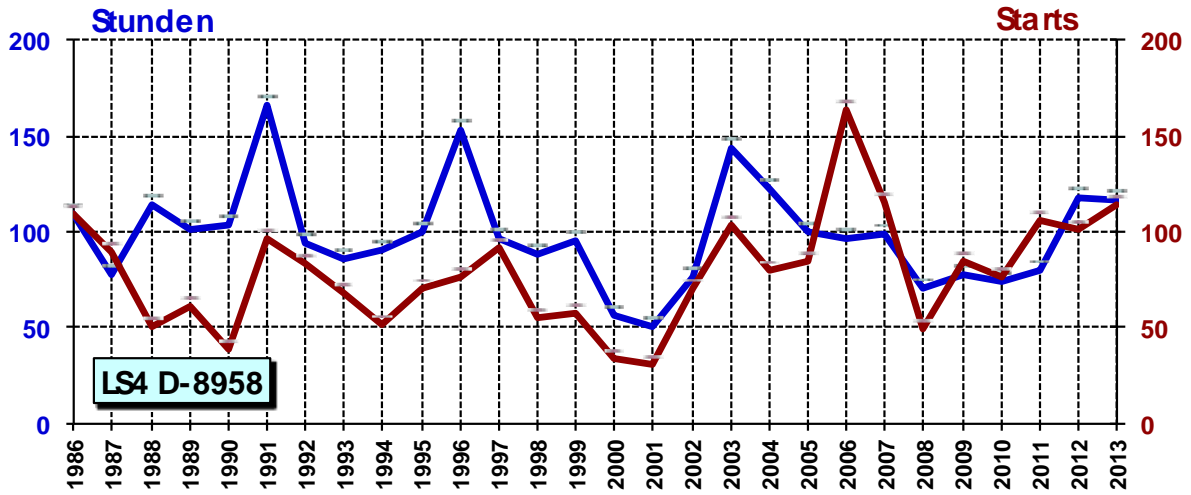
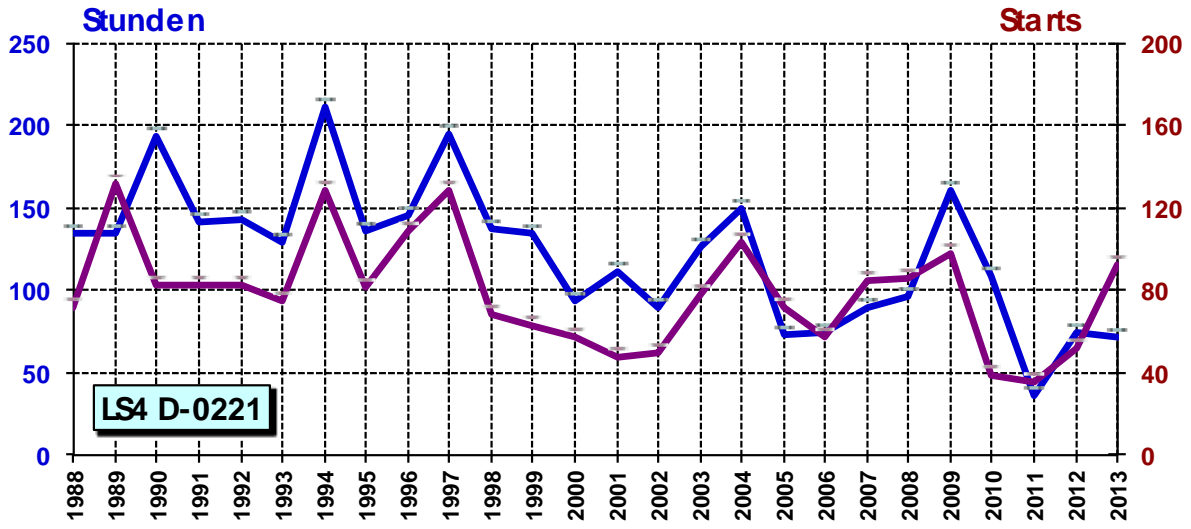
	2013	(2012)	
Summe	4540	(5060)	-10,3%
davon Motorflug	1111	(1357)	-18,1%
davon Motorsegler	732	(815)	-10,2%
davon UL's	536	(506)	5,9%
davon Segelflug	2161	(2382)	-9,3%
Windenstarts	1767	(2021)	-12,6%
F-Schlepps	394	(361)	9,1%

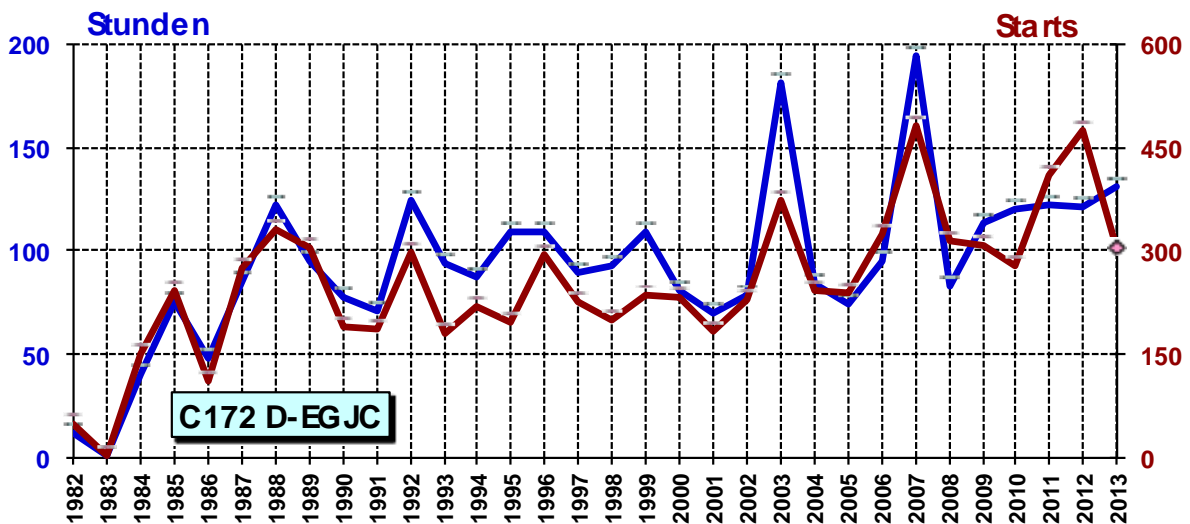
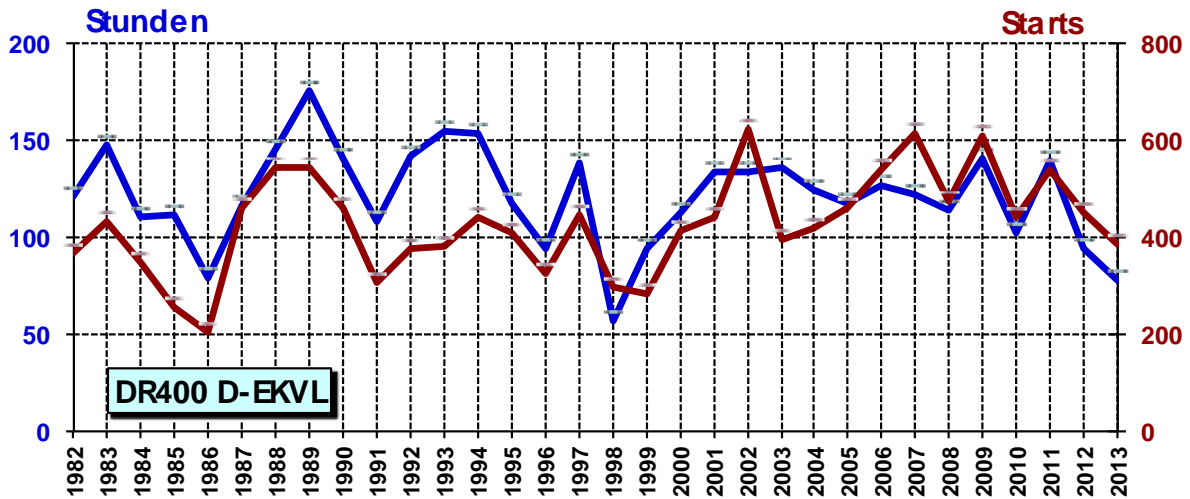
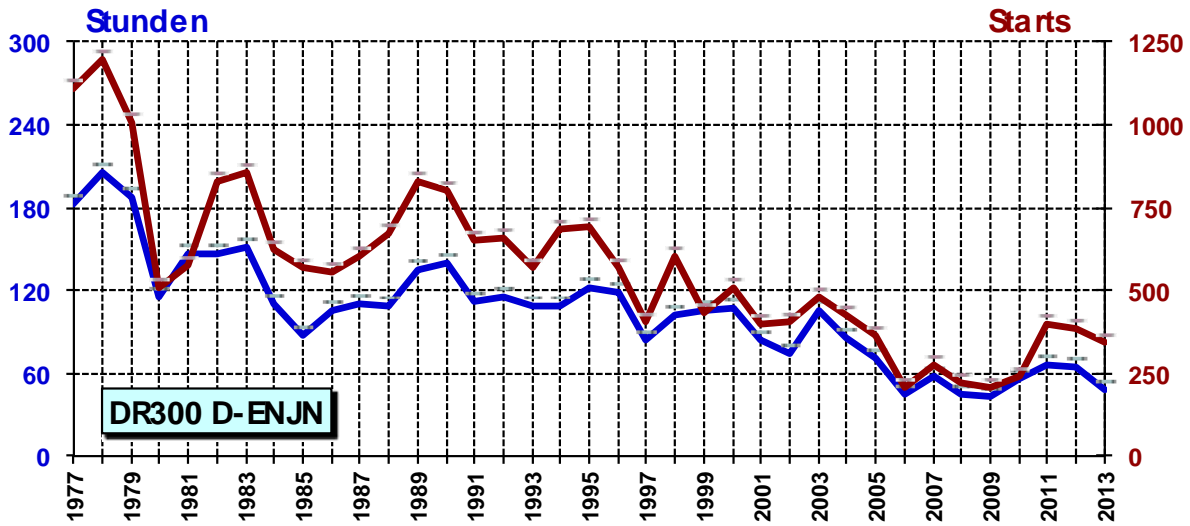
Flüge auf Vereinsflugzeugen

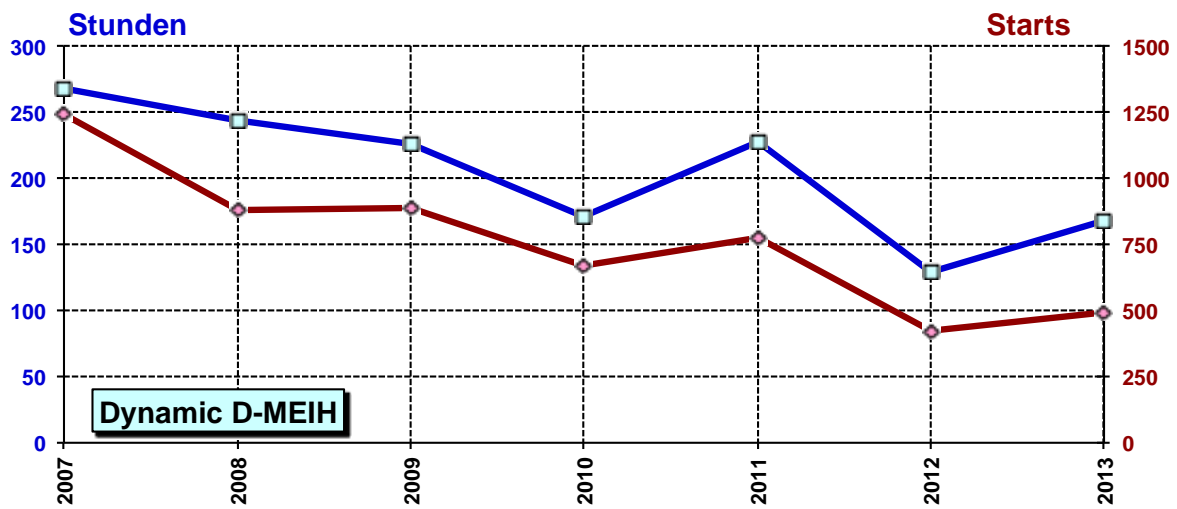
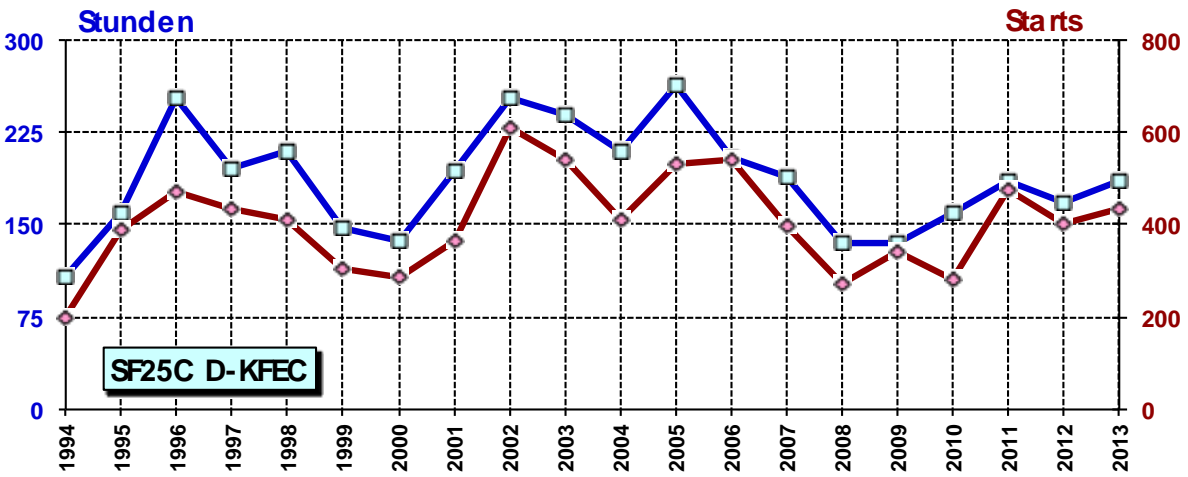
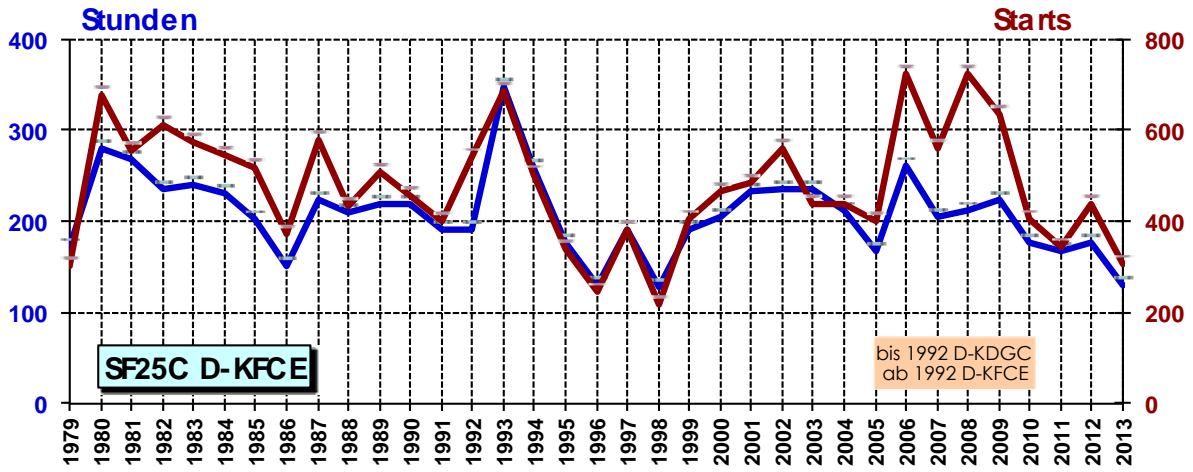
	Stunden			Starts		
	2013	(2012)		2013	(2012)	
Summe	1686	(1788)	-5,7%	4076	(4735)	-13,9%
davon Motorflug	258	(279)	-7,5%	1035	(1313)	-21,2%
davon Motorsegler	314	(347)	-9,5%	740	(839)	-11,8%
davon Segelflug	946	(1033)	-8,4%	1813	(2160)	-16,1%
davon UL	168	(129)	30,2%	488	(423)	15,4%

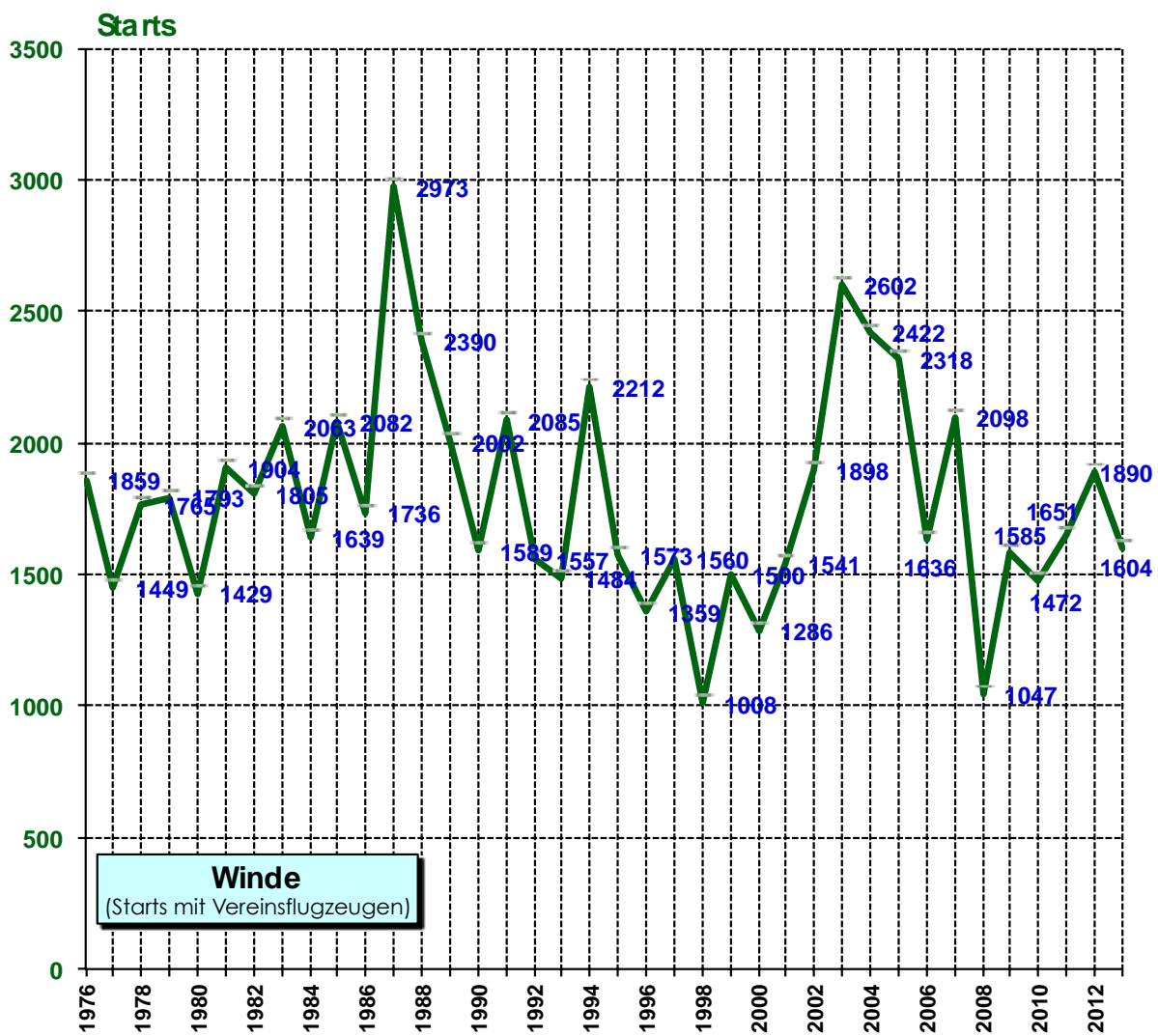




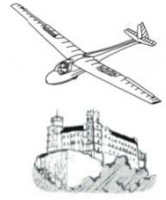
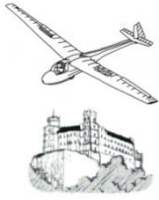








Wertung Karl - Kölle - Pokal 2013 – Senioren



Platz	Datum	Punkte	Handicap	Summe Handicap	Gesamt	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
1	13.07.2013	893,54	0,9	804,19	1576,59	Roland Berlinghof	753,13	86,41	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
	15.08.2013	858,23	0,9	772,41		Roland Berlinghof	595,71	100,83	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
2	19.07.2013	928,15	0,9	835,34	1326,19	Karlheinz Ludwig	595,11	76,96	Eichstätt	DG 200/17
	17.08.2013	545,39	0,9	490,85		Karlheinz Ludwig	349,69	65,33	Eichstätt	DG 200/17
3	13.07.2013	840,85	0,9	756,77	1216,67	Christoph Böttigheimer	558,92	81,33	Eichstätt	ASW 27
	20.07.2013	511,00	0,9	459,90		Christoph Böttigheimer	577,43	90,13	Eichstätt	ASW 27
4	15.08.2013	765,00	0,9	688,50	1082,7	Sven Baldauf	500,00	84,99	Eichstätt	Duo Discus XLT
	17.08.2013	438,00	0,9	394,20		Sven Baldauf	393,00	88,62	Eichstätt	ASW 19
5	10.07.2013	465,75	0,9	419,18	831,20	Viktor Meyerle	392,56	64,67	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
	07.07.2013	457,81	0,9	412,03		Viktor Meyerle	317,77	55,54	Eichstätt	Ventus 2c/18m
6	13.07.2013	254,88	0,9	229,39	436,24	Markus Pflüger	282,91	56,95	Eichstätt	Duo Discus XLT
	14.07.2013	229,83	0,9	206,85		Markus Pflüger	262,00	67,66	Eichstätt	Discus 2/18m
7	15.08.2013	245,08	1,1	269,59	418,96	Christoph Brunner	149,93	53,85	Eichstätt	LS 4
	13.07.2013	135,79	1,1	149,37		Christoph Brunner	93,11	47,09	Eichstätt	Astir CS
8	30.06.2013	196,93	0,9	177,24	287,87	Wolfgang Meyerle	165,98	43,55	Eichstätt	Ventus 2c/18m
	05.05.2013	122,92	0,9	110,63		Wolfgang Meyerle	136,44	57,60	Eichstätt	Duo Discus XLT
9	13.07.2013	168,66	0,9	151,79	273,78	Jürgen Smalla	180,47	76,61	Eichstätt	Discus
	14.07.2013	135,54	0,9	121,99		Jürgen Smalla	150,45	88,86	Eichstätt	Duo Discus XLT
10	20.07.2013	172,54	0,9	155,29	272,34	Rüdiger Klam	179,44	58,34	Eichstätt	LS 4
	14.07.2013	130,06	0,9	117,05		Rüdiger Klam	153,47	49,59	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
11	21.07.2013	237,60	0,9	213,84	213,84	Ottmar Schmidt	270,87	74,53	Eichstätt	Discus 2T/18m
12	08.06.2013	122,06	1,1	134,27	212,80	Hortense Mayr	134,27	57,54	Eichstätt	ASW 20
	18.05.2013	71,39	1,1	78,53		Hortense Mayr	56,09	26,04	Eichstätt	ASW 20
13	05.05.2013	224,12	0,9	201,71	201,71	Helmut Reuthlinger	177,70	48,33	Eichstätt	Duo Discus XLT
14	14.07.2013	147,38	1,1	162,12	162,12	Helmut Dandl	109,48	63,31	Eichstätt	LS 4
15	08.06.2013	137,59	1,1	151,35	151,35	Alicja Winkler	126,58	68,01	Eichstätt	ASK 21
16	14.08.2013	135,06	0,9	121,55	121,55	Ottmar Sichert	140,46	32,38	Eichstätt	LS 4
17	14.08.2013	109,21	0,9	98,29	98,29	Uwe Schulz	86,59	43,35	Eichstätt	Duo Discus XLT
18	16.08.2013	78,99	0,9	71,09	71,09	Jürgen Hofmann	64,32	41,14	Eichstätt	Discus 2T/18m



Wertung Karl - Kölle - Pokal 2013 -Junioren



Platz	Datum	Punkte	Handi-cap	Summe Handi-cap	Gesamt	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
1	19.07.2013	986,41	0,9	887,77	1618,58	Anton Lugtenburg	684,68	97,13	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
	12.07.2013	812,01	0,9	730,81		Anton Lugtenburg	684,41	75,12	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
2	12.07.2013	519,44	1,1	571,38	1107,95	Jonas Graf	317,77	60,93	Eichstätt	LS4
	13.07.2013	487,79	1,1	536,57		Jonas Graf	362,36	61,84	Eichstätt	LS4
3	10.07.2013	513,59	1,1	564,95	987,55	Christian Laue	381,53	58,34	Eichstätt	LS 4
	11.08.2013	384,18	1,1	422,60		Christian Laue	304,60	58,94	Eichstätt	Duo Discus XLT
4	17.08.2013	451,45	1,1	496,60	909,01	Andreas Winhard	469,51	92,93	Eichstaett	LS 4
	18.05.2013	374,92	1,1	412,41		Andreas Winhard	389,29	62,86	Unterwössen	Glasflügel 304C
5	13.07.2013	290,34	1,1	319,37	471,10	Max Böswald	157,61	43,51	Eichstätt	Ka 8
	08.06.2013	137,93	1,1	151,72		Max Böswald	74,88	28,15	Eichstätt	Ka 8
6	20.07.2013	208,07	1,1	228,88	409,55	Tobias Pachowsky	158,13	33,20	Eichstätt	Ka 8
	15.08.2013	164,25	1,1	180,68		Tobias Pachowsky	157,68	36,29	Eichstätt	Astir CS
7	15.08.2013	64,25	1,1	70,68	103,37	David Haunschild	34,88	18,96	Eichstätt	Ka 8
	13.07.2013	29,72	1,1	32,69		David Haunschild	28,53	69,59	Eichstätt	Astir CS
8	15.08.2013	91,40	1,1	100,54	100,54	Michael Würdinger	69,46	40,41	Eichstätt	Ka 8
9	14.07.2013	60,07	1,1	66,08	66,08	Noah Pflüger	57,66	30,45	Eichstätt	Astir CS



Flüge Piloten FCE DMST 2013 (1)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
10.03.2013	70,64	Andreas Banis	55,5	27,57	La Motte Du Caire	Duo Discus T
11.03.2013	144,93	Ottmar Schmidt	118,02	25,53	La Motte Du Caire	Ventus 2
11.03.2013	69,43	Rüdiger Klam	51,57	15,72	La Motte Du Caire	LS 4
13.03.2013	121,39	Ottmar Schmidt	138,39	48,54	La Motte Du Caire	Ventus 2
13.03.2013	73,05	Rüdiger Klam	80,36	31,97	La Motte Du Caire	Duo Discus T
15.03.2013	55,59	Andreas Banis	41,3	14,89	La Motte Du Caire	LS 4
15.03.2013	133,46	Michael Hoedt	146,8	34,76	La Motte Du Caire	Duo Discus T
15.03.2013	171,41	Ottmar Schmidt	139,58	31,66	La Motte Du Caire	Ventus 2
16.03.2013	99,17	Michael Hoedt	109,09	37,79	La Motte Du Caire	Duo Discus T
16.03.2013	156,39	Ottmar Schmidt	178,29	59,96	La Motte Du Caire	Ventus 2
16.03.2013	82,12	Rüdiger Klam	61	20,59	La Motte Du Caire	LS 4
01.04.2013	68,28	Christian Laue	54,62	87,86	Eichstätt	LS 4
01.04.2013	181,07	Roland Berlinghof	206,42	80,01	Eichstätt	Discus 2T/18m
07.04.2013	64,74	Jonas Graf	48,09	13,78	Eichstätt	LS 4
07.04.2013	120,54	Roland Berlinghof	142,23	53,04	Eichstätt	Ventus 2c/18m
07.04.2013	551,39	Sven Baldauf	460,3	79,09	Vinon	ASW 19
10.04.2013	482,18	Sven Baldauf	397,44	60,04	Vinon	ASW 19
12.04.2013	577,07	Sven Baldauf	561,56	84,54	Vinon	ASW 19
13.04.2013	97,85	Christian Laue	104,69	55,72	Eichstätt	Discus
13.04.2013	44,91	Jonas Graf	46,71	38,37	Eichstätt	LS 4
13.04.2013	299,11	Roland Berlinghof	352,95	67,63	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
13.04.2013	398,67	Sven Baldauf	394,85	77,57	Vinon	ASW 19
13.04.2013	66,23	Tobias Pachowsky	45,42	31,49	Eichstätt	Astir CS
14.04.2013	21,31	Christoph Brunner	14,61	12,72	Eichstätt	Astir CS
14.04.2013	18,2	Christoph Brunner	12,48	13,6	Eichstätt	Astir CS
14.04.2013	69,61	Jonas Graf	51,71	19,6	Eichstätt	LS 4
14.04.2013	286,64	Roland Berlinghof	338,24	72,29	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
14.04.2013	478,33	Sven Baldauf	402,34	69,61	Vinon	ASW 19
14.04.2013	53,48	Tobias Pachowsky	29,03	11,52	Eichstätt	Ka 8
16.04.2013	542,19	Sven Baldauf	449,32	81,55	Vinon	ASW 19
17.04.2013	659,32	Sven Baldauf	560,04	83,31	Vinon	ASW 19
18.04.2013	581,06	Sven Baldauf	469,91	82,01	Vinon	ASW 19
05.05.2013	224,12	Helmut Reuthlinger	177,7	48,33	Eichstätt	Duo Discus XLT
05.05.2013	72,7	Karlheinz Ludwig	77,79	46,15	Eichstätt	Discus
05.05.2013	92,84	Tobias Pachowsky	70,56	24,81	Eichstätt	Ka 8
05.05.2013	122,92	Wolfgang Meyerle	136,44	57,6	Eichstätt	Duo Discus XLT
06.05.2013	179,76	Roland Berlinghof	212,12	75,23	Hahnweide	Ventus 2cT/18m
07.05.2013	163,46	Roland Berlinghof	192,88	66,29	Hahnweide	Ventus 2cT/18m
08.05.2013	388,07	Roland Berlinghof	457,93	100,39	Hahnweide	Ventus 2cT/18m
09.05.2013	290,76	Andreas Winhard	294,01	76,62	Zell Am See	Glasflügel 304C
09.05.2013	73,45	Andreas Winhard	75,3	62,13	Unterwössen	Glasflügel 304C
18.05.2013	455,56	Andreas Winhard	427,31	69	Unterwössen	Glasflügel 304C
18.05.2013	85,06	Christoph Böttigheimer	93,57	76	Eichstätt	ASW 20
18.05.2013	38,58	Christoph Brunner	26,46	14,4	Eichstätt	Astir CS
18.05.2013	71,39	Hortense Mayr	56,09	26,04	Eichstätt	ASW 20
18.05.2013	76	Jonas Graf	79,04	33,05	Eichstätt	LS 4
18.05.2013	90,53	Markus Pflüger	100,49	77,14	Eichstätt	Duo Discus XLT
18.05.2013	72,51	Max Böswald	49,72	23,69	Eichstätt	Astir CS



Flüge Piloten FCE DMST 2013 (2)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
18.05.2013	78,31	Tobias Pachowsky	59,51	27,28	Eichstätt	Ka 8
18.05.2013	257,07	Viktor Meyerle	293,06	71,36	Eichstätt	Discus 2/18m
23.05.2013	77,96	Christian Laue	83,42	53,87	Gundelfingen	Discus
25.05.2013	92,37	Jonas Graf	96,06	54,58	Gundelfingen	LS 4
28.05.2013	277,74	Christian Laue	297,18	72,15	Gundelfingen	Discus
28.05.2013	295,87	Jonas Graf	307,7	62,34	Gundelfingen	LS 4
07.06.2013	158,92	Christoph Böttigheimer	174,81	53,57	Eichstätt	ASW 20
07.06.2013	180,82	Roland Berlinghof	213,37	68,87	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
08.06.2013	137,59	Alicja Winkler	126,58	68,01	Eichstätt	ASK 21
08.06.2013	408,98	Andreas Winhard	385,59	73,01	Unterwössen	Glasflügel 304C
08.06.2013	132,48	Christoph Brunner	90,84	35,57	Eichstätt	Astir CS
08.06.2013	122,06	Hortense Mayr	134,27	57,54	Eichstätt	ASW 20
08.06.2013	137,93	Max Böswald	74,88	28,15	Eichstätt	Ka 8
08.06.2013	553,83	Roland Berlinghof	614,75	71,92	Eichstätt	Duo Discus XLT
08.06.2013	234,32	Viktor Meyerle	276,5	72,57	Eichstätt	Ventus 2c/18m
15.06.2013	166,39	Roland Berlinghof	189,68	89,12	Eichstätt	Discus 2T/18m
16.06.2013	176,63	Christian Laue	196,05	63,44	Eichstätt	Duo Discus XLT
16.06.2013	111,12	Jonas Graf	115,56	44,91	Eichstätt	LS 4
16.06.2013	120,99	Karlheinz Ludwig	131,87	52,25	Eichstätt	DG 200/17
16.06.2013	225,45	Roland Berlinghof	266,03	55,12	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
16.06.2013	408,62	Sven Baldauf	319,92	58,17	Leuzendorf	ASW 19
30.06.2013	159,9	Christian Laue	177,49	58,62	Eichstätt	Duo Discus XLT
30.06.2013	168,04	Jonas Graf	124,83	37,41	Eichstätt	LS 4
30.06.2013	152,27	Karlheinz Ludwig	165,97	70,63	Eichstätt	DG 200/17
30.06.2013	110,34	Tobias Pachowsky	105,93	39,29	Eichstätt	Astir CS
30.06.2013	196,93	Wolfgang Meyerle	165,98	43,55	Eichstätt	Ventus 2c/18m
06.07.2013	163,25	Jonas Graf	121,27	34,17	Eichstätt	LS 4
06.07.2013	179,61	Karlheinz Ludwig	139,84	39,27	Eichstätt	DG 200/17
06.07.2013	794,07	Roland Berlinghof	551,18	84,61	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
07.07.2013	212,04	Christoph Böttigheimer	239,6	63,34	Eichstätt	ASW 27
07.07.2013	107,76	Karlheinz Ludwig	117,46	72,47	Eichstätt	DG 200/17
07.07.2013	457,81	Viktor Meyerle	317,77	55,54	Eichstätt	Ventus 2c/18m
10.07.2013	513,59	Christian Laue	381,53	58,34	Eichstätt	LS 4
10.07.2013	234,64	Jonas Graf	174,31	56,99	Eichstätt	LS 4
10.07.2013	368,74	Karlheinz Ludwig	401,93	78,85	Eichstätt	DG 200/17
10.07.2013	465,75	Viktor Meyerle	392,56	64,67	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
12.07.2013	812,01	Anton Lugtenburg	684,41	75,12	Eichstätt	Ventus 2c/18m
12.07.2013	519,44	Jonas Graf	317,77	60,93	Eichstätt	LS 4
12.07.2013	374,87	Viktor Meyerle	427,35	67,99	Eichstätt	Discus 2/18m
13.07.2013	840,85	Christoph Böttigheimer	558,92	81,33	Eichstätt	ASW 27
13.07.2013	135,79	Christoph Brunner	93,11	47,09	Eichstätt	Astir CS
13.07.2013	29,72	David Haunschild	28,53	69,59	Eichstätt	Astir CS
13.07.2013	487,79	Jonas Graf	362,36	61,84	Eichstätt	LS 4
13.07.2013	168,66	Jürgen Smalla	180,47	76,61	Eichstätt	Discus
13.07.2013	422,56	Karlheinz Ludwig	460,59	62,89	Eichstätt	DG 200/17
13.07.2013	254,88	Markus Pflüger	282,91	56,95	Eichstätt	Duo Discus XLT
13.07.2013	290,34	Max Böswald	157,61	43,51	Eichstätt	Ka 8
13.07.2013	893,54	Roland Berlinghof	753,13	86,41	Eichstätt	Ventus 2cT/18m



Flüge Piloten FCE DMST 2013 (3)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
13.07.2013	102,31	Tobias Pachowsky	70,16	33,88	Eichstätt	Astir CS
14.07.2013	147,38	Helmut Dandl	109,48	63,31	Eichstätt	LS 4
14.07.2013	240,7	Jonas Graf	250,32	56,01	Eichstätt	LS 4
14.07.2013	135,54	Jürgen Smalla	150,45	88,86	Eichstätt	Duo Discus XLT
14.07.2013	229,83	Markus Pflüger	262	67,66	Eichstätt	Discus 2/18m
14.07.2013	60,07	Noah Pflüger	57,66	30,45	Eichstätt	Astir CS
14.07.2013	130,06	Rüdiger Klam	153,47	49,59	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
15.07.2013	239,51	Andreas Winhard	208,38	60,56	Holzendorf	ASW 19
15.07.2013	647,49	Anton Lugtenburg	545,74	75,72	Eichstätt	Ventus 2c/18m
17.07.2013	367,05	Andreas Winhard	363,34	78,41	Holzendorf	ASW 19
19.07.2013	229,91	Andreas Winhard	207,4	58,41	Holzendorf	ASW 19
19.07.2013	986,41	Anton Lugtenburg	684,68	97,13	Eichstätt	Ventus 2c/18m
19.07.2013	928,15	Karlheinz Ludwig	595,11	76,96	Eichstätt	DG 200/17
20.07.2013	663,38	Anton Lugtenburg	433,15	84,32	Eichstätt	Duo Discus XL
20.07.2013	511	Christoph Böttigheimer	577,43	90,13	Eichstätt	ASW 27
20.07.2013	297,2	Karlheinz Ludwig	323,94	74,47	Eichstätt	DG 200/17
20.07.2013	133,19	Max Böswald	101,8	37,02	Eichstätt	Discus
20.07.2013	586,22	Roland Berlinghof	691,74	98,85	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
20.07.2013	172,54	Rüdiger Klam	179,44	58,34	Eichstätt	LS 4
20.07.2013	208,07	Tobias Pachowsky	158,13	33,2	Eichstätt	Ka 8
21.07.2013	415,79	Karlheinz Ludwig	323,72	52,61	Eichstätt	DG 200/17
21.07.2013	237,6	Ottmar Schmidt	270,87	74,53	Eichstätt	Discus 2T/18m
21.07.2013	119,64	Viktor Meyerle	100,84	37,3	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
22.07.2013	373,12	Andreas Winhard	310,88	70,91	Holzendorf Mil	ASW 19
25.07.2013	216,59	Andreas Winhard	194,76	68,62	Holzendorf Mil	ASW 19
27.07.2013	168,01	Anton Lugtenburg	128,41	51,39	Wasserkuppe	Discus
27.07.2013	206,12	Christoph Böttigheimer	166,37	39,89	Eichstätt	ASW 27
28.07.2013	144,04	Christian Laue	164,2	49,39	Eichstätt	Discus 2T/18m
28.07.2013	202,46	Karlheinz Ludwig	157,63	43,12	Eichstätt	DG 200/17
01.08.2013	177,81	Anton Lugtenburg	190,25	51,98	Wasserkuppe	Discus
02.08.2013	166,92	Anton Lugtenburg	127,57	38,52	Wasserkuppe	Discus
02.08.2013	223,56	Christoph Böttigheimer	252,62	54,77	Eichstätt	ASW 27
02.08.2013	238,36	Roland Berlinghof	264,58	72,46	Eichstätt	Duo Discus XLT
02.08.2013	99,68	Rüdiger Klam	54,11	17,6	Eichstätt	Ka 8
02.08.2013	227,09	Sven Baldauf	210,03	80,09	Eichstätt	ASW 19
03.08.2013	114,68	Anton Lugtenburg	122,71	60,67	Wasserkuppe	Discus
03.08.2013	76,34	Karlheinz Ludwig	83,22	41,69	Eichstätt	DG 200/17
04.08.2013	87,02	Christoph Böttigheimer	98,33	56,32	Eichstätt	ASW 27
05.08.2013	75,76	Roland Berlinghof	63,85	34,4	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
06.08.2013	255,23	Christoph Böttigheimer	206,01	46,61	Eichstätt	ASW 27
06.08.2013	62,73	Rüdiger Klam	65,24	28,85	Eichstätt	LS 4
10.08.2013	182,76	Christian Laue	202,87	53,02	Eichstätt	Duo Discus XLT
10.08.2013	40,13	Christoph Brunner	27,52	20,83	Eichstätt	Astir CS
10.08.2013	27,62	David Haunschild	18,94	15,92	Eichstätt	Astir CS
10.08.2013	214,78	Jonas Graf	223,37	59,14	Eichstätt	LS 4
10.08.2013	239,91	Karlheinz Ludwig	186,78	45,92	Eichstätt	DG 200/17
10.08.2013	412,78	Sven Baldauf	351,41	73,13	Eichstätt	ASW 19
10.08.2013	71,56	Viktor Meyerle	84,44	73,82	Eichstätt	Ventus 2cT/18m



Flüge Piloten FCE DMST 2013 (4)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
11.08.2013	384,18	Christian Laue	304,6	58,94	Eichstätt	Duo Discus XLT
11.08.2013	317,85	Jonas Graf	330,56	71,43	Eichstätt	LS 4
11.08.2013	228,45	Roland Berlinghof	269,58	83,75	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
11.08.2013	456,86	Sven Baldauf	443,26	85,56	Eichstätt	ASW 19
11.08.2013	142,15	Tobias Pachowsky	108,04	26,25	Eichstätt	Ka 8
12.08.2013	212,87	Christian Laue	236,28	58,69	Eichstätt	Duo Discus XLT
14.08.2013	135,06	Ottmar Sichert	140,46	32,38	Eichstätt	LS 4
14.08.2013	109,21	Uwe Schulz	86,59	43,35	Eichstätt	Duo Discus XLT
15.08.2013	245,08	Christoph Brunner	149,93	53,85	Eichstätt	LS 4
15.08.2013	64,25	David Haunschild	34,88	18,96	Eichstätt	Ka 8
15.08.2013	311,92	Jonas Graf	324,4	74,16	Eichstätt	LS 4
15.08.2013	91,4	Michael Würdinger	69,46	40,41	Eichstätt	Ka 8
15.08.2013	858,23	Roland Berlinghof	595,71	100,83	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
15.08.2013	723,64	Sven Baldauf	650,55	84,99	Eichstätt	Duo Discus XLT
15.08.2013	164,25	Tobias Pachowsky	157,68	36,29	Eichstätt	Astir CS
16.08.2013	78,99	Jürgen Hofmann	64,32	41,14	Eichstätt	Discus 2T/18m
17.08.2013	468,9	Andreas Winhard	475,7	93,47	Eichstätt	LS 4
17.08.2013	545,39	Karlheinz Ludwig	349,69	65,33	Eichstätt	DG 200/17
17.08.2013	534,43	Sven Baldauf	416,49	88,62	Eichstätt	ASW 19
24.08.2013	180,01	Christoph Böttigheimer	145,29	42,96	Eichstätt	ASW 27
24.08.2013	335,6	Karlheinz Ludwig	261,29	56,11	Eichstätt	DG 200/17
30.08.2013	218,27	Christoph Böttigheimer	246,65	80,95	Eichstätt	ASW 27
31.08.2013	207,31	Christoph Böttigheimer	167,33	38,87	Eichstätt	ASW 27
31.08.2013	199,09	Karlheinz Ludwig	217	51,79	Eichstätt	DG 200/17
04.09.2013	71,83	Christian Laue	81,89	68,18	Eichstätt	Discus 2/18m
07.09.2013	101,21	Roland Berlinghof	115,37	73,9	Eichstätt	Discus 2T/18m
22.09.2013	77,75	Karlheinz Ludwig	60,53	24,9	Eichstätt	DG 200/17
22.09.2013	117,26	Roland Berlinghof	130,16	75,93	Eichstätt	Duo Discus XLT

Termine 2014

Freitag	21.02.2014	20.00 Uhr	Jahreshauptversammlung im Trachtenheim
Samstag	08.03.2014	10:00 Uhr	Aufbau Flugzeuge (bei schlechtem Wetter eine Woche später)
Freitag	28.03.2014	13.00 Uhr	Flugplatzpflege (wenn das Wetter es zulässt)
Samstag	29.03.2014	18:00 Uhr	Einweisung Rettungsgeräte am Flugplatz
Samstag	29.03.2014	19:00 Uhr	Mitgliederversammlung, Frühjahrsinformation am Flugplatz
	22.04. bis 26.04.2014		Flugwoche in den Osterferien bei genügender Beteiligung
	?		D-Kadertrainingslager LVB
	09.06.14 - 12.06.2014		Vorbereitung Fliegerfest (Mo 10:00 Uhr, Di-Do ab 18:00Uhr)
	13.06.14 - 15.06.2014		Fliegerfest
	16.06.14 - 19.06.2014		Abbau Fliegerfest und Aufbau Flugzeug
Sa. / So.	05. / 06.07.2014		Altstadtfest Eichstätt
	02.08.14 - 16.08.2014		Ferienfluglager FCE am Flugplatz (Sommerferien)
	?		Segelfliegen für Jugendliche mit dem Kreisjugendring
Samstag	23.08.2014	14:00 Uhr	Basteln von Wurfgleitern mit dem Kreisjugendring)
Fr. – So.	12.09. -14.09.2014		Bayerisches Jugendvergleichsfliegen in Eichstätt
Mitte November			Abbau Flugzeuge / Beginn der Winterarbeit
Nov./ Dez.			Theorielehrgang für Flugschüler
Samstag	13.12.14		Jahresabschlussfeier