

Fliegerclub Eichstätt e.V.

# Jahresbericht



# 2016

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort zum Jahresbericht 2016 .....	3
Bericht des Segelflugreferenten 2016 .....	4
Bericht des Motorflugreferenten .....	8
Statistik Motorflug.....	10
Bericht Modellflugreferent.....	12
Ausbildungsbericht 2016 für Segelflug und Motorsegler .....	13
Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (1) .....	15
Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (2) .....	16
Neue Mitglieder 2016(1) .....	17
Neue Mitglieder 2016(2) .....	18
Rückblick 2016.....	19
Ausblick 2017 .....	22
Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1966).....	24
Luftrettungsstaffel Bayern e.V. – Stützpunkt Eichstätt .....	25
Fliegerlager 2016.....	26
Straßburg = Strasbourg .....	27
Namibia.....	30
Presseschau (Der Fliegerclub in der Lokalpresse).....	42
48. Klippeneckwettbewerb / Qualiwettbewerb in Landau.....	46
Ausflug zur Wasserkuppe .....	48
Modellflug im Großarlal .....	50
Neues Vereinsflugzeug .....	52
Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2016) .....	53
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2016 –Senioren (1) .....	61
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2016 –Senioren (2) .....	62
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2016 –Junioren .....	63
Flüge Piloten FCE DMST 2015 (1) .....	64
Flüge Piloten FCE DMST 2016 (2).....	65
Flüge Piloten FCE DMST 2016 (3).....	66
Flüge Piloten FCE DMST 2016 (4).....	67
Flüge Piloten FCE DMST 2016 (5).....	68
Termine 2017 .....	69

---

Meinungen und Äußerungen in den einzelnen Beiträgen zu diesem Jahresbericht geben die Meinung des jeweiligen Verfassers wieder. Sie müssen nicht mit der Meinung der Vorstandschaft des Fliegerclubs Eichstätt übereinstimmen.

---

# Vorwort zum Jahresbericht 2016

Liebe Vereinsmitglieder,  
liebe Fliegerinnen und Flieger,  
verehrte Freunde des Fliegerclubs,

ein weiteres Jahr erfolgreicher Vereinsgeschichte liegt hinter uns. Es ist unfallfrei geblieben, niemand kam im Flugbetrieb zu Schaden, dafür sagen wir Danke.

Wir gedenken unserer Fliegerkameraden Willi Liepold, Peter Schmid und Alfred Köbler, die im vergangenen Jahr von uns gegangen sind, wir werden ihnen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Viele sportliche Erfolge in 2016, herausragende Streckensegelflüge und gute Platzierungen bei Wettbewerben, zeigen, dass unter uns sehr gute Piloten sind, aber auch, dass wir über das hierzu nötige Fluggerät verfügen. Der Aufstieg in die erste Segelflugbundesliga, gleich im Jahr nach dem Aufstieg in die zweite, zählt sicher auch zu den besonders zu würdigen Leistungen. Ebenfalls stolz sind wir auf die Erfolge von Vereinsmitgliedern beim motorisierten Leistungsflug, 2016 konnten hierbei erneut hervorragende Ergebnisse erreicht werden.

Die Entwicklung der Startzahlen und Flugzeiten hat sich bei manchen unserer Flugzeuge erfreulicherweise umgedreht, andere haben sich in ihrer Auslastung auf einem moderaten Niveau stabilisiert. Details lassen sich, wie jedes Jahr, den Darstellungen im vorliegenden Jahresbericht entnehmen. Diese zeigen auch auf, dass durchaus noch Kapazität vorhanden ist, und deswegen möchte ich alle Mitglieder des Vereins erneut ermuntern: Nutzt die Möglichkeiten.

Ein herzlicher Dank allen engagierten Aktiven, Freunden und Förderern des Vereins, die sich unermüdlich für den Verein, und damit für alle Mitglieder eingesetzt haben. Danke auch den Mitgliedern der Vorstandschaft für ihren großen Einsatz und die sachliche und menschlich angenehme Kooperation. Und auch all denen ein Dankeschön, die den vorliegenden Jahresbericht mit ihren Beiträgen ermöglicht haben.

Für die Flugsaison 2017 wünsche ich allen Piloten und Mitfliegern viele schöne Flugerlebnisse und dem Verein ein weiteres erfolgreiches und unfallfreies Jahr.

Erwald Lenk  
1. Vorsitzender  
Fliegerclub Eichstätt e.V.

# Bericht des Segelflugreferenten 2016

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

die vergangene Flugsaison kann im Hinblick auf die Wetterbedingungen als sehr schwierig bezeichnet werden, was sich in der Anzahl der angemeldeten Flüge niederschlägt, dennoch sehr erfolgreich im Bereich der Bundesliga!

Aber jetzt erstmal der Reihe nach.

Die Flugsaison begann dieses Jahr mit einer etwas kleineren Gruppe in Frankreich. Christoph B., Andreas L. und Christian L. sind für zwei Wochen nach La Motte gefahren. Unabhängig davon war Sven B. für zwei Wochen in Vins und ich in Puimoisson. Alles in allem wurden sehr viele große und auch kleinere Flüge im Ausland durchgeführt. An dieser Stelle möchte ich euch darauf hinweisen, dass die Fliegerei in den Bergen etwas ganz Besonderes ist und ich kann jedem nur empfehlen, da mal hinzufahren. Es lohnt sich!

Am 05. März wurden die restlichen Segelflugzeuge am Platz aufgebaut. Das war nur möglich, da die Winterarbeit sehr schnell und gut vorangeschritten ist. Vielen Dank an alle fleißigen Helfer, die jedes Wochenende im Winter in der Werkstatt verbringen, um die Arbeiten jeglicher Art zu erledigen. Ohne diese Freiwilligen wäre ein Flugbetrieb, so wie wir ihn kennen, nicht möglich!

Mitte Mai fand wie jedes Jahr unser Fliegerfest statt. Beide Tage waren ein voller Erfolg, denn das Wetter spielte so gut wie schon lange nicht mehr mit. Erwald wird in seinem Bericht sicher genauer darauf eingehen.

Im Laufe des Jahres wurde an vielen Streckenflug-Wettbewerben teilgenommen:

Name	Wettbewerb	Klasse	Platz	Qualifiziert für DM
Christoph Böttigheimer	Klippeneck	15m	5	---
Tobias Pachowsky	Lachen Quali. Sen.	Club	1	Ja
Max Böswald	Lachen Quali. Sen.	Club	3	Ja
Sven Baldauf	Lachen Quali. Sen.	18m	8	Ja
Roland Berlinghof	Lachen Quali. Sen.	18m	17	Nein
Christoph Böttigheimer	Landau Quali. Sen.	15m	6	Ja

Ich gratuliere euch zu den erreichten Platzierungen; bin sehr gespannt, was ihr nächstes Jahr auf den Deutschen Meisterschaften erreichen werdet.

In der gesamten Saison lief die Bundesliga Fliegerei am Platz auf Hochtouren. Jedes fliegbare Wochenende wurde genutzt, um Speedpunkte zu sammeln. In den 19 Wochenenden haben wir es geschafft, drei Rundensiege und dreimal den zweiten Platz

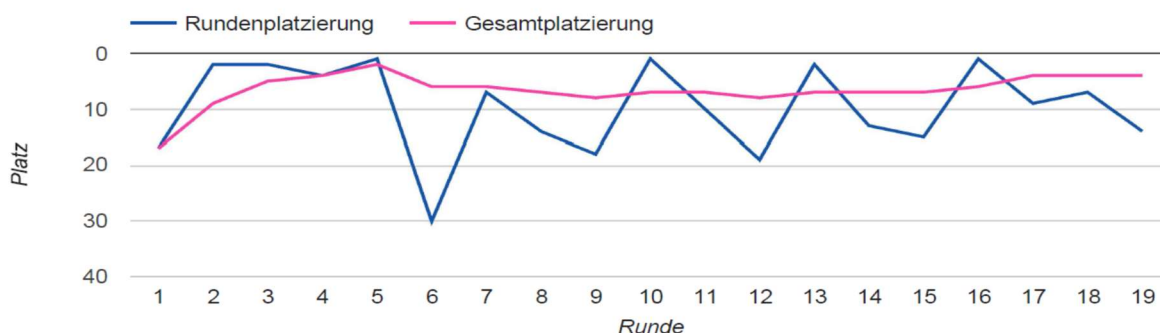
zu sichern. Am Ende der Saison gelang uns das, was vorher in der Vereins-geschichte noch nie erreicht wurde. Nach Runde 18 stand bereits fest:

### **Der Fliegerclub Eichstätt fliegt ab 2017 in der Ersten Bundesliga mit!**

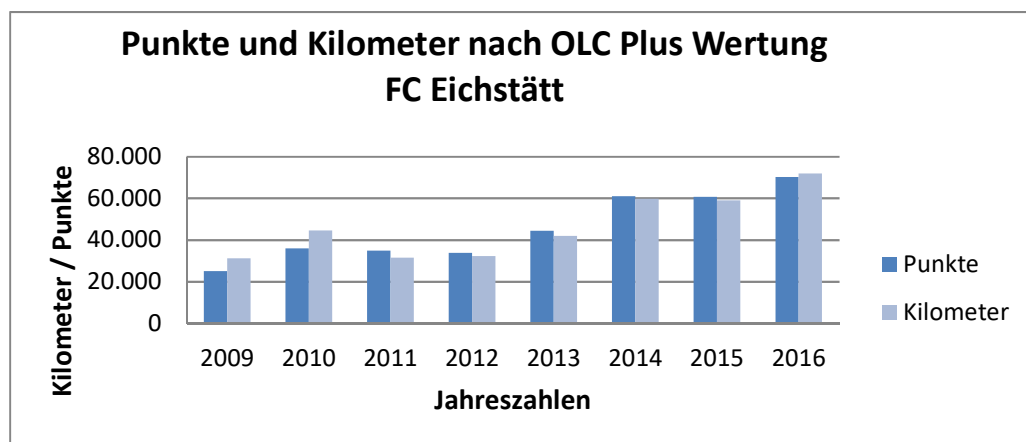
Dieser Erfolg kommt nicht von ungefähr. 19 Wochen lang wurde höchst konzentriert jedes Wetter, egal ob gut oder regnerisch, analysiert. Auch wenn die Wetterfenster noch so klein waren, wurde geflogen, oft mit ungeahnt großen und vor allem schnellen Flügen! Das ist in meinen Augen ein ganz klarer Pluspunkt für die Bundesligaflierei. Wetterlagen, an denen „normale“ Piloten gar nicht daran denken auf den Flugplatz zu fahren, wurden genutzt, um vordere Plätze zu erreichen. Anbei eine Auswertung unseres Saisonverlaufes.

### **Saisonverlauf 2016 - FC Eichstätt**

#### **2. Bundesliga**



Während die Bundesliga in der Saison sehr gut verlief, so gab es kaum die großen angemeldeten Flüge für die DMSt. An den Wochenenden war das Wetter oftmals sehr unbeständig, so dass längere, großräumige Flüge nur sehr selten realisiert werden konnten. Umso mehr freut es mich, dass sich unter der Woche mehrmals die Piloten abgesprochen haben um einen Flugbetrieb zu organisieren. So haben wir es doch geschafft, unsere Jahreskilometer von unter 60.000 auf fast 72.000 km zu steigern! Ganz sicherlich auch ein Verdienst, der aufgrund der Bundesliga entstand.



Hoffen wir für die nächste Saison wieder auf bessere Wetterlagen an den Wochenenden, um wieder mehr angemeldete, großräumige Flüge erleben zu dürfen.

Am 28.10. haben wir unseren neuen Discus 2c erstmals in der Luft fliegen und erleben können. Dieses Flugzeug ergänzt unseren Flugzeugpark ideal. Mit zwei unterschiedlichen Flügeln können wir so das Flugzeug schnell und einfach auf die Bedürfnisse der jeweiligen Piloten anpassen. Da es die finanzielle Lage zulässt, planen wir im Moment keinen Verkauf der LS4ren. Betrachtet man so unseren gesamten Flugzeugpark, ist dieser wohl einmalig in Deutschland und darauf können wir alle zusammen stolz sein.

An Jugendvergleichsfliegen wurde dieses Jahr nicht teilgenommen.

Max Böswald hat durch seine guten fliegerischen Leistungen in diesem Jahr ein Trainingslager für 2 Wochen in Bitterwasser (Namibia) bekommen. Hier konnte er mehrmals Flüge zwischen 900 und 1200 km durchführen. Lest dazu seinen eigenen Bericht über dieses Event! Ich bin mir ganz sicher, dass in Zukunft noch mehrere Junioren aus Eichstätt in den Genuss einer solchen Förderung kommen werden.

Auch in diesem Winter bekommen wir wieder ein paar neue Instrumente für unsere Flugzeuge. So erhält der Duo ein LX 8080 und Power Flarm. Da müssen wir in Zukunft etwas aufpassen, weil der Flieger jetzt eine zweite Flarmantenne auf der Unterseite des Rumpfes hat, so wie unser neuer Discus 2c. Das LX 7000 aus dem Duo wird in eine LS4 aufgrund eines defekten Displays eingebaut. Beim Ventus haben wir ein Rad mit hydraulischer Scheibenbremse eingebaut. Die Gurte in der ASK 21 sind ausgetauscht und das Motorsteuergerät von unserem Discus 2ct wurde wegen defektem Display instandgesetzt.

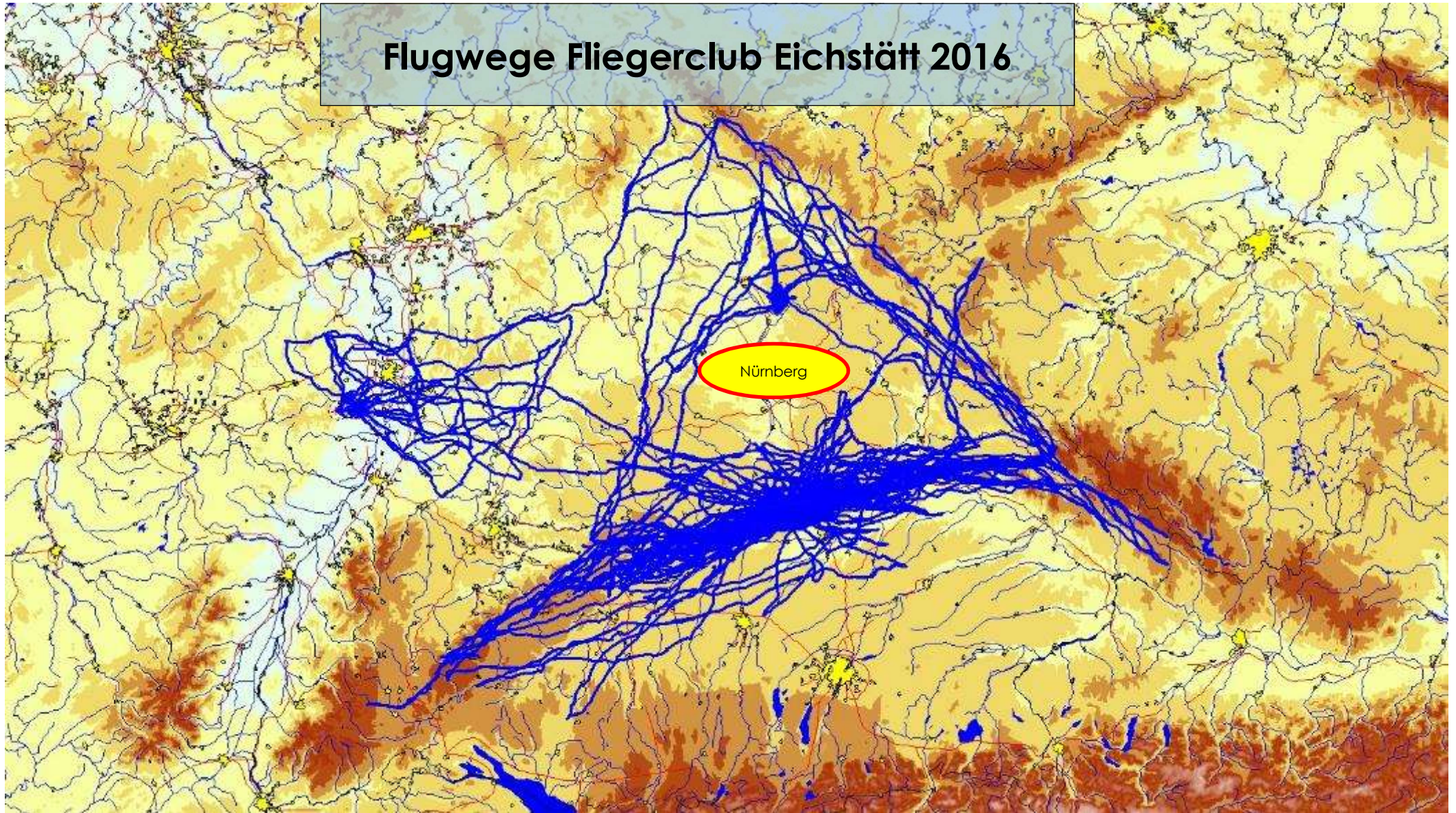
Zum Abschluss würde ich mir für die kommende Flugsaison wünschen, dass unser Fluglager in den ersten zwei Augustwochen im Sommer wieder stärkeres Interesse weckt. So ist es doch eine Möglichkeit, einen schönen Urlaub in heimischer Nähe zu verbringen und gleichzeitig das gemeinsame Vereinsleben positiv zu erleben! Hiermit wünsche ich allen eine weitere schöne, erfolgreiche und unfallfreie Flugsaison 2017!



Berlinghof Roland  
(Segelflugreferent)



# Flugwege Fliegerclub Eichstätt 2016





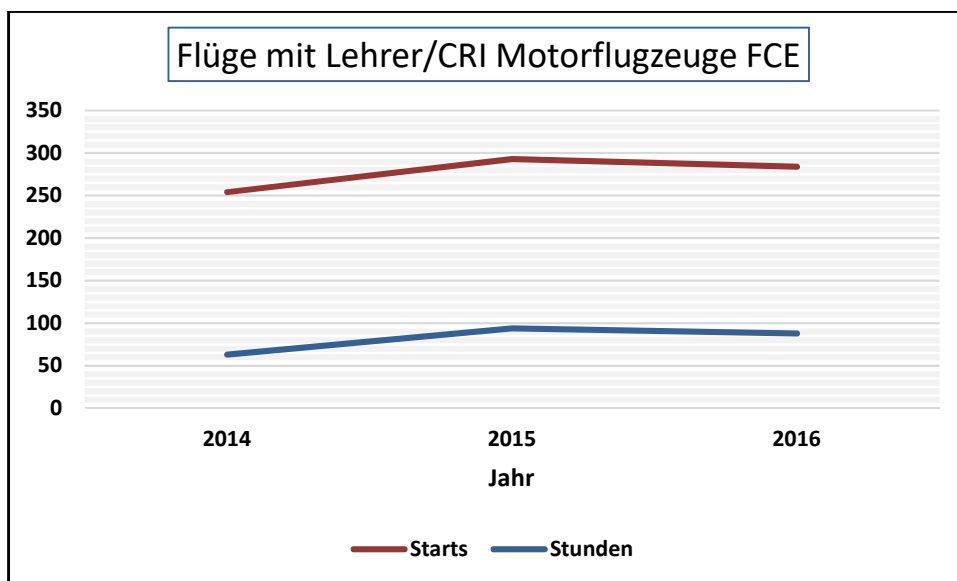
# Bericht des Motorflugreferenten

Liebe Mitglieder, liebe Anwesende,

vorab für uns alle das Allerwichtigste: Die Flugsaison 2016 verlief wie in den letzten Jahren erneut unfallfrei.

## Ausbildung und Übungsflüge

Es wurden in der abgelaufenen Saison neben zahlreichen Einweisungs- und Überprüfungsflügen, auch wieder Auffrischungsflüge auf unseren motorgetriebenen Flugzeugen durchgeführt. Mit einer Gesamtflugzeit von 88 Stunden, sowie 284 Starts bewegten wir uns bei annähernd gleichem Level wie in 2015. Lediglich die durchgeführten Schulungsflüge auf unseren beiden Motorseglern, sowie unserem modernen UL hielten sich sehr stark in Grenzen. Hier fehlt scheinbar bei vielen Mitgliedern die Motivation die doch sehr überschaubare Ausbildung zu beginnen und auch durchzuziehen. An den Fluglehrern liegt es sicherlich nicht.



## Passagier- und Arbeitsflüge

Dank eines überdurchschnittlichen Hallenfestes sowie zahlreicher Gästeflüge konnte auch 2016 vielen Menschen unsere Heimat von oben gezeigt werden. Lediglich die Anzahl von angeordneten Arbeitsflügen für die Luftrettungsstaffel war in der abgelaufenen Flugsaison stark rückläufig. Ebenso hielten sich die Schleppflüge in Grenzen. Es wurden circa 7% weniger Schlepps als in 2015 durchgeführt.

## Ausflüge

Ernst Loibl, Erwald Lenk, Mark Wittmann, Peter Schön, Irmi Bährle und Gigi Nieberle unternahmen, der langjährigen Tradition folgend, mit unseren Motorseglern und dem UL einen mehrtätigen Ausflug in Richtung Frankreich. Details und Tipps zur



Nachahmung könnt Ihr wie gewohnt im Jahresbericht nachlesen. Ferner steuerten unsere Piloten neben den klassischen Zielen Arnbruck, St. Johann, Zell am See, auch Landeplätze wie zum Beispiel Budweis, Niederöblarn und Trento an.

## **Sportliche Erfolge 2016**

Ganz klar waren dies wie in den letzten Jahren die Erfolge unseres Kunstflugpiloten Florian Bergér.

Flo Bergér wurde als jüngster Teilnehmer des Red Bull Air Races Gesamtsieger in der Nachwuchsklasse und wird auch dieses Jahr die deutschen Farben vertreten.

Florian belegte bei der deutschen Kunstflugmeisterschaft 2016 vom 17. bis 23. Juli in Ballenstedt in der Klasse unlimited einen hervorragenden 2. Platz

## **Was wird uns 2017 bringen?**

Aufgrund einer langwierigen Krankheit unseres Leiters der CAMO Gerhard Pachowsky sen. haben wir uns im Rahmen der Vorstandsarbeit entschlossen, die Prüfungen und Freigaben unserer Motorflugzeuge Motorseglern und UL an den LVB zu vergeben. Ich befürchte, dass aufgrund des CAMO Wechsels das eine oder andere Flugzeug öfters als in den letzten Jahren am Boden bleiben wird. Ferner werden wir in der Vorstandschaft nicht nur einmal diskutieren inwieweit wir die Fluggebühren anpassen oder gegebenenfalls die zusätzlichen Kosten als Umlage in Rechnung stellen müssen.

Zum Abschluss meines Berichtes wünsche ich uns allen eine unfallfreie Flugsaison 2017 und vor allem wieder gute Wetterbedingungen. Auch ein stärkeres Engagement von zahlreichen Motorfliegern unter anderem bei Wartungs- und Reparaturarbeiten wäre toll.

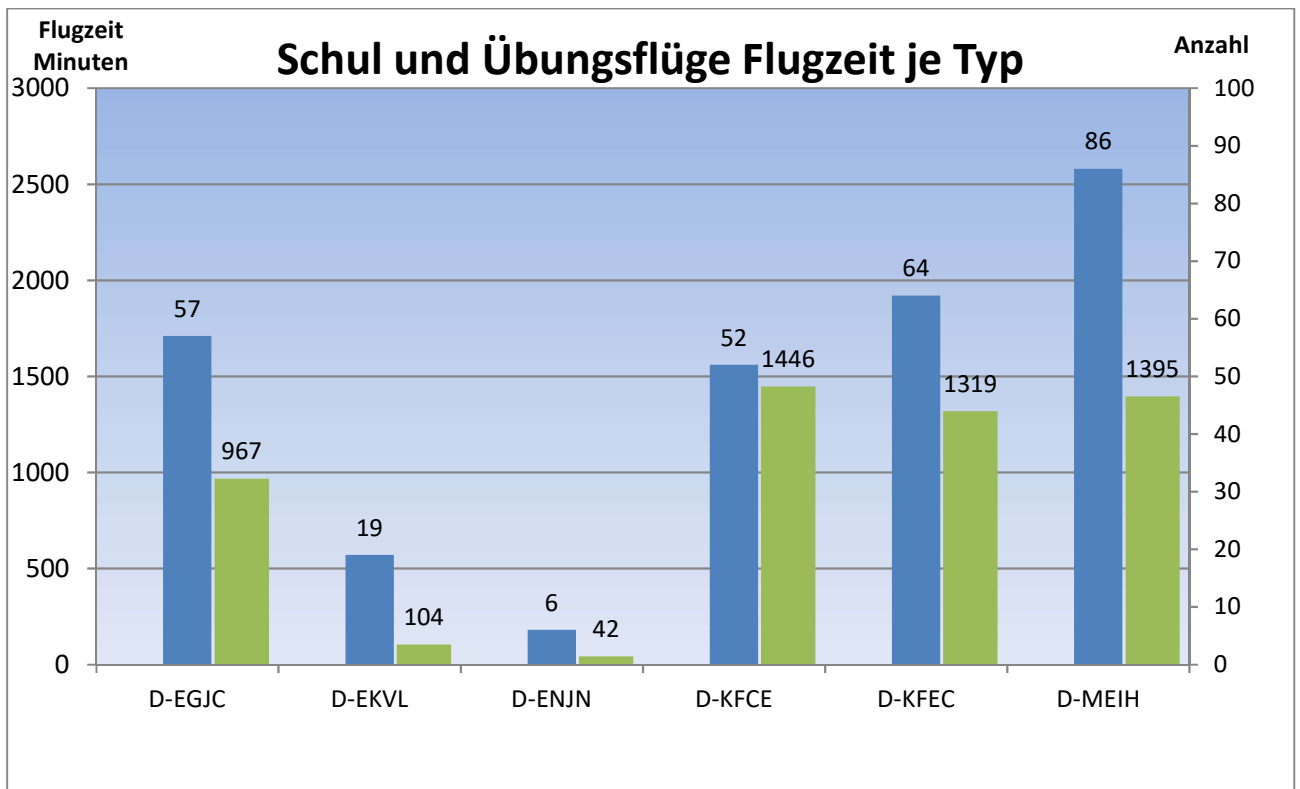
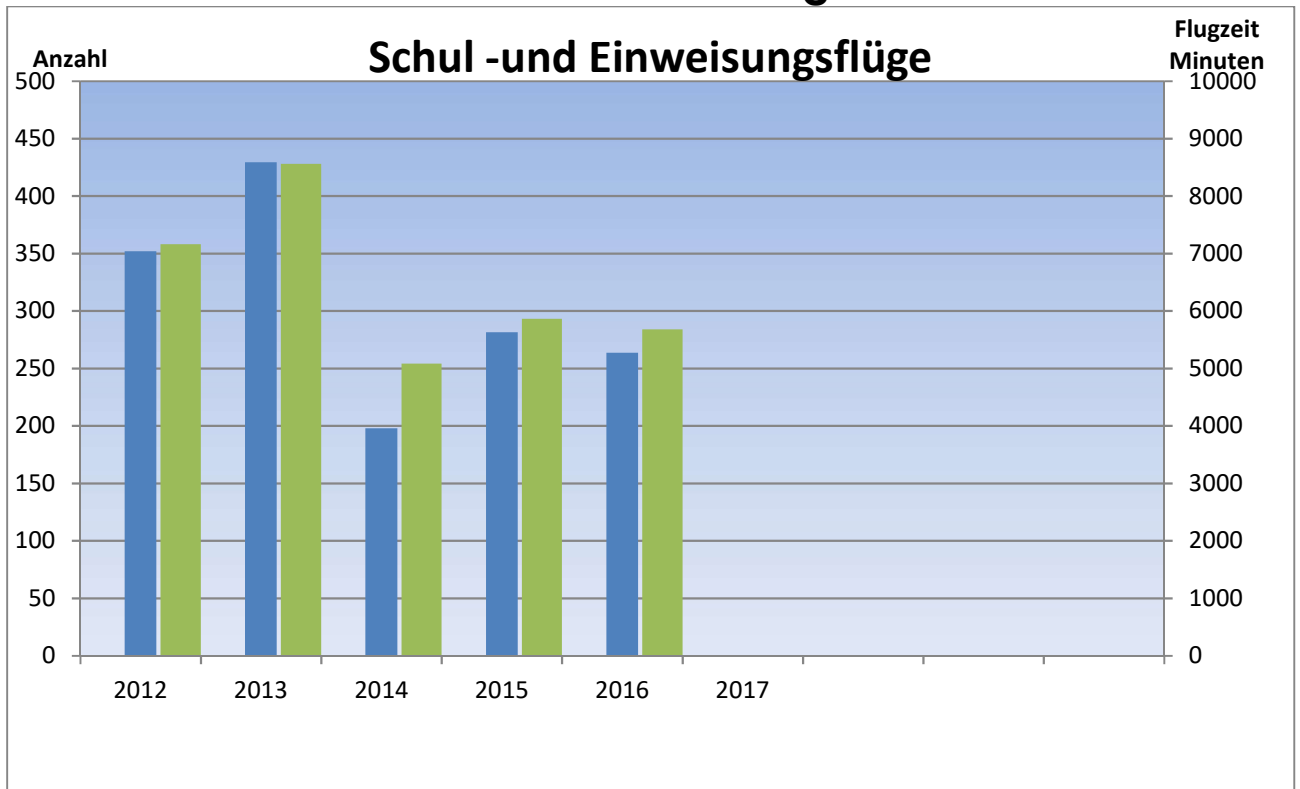
Danke an dieser Stelle im Namen aller Motorflieger an die Vorstandschaft, Fluglehrer und CRIs für ihr ehrenamtliches Engagement.

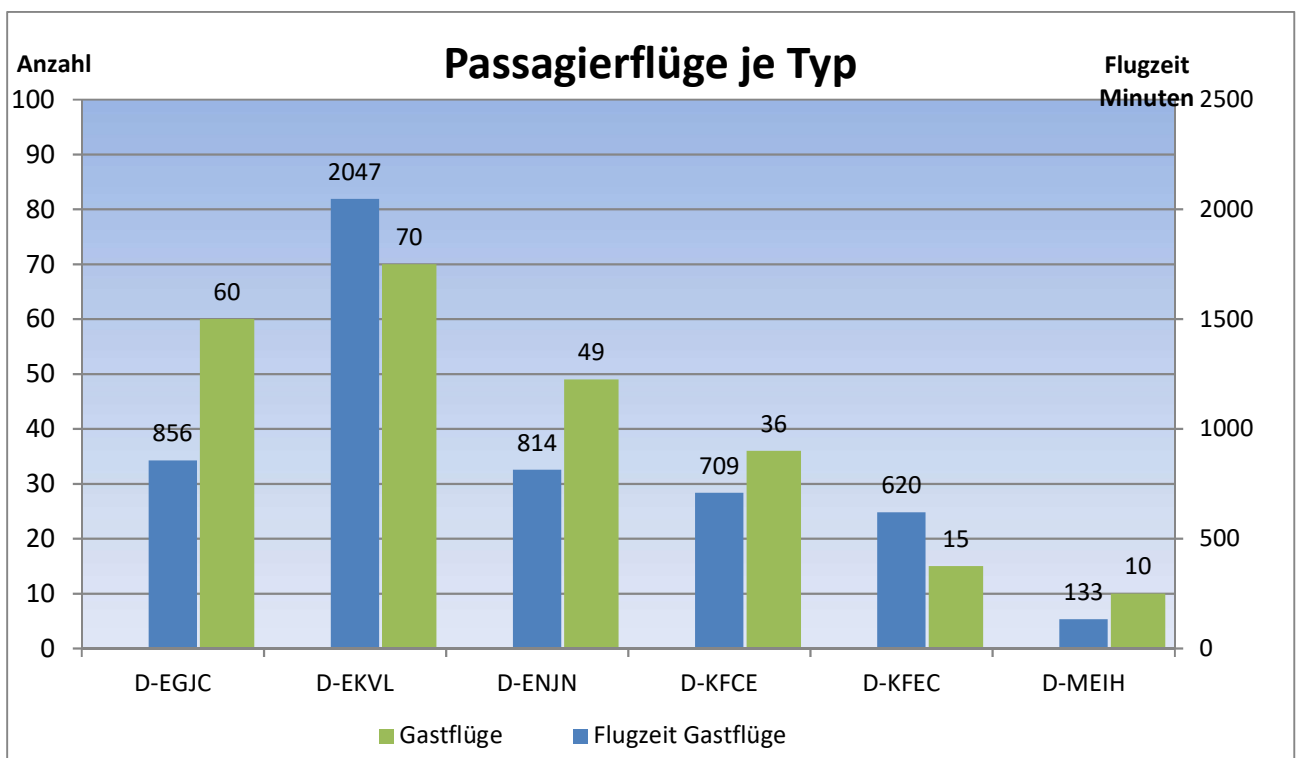
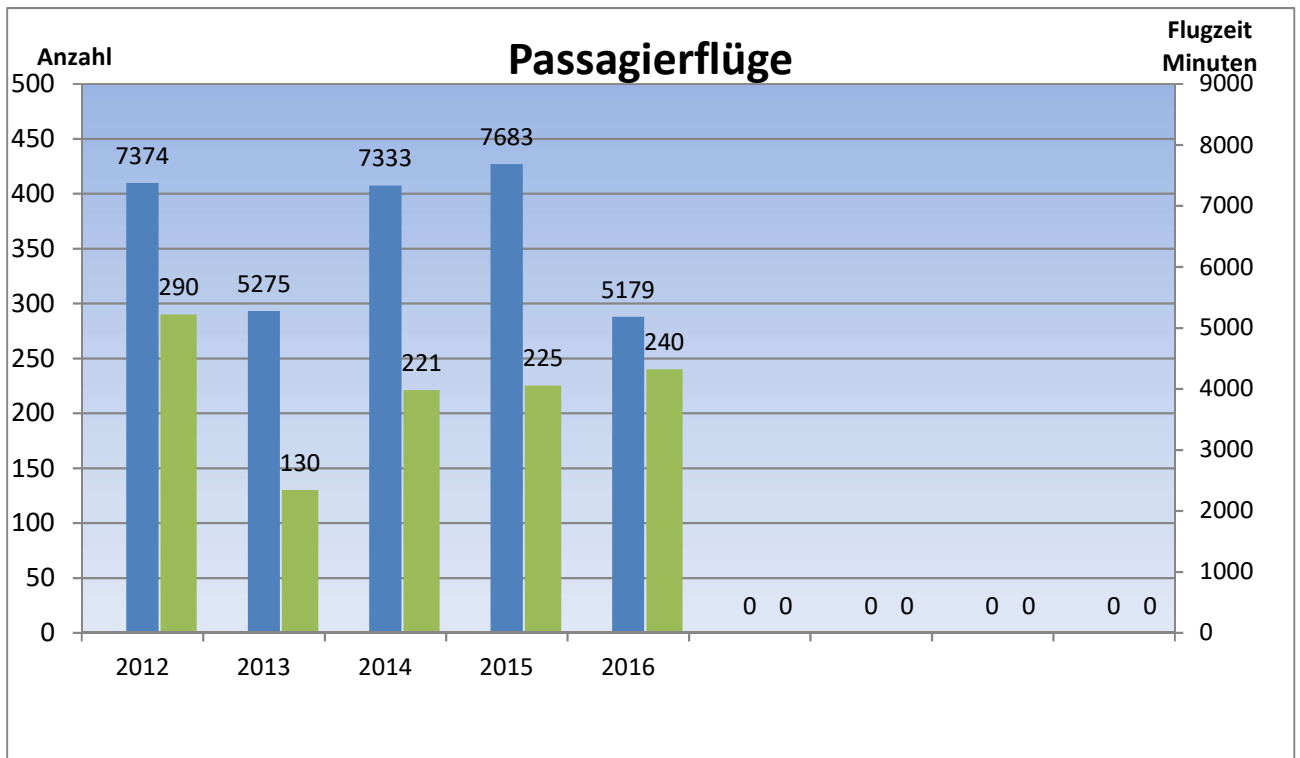
Ebenso Dankeschön dem Leiter unseres Luftfahrttechnischen Betriebs, Gerhard Pachowsky sen. An dieser Stelle möchte ich erwähnen was Bacchus in den letzten Jahrzehnten - nicht nur in der CAMO- geleistet hat, kann man kaum in Worte fassen. Uns wurde erst nach seinem krankheitsbedingten Kürzertreten deutlich bewusst, was unser Ehrenvorsitzender mit mehr als überdurchschnittlichem Engagement und Akribie im Bereich Instandhaltung geleistet hat: Von der Bestellung von Ersatzteilen, über pünktliche Wartungsarbeiten bis hin zur Dokumentation. Ich befürchte, dass es für uns sehr schwierig werden wird, eine ähnliche Performance zu erreichen.

Last but not least wünsche ich Euch viele erlebnisreiche Flüge und als Allerwichtigstes eine unfallfreie Saison 2017.

Jürgen Hofmann  
(Motorflugreferent)

# Statistik Motorflug





# Bericht Modellflugreferent

Liebe Fliegerkameradinnen, liebe Fliegerkameraden,

im Frühjahr haben wir unsere zerstörte Bankgarnitur am Modellflugplatz wieder aufgebaut. Es ist eine ganzjährige Beschäftigung, den Platz bei den Modellfliegern sauber zu halten und zu pflegen.

Beim Hallenfest zeigten wir mit reduzierter Mannschaft – ohne Josef – aber mit gleicher Dynamik mit Roland - mit Unterstützung der Pollenfelder Modellflieger unsere Flugvorführungen.

Ende Juni fuhren wir zu dritt nach Großarl zum Alpinfliegen. Bei herrlichstem Wetter konnten wir viele Flüge in einmaliger Landschaft genießen. Heuer geht es Anfang Juli nach Damüls im Bregenzer Wald.

Nachdem das Wurfgleiterbasteln nach 2015 zum zweiten Mal abgesagt wurde, haben wir beschlossen, es vorerst einmal auszusetzen. Wir planen für heuer im August ein Lehrer-Schüler – Schnupperfliegen bei uns am Platz mit anschließendem Besuch beim Flugplatz.

Zum Jahresabschluss besuchten uns die Kameraden aus Pollenfeld zum Silvesterfliegen. Letztes Jahr war das Wetter zum Fliegen einigermaßen passend.

2016 besuchten wir die Messen in Schwabmünchen und Friedrichshafen.

Bedingt durch etliche Zwischenfälle mit Drohnen wurde letztes Jahr vom Bundesverkehrsminister erwogen, die Luftverkehrsordnung zu ändern. Dies hätte zuerst gravierende Einschränkungen für die normalen Modellflieger bedeutet – Befähigungsnachweis, Höhenbeschränkung 100 Meter usw. Die beiden Modellflugverbände traten in Verbindung mit den Regierungsverantwortlichen. Am Jahresende war es eigentlich so, dass für den normalen Modellflug wenig Vorschriften oder Einschränkungen gekommen wären, umso mehr für die Drohnenflieger.

Aber dann hat das Verteidigungsministerium sein Veto eingelegt. Seitdem ist wieder eine Novellierung der Luftverkehrsordnung in Arbeit. Es gibt noch nichts Schriftliches, man muss abwarten, was sich dieses Jahr ergibt. So wird durch das vorsätzliche oder unwissende Handeln mancher ein Hobby und Wirtschaftszweig gefährdet. Dies ist aber nur die nationale Entwicklung, was sich auf europäischer Ebene ergibt bleibt abzuwarten.

Abschließend bedanke ich mich bei der Vorstandschaft für die gute Zusammenarbeit und wünsche Euch eine erfolgreiche und unfallfreie Flugsaison 2017.

Der Modellflugreferent



## **Ausbildungsbericht 2016 für Segelflug und Motorsegler**

Vorneweg gleich das Wichtigste: Die Ausbildungssaison 2016 verlief unfallfrei! Das klingt bezogen auf die letzten Jahre beinahe wie eine Selbstverständlichkeit, ist es aber bei Weitem nicht. Denn wir alle wissen, dass wir zu einem sicheren Fliegen selbst viel beitragen können, aber letzten Endes doch nicht alles in unserer Hand haben. Nicht Weniges hängt eben auch von der Aufmerksamkeit anderer ab, wie beispielsweise der des Flächenhalters, Flugleiters, Windfahrers und nicht zuletzt des Piloten, der mir in der Luft entgegenkommt. Menschliche Fehlerquellen lauern da allenthalben und darum sei an dieser Stelle allen ganz herzlich gedankt, die in der vergangenen Saison mit ihrer Umsicht und Achtsamkeit zu einem sicheren Schulbetrieb beigetragen haben.

Wie im Laufe einer jeden Ausbildungssaison so kam es auch im letzten Jahr zu manchen Veränderungen im Schülerkreis: Manche haben ihre Ausbildung abgebrochen bzw. nicht wieder aufgenommen, andere sind neu hinzugekommen (s. Anhänge am schwarzen Brett) und wieder ein anderer konnte schließlich seine SPL-Lizenz stolz in Händen halten – Dir, Christoph Pachowsky, gratulieren wir zum Scheinerwerb sehr herzlich und wünschen Dir viele unvergessliche Flüge und stets sichere Landungen!

	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Schüler GPL	12	8
Schulstarts Winde	432	391
Schulstarts F-Schlepp	30	14
Stunden GPL-Schulung	132:39	86:03
Schüler TMG	5	6
Schulstarts TMG	16	34
Stunden TMG-Schulung	2:04	4:28

Neuzuwachs gab es aber nicht nur bei den Flugschülern, sondern auch bei den Fluglehrern. Gleich drei neue Vereinsmitglieder haben sich im Laufe des Ausbildungsjahres als „flight instructor“ in den Schulbetrieb eingebracht; in die praktische Ausbildung ebenso wie in die theoretische. Dafür sage ich Euch, Norbert, Jost und Bernhard, ganz herzlichen Dank. Nicht minder sei auch allen anderen gedankt, die ihrem Fluglehrerdienst das ganze Jahr über ganz selbstverständlich nachgekommen sind. Dank Eurer Hilfe konnten wir in diesem Winter auch wieder einen Theoriekurs anbieten, an dem insgesamt 17 Schüler aus unserem und drei weiteren Vereinen teilgenommen haben. In diesem Zusammenhang darf ich auch Dir, Sven, für Deinen Sprechfunklehrgang herzlich danken. Nun sind unsere Schüler bestens gewappnet, um sich der Herausforderung der theoretischen Prüfung stellen zu können. Dazu

möchte ich Euch eindringlich ermutigen. Die noch verbleibende Zeit bis zum Beginn der neuen Flugsaison eignet sich bestens, die Theorieprüfung abzulegen, und ich spreche aus Erfahrung, wenn ich sage: Ist erst einmal die Theorieprüfung bestanden, ist eine wichtige Etappe geschafft. Dann wird auch die praktische Prüfung nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Bei der Motorseglerausbildung hat sich in der vergangenen Flugsaison nicht sonderlich viel getan. In der Praxis flogen die meisten unserer TMG-Aspiranten wieder relativ wenig. Allerdings haben wir einen neuen Flugschüler hinzugewonnen, der sich mittlerweile auch schon freigeflogen hat. Bernhard, ich hoffe, dass Du auch 2017 Deine Ausbildung intensiv weiterverfolgst und alle anderen Schüler vor Neid erblassen, wenn Du ihnen alsbald Deine TMG-Lizenz unter die Nase hältst oder sie gar zu einem Rundflug einlädst.

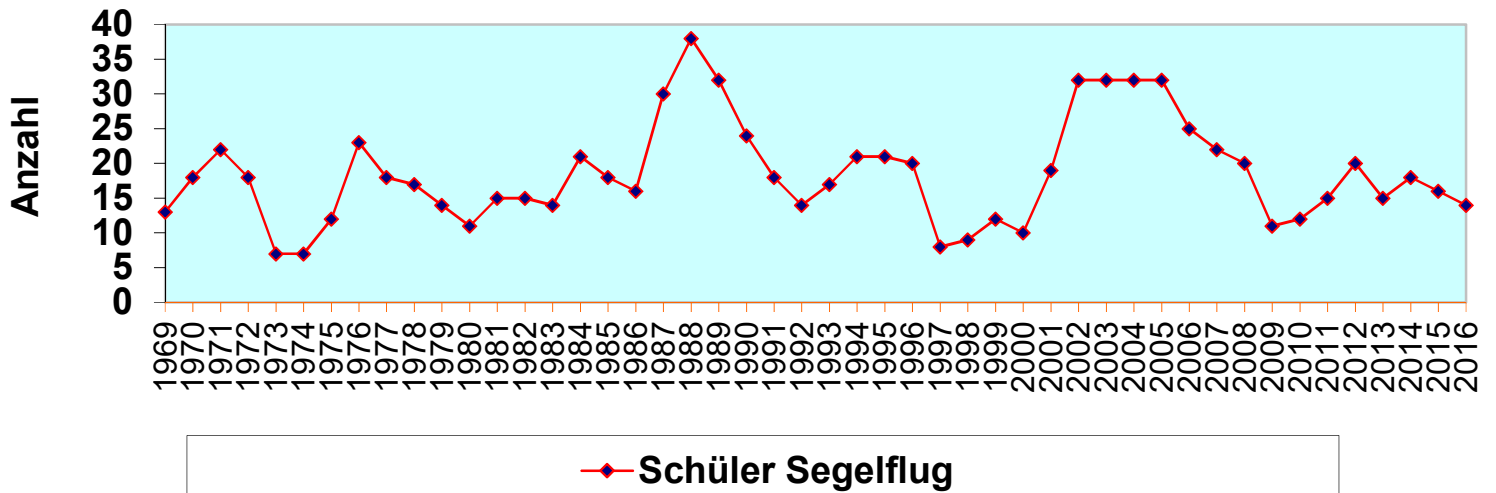
Noch zu guter Letzt: Seit mehreren Jahren üben wir Fluglehrer unseren Dienst planmäßig aus. Ein solcher „Dienstplan“ hat sich seither als sinnvoll erwiesen und zur Zufriedenheit aller etabliert. Wenn nun die Vorstandschaft eine solche Regelung auch auf die anderen Dienste, die für einen reibungslosen Ablauf des Flugbetriebs unabdingbar sind, auszuweiten versucht, begrüße ich dies ausdrücklich und möchte alle Vereinsmitglieder ermutigen, sich in der Pilotphase aktiv und verantwortungsvoll einzubringen. Ich bin überzeugt, dass ein effektiv organisierter Flugbetrieb die Attraktivität unseres ohnehin sehr zeitintensiven Sports nachhaltig steigern wird.

Euch allen wünsche ich eine unfallfreie Flugsaison 2017 und unseren Flugschülern viele faszinierende und unvergessliche Flüge.

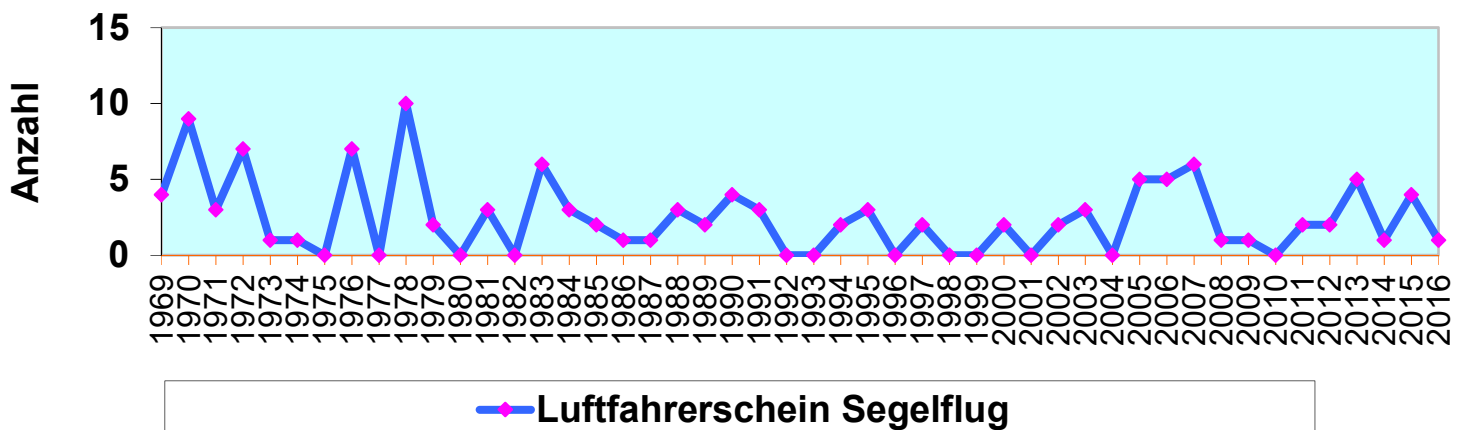
*Christoph Böttigheimer*  
*Ausbildungsleiter*

## Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (1)

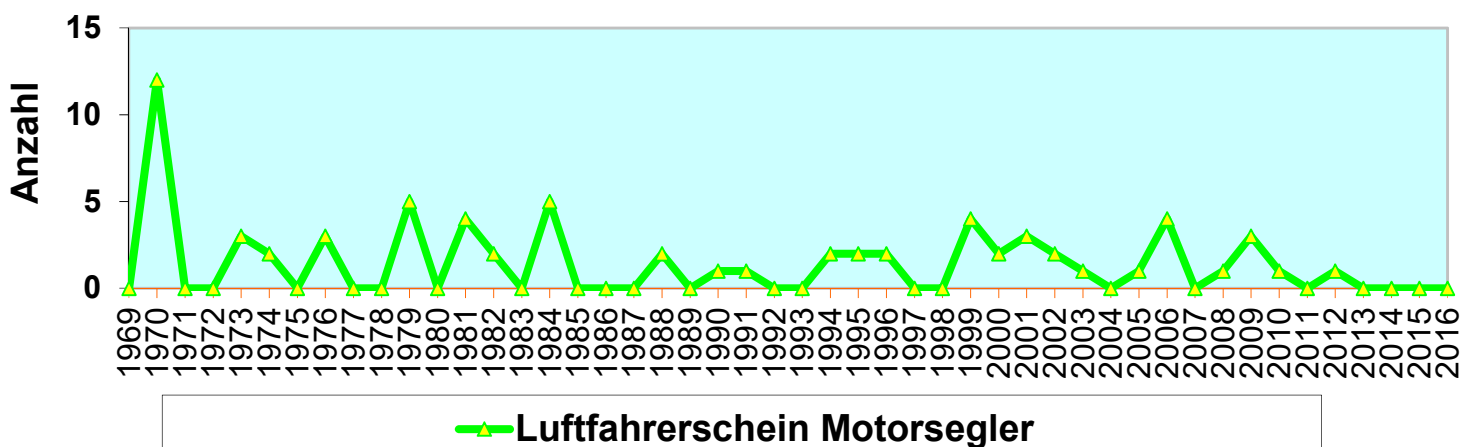
### Schülerliste FCE



### Luftfahrerschein Segelflug

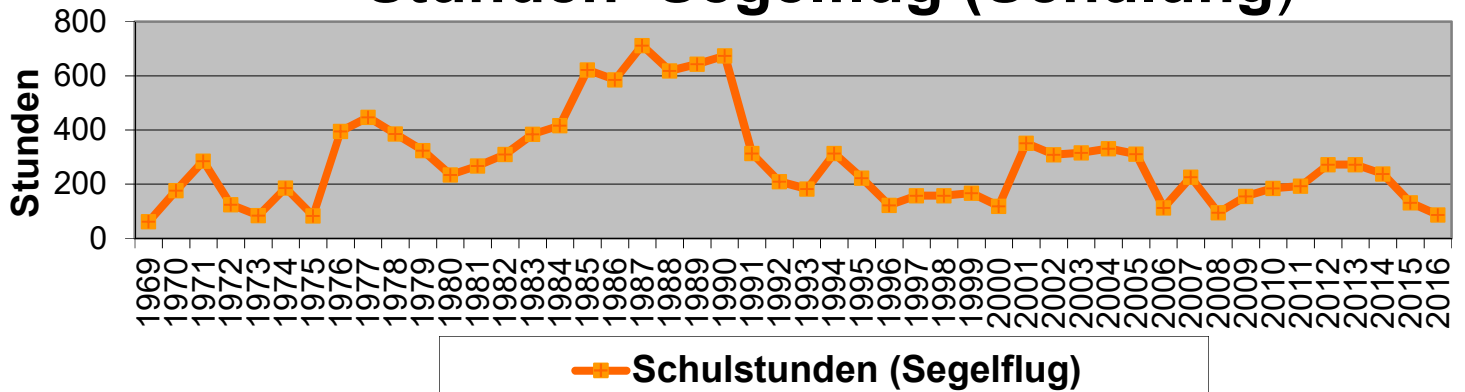


### Luftfahrerschein Motorsegler

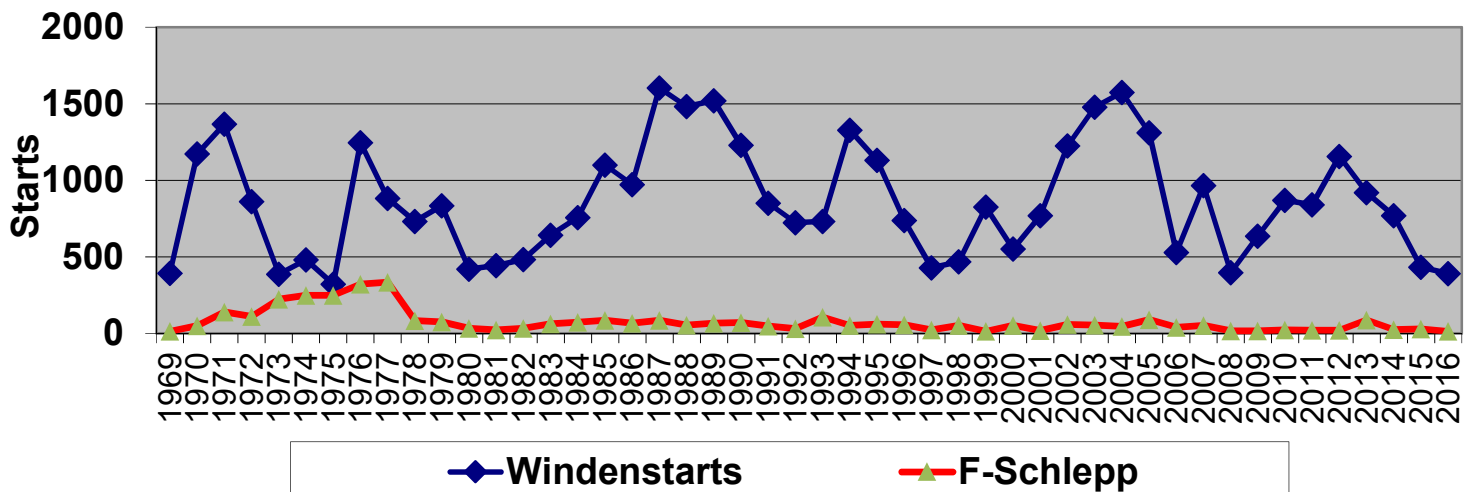


## Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (2)

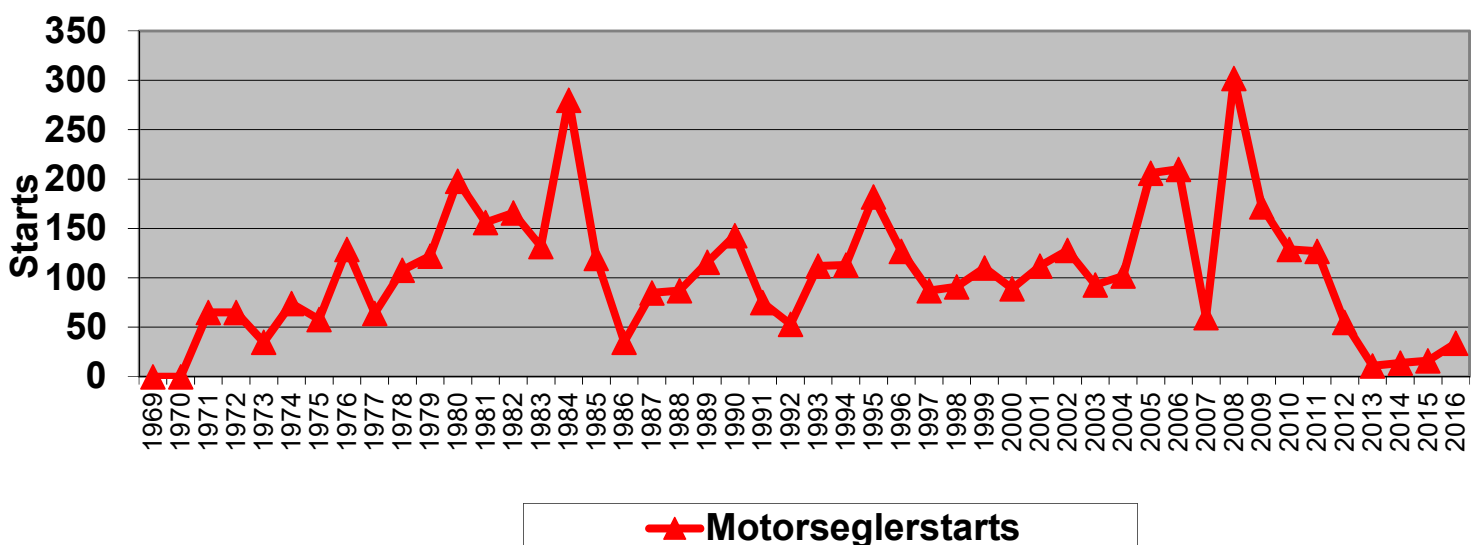
### Stunden Segelflug (Schulung)



### F-Schlepps und Windenstarts (Schulung)



### Starts Motorsegler (Schulung)





# Neue Mitglieder 2016(1)

## Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Alexander Kuck  
Beruf: Softwareentwickler  
Alter: 30  
Sparte: Segelflug  
Flugerfahrung: Flugschüler

Herzlich willkommen !

## Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Jan Rosentreter  
Beruf: Akustik-Ingenieur  
Alter: 28  
Sparte: Segelflug  
Flugerfahrung: Flugschüler

Herzlich willkommen !

## Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Norbert Mölder  
Beruf: Dipl. Ing.  
Alter: 48  
Sparte: Segelflug, Motorsegler  
Flugerfahrung: FCL-SPL,  
FI (S) SPL/TMG, UL

Herzlich willkommen !

## Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Juliane Bitzenhofer  
Beruf: Lehrerin Germanistik /  
Geographie  
Alter: 26  
Sparte: Segelflug  
Flugerfahrung: 180h / 500 Starts u.a.

Herzlich willkommen !

## Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.



Name: Thorben Marahrens  
Beruf: Leiter Lager & Fuhrpark  
Alter: 35  
Sparte: Segelflug

Herzlich willkommen !



# Neue Mitglieder 2016(2)

**Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.**



Name: Tim Rügheimer  
Beruf: Mechatronikstudent  
Alter: 20  
Sparte: Segelflug  
Flugerfahrung: Flugschüler und Modellflieger

Herzlich willkommen!

**Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.**



Name: Jost Engels  
Beruf: Ingenieur  
Alter: 29  
Sparte: Segelflug  
Flugerfahrung: SPL, ca. 335 Stunden und 1015 Starts (Fluglehrer Segelflug)

Herzlich willkommen!

**Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.**



Name: Karl Krebold  
Beruf: Kfz. Mech-Meister  
Alter: 87  
Sparte: Segelflug  
Berechtigung: Segelflugschein

Herzlich willkommen!

**Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.**



Name: Bernhard Scheiff  
Beruf: Zahnarzt  
Alter: 26  
Sparte: Segelflug  
Berechtigung: SPL, Windenfahrer, Fluglehrer ( ruhend )

Herzlich willkommen!

# Rückblick 2016

## Januar

- Bereits Ende Januar werden wieder die ersten Flüge mit Mose und UL durchgeführt.  
Trockenes und warmes Wetter sind mehr als hilfreich

## Februar

- Die Jahreshauptversammlung findet am 26.02. im Trachtenheim statt. Karl Kölle und Ottmar Schmidt werden hierbei für ihr jahrzehntelanges Engagement geehrt und zu Ehrenmitgliedern ernannt.
- Im Rahmen des LVB Fliegertages gewinnt der Verein bei der Verlosung 200€ (Hauptpreis) für die Jugendarbeit.

## März

- Am 06.03. werden die Segelflugzeuge aufgebaut und der Flugbetrieb vorbereitet.
- Andreas Lüttgering, Christoph Böttigheimer und Christian Laue brechen am zweiten Märzwochenende mit zwei Segelflugzeugen zum Winterfluglager nach La Motte auf.
- Am 18 und 19.03 findet die alljährliche Flugplatzpflege statt. Parallel hierzu wird der Spielplatz einer Grundüberholung unterzogen, eine neue Schaukel wird aufgestellt.
- Max Böswald und Tobias Pachowsky werden zum Trainingslager des Segelflug-D-Kaders am Feuerstein eingeladen.
- Am 23.04 verstirbt der erste Modellflugreferent des Vereins, Willi Liepold im Alter von 89 Jahren, am 25.04. verstirbt unseres langjähriges Mitglied Peter Schmid im Alter von 77 Jahren.

## April

- Die Frühjahrsversammlung sowie die Einweisung in die Rettungsgeräte findet am Ende der Osterferien statt.
- Der alte Audi S3 hat als Flugplatzfahrzeug ausgedient und wird verschrottet. Organisiert von Martin Lamberti erhält der Verein von Audi einen fast neuen A4 Avant als Spende.

## Mai

- Das Fliegerfest am Samstag/ Sonntag 21./22.05. ist dank der Mithilfe Vieler ein voller Erfolg. Florian Bergér scheint die Grenzen der Physik zu ignorieren und zaubert unglaubliche Figuren in den wolkenlosen Himmel, des weiteren lässt Roland Berlinghof die Pilatus B4 zu musikalischer Begleitung im leichten Wind tanzen und Franz Eckerle zelebriert mit seiner Decathlon für die vielen begeisterten Zuschauer ein klassisches Kunstflugprogramm.

## Juni

- Unsere Terrasse bekommt ein neues Gesicht: Der in die Jahre gekommene Zaun (das Geländer) wird erneuert. Allen hierbei konstruktiv Engagierten ein herzliches Dankeschön!

## **Juli**

- Wie gewohnt nehmen wir am ersten Juliwochenende am Eichstätter Altstadtfest teil.
- Am 8., 9. und 10. Juli waren Flüge zur Waldbrandüberwachung angeordnet. Es wurden insgesamt 3 Beobachtungsflüge
- Am 16. Juli fand die seit längerem angekündigte Standortweiterbildung mit praktischen Übungen statt, zu der wir auch Frau Landtagsabgeordnete Tanja Schorer-Dremel und Herrn Landrat Anton Knapp als Beobachter begrüßen durften. Die Übungsaufgaben wurden in 8 Flügen mit einer Gesamtflugzeit von fast neuen Stunden erfolgreich abgearbeitet.
- Unser Kunstflugpilot Florian Bergér belegte bei der deutschen Kunstflugmeisterschaft 2016 vom 17. bis 23. Juli in Ballenstedt in der Klasse unlimited einen hervorragenden 2. Platz.
- Christoph Böttigheimer belegt mit seiner ASW 27 beim Klippeneckwettbewerb vom 28. Juli bis 6. August einen hervorragenden 5. Platz.

## **August**

- In den ersten zwei Augustwochen findet unser traditionelles Fluglager statt. Es kann fast jeden Tag geflogen werden, das Interesse ist jedoch bei den hochsommerlichen Temperaturen eher verhalten.
- Podestplätze bei dem Qualifikationswettbewerb für die deutsche Meisterschaft auf dem Flugplatz Lachen Speyerdorf! Tobias Pachowsky siegt in der Clubklasse, Max Böswald belegt in derselben Klasse den dritten Platz. In der 18m-Klasse belegt Sven Baldauf den achten Platz, Roland Berlinghof kam auf Platz 17, Christoph Böttigheimer belegt in der FAI 15m-Klasse den 6. Platz.
- Am 22.08 verstirbt unser langjähriges Mitglied Alfred Köbler.

## **September**

- Florian Bergér gewinnt das Heimrennen am Lausitzring und übernimmt die Spitze der Gesamtwertung des Red Bull Air Race der Challenger.

## **Oktober**

- Florian Bergér gewinnt die Gesamtwertung des Challenger Cups beim Red Bull Air Race.
- Der neue Discus 2c wird Mitte Oktober geliefert. Der Erstflug findet am 29.10.16 statt.

## **November**

- Die Jahresversammlung des Stützpunktes Eichstätt der Luftrettungsstaffel findet am 19.11. im Vereinsheim statt. Als Stützpunktleiter wird Peter Thanner bestätigt, Helmut Reuthlinger übernimmt als Stellvertreter das Amt von Erwald Lenk.
- Am 20.11. werden die Segelflugzeuge abgebaut, sowie die Hallen für die Winterarbeit vorbereitet.
- Ein Theoriekurs findet vom 12. November bis 17. Dezember an den Wochenenden im Vereinsheim statt, von 17 Teilnehmern sind fünf 5 Piloten aus unserem Verein.



## Dezember

- Bei der Jahresabschlussfeier am 11.12. im Vereinsheim werden im Rahmen die Gewinner des Karl-Kölle Pokals geehrt: Bei den Junioren gewinnt Neuzugang Mike Bauer erstmalig die Juniorenwertung, gefolgt von Tobias Pachowsky und Max Böswald, bei den Senioren siegt Christian Laue, Sven Baldauf erfliegt sich den zweiten Platz und Christoph Böttigheimer belegt den dritten Platz.

## Ausblick 2017

*Das neue Jahr brachte und bringt einige Veränderungen:*

Im Rahmen einer optimierten Mitgliederverwaltung stellte Ende des abgelaufenen Jahres der Luftsportverband Bayern auf die netzbasierte Software „**Vereinsflieger**“ um. Dies war für die Vorstandschaft der passende Anlass, bei der Mitgliederverwaltung des Vereins, aber auch bei der Erfassung und Abrechnung der eigenen Flüge zu einer Vollversion des „Vereinsfliegers“ zu wechseln. Das hatte primär Auswirkungen auf die Arbeit von Schriftführer und Kassier, wird aber auch das Startschreiben bei Flugbetrieb sowie die Abrechnung und den Tagesabschluss verändern. Wir sind davon überzeugt, dass wir auch diesen Wechsel meistern werden.

Ein anderer Wechsel ergab sich aus der gesundheitlichen Situation unseres bisherigen Freigabeberechtigten und **Prüfers für Luftfahrtgerät** Gerhard Pachowsky sen., bei dem wir uns an dieser Stelle für die bisherigen Tätigkeiten bedanken möchten. Im Verlauf des Jahres 2017 werden alle Vereinsflugzeuge in die Obhut der CAMO des LVB überführt, die bisherige eigene CAMO des Vereins sowie der Luftfahrttechnische Betrieb bzw. der Wartungs- und Instandsetzungsbetrieb werden eingestellt. Arbeiten an unserem Fluggerät, zu denen wir aufgrund der bestehenden Gesetzeslage berechtigt sind (sog. Pilot/Owner-Arbeiten), dürfen wir auch in Zukunft selbst durchführen. Die jeweilige Freigabe des Geräts zur erneuten Verwendung muss durch einen von der Vorstandschaft benannten Freigabeberechtigten erfolgen und von ihm auch entsprechend dokumentiert werden. Diese Freigabeberechtigten sind in den Instandhaltungsprogrammen der Flugzeuge benannt. Für darüber hinausgehende technische Freigaben sowie für die wiederkehrenden Jahresnachprüfungen konnten wir zwei externe Prüfer gewinnen, jeweils für Segelflug und Motorsegler bzw. Motorflug und Ultraleicht.

*Aber auch die bereits seit Jahren bekannten und auch im kommenden Jahr fortgesetzten Aktionen sollen benannt sein:*

Das **Fliegerfest** 2017 findet traditionell wieder am Wochenende nach Pfingsten statt. Dieses ganz wesentliche Element der Öffentlichkeitsarbeit wollen wir auch in 2017 wieder zweitägig am Samstag/Sonntag veranstalten und dabei auf bewährte Elemente setzen. Großer Dank bereits jetzt an alle, die sich bei der Vorbereitung, der Durchführung und den Aufräumarbeiten engagieren.

Auch beim **Altstadtfest** werden wir den Verein vertreten und uns entsprechend präsentieren. Dazu gehört wie jedes Jahr das Ausstellen eines (Segel-) Flugzeugs auf dem Domplatz, aber auch neue Ideen werden gerne aufgenommen: Wendet euch dazu einfach an jemanden aus der Vorstandschaft.

Das seit vielen Jahren in Kooperation mit dem Kreisjugendring in den Sommerferien durchgeführte Basteln von Wurfgleitern hat deutlich an Zuspruch verloren. Wir wollen statt dessen in diesem Jahr erstmals ein **Lehrer/Schüler-Fliegen am Modellfluggelände** veranstalten, organisiert und durchgeführt von unseren Modellfliegerkameraden, voraussichtlich in der letzten Augustwoche.

Nicht ganz vergessen dürfen wir allerdings den „ganz normalen Wochenendbetrieb“ für **Besucher auf dem Flugplatz**, denn auch dieser bedeutet Kontakt zu den (fliegenden und nichtfliegenden) Mitbürgerinnen und Mitbürgern. Es ist uns ein großes Anliegen, hierbei einen allzeit guten Eindruck zu vermitteln durch einen freundlichen, offenen Umgang und Hilfsbereitschaft, denn die Gäste von heute sind die Mitglieder von morgen.

*Nun jedoch zum Hauptzweck des Vereins, zum Fliegen:*

Nach der Vollendung der üblichen Winterarbeiten zu Instandsetzung, Instandhaltung und Pflege der Flugzeuge und dem erfolgreichen Abschluss der fälligen Jahresnachprüfungen steht der Wiederaufnahme des **Flugbetriebs** bei passendem Wetter nichts entgegen. Wir verfügen hierfür über einen in weitem Umkreis einmaligen Flugzeugpark im Besitz des Vereins, der von den Mitgliedern zu vergleichsweise günstigen Konditionen genutzt werden kann. Zum Flugbetrieb gehört jedoch auch eine entsprechende Mannschaft, denn nur Weniges geht beim Fliegen wirklich ganz alleine. Wir wollen deshalb heuer, zunächst in den Monaten April und Mai als Pilotbetrieb, die Festlegung einer Flugbetriebsmannschaft (Flugleiter, Windenfahrer, Fluglehrer) erproben und erhoffen uns durch die Verteilung der Lasten auf möglichst viele Schultern einen Gewinn an Freizeitqualität bei allen.

Immer wenn das neue Flugjahr beginnt stehen viele **Einweisungs-, Überprüfungs- und Trainingsflüge** an. Hierzu eine eindringliche Bitte an alle Aktiven: Nutzt das Angebot unserer Fluglehrer und CRIs hierzu und bringt euch selbst baldmöglichst auf den notwendigen Übungsstand, um sicher und damit stressfrei fliegen zu können. Auch die zur Erhaltung der Lizenzen notwendigen Auffrischungsschulungen kann man übrigens durchaus bereits deutlich vor dem „letzten Drücker“ durchführen, das spart erheblich Nerven.

Auch in diesem Jahr liegt ein Schwerpunkt der Vereinsaktivitäten auf der **Ausbildung der Flugschüler** im Segelflug und auch auf dem Motorsegler. Erfreulicherweise können wir hierzu auf eine verhältnismäßig hohe Zahl an engagierten Fluglehrern bauen, so dass sich die Belastung des Einzelnen in erträglichen Grenzen halten sollte. Allen Flugschülern viel Erfolg bei der Ausbildung und den neu Hinzukommenden ein herzliches Willkommen!

Vor uns liegt eine neue Flugsaison voller Möglichkeiten. Natürlich sind wir bei unserem schönen Hobby sehr vom Wetter abhängig, und es wird in 2017 diesbezüglich auch weniger gute Tage geben. Dennoch: Es muss nicht immer Hammerwetter sein, auch wettermäßig „halbscharige“ Lagen können ihren Reiz haben, beim Streckensegelflug und der Segelflugbundesliga (heuer erstmals in der ersten Liga!), wie auch bei der Teilnahme an Trainingslagern und **Wettbewerben**. Wir werden seitens des Vereins sportliche Ansätze nach Kräften unterstützen und so werden auch in diesem Jahr über einige Wochen Flugzeuge des Vereins nicht für den Flugbetrieb am Platz zur Verfügung stehen. Wir wünschen den Wettbewerbsfliegern viel Erfolg und bitten die „Daheimbleibenden“ um Verständnis. Daneben wollen wir all diejenigen nicht vergessen, bei denen der Schwerpunkt beim Fliegen auf der **Erholung und Entspannung** liegt, die gerne und ausführlich in der näheren und weiteren Umgebung „spazierenfliegen“, stressarm und eher spaßbetont. Dies gilt gleichermaßen für Segel- und Motorflug. Wir werden auch in diesem Jahr viel Freude haben.

Bei aller Begeisterung fürs Fliegen wollen wir aber auch in der kommenden Flugsaison die **Rücksichtnahme** auf die Bevölkerung der umliegenden Ortschaften, insbesondere im Hinblick auf den Lärmschutz nicht vergessen. Wir verweisen hierzu auf die neu festgelegten Abflugrouten für die Startrichtung 29, vor allem bei Schleppflugbetrieb. Außerdem wollen wir beim motorisierten Flugbetrieb versuchen, die Zeit der klassischen Mittagspause wieder etwas mehr zu respektieren.

*Die Vorstandschaft wünscht allen Mitgliedern, allen Gästen und Passagieren und allen Freunden des Fliegerclubs viele schöne Flugerlebnisse und erholsame Stunden auf dem Flugplatz.*

## Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1966)

### Trotz schlechtem Wetter viel geflogen



Obwohl das Wetter in diesem Jahr an den Wochenenden nicht be-rauschend ist, absolvieren die Piloten mehr Starts und Flugstunden als im vor-

gen Jahr. Mit den clubeigenen Flugzeugen werden 916 Starts und 516 Stunden geflogen. Da es jetzt für die Segelflugwettbewerbe schon bessere Flugzeuge gibt, entscheidet man, von der Flugzeugbaufirma Scheibe, eine gebrauchte **SF 27** zu kaufen.

Quelle: Chronik 50 Jahre Fliegerclub Eichstätt

# Luftrettungsstaffel Bayern e.V. – Stützpunkt Eichstätt

Zur Unterstützung des Katastrophenschutzes in Bayern waren die Einsatzpiloten des Stützpunkts Eichstätt unter der Leitung von Peter Thanner auch in der Flugsaison 2016 wieder bereit, Beobachtungsflüge gemeinsam mit Luftbeobachtern des Landratsamtes, der Forstbehörden, der Rettungsleitstelle und der Feuerwehr zu unternehmen.

Am 8., 9. und 10. Juli waren Flüge zur Waldbrandüberwachung angeordnet. Es wurden insgesamt drei Beobachtungsflüge durchgeführt mit einer Gesamtflugzeit von knapp sechs Stunden, die von der Regierung von Oberbayern mit den vereinbarten Stundensätzen vergütet wurden.

Am 16. Juli fand die seit längerem angekündigte Standortweiterbildung mit praktischen Übungen statt, zu der wir auch Frau Landtagsabgeordnete Tanja Schorer-Dremel und Herrn Landrat Anton Knapp als Beobachter begrüßen durften. Die Übungsaufgaben wurden in acht Flügen mit einer Gesamtflugzeit von fast neun Stunden erfolgreich abgearbeitet.

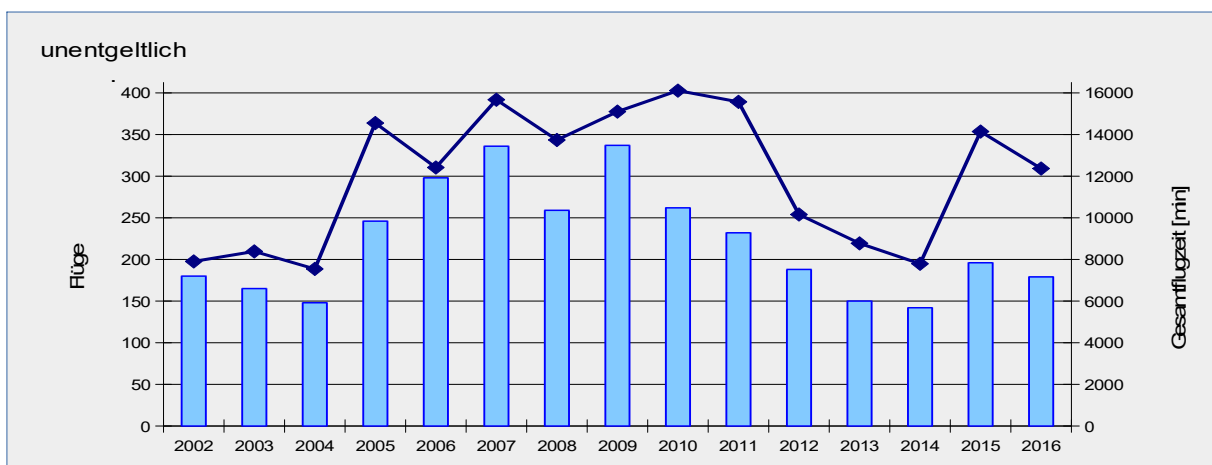
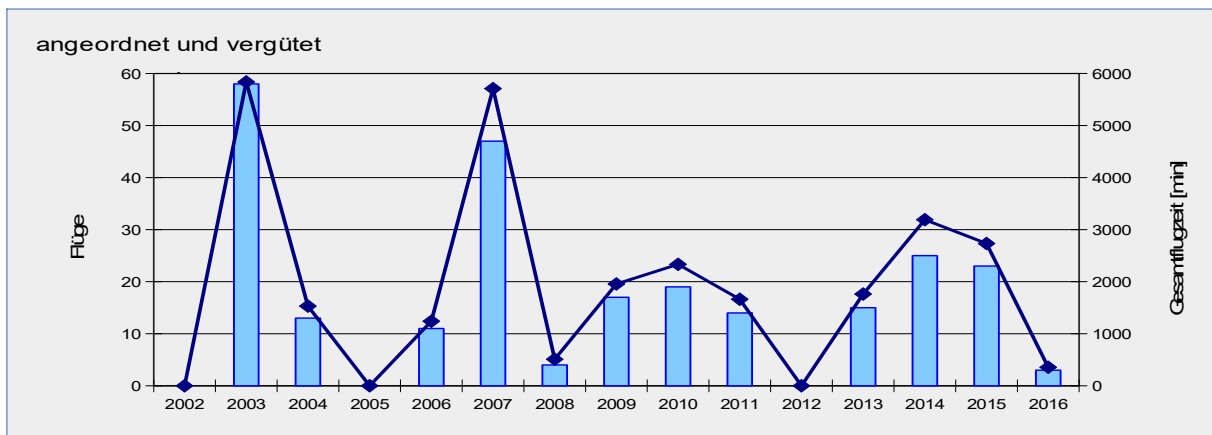
Unentgeltliche Luftbeobachtung wurde von den Einsatzpiloten bei zusätzlich 179 Flügen mit insgesamt über 206 Stunden Flugzeit durchgeführt.

Allen Piloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft.

Meinem Nachfolger im Amt Helmut „Schorsch“ Reuthlinger wünsche ich eine glückliche Hand und die notwendige Portion Gelassenheit.

Erwald Lenk, ehem. stellv. Stützpunktleiter

*Luftbeobachtung 2002 bis 2016: Flüge (Säulen) und Gesamtflugzeit in Minuten (Kurve):*



[Unentgeltliche Beobachtungsflüge sind alle Flüge der Einsatzpiloten mit mehr als 20 Minuten Flugdauer]

## Fliegerlager 2016

Fliegerlager heißt nicht nur Fliegen, sondern auch Sternschnuppen Gucken, gutes Essen, viel Lachen beim Activity Spielen und jährliche Luftamtüberprüfung.

War 2015 das Thema "Hitze", war dieses Jahr das Wetter eher kariert: einen Tag hat es durchgeregnet und an einem Tag war das Wetter "na ja" - nur der Peter brauchte seinen Überprüfungsstart - also genau ein Start an diesem Tag. Aber sonst konnte an jedem Tag geflogen werden. Auch Sternschnuppen konnten bewundert werden, allerdings nicht täglich und auch nur in Decken eingehüllt. Bei bedecktem Himmel gab's bis nach Mitternacht viel Spaß mit pantomimischen Verrenkungen und ausstellungsreifen Gemälden beim Activity-Spiel.

Dann war da die angekündigte Flugplatzüberprüfung durch das Luftamt: Ein fremdes Auto hielt, ein fremder Mann stieg aus, auf der Terrasse verstummten alle, einer sprang schon aufs Rad um den Vorstand am Startwagen zu informieren, dann die Frage des Fremden: "Wo find ich die Ulli?" - Rad wurde wieder abgestellt und fröhlich weiter geplappert. Drei Stunden später: Wieder steigt ein Fremder aus einem Auto, eilt auf Ulli zu mit den Worten: "Ich bin vom Luftamt, Sie sind doch die Verantwortliche." - "NEIEIN"... und dann wollte er alles sehen und abfotografieren, was er im vergangenen Jahr auch schon gemacht hat. Bis Erwald alarmiert war, eilte er unbegleitet (er wollte alleine gehen) zur Winde. Der Windenfahrer war gerade mit den Seilen Richtung Start unterwegs und nahe der Winde spazierte nur ein harmloser Tourist, den die Frage vom Luftauge traf: "Wo ist hier der Feuerlöscher?" Ehrliche Antwort: "Keine Ahnung". Was bedeutet das? Arbeit für Erwald - Beschwichtigen, Fotografieren und Mailen ans Luftamt.... Und dann waren da noch die Bäume, die die Unverschämtheit haben zu wachsen: Fällern oder Schwelle versetzen?!? Aber auch jede Überprüfung geht zu Ende und das Abendessensbier schmeckt danach um so besser.

Ja gemeinsames Kochen und Essen darf beim Fliegerlager nicht fehlen und ist schon so beliebt, dass die Beteiligung beim Kulinarischen größer ist als beim Fliegen. Die Speisekarte kann sich aber auch sehen lassen. Durch Tina eingeteilt gab es täglich neue Köche und beste Gerichte, von Schweinefleischcurry über Kartoffelsuppe, selbst gemachte Döner, Fajitas, Forellen, Chili con Carne, bis Gulasch, natürlich immer mit Salatbuffet und süßem Nachtisch.

Leider war die fliegerische Beteiligung nicht so groß wie in vergangenen Jahren, aber das lag wohl daran, dass Tobi, Max, Roland, Sven und Bötti auf Wettbewerben waren. Thermisch war es gar nicht so schlecht, aber die Arbeitshöhe (Basis meist nur knapp über 1000 m über Platz) war nicht wirklich prickelnd. Trotzdem wurden einschließlich der Wochenenden 731 Starts und Landungen (eine mit eingezogenem Fahrwerk - abendliches Bier gesichert!) und 455 Stunden geflogen, beste Gelegenheit für unsere Flugschüler zu üben. Ein Dank an Lehrer, Windenfahrer, Schlepppiloten und Flugleiter, die dafür sorgten, dass der Betrieb in beiden Wochen stattfinden konnte.

Also beteiligt Euch auch 2017 wieder an zwei schönen Wochen Fliegen mit Urlaubsfeeling und alles super preisgünstig.

**31.07. bis 11.08.17 vormerken!**

PS: Es gibt bei genügend Beteiligung auch ein Osterfluglager (18.04 bis 21.04.17).



## Straßburg = Strasbourg

Nach unserer Austria-Tour in 2015 sollte heuer der traditionelle Ausflug der Eichstätter Rotax-Meute eigentlich wieder nach Norden gehen. Geplant und vorbereitet war die Route über Eisenach nach Uetersen bei Hamburg, dann einmal Schleswig-Holstein umrunden... aber soweit kamen wir gar nicht.

Am Freitag, 08. Juli ging's also los. Eine einfache Streckenführung, per Mose ca. 4h Gesamtflugzeit, das sollte mit Abflug kurz nach Mittag zu machen sein.

Leider hat der sporadisch auftretende Schluckauf des IH-Motors (diese kurzen, mehr spür- als hörbaren Unstetigkeitsstellen im Rundlauf) den Piloten der Dynamic doch nicht ganz ruhig und entspannt fliegen lassen.



Und darum... haben wir den Ausflug gleich in Eisenach abgebrochen und sind (immer schön in entsprechender Höhe) nach Eichstätt zurückgegendelt. Katzenjammer, lange Gesichter, ratlose Minen. Was machen wir jetzt mit dem schönen Wochenende? Na klar doch: Wegfliegen. Und spätestens beim Abendessen in der Krone war dann klar, dass es am Samstag nach Kehl am Rhein gehen soll. Um Straßburg anzuschau'n, das gleich auf der anderen Seite des Rheins liegt.

### Samstag, 9. Juli 2016

Im Frühtau zu Berge... Ja warum denn? Vor und nach einem gepflegten Frühstück auf der Terrasse in Eichstätt in aller Ruhe die beiden Moses hergerichtet und die aus Egweil einschwebende kleine Jodel von Mark begrüßt. Dann ging's auch schon los, immer schön nach Westen. Das hat den Vorteil, dass auch keine Sonne blendet.

Und die Strecke bis Kehl ist auch nur knappe 300km lang, also gut 2h mit etwas Rückenwind und nicht unbedingt Vollgas, wir wollen ja was sehen und nicht hetzen.

Auf jeden Fall haben wir uns entschlossen nördlich an Stuttgart vorbeizugehen, ganz knapp um die Ecken des Luftraums C herum, das war *sehr interessant*. Bei traumhaftem Wetter.

Und nach Passieren des hohen hohen Schwarzwalds liegt auch schon nach zwei Stunden Flugzeit (das geht im Motorsegler grad noch) das Rheintal vor uns. Aber man glaubt es schier nicht: Dann dauert's immer noch eine gute viertel Stunde, bis man endlich auf der Graspiste von Kehl ausgerollt ist und einem schlagartig bewusst wird: Boa, isses da warm. Und schon bricht der Schweiß aus.

Jetzt also das Übliche: Gepäck ausladen, Mücken abwaschen, Flugzeuge verzurren und ein erstes Bier bestellen. Und ein Taxi, das uns nach Straßburg rüber fährt. Die Fahrt dauert, bis der Taxler dann das *richtige* Hotel gefunden hat, fast eine halbe Stunde, aber dann ist alles gut. Und weil der Tag noch jung ist und wir ja nicht zum Spaß da sind, geht's gleich los mit der Stadtbesichtigung. Endlich mal selber laufen, ah wie schön.



Was soll man zu der Stadt sagen?  
Superschön, ehrlich, sollte sich jeder mal  
anschauen. Auch wenn das Preisniveau auf der  
französischen Seite nicht unbedingt niedriger  
ist als auf der deutschen, aber was soll's.



Die Spätabend-Show am Straßburger Münster (beleuchtete Südseite mit Musik) war jedenfalls ein wunderbarer Abschluss, na gut, so ein klitzekleines Bierchen danach noch...



## Sonntag, 10. Juli 2016

Jetzt nur nichts überstürzen. Erstmal aufwachen und zum Frühstück. Danach:

Streckenplanung, Wetterbriefing, Schwerpunkts- und Startstreckenberechnung, ... so wie immer halt. :-)

Wir haben uns dann entschieden, auf die eigentlich noch vorgesehene Schiffsrundfahrt zu verzichten und Straßburg kurz vor Mittag zu verlassen. Dafür aber auf der Strecke nach Eichstätt noch einen kleinen Zwischenstopp einzulegen in Albstadt-Degerfeld.

Das haben wir dann auch so gemacht, bei wirklich traumhaftem Wetter. Die Wirtschaft in Albstadt ist ordentlich, und mit vollem Bauch soll man ja auch nicht gleich wieder sportliche Höchstleistungen vollbringen, also noch eine kleine Siesta im Schatten unterm Baum eingelegt. Danach was für die fliegerische Fortbildung im Sinne von



„Was ich mir wünsche, wenn ich mal groß bin.“



Und bevor es langweilig wurde: Auf geht's nach Hause. Am Spätnachmittag waren wir wieder da, es muss ja nicht immer kurz vor Sunset sein. Schön war's, wir können den Kurzausflug nur empfehlen.

Erwald, Gigi, Irmi, Mark, Oewe, Peter



## Namibia

Nach einem vielversprechenden Anruf von Robert Schymala, ging es am Tag darauf für Tobi und mich zum OLC Liga Finale 2016 am 01.10.16. Dort angekommen wurden zuerst einige Vorträge gehalten, bevor es bei diversen Siegerehrungen spannend für uns beide wurde. Als dann die Siegerehrung des Young Eagle Speed Cup angekündigt wurde, begann der Nervenkitzel. Die Plätze von Platz 10 (Mike Bauer) bis 4 wurden namentlich erwähnt, bis es zu den Top 3 kam. Tobi, Robert Schymala und ich wurden aufgefordert nach vorne zu kommen. Nach einigen Vorworten wurden die Preise bekannt gegeben. Robert, der den Speed Cup eigentlich gewonnen hatte, durfte nicht erneut nach Namibia. Also hatte ich als 2. das Glück nach Bitterwasser fliegen zu dürfen. Robert und Tobi erhielten einen Geldpreis. Anschließend traf ich mich mit Wilfried Großkinski und einigen anderen Junioren, die entweder letztes Jahr oder dieses Jahr zu einem anderen Termin als ich nach Bitterwasser durften. Dort besprachen wir, wann das Treffen in Köln ist, wer in welchem Zeitraum in Bitterwasser ist und was wir schon mal vorbereiten sollen, z.B. Befähigung zur Eigenstartberechtigung erhalten. Die Prüfung hierzu absolvierte ich dann zusammen mit Matthias Arnold auf der Hahnweide. 89 Minuten Flugzeit bzw. 10 Starts kosteten mich beachtliche 560 €, aber dafür durfte ich ja zum Glück nach Bitterwasser.

Regeln des Young Eagle Speed Cup sind identisch mit den Regeln in der Bundesliga, nur dass einzig die Flüge von Junioren also Piloten unter 25 Jahren zählen. Man versucht also in 2,5 h so viele Kilometer wie möglich zurückzulegen. Mein bester Flug war am 07.05.16 über dem bayerischen Wald. In den 2,5 h legte ich im Discus 2 370 km mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 147,65 km/h zurück.

Am Tag vor dem Abflug sind Koffer gepackt, das Zugticket ausgedruckt und alle benötigten Dokumente verstaut. Ich bin bereit, der Kälte in Deutschland in das Segelflugparadies Bitterwasser zu entfliehen. Doch dann bekomme ich einen Anruf von Stefan Langer und später eine Nachricht von Matthias Arnold, der vor mir zusammen mit Max Mensing den Ventus 2cxM in Bitterwasser geflogen ist. Stefan sagte zu mir, ich solle unbedingt einen Spot mitnehmen, da das „Flight Office“ dieses Jahr großen Wert darauf lege und mir ansonsten drohe, in Bitterwasser nicht fliegen zu dürfen. Mir schossen 1000 Gedanken durch den Kopf: „Woher bekomme ich den jetzt noch so kurzfristig? Jetzt habe ich die Reise nach Namibia gewonnen und darf nicht fliegen!“ - Dann erreicht mich noch die Nachricht von Matthias. Er schreibt mir, dass ich noch ein EDS mitbringen soll, denn das vom Flieger ist defekt. Ich war nun hundertprozentig überzeugt, dass ich das Fliegen dort vergessen kann. Anschließend stellte sich aber heraus, dass Matthias noch ein EDS auf-treiben konnte.

Am 15.12. steige ich also in Ingolstadt Hbf in den ICE Richtung Nürnberg. In Nürnberg bin ich dann in den ICE nach Frankfurt umgestiegen. Während der Fahrt erkundigte ich mich, wo ich in Frankfurt noch den Spot auf-treiben konnte. Der Spot war bei Globetrotter erhältlich. Mit dem Spot im Gepäck konnte ich endlich guten Gewissens Richtung Frankfurter Flughafen fahren. Am Flughafen angekommen wartete ich noch auf Dieter Hefter, der mit mir nach Bitterwasser flog. Als ich dann eingchecked hatte, fiel eine große Last von den Schultern. Denn nach dem ganzen Aufwand konnte der Urlaub beginnen.



Nach 10,5 Stunden Flugzeit im 330iger Airbus waren Dieter und ich in Windhuk um 07:10 gelandet. Anschließend noch das Gepäck geholt und Euro in Namibische Dollar umgetauscht. Der Taxifahrer, der uns von Windhuk Flughafen nach Bitterwasser brachte, stand auch schon bereit. Die Fahrt dauerte ca. 2,5 Stunden und führte größtenteils über Schotterpisten. Die Landschaft war ganz anders, als ich sie mir vorgestellt hatte. Viele Berge, kleine Bäume und Sträucher prägen die Landschaft Namibias. Es wurde klar, dass man hier wirklich nirgends landen konnte.



Schließlich erreichten wir am 16.12. um ca. 11 Uhr Bitterwasser Lodge und Flying Centre. Dort wird man zuvorkommend an der Rezeption empfangen und füllt zuerst ein paar Formulare aus. Ich wohnte in einem Rondavel, einer kleinen runden Blechhütte mit Strohdach, Bett, Schreibtisch und Kleiderschrank. Da ich während der Anreise im Flugzeug kaum schlafen konnte, wollte ich mich zuerst hinlegen und einfach ausschlafen. Das war aber trotz starker Müdigkeit bei 36°C nicht möglich. Also entschloss ich mich, meinen Koffer auszupacken und anschließend ins Restaurant zu gehen, um die ganzen Leute kennen zu lernen. Im Anschluss daran ging ich an den Pool, um eine Runde zu entspannen. Danach suchte ich noch das Flight Office auf, um den ganzen fliegerischen Papierkram

zu erledigen. Auch besorgte ich mir eine Sauerstoffkanüle. Als dann kurz nach Sonnenuntergang um 19:30 Uhr, 2i und DS „left Downwind“ meldeten, lief ich durch die Palmenallee zu den beiden Flugzeugen. Matthias und Wilfried stiegen aus der ASH25 EB28(2i) und Matthias sagte zu mir, dass ich mich auf das hier wirklich freuen kann. Schließlich kam auch schon ein „Runway Boy“ um mit dem Auto das Flugzeug aus der Pfanne zu seinem Abstellplatz zu ziehen. Um 20:00 Uhr begann dann auch das Abendessen. Dabei erklärte mir Matthias das Wesentliche und teilte mir mit, dass ich morgen noch nicht fliegen werde, da morgen der letzte Tag von Matthias und Max sei. Also trank ich mit ein paar Kollegen das ein oder andere Bier und hielt es trotz meiner Müdigkeit doch relativ lange aus. Für den nächsten Morgen war vereinbart, dass ich mich für eine Einweisung mit Matthias am Ventus treffe.

Nach der Einweisung startete pünktlich um 8 Uhr das Frühstück. Ich war immer noch müde, weil ich wieder nicht genug geschlafen hatte. Wilfried setzte sich zu Max, Matthias und mir an den Tisch um den Tagesablauf zu besprechen. Er teilte mir mit, dass ich doch bei Peter Ocker im Arcus M mitfliegen könne. Ich freute mich riesig, trotz der Müdigkeit, und dachte mir, Doppelsitzer geht immer. Nachdem wir dann am Flieger waren, mussten wir ihn ohne Kuller aus der Halle bekommen, was sehr umständlich war und wobei wir etwas Zeit verloren. Peter teilte mir mit, dass wir noch Wasser ablassen müssten, weil er den Flieger für sich alleine getankt hatte. Als ich das Flughandbuch zum Spaß überflog, bemerkte ich, dass der Flieger mit zwei Personen schon fast das maximale Abfluggewicht von 800kg erreichte. Vor dem Start öffnete Peter für ganze 5 Sekunden den Wasserhahn. Dabei musste ich schon leicht schmunzeln, weil wir letztendlich ca. 100 kg überladen waren. Nach Motor- und Rudercheck und angesteckten Düsen konnten wir ca. 45 Minuten nach Matthias und Wilfried um 11:00 Uhr starten.



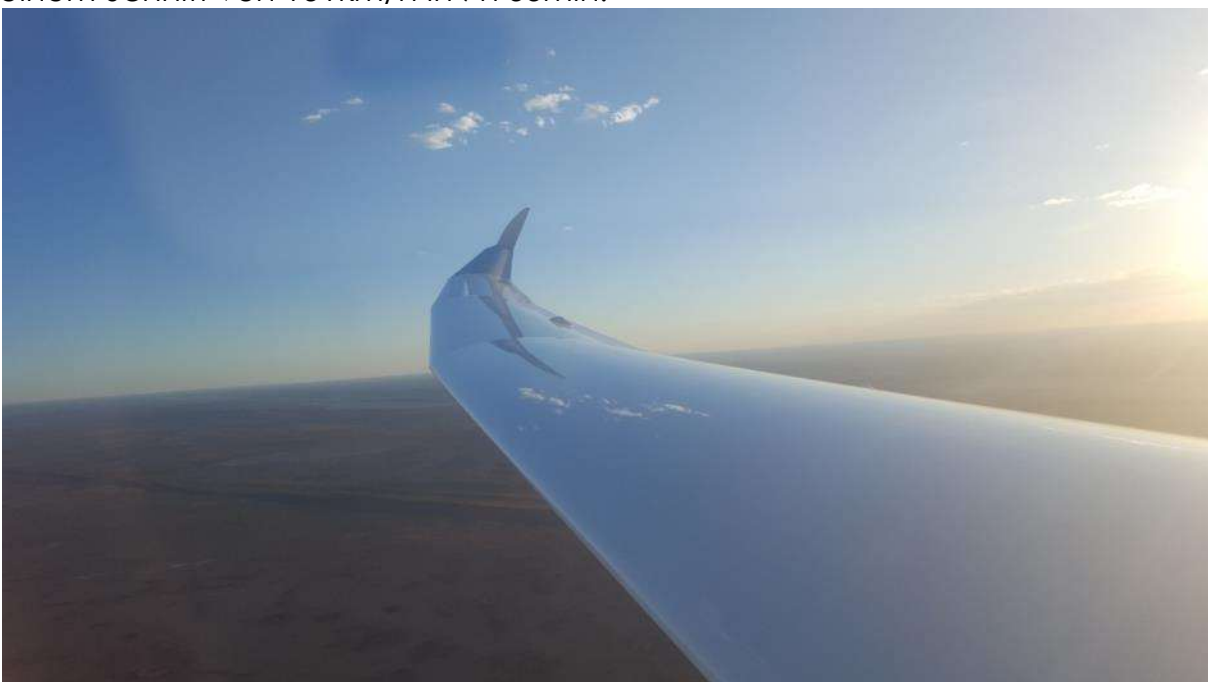
Als die Haube zuging, hatte es im Flieger gefühlte 60°C bei 34°C Außentemperatur. Der erste Bart ging mit etwas Suchen mit 2,3 m/s bis 2700m MSL. Die ersten Wolken standen im Nordosten und deswegen entschieden wir uns in diese Richtung zu fliegen. Zu Beginn steuerte Peter den Arcus und ich sah mich ein bisschen um. Nach ungefähr einer Stunde sagte Peter, dass es bei ihm nicht so läuft heute und ich solle ihm mal zeigen, warum ich den Speed Cup gewonnen habe. Schon nach ein paar Minuten merkte ich, dass es – auch bei dem Gewicht – ein Genuss war den Arcus zu fliegen. Die Steigwerte wurden unter den Wolken besser und besser. Schließlich wendeten wir kurz hinter der Grenze von Botswana 240km von Bitterwasser entfernt. Als nächsten Wendepunkt entschieden wir



uns den Gamsberg im Nordwesten von Bitterwasser anzufliegen. Die 360 km waren spielerisch leicht überwunden und wahnsinnig schnell hinter uns.



Die Steigwerte waren gigantisch. Wenn das Vario nicht so an den Anschlag schlug, dass es sich nicht mehr bewegte, war es ein schlechter Bart. Inzwischen ist die Basis auch schon auf 4900m MSL angestiegen. Die Vorfluggeschwindigkeiten waren so schnell, dass der Logger eigentlich dauerhaft „zu schnell“ anzeigte. Anschließend drehten wir in den Süden Richtung Aus. Als Matthias meldete, dass er 60 km vor „Aus“ sei und sich dort das Wetter verschlechterte, wendeten wir 100 km vor „Aus“. Es ging nochmal in den Norden nach Rehobot, wo die Konvergenz schon auseinanderlief und schließlich zurück nach Bitterwasser. Zum krönenden Abschluss gab es noch eine Landung bei Sonnenuntergang, was ein einmaliges Erlebnis ist. Ein sehr schöner Flug mit Peter, der nach dem Flug lobte, dass er noch was von mir lernen könnte. Der Endanflug hätte noch etwas besser sein können, dann hätten wir einen 160-km/h -Schnitt gehabt. So waren es 1200km mit einem Schnitt von 151km/h in 7h 55min.



Am nächsten Morgen richtete ich mir den Ventus her. Max und Matthias, die am Tag zuvor in der Disko in Hoachanas waren, kamen in erstaunlich guter Verfassung zu mir an den Ventus, um sich zu verabschieden.



Fabian Siebenwurst, der das Flight Office leitete, sagte beim Briefing zu mir, dass ich mich heute erst mal auf dem Ventus einfliegen soll. Als ich schließlich den Flieger auf die 07 Pfannenpiste zog, brachte mir Wilfried noch seinen Spot, weil ich mit meinem keinen GPS-Empfang bekam. Ich wartete ab bis fast alle gestartet waren, um den Ventus in aller Ruhe vorbereiten zu können. Haube zu, Motorcheckliste für den Start abgearbeitet und nach kurzer Warmlaufphase Vollgas. Der Motor brachte statt 6500/min nur 4400/min. Die Pfanne war groß genug, also entschied ich mich den Start nicht abubrechen, erst wenn ich in der Mitte der Bahn noch nicht in der Luft war. Nach ca. 300m langsamen Anrollen sprang die Drehzahl endlich auf die erwarteten 6500/min. Den Motor ließ ich dann bis 1000m über Grund laufen. Der Flug verlief dann problemlos und ich konnte immerhin locker 470 km in Platznähe fliegen. Am Nachmittag kümmerte ich mich dann zusammen mit Renè, dem Werkstattleiter, um das Motorproblem. Aus Erfahrung konnte er mir sagen, dass es wahrscheinlich an dem Luftfilter liege, der einfach nur verdreckt sei. Also Luftfilter ausgebaut, in Benzin gewaschen, wieder eingebaut und am nächsten Tag versuchen, ob es besser ist.

Doch am nächsten Tag bekam ich keinen Strom auf das Flugzeug. Also ging die Fehlersuche los, woran das liegen könnte. Nach längerem Suchen, haben Renè und ich den Fehler gefunden. Es war ein Wackelkontakt in dem Schalter, bei dem man zwischen den Batterien hin und her schalten konnte. Nun war es aber schon halb 4 Uhr und es war 39°C heiß. Deswegen entschied ich mich heute noch kleinere Mängel am Flugzeug zu beheben und am nächsten Tag mit neuem Elan ohne Probleme starten zu können.

Der 20.12. war dann der Tag, an dem es ausnahmsweise keine Probleme am Ventus gab. Bei dem Briefing sagte Fabian, dass er keine Gewitter und Schauer in der Nähe von Bitterwasser erwarte. Die voraussichtliche Flugdistanz sah auch gut aus mit einigen dunkelblauen Stellen, also Strecken von 900 bis 1000 km, die höchste Stufe von TopMeteo. Der Flug begann wie an jedem Tag im Blauen. Der Startzeitpunkt richtete sich nach der Auslösetemperatur, die meist 33°C betrug. Die EB 28 Edition startete kurz vor mir mit Dieter und Roland Linder, der auch mein Trainer in Bitterwasser war. Ich blieb vom Start an immer in der Nähe der EB und ich war erstaunt, dass ich mit dem 18m Ventus mit dem 28m Flugschiff mithalten konnte. Zusammen flogen wir nach Osten zur Aminius Pfanne.



Direkt nach der Pfanne war ein großes blaues Loch. Roland und Dieter waren ca. 5 km vor mir und glitten schon mal hinein. Als ich dann auch drin war, merkte ich, dass dort „tote Luft“ war. Ich entschied mich hier umzukehren und teilte das Roland und Dieter mit. Sie entschieden sich auch zu wenden und wir peilten zusammen wieder den Gamsberg im Westen an. Nur war 100 km vor dem Gamsberg auch ein blaues Loch, wo nichts ging. Also blieb uns lediglich nur noch der Süden übrig, denn im Norden war der Luftraum von Windhuk. Der Süden Richtung Mata Mata sah gut aus, dennoch hatten Roland und Dieter keine Lust mehr und beschlossen zurück zum Flugplatz zu fliegen, um einen Kaffee zu trinken. Ich flog weiter in den Süden bis GO, eine andere EB 28 Edition, mir über Funk mitteilte, dass ich besser umdrehen soll, da sich im Osten und Süden eine dicke Schauerlinie mit Gewittern entwickelt hatte und der einzige Weg zurück nach Bitterwasser sei der Westen. Als ich dann auch mal wieder kurbeln musste, sah ich was GO meinte. Das Wetter hatte unfassbar schnell umgeschlagen und alles war nun überentwickelt. Mein Weg führte dann nach West-Nord-West entlang einer tiefschwarzen Gewitterlinie. Über das Headset hörte ich alle 5 Sekunden einen Blitz. Natürlich ging diese Linie sehr gut, war aber auch sehr einschüchternd so nah an den starken Gewittern zu fliegen.

Irgendwann musste ich aber einen Weg finden weiter in den Norden zu kommen, um zurück nach Bitterwasser zu kommen. Zum Glück konnte ich anschließend durch eine geeignete Lücke springen und damit den Heimweg nach Bitterwasser sichern. Dabei gingen mir aber immer wieder die Worte von Simon aus dem Vorjahr durch den Kopf. Er war in einer ähnlichen Situation wie ich und sprang auch durch eine Lücke zwischen den Gewittern. Plötzlich kamen aber Blitze in einer regenfreien Zone herunter und verfehlten ihn wohl nur knapp. Bei mir lief das im Grunde genommen doch relativ problemlos ab. Ich flog dann noch etwas in den Norden bis an den Luftraumrand von Windhuk und musste dann landen, weil mir die Schenkel ausgingen. Die Gewitterlinie stoppte dann im Osten von Bitterwasser, was meistens der Fall ist, erzählte mir Fabian nach der Landung. Immerhin reichte es noch für 708 km mit einem Schnitt von 135km/h.

Da bisher nur ich den Ventus geflogen bin, hatte Dieter am 21.12. die Ehre den Ventus zu fliegen. Dafür durfte nun ich mal die EB 28 „RB“ zusammen mit Roland ausprobieren.

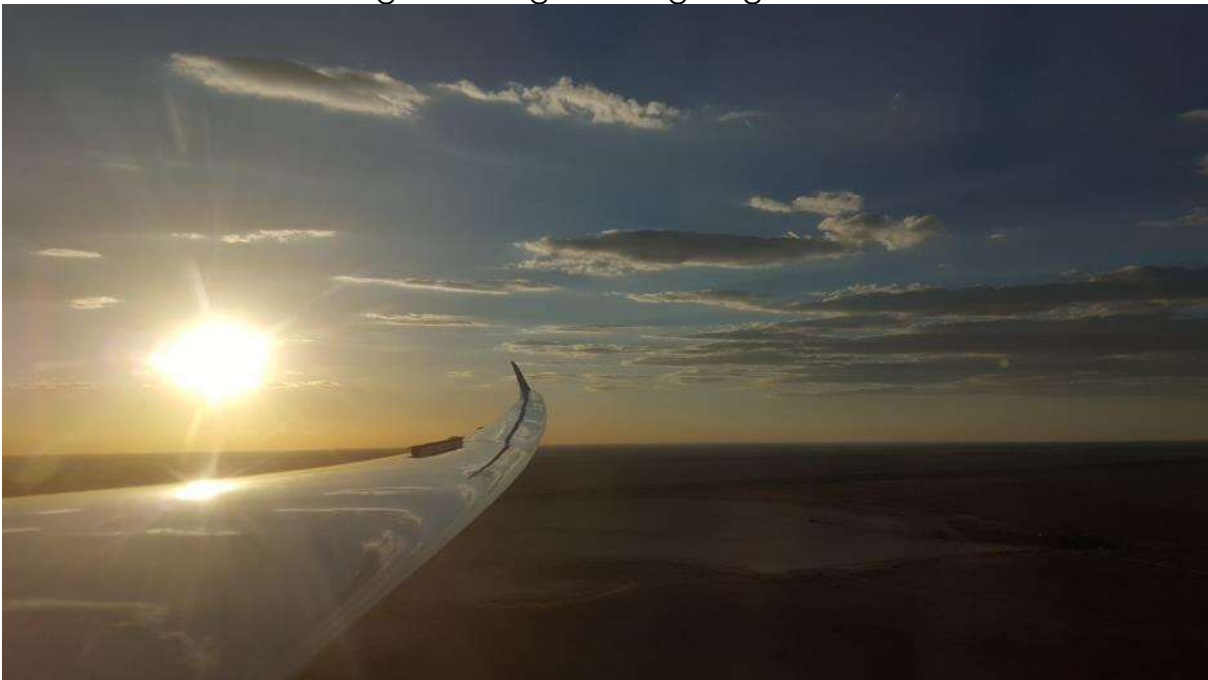




Der Tag war nicht gut vorausgesagt, ca. 750 km waren zu erwarten. Der Weg führte uns zuerst eigentlich immer Richtung Osten oder Nordosten am Morgen. Da am Morgen Cirrus Felder die Pfanne abschatteten, verschob sich der Start immer weiter nach hinten, weil die Auslösetemperatur nicht erreicht wurde. Letzten Endes starteten Roland und ich einfach. Über der Pfanne von Bitterwasser rührte sich nichts, also entschlossen wir uns schon mal langsam mit dem Gleitmonster nach Nord-Osten abzufliegen. Da half das gute Flugzeug auch nichts und wir mussten umdrehen. Kurz vor der Pfanne bekamen wir 1,5m/s. Über Kiripotib (25km nördlich von Biwa) bildeten sich anschließend die ersten schönen Wolken. Unter der ersten Wolke angekommen durfte ich also an das Steuer der EB. Roland sagte zuvor zu mir, dass es Zeit brauchen würde bis ich die EB einigermaßen gut fliegen könnte, aber ich kann es ja mal versuchen. Als ich dann zum ersten Mal einkreiste, erwischte ich auf Antrieb die 4,5m/s rund und ohne nachzentrieren. Roland war begeistert und ließ mich den ganzen Flug selbst fliegen. Der Stundenschnitt wurde immer höher bis er 160km/h erreichte. Bei Aminius Corridor wurde es dann zu feucht und wir wendeten in Richtung Helmeringhausen, das südwestlich von Bitterwasser liegt. Ein satter 512-km-Schenkel. Als wir später etwas sanken, sagte Roland zu mir, dass ein Bart mal wieder nicht schlecht wäre. Die schönen Wolken standen etwas weiter weg, bei uns war es etwas abgeschattet und die Wolken sahen irgendwie komisch aus. Ich versuchte einfach den Bart mit Gefühl zu finden und das funktionierte dann auch. Als Roland mich dann auch fragte, woher ich wissen würde, dass der Bart jetzt dort drüben stehen würde, stellte ich fest, dass ich mit dem 28- Meter- Flugzeug schon recht gut umgehen konnte. Später endeten die schönen Wolken und wir flogen durch eine Zone, in der der Wind aus allen Richtungen kam. Dabei hatten wir teilweise Windgeschwindigkeiten von 56 km/h. Es war außer Frage, dass das eine Windscherung war.



Als wir diesen Teil hinter uns gelassen hatten, fanden wir im Westen wieder Anschluss an sehr schöne Wolken. Der erste Bart ging mit 6.0 m/s über 1600m bis 5100m MSL. 80km vor Helmeringhausen flogen wir dann in den Norden, wo eine schöne Wolkenstraße uns nach Rehobot führte. Um die 1000 km aber noch voll zu machen, glitten wir noch nach Nordwesten ins Blaue. Als wir dann wendeten und zurück nach Bitterwasser flogen, hatten wir 160km vor Platz entfernt Endanflug mit 500m Sicherheit. Wenn die Flügel der EB Turbulenzen ausgleichen und sich nach oben und unten biegen, wird das Flugzeug nur schneller und langsamer. Ein ganz anderes Gefühl als im Ventus. Am Ende standen 1010 km mit einem Schnitt von 135km/h auf der Uhr. Das Gleiten der EB ist ungefähr vergleichbar mit einem Sprung von einer LS4 auf den Ventus 2 mit 18m. Genauso ist der Sprung von dem Ventus auf die EB. Ein unglaublich geiles Flugzeug!



Nun noch etwas über den Flug am 26.12. im Ventus. Am Anfang war es an diesem Tag sehr schwer. Der Plan war zuerst nach Mata Mata zu fliegen, was aber nicht möglich war. Die Wolken zogen nicht alle und wenn dann nur schwach. Anschließend flogen wir nach Nord-Osten an den Rand des Luftraums von Windhuk. Das war eines der schwierigsten Dinge, die ich in Namibia überwinden musste. Der Wind kam mit 25 km/h aus Nord-Osten,



die Basis war 1000 m niedrig und die Steigwerte ließen zu wünschen übrig. Dazu kam noch, dass man nirgends landen konnte, falls der Motor nicht anspringen sollte. Doch mit viel Kampf schaffte ich es doch bis an den Luftraumrand von Windhuk. Die EB zog mir bei diesen Bedingungen einfach davon. Im Nord-Osten wendeten die EB und ich Richtung Rehobot. Erst kurz vor Rehobot wurde das Wetter wie es in Namibia sein sollte. Die Landschaft war übersät von Dust Devils (kleine Staubtornados) und die Wolken sahen gigantisch aus. Um einen guten Bart zu finden, flog ich ca. 100m über einen Dust Devil. Da war er endlich, der erwartete Hammerbart. Als ich schließlich etwas an Höhe gewonnen hatte, schaute ich nach unten in das Auge des Dust Devils. Es sah wie eine riesige Spirale aus. Ein atemberaubender Anblick! Anschließend flog ich vereint mit der EB nach Süden und unter der Konvergenz nochmals nach Norden.



Da es schon relativ spät war, entschied ich mich zurück nach Bitterwasser zu fliegen, da es aus Zeitgründen für die 1000 nicht mehr gereicht hätte. Die EB hat die 1000 km gerade noch geknackt. Bei mir waren es 925 km, mit denen ich nach diesem Beginn auf keinen Fall mehr gerechnet hätte.

Insgesamt bin ich an sieben von möglichen zehn Tagen geflogen und habe dabei 5810 km zurückgelegt. Zweimal war der Ventus kaputt und an einem Tag zog bereits um 14.00 Uhr eine Gewitterfront über Bitterwasser. An diesem Tag machte ich eine Pause.



Der Niederschlag dieses Gewitters verspätete den Start am letzten Tag von 11 auf 13:30 Uhr.

Zusammenfassend würde ich behaupten, dass das Fliegen in Namibia auf alle Fälle schwieriger ist als in Deutschland. Insgesamt hat mich der zweiwöchige Urlaub in Bitterwasser 70 € gekostet. Gesponsert hat mir diesen unvergesslichen Aufenthalt Ralph Bürklin, dem auch die EB 28 gehört, mit der ich geflogen bin.

Zum Schluss noch ein paar Bilder:



Am letzten Tag war die Pfanne überschwemmt, deswegen der Start von der Hangar piste.



Bitterwasser von oben





Die Palmenallee, in der auch der Ventus stand



Das Restaurant



Das Dorf Hoachanas, 5 km von Bitterwasser entfernt



Der Weihnachtsbaum



## Presseschau (Der Fliegerclub in der Lokalpresse)

Diese und viele andere Artikel sind ab jetzt zum Nachlesen oder Runterladen auf der Homepage des Fliegerclubs unter „Presseschau“ verfügbar.



(EK 17.02.16)



EK 02.03.16



# Über den Wolken



Das Fliegerfest auf dem Eichstätter Frauenberg zog am Wochenende bei herrlichem Wetter die Massen an. Das Publikum erlebte unter anderem spektakuläre Flüge des Top-Piloten Florian Bergér. (Foto: Reichmeyer) **Seite 17**

EK 23.05.16

# Waldbränden auf der Spur

## Große Übung der Luftrettungsstaffel in Eichstätt – Abgeordnete an Bord

Von Franziska Metzel

**Eichstätt (EK) Am Samstag fand am Stützpunkt Eichstätt eine Übung der Einsatzorganisation der Luftrettungsstaffel Bayern für den Bezirk Oberbayern statt. Die Luftrettungsstaffel sorgt dafür, dass Waldbrände möglichst schnell entdeckt werden können.**

Um 8.30 Uhr begrüßte Fliegerclub-Vorstand Erwald Lenk Landtagsabgeordnete Tanja Schorer-Dremel, Landrat Anton Knapp, die ausgebildeten Luftbeobachter und die Piloten. Direkt im Anschluss erhielten die drei Teams bereits ihre erste Aufgabe. Am Stützpunkt Eichstätt werden in Zeiten hoher Waldbrandgefahr drei Motorflugzeuge zur Überwachung aus der Luft eingesetzt. Das Beobachtungsteam, bestehend aus jeweils zwei Luftbeobachtern und einem Einsatzpiloten, übte bei der ersten Aufgabe die Entdeckung eines unkontrollierten Feuers im Wald und alarmierte über Funk die Eichstätter Feuerwehr, die direkt an den „Brandherd“ gelotst wurde. Neben dem Training stand die Erprobung der neuen Digitalfunkgeräte im Vordergrund.

Luftbeobachter und Einsatzpiloten sind speziell geschult und arbeiten ehrenamtlich für den Katastrophenschutz. Die Grundausbildung zum Luftbeobachter beträgt eine Woche. Eine weitere Aufgabe der Luftrettung ist die Erkundung und



**Landtagsabgeordnete Tanja Schorer-Dremel** stieg mit dem Einsatzteam, bestehend aus Luftbeobachter Gerhard Krycha (vorne links) und Einsatzpilot Erich Burghardt (rechts), zum Lösen der ersten Aufgabe in die Luft. Foto: F. Metzel

Feststellung sowie Dokumentation von großflächigen Schadenslagen etwa nach Gewitter, Hochwasser oder Sturm. Dazu erhielten die Einsatzteams in Eichstätt eine zweite Aufgabe, bei der sie mithilfe von GPS-Koordinaten das jeweilige Ge-

biet zunächst auffindig machen sollten, um schließlich ein Bild vom Schadensort zu schießen.

Dass ein solches Übungsmanöver auch Spaß macht, war nach dem Mittagessen deutlich spürbar, denn die dritte Aufgabe wollten zwei der drei Teams

unbedingt absolvieren. Sie starteten erneut zu einem rund eineinhalbstündigen Streckennavigationsflug, bei dem sie beweisen mussten, dass sie anhand markanter Orte eine vorgegebene Strecke abfliegen können.

EK 20.06.2016

Verfasser: Erwald Lenk  
Quelle EK





Der Fliegerclub hatte ein Segelflugzeug auf den Domplatz gekarrt und ließ gerne probesitzen.

Der Fliegerclub am Altstadtfest

EK 04.07.2016

# Der Worldchampion kommt aus Eichstätt

Florian Bergér hat am Sonntag in Las Vegas den Red Bull Challenger Cup gewonnen – ohne zu fliegen

**Eichstätt (EK)** Er ist am Boden geblieben und doch ging es für ihn hoch hinaus: Der Eichstätter Florian Bergér ist am Sonntag in Las Vegas in der Challenger-Klasse zum Sieger der Red Bull Air-Race-Saison 2016 gekrönt worden – ohne überhaupt zum letzten Rennen anzutreten.

Windgeschwindigkeiten von bis zu 68 km/h sorgten dafür, dass das finale Rennen in Las Vegas gecancelled werden musste. Eigentlich hätte dieses eine Rennen gemäß dem Wintertakes-all-Prinzip entschieden, wer aus dieser Saison als Worldchampion hervorgeht. Nun, da das Rennen abgesagt worden ist, waren die Leistungen der besten drei Rennen entscheidend. „Gut für mich“, sagt ein grinsender Florian Bergér nur Minuten nach der offiziellen Absage des Vegas-Rennens.

Mit 28 von 30 möglichen Punkten hat er in seinen besten drei Air Races so viele Punkte gesammelt wie kein anderer im Kader. Mit jeweils 26 Punkten folgen ihm der Schwede Daniel Ryfa und der Amerikaner Kevin Coleman auf den Plätzen zwei und drei. Den sechsten und letzten Platz belegt die einzige Frau im Rennen, Mélanie Astles. „Die anderen sind natürlich enttäuscht gewesen“, sagt Bergér, „weil jeder gehofft hat, doch noch gewinnen zu können.“ Freilich würden da auch schnell Rufe nach einer unfairen Entscheidung von Red Bull laut.

Unverdient gewonnen zu haben, den Vorwurf will Bergér sich allerdings nicht machen lassen. „Ich finde, es so eigentlich viel gerechter. Diese Wertung spiegelt die Leistungen der gesamten Saison viel besser wider als wie wenn alles an einem einzigen Rennen hängt“, sagt er. Einen schlechten Tag könne jeder mal haben, eine konstant gute Leistung hinzulegen, das sei die eigentliche Kunst. Tatsächlich fielen die Platzierungen



**Erst wurde posiert, dann folgte die Sektdusche:** Florian Bergér (Mitte) aus Eichstätt hat in der Nachwuchs-kategorie des Red Bull Air Race Gold geholt. Er ist damit der erfolgreichste deutsche Challenger der je angetreten ist. Auf die Plätze zwei und drei kamen der Schwede Daniel Ryfa (l.) und der Amerikaner Kevin Coleman.

Foto: Red Bull Media

in den Trainings ganz unterschiedlich aus: In einer Trainingseinheit in Las Vegas lag Bergér dank etlicher Strafsanktionen sogar nur auf dem fünften Platz. „Wäre ich im richtigen Rennen auch nur auf einen hinteren Platz gekommen, wäre ich am Boden zerstört gewesen“, gibt er zu.

Schließlich hat sich der 27-Jährige in seiner zweiten Saison vom ewigen Schlusslicht zum Topfavoriten entwickelt. Schaffte er es in seinem ersten Jahr nur ein einziges Mal aufs Treppchen, hatte er das Podium 2016 schon beinahe für sich gepachtet. Nur in einem von fünf Rennen kam er nicht auf einen der ersten drei Plätze. Zweimal holte er sogar Gold. Damit ist der Eichstätter der erfolgreichste deutsche Challenger in der Geschichte des Red Bull Air

Race. Und genauso dürfte es seiner Meinung nach auch weitergehen.

Ende des Jahres wird Red Bull die Einladungen an die Air-Race-Teilnehmer 2017 verschicken. Wer wieder und wer neu dabei sein wird, bleibt bis dahin geheim. „Ich gehe allerdings davon aus, dass ich wieder antreten darf“, sagt Bergér. Dass er womöglich schon nächstes Jahr in den ausgewählten Kreis der Masterpiloten aufgenommen werden könnte, glaubt er hingegen nicht. „Es gibt gerade keinen freien Platz im Master-Kader. Und ein Platz wird nur frei, wenn einer stirbt oder kündigt“, erklärt Bergér. Tatsächlich ist erst Anfang September der österreichische Masterpilot Hannes Arch bei einem Hubschrauberunfall ums Leben gekommen. Sein Platz wurde kurz

vor dem Finale mit dem chilenische Challenger Christian Bolton nachbesetzt. „Ich hoffe aber wirklich nicht, dass noch jemand stirbt, damit ein Platz frei wird“, sagt Bergér. „Wenn ich irgendwann reinkomme, dann bin ich wirklich angekommen. Dann wird einer meiner größten Träume wahr. Aber ich bin ja erst 27, also hat das noch Zeit.“

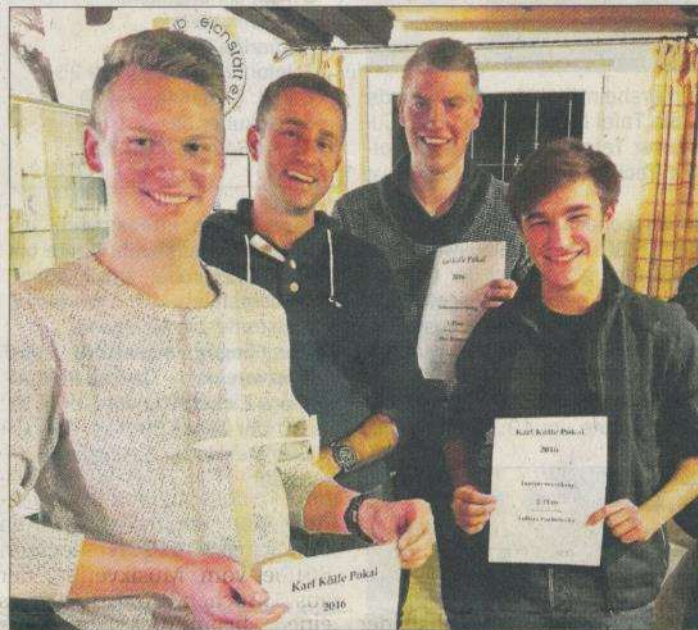
Seinen Job als Airlindepilot bei der Lufthansa-Tochter Germanwings würde er für den Extremsport übrigens nie aufgeben. „Für die Aufnahme habe ich zu hart gearbeitet. Es wäre schon vermessend, das einfach hinzuschmeißen. Überhaupt muss man ja auch irgendwann einfach mal mit dem zufrieden sein, was man hat. Und ich finde, ich habe gerade wirklich jeden Grund zufrieden zu sein.“

Da mag was dran sein. Denn 2016 war in sportlicher Hinsicht das Jahr der Superlative für Bergér. Er ist nicht nur der erfolgreichste deutsche Challenger aller Zeiten, sondern auch der jüngste Teilnehmer, der je angetreten ist. Und bei der diesjährigen Weltmeisterschaft im Motorkunstflug wurde er zum zweiten Mal in Folge bester Deutscher. Viele Wünsche bleiben da nicht offen. Nur einen Wunsch, den hat er nach der Siegerehrung in Las Vegas doch noch: „Feiern und ein großes Steak essen.“ Die nächsten Tage wolle er noch in der amerikanischen Glitzerstadt verbringen. „Nicht ans Fliegen denken, viel schlafen, Roulette spielen und den Grand Canyon anschauen“, sagt er. Nicht aus der Luft, sondern ganz bodenständig mit dem Auto.

EK 18.10.2016

Verfasser: Erwald Lenk  
Quelle EK





**Segelflugreferent Roland Berlinghof** (2. von links) überreichte dem in der Juniorenwertung Erstplatzierten, Mike Bauer (links), den Vereinspokal. Tobias Pachowsky (rechts) und Max Böswald (2. von rechts) belegten Rang zwei und drei. Foto: F. Metzel

## Unfallfreie Saison

**Eichstätt** (fme) Bei der Jahresabschlussfeier des Eichstätter Fliegerclubs blickte Vorsitzender Erwald Lenk glücklich und zufrieden auf eine weitere unfallfreie Flugsaison zurück. Ein wesentlicher Bestandteil der Feierlichkeit war auch in diesem Jahr die traditionelle Vergabe des Karl-Köhle-Pokals. Geehrt werden Mitglieder des Flugsportvereins, die

im vergangenen Jahr besondere sportliche Leistungen erfliegen haben. Dieses Jahr gewann die Juniorenwertung Mike Bauer, gefolgt von Tobias Pachowsky und Max Böswald. Bei den Senioren darf sich Christian Laue über den Segelflugpokal freuen. Die Plätze zwei und drei der Senioren belegten Sven Baldauf und Christoph Böttigheimer.

EK 21.12.2016

## 48. Klippeneckwettbewerb / Qualiwettbewerb in Landau

Seit meiner ersten Teilnahme an einem Wettbewerb vor 4 Jahren, habe ich diese Art des ambitionierten Fliegens schätzen gelernt, so dass ich in der vergangenen Saison gleich auf zwei Wettbewerben mitgeflogen bin. Der erste führte mich in meine alte Heimat, nach Baden-Württemberg, genauer gesagt auf den höchstgelegenen Segelflugplatz Deutschlands: das Klippeneck.

Bereits ein Jahr zuvor hatte ich schon einmal am Klippeneckwettbewerb teilgenommen und die Lage des Flugplatzes, die Atmosphäre während des Wettbewerbs und den Erholungsfaktor als so großartig erlebt, dass ich mir sicher war, dass das erste Mal nicht das



letzte Mal war. Die Landschaft ist so weitläufig und der Albtrauf so faszinierend, dass es immer wieder zu einer stimmungsvollen Szenerie kommt, wie etwa früh morgens nach Durchzug einer Regenfront (Bild). Auch die Schafherde, die morgens und abends rasenmähend über das Flugfeld

schlendert, strahlt eine ganz besondere Ruhe aus. Urlaub kommt hier trotz des Wettbewerbs also nie zu kurz.

Gestartet wurde in den fünf traditionellen FAI-Klassen: Standard, 15-Meter, 18-Meter, Doppelsitzer und Offene. In der 15-Meter-Klasse waren wir 10 Piloten und wie im vergangenen Jahr belegte ich wieder den 5. Platz. Für mich ein durchaus zufriedenstellendes Ergebnis, war die Konkurrenz doch groß – zwar nicht quantitativ, so doch aber qualitativ. Vor allem die schweizerische Nationalmannschaft nutzt den Klippeneckwettbewerb als Trainingslager, was nebenbei den angenehmen Effekt hat, dass es am Abend des 1. August stets Freibier gibt. Das ist nämlich der schweizerische Nationalfeiertag, an dem in der ganzen Schweiz der Entstehung der Eidgenossenschaft gedacht wird.

Natürlich können bei der Wettbewerbsfliegerei Außenlandungen nicht immer vermieden werden, vor allem dann nicht, wenn eine breite Gewitterfront meint, sich einem in den

Weg stellen zu müssen. In diesem Fall bleibt nur noch der Acker bzw. das, was zu bestimmten Jahreszeiten noch davon übrig bleibt (man beachte meine Punktlandung in diesem schönen Strohhallenfeld; sowas ist ehrlich gesagt nichts für Feiglinge ... kleiner Scherz am Rande). Insgesamt aber war das Wetter einigermaßen brauchbar, so dass an 4 von 8 Wertungstagen geflogen werden konnte. Nebenbei gab es auch noch einen Rekord, denn am 2. Wertungstag wurden die in der 48jährigen Geschichte des Klippeneckwettbewerbs bislang größten Strecken ausgeschrieben;



für die 15-Meter-Klasse 535 km und für die Offene-Klasse gar 649 km. Ja Ihr ahnt es bestimmt schon – auch das war ein Grund für Freibier.

Allein schon das Briefing Erlebnis, denn Wetter auf so Weise präsentiert, dass Teilnehmer geadelt noch „Sir Henry“ ein grüner Frosch, der sitzt. Wenn er keine dass das Wetter nicht besteht kein Zweifel,



lediglich auf dem Kopf, bedeutet das „Grüppchenwetter“, d.h. auf dem Flugfeld werden sich Grüppchen bilden, die alle darüber spekulieren, ob das mit dem Wetter noch etwas wird oder doch eher nichts. „Sir Henry“ dürfte dem einen oder anderen übrigens aufgrund seiner meteorologischen Beiträge im Segelflieger-Magazin oder aufgrund seines Buchs: „Meteorologie für Segelflieger“ bekannt sein, in welchem er gleich auf den ersten Seiten mit dem Ammenmärchen aufräumt, dass aufsteigende Warmluft die Seele der Thermik ist. Dem ist nämlich nicht so: maßgebend für die Steigwerte ist die absolute Feuchte. Darum: „Ist die Wiese morgens nass, macht das Fliegen richtig Spaß!“

am Morgen ist ein ganz besonderes Meteorologe ist Henry Blum, der das kompetente und doch verständliche er vor Jahren durch die englischen wurde und heute darum von allen nur genannt wird. Sein Markenzeichen ist beim Briefing stets vorne auf dem Tisch Sonnenbrille trägt (Bild), heißt dies, fliegbar ist. Trägt er sie auf der Nase, dass geflogen wird, und trägt er sie

Vom Klippeneckwettbewerb heimgekehrt brach ich vierzehn Tage später zum Qualiwettbewerb nach Landau auf. Das war nun ein Erlebnis der besonderen Art. Denn im Rheintal herrschte Ende August eine teils unerträgliche Hitze.



Die Tagestemperatur lag nicht selten über 350 C und die entsprechende Auslösetemperatur für die Thermik bei ca. 320 C. Dazu war durchwegs Blauthermik angesagt – fliegerisch war es dementsprechend äußerst schwierig. Vor dem Start mussten die Hauben mit Wasser gekühlt werden, um sie nach dem Öffnen auch wieder schließen zu können, und nach dem Start fanden sich alle Teilnehmer in ein und demselben Bart wieder; jeder

kämpfte ums Obenbleiben bis endlich die Startlinie geöffnet wurde. Doch auch jetzt wurde oft im Pulk geflogen. Gleich am ersten von lediglich drei Wertungstagen wagte ich es, den Pulk hinter mir zu lassen und allein mutig voranzufiegen, was mir dann an diesem Wertungstag den 2. Platz einbrachte. Am Ende des Wettbewerbs ‚landete‘ ich auf dem 6. Platz von insgesamt 24. Damit hatte ich mich für die Deutsche Meisterschaft qualifiziert, die in diesem Jahr in Stendal stattfinden wird. Sehen wir mal ...

Christoph Böttigheimer



## Ausflug zur Wasserkuppe

Ende Februar des vergangenen Jahres unternahmen einige junge Scheinpiloten unseres Vereins einen Ausflug zur Wasserkuppe. Mit einem gemieteten Van steuerten wir zuerst die Jugendherberge in Gersfeld an. Nach deutscher Manier belegten wir hier zunächst unsere Betten, nicht aber mit einem Handtuch, sondern mit richtiger Bettwäsche. Anschließend ging es zu Alexander Schleicher Segelflugzeugbau.



Herr Münch nahm sich für uns unglaublich viel Zeit und führte uns über drei Stunden durch die gesamte Fabrikanlage. Geduldig beantwortete er all unsere Fragen und verriet uns auch so manches interessante Detail. Dass etwa 80% Privatkunden seien, weit mehr als die Hälfte der Segelflugzeuge ins Ausland verkauft würden, die ASK 21 sich immer noch gut verkaufen würde – auch als 21 Mi, der neue Doppelsitzer ASG 32 vorwiegend

von älterer Kundschaft bestellt würde, die auf diese Weise einem evtl. Medical-Verlust vorbeugen würden, und dass, sollte ich jetzt eine ASH 31 Mi bestellen, ich das Durchschnittsalter der Käuferschicht senken würde, was mich gleich doppelt freute: Zum einen fühlte ich mich in meinem Alter geschmeichelt und zum andern beruhigte es mich, dass ich noch Zeit zum Sparen habe.

Am Abend genossen wir das Poppenhausener Nachtleben: Beim Billardspiel stellten wir unter Beweis, dass wir nicht nur den Steuerknüppel richtig bewegen können, sondern auch mit dem Billard-Queue geschickt umzugehen wissen, abgesehen von meinen Ellbogenputts ...



Eine Winterwanderung führte uns tags darauf zum Fliegerdenkmal auf der Wasserkuppe, das 1923 zur Erinnerung an die im Ersten Weltkrieg gefallenen Feldpiloten errichtet wurde. Der kalte Ostwind piff derart scharf um die Ecke, dass die gefühlte Temperatur mit Zahlen nicht mehr erfasst werden konnte. Der Besuch im Deutschen Segelflugmuseum ließ die Köpertemperatur wieder etwas ansteigen und wir tauchten ein in die Geschichte des Segelflugs.

Das anschließende Mittagessen in der Jugendherberge ließ keine Wünsche offen. So gestärkt machten wir uns auf die Heimreise, jedoch nicht auf direktem Weg. Auf dem Programm stand noch der Besuch des Deutschen Fahrradmuseums in Bad Brückenau. Zu sehen gab es hier alle denkbaren Raritäten. Nur eines fanden wir nicht: weder ein pedelec noch ein e-bike. Früher ging es eben noch ehrlich zu – reine Muskelkraft und ohne Schummelei bzw. Schummelsoftware.

Christoph Böttigheimer



## Modellflug im Großarlal

Nach unserem gelungenen Urlaub in Südtirol beschlossen wir 3 Eichstätter Modellflieger nach ausführlichen Recherchen in den Fachzeitschriften und im Internet, 2016 den Urlaub im Großarlal zu verbringen. Untergebracht waren wir sehr feudal im Hotel Gratz. Auch die Betreuung durch die Wirtsleute in Bezug auf den Modellflug war sehr zuvorkommend. Am Sonntag vor der Abreise bot mir der Wirt an, uns doch gleich online einzuchecken, dann könnten wir uns am ersten Tag gleich Zeit sparen und umgehend zum Fliegen gehen.. Am Montag erhielt ich einen Anruf, ob wir schon einmal in Großarl gewesen seien. Auf meine Verneinung hin hat der Wirt sofort gesagt, er bereitet für uns eine Karte vor, in die er den Weg in das am Dienstag fliegbare Gebiet eintragen würde, und hinterlegt uns diese Karte an der Rezeption.

Nach der Montage der Dachbox und dem Beladen des Autos am Montag fahren wir am Dienstag, den 28. Juni in der Früh um 5:00 Uhr ab. Nach der Ankunft am Vormittag und dem Zimmereinräumen fahren wir umgehend zur „Hoamalm“. Nach einer ersten Besichtigung des Hangs und der Erkenntnis, dass es noch nicht trägt, ging es erst einmal zur Alm, um eine Brotzeit zu genießen und mit dem Wirt – dem Besitzer der Alm zu plaudern. Man sollte die Leute, die die Almen bewirtschaften, fragen, ob man auf ihre Wiesen gehen darf. Nachmittags konnten wir am Hang noch schöne Flüge durchführen. Nach einem üppigen Grillabend ging der Tag zu Ende.



Am Mittwoch früh, nach Zuhilfenahme des Bergfex – dem österreichischen Internetwetter für Bergsteiger beschlossen wir, zum „Naturplatzl“ zu fahren. Nachdem aber die Bergbahnen erst ab Freitag fahren, mussten wir uns mit dem Taxi auf den Berg fahren lassen. Es war zwar nicht ganz billig, aber nach diesem Tag hat keiner mehr nach dem Preis gefragt. Oben angekommen, das Taxi ausgeladen, konnten wir bei strahlendem Sonnenschein einen geruhsamen und erfolgreichen Tag verbringen. Die Stärke der Aufwinde war deutlich über 7 m/s. Abfahrt war um 17:00 Uhr, da uns im Hotel ein Galadiner mit 6 Gängen erwartete – alles inklusive.

Am Donnerstag versuchten wir unser Glück bei der Moosbühlhütte. Nachdem wir den Platz besichtigt hatten, keine Möglichkeit zum Landen fanden und auch die Wirtsleute noch nichts von Modellfliegern gehört hatten, grasten wir die Gegend nach weiteren

möglichen Fluggebieten ab. Fündig wurden wir dabei nicht. Den restlichen Nachmittag verbrachten wir wegen strömenden Regens bei Kaffee und Fachgesprächen. Am Freitag fuhren wir – diesmal mit der Gondel - nochmals auf die Leireiteralm – das Naturplatzl – den Hang vom Mittwoch. Auch an diesem Tag wurden wir nicht enttäuscht. Herrlichstes Flugwetter, eine riesige Landewiese und nur wir drei Eichstätter – außer den Spaziergängern. Ein wichtiges Utensil an diesen Tagen war die Sonnencreme.



Am Abend hieß es, alles zusammenpacken und wieder verladen, die Rechnung bezahlen und den Urlaub bei einem gemütlichen Beisammensein ausklingen lassen. Nach dem Frühstück am Samstagmorgen machten wir uns auf den Heimweg. In Salzburg besuchten wir noch den Hangar 7 von Red Bull, eine Erlebnis für jeden Luffahrtbegeisterten. Die Heimfahrt dauerte zwar staubbedingt etwas länger, aber insgesamt gesehen war es wieder ein ruhiger, erholsamer Modellflugurlaub mit Freunden in schöner Umgebung und netter Betreuung.

Ludwig, Markus und Hans-Peter

## Neues Vereinsflugzeug

Endlich ist es soweit! Genau rechtzeitig konnten die begeisterten Segelfliegerinnen und Segelflieger das neue Segelflugzeug Discus 2c am vergangenen Wochenende in Empfang nehmen. Denn seit wenigen Wochen steht fest, dass der Eichstätter Fliegerclub im kommenden Jahr in der 1. Segelflugbundesliga mitfliegen wird. Erst in der vergangenen Saison ist den ambitionierten Pilotinnen und Piloten der Aufstieg in die Zweite



Segelflugbundesliga geglückt. Mit dem neuen Hightech-Segelflugzeug stehen die Chancen sehr gut, fliegerische Höchstleistungen in der Flugsaison 2017 zu erfliegen, um sich in der 1. Segelflugbundesliga gegenüber 30 anderen deutschen Vereinen behaupten zu können. Die Freude unter Vereinsmitgliedern über den Aufstieg, aber auch das neue Fluggerät ist riesig. So wurde bereits am Samstag, trotz widrigen Wetters, der neue Discus



2c „zusammengesteckt“. Flugbereit ist er allerdings noch nicht, da die Zulassungspapiere erst in den kommenden Tagen eintreffen werden. Das Kennzeichen des neuen Hochleistungssegelflugzeuges D-1951 erinnert an das Jahr 1951, in dem auf der Waschette im Juni der erste Segelflugstart mit

einem Schulgleiter absolviert wurde. Der Verein ist schon sehr gespannt darauf, den ersten Start mit seinem neuen 15 Meter Flugzeug, das wahlweise auch dank Ansteckflügeln als 18-Meter Variante künftig geflogen werden kann.



## Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2016)

### Vereinsflugzeuge

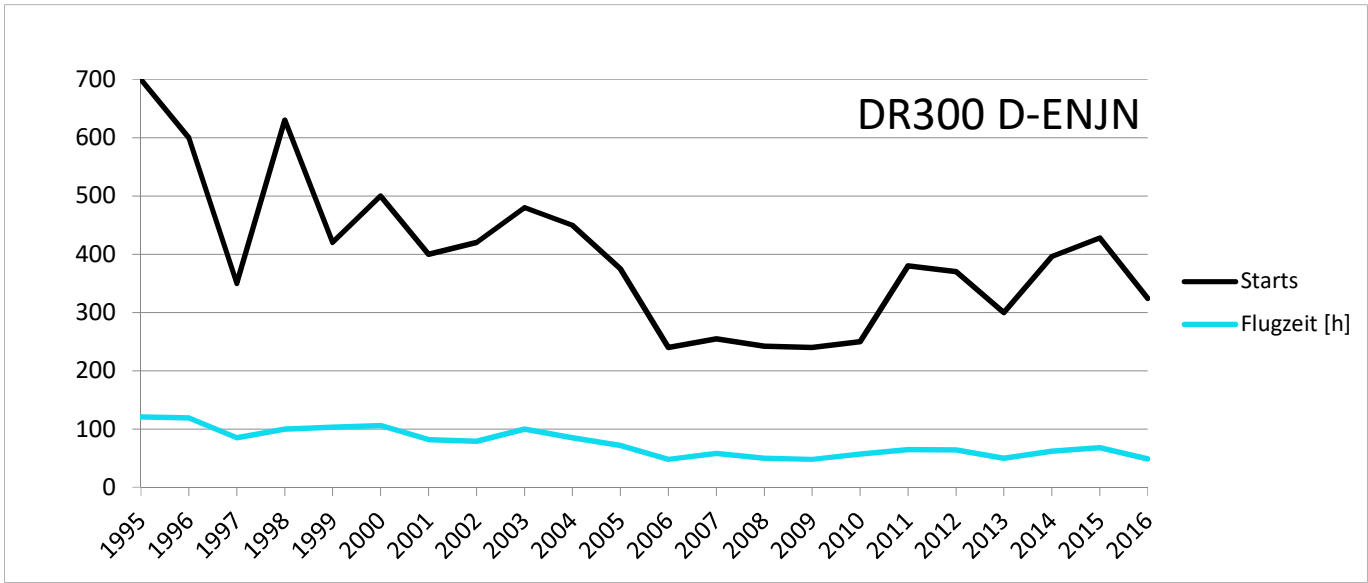
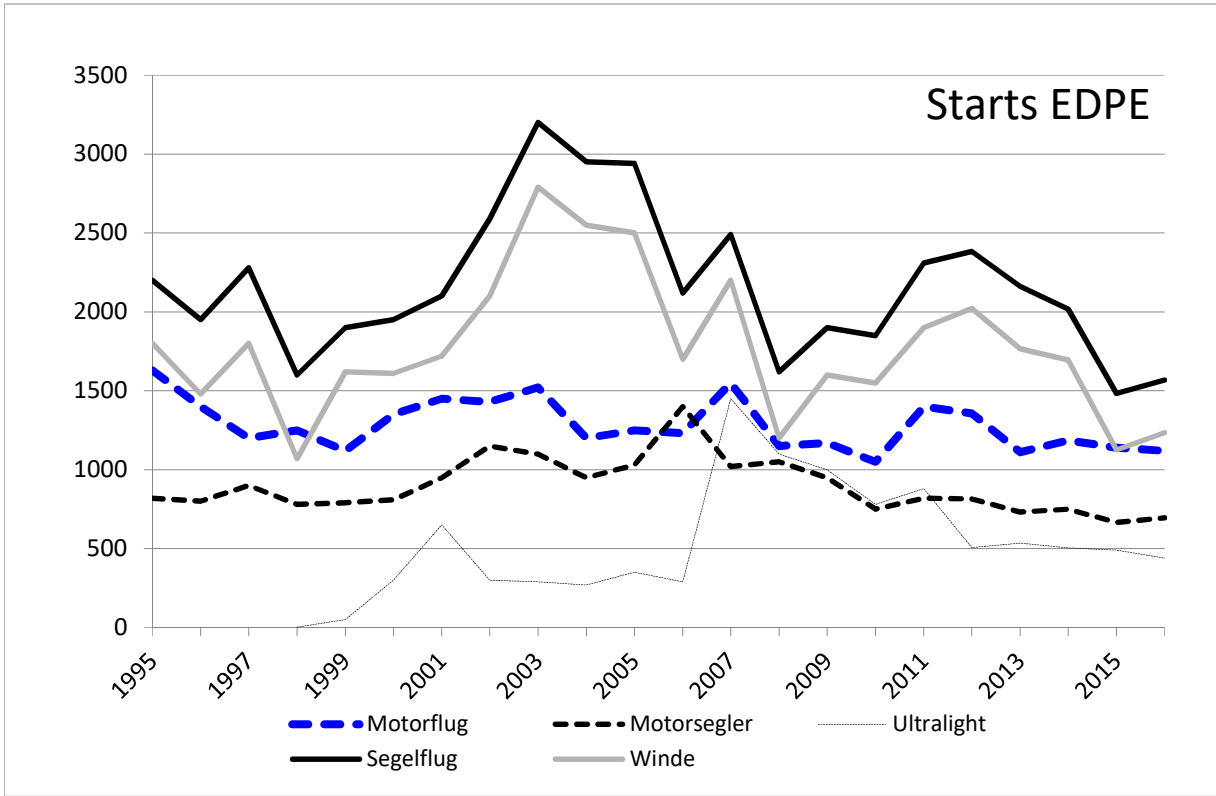
Flugzeug	Kennzeichen	Baujahr	im Verein seit	Gesamtstarts	Gesamtstunden	Bemerkung
DR 300	D-ENJN	1972	1972	31626	5112	GÜ 87/88
DR 400	D-EKVL	1977	1982	23499	5072	GÜ 86/87
C 172	D-EGJC	1973	1976	12996	4931	
SF 25 C	D-KFCE	1992	1992	11711	4657	
SF 25 C	D-KFEC	1994	1994	9257	4081	
WT9 Dynamic	D-MEIH	2007	2007	6601	1812	
ASK 21	D-1850	2008	2008	7247	1490	
Ka 8 b	D-8657	1975	1975	14500	4588	GÜ 90/91
Astir	D-6509	1975	1975	6899	3642	
LS 4	D-8958	1986	1986	2307	3121	
LS 4 a	D-0221	1987	1987	2178	3378	
Discus	D-5078	1989	1989	2659	3461	GÜ 14
Discus 2c	D-1951	2016	2016	16	4	
Duo Discus XT	D-KEIC	2006	2006	1432	1641	
Ventus 2ct	D-KEEI	1998	1998	1195	3007	
Discus 2ct	D-KEII	2013	2013	370	692	

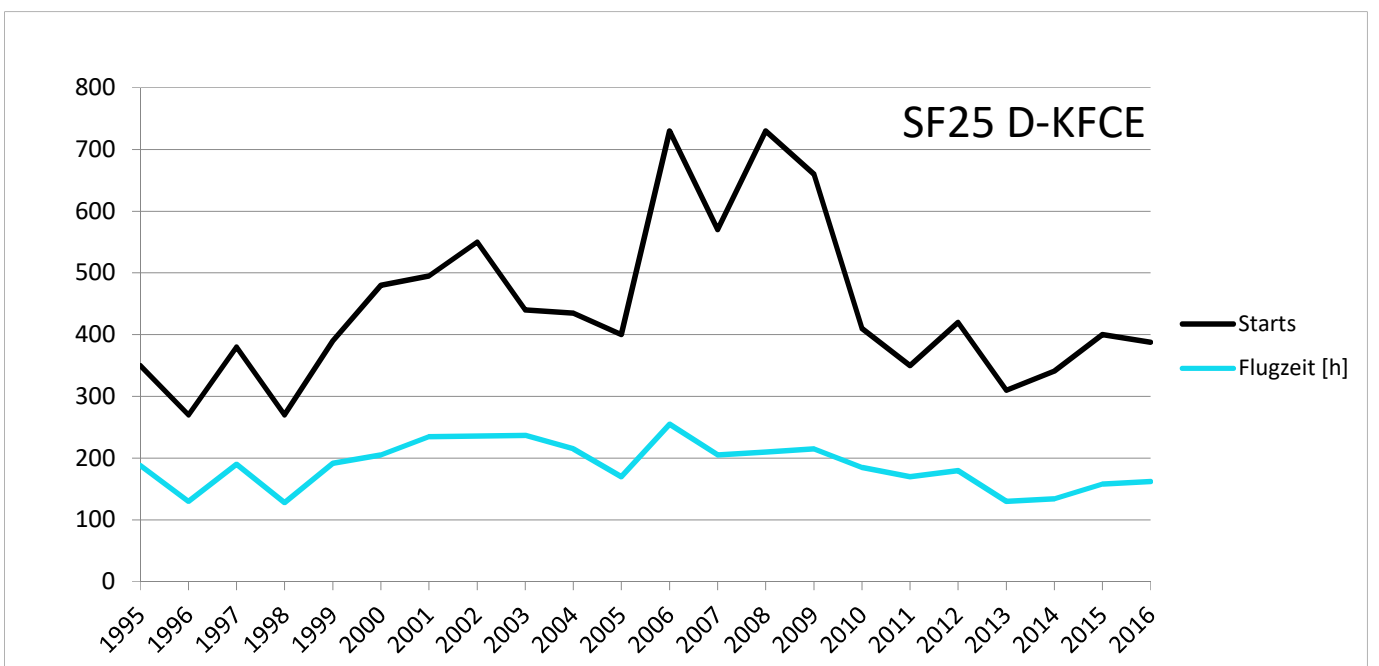
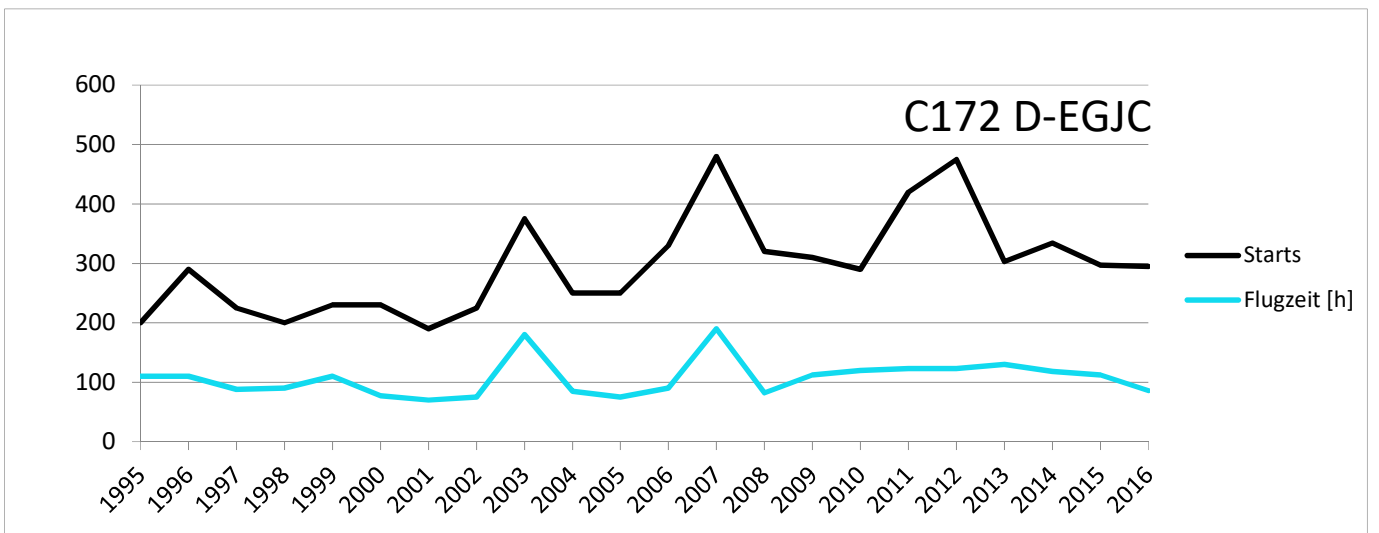
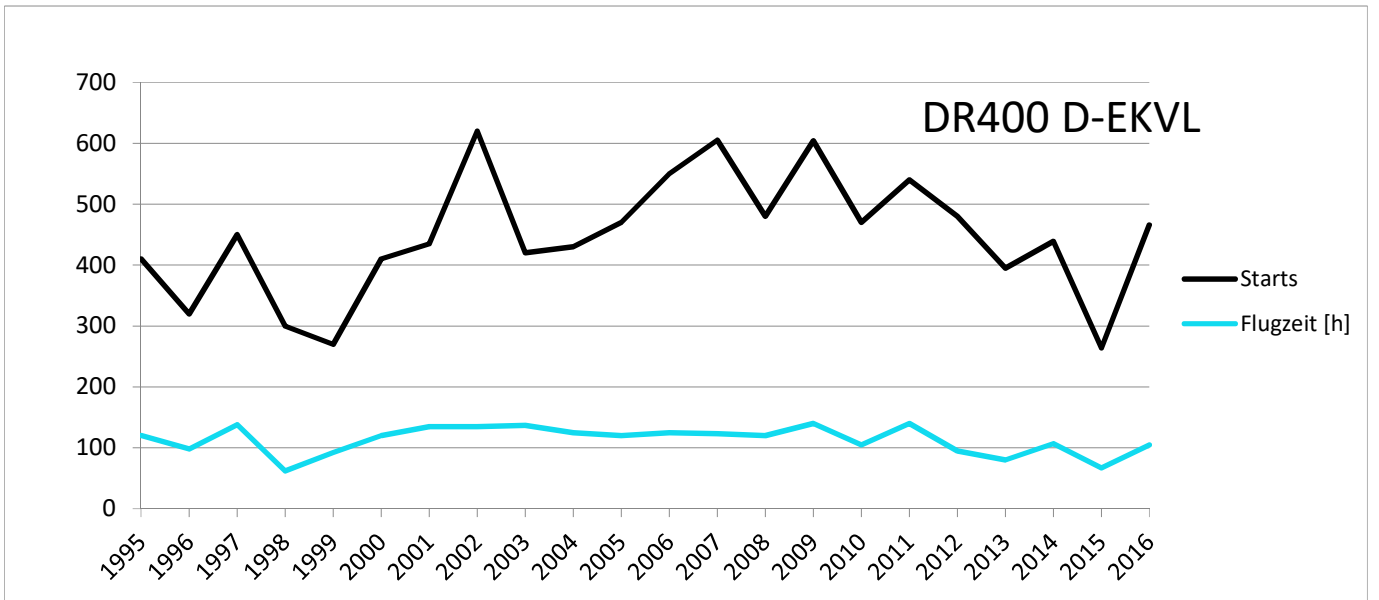
### Flüge auf Vereinsflugzeugen

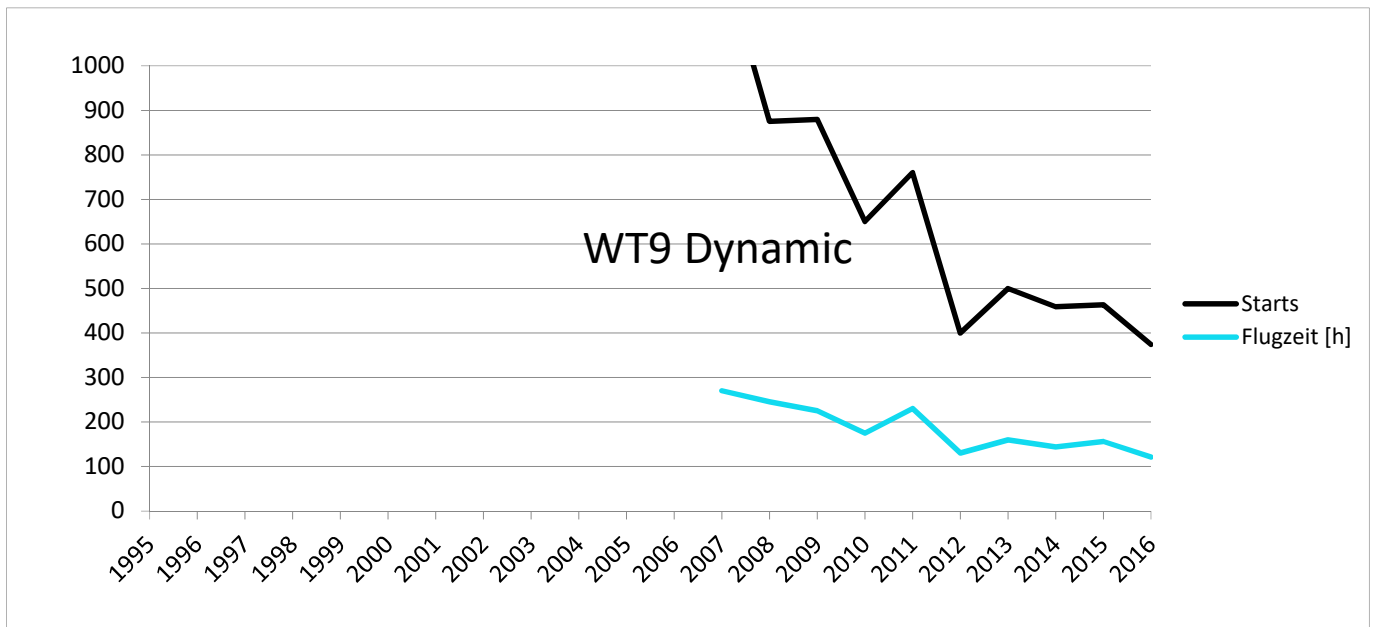
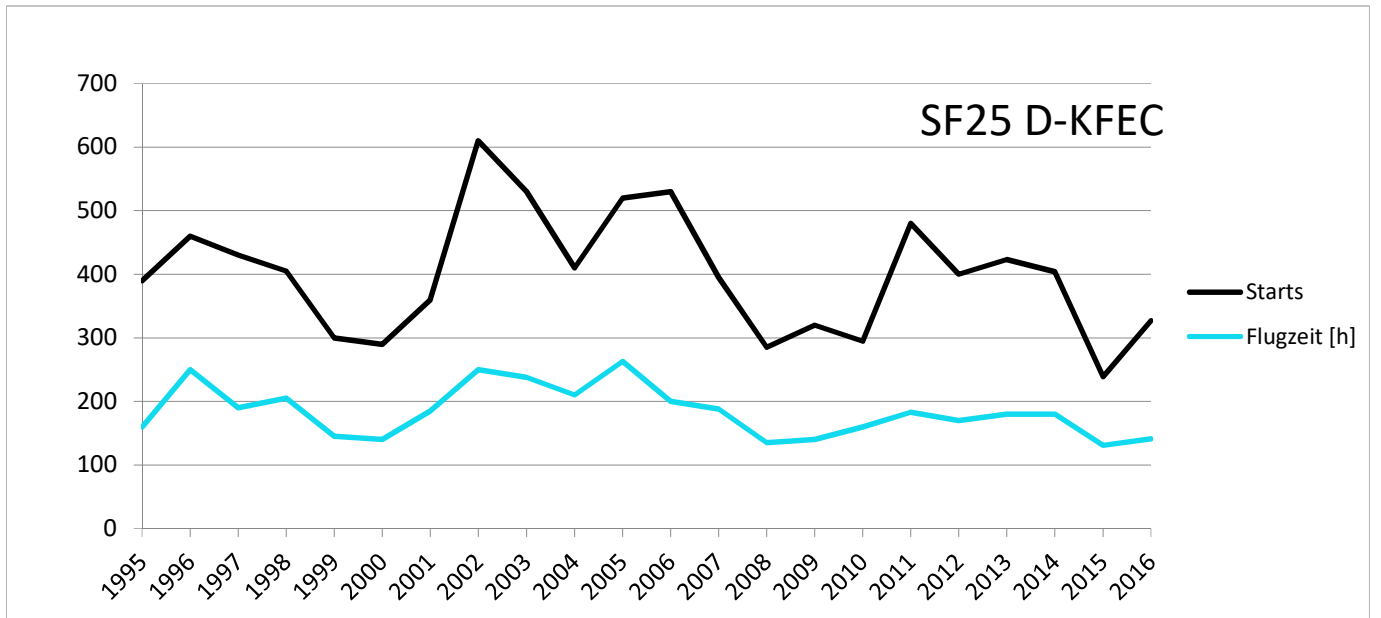
	Starts			Stunden		
	2016	2015	Delta [%]	2016	2015	Delta [%]
<b>Gesamt</b>	<b>3615</b>	3427	5	<b>1807</b>	1632	11
Motorflug	<b>1085</b>	989	10	<b>240</b>	247	-3
Motorsegler	<b>715</b>	639	12	<b>303</b>	289	5
UL	<b>374</b>	463	-19	<b>121</b>	156	-22
Segelflug	<b>1441</b>	1336	8	<b>1143</b>	1040	10

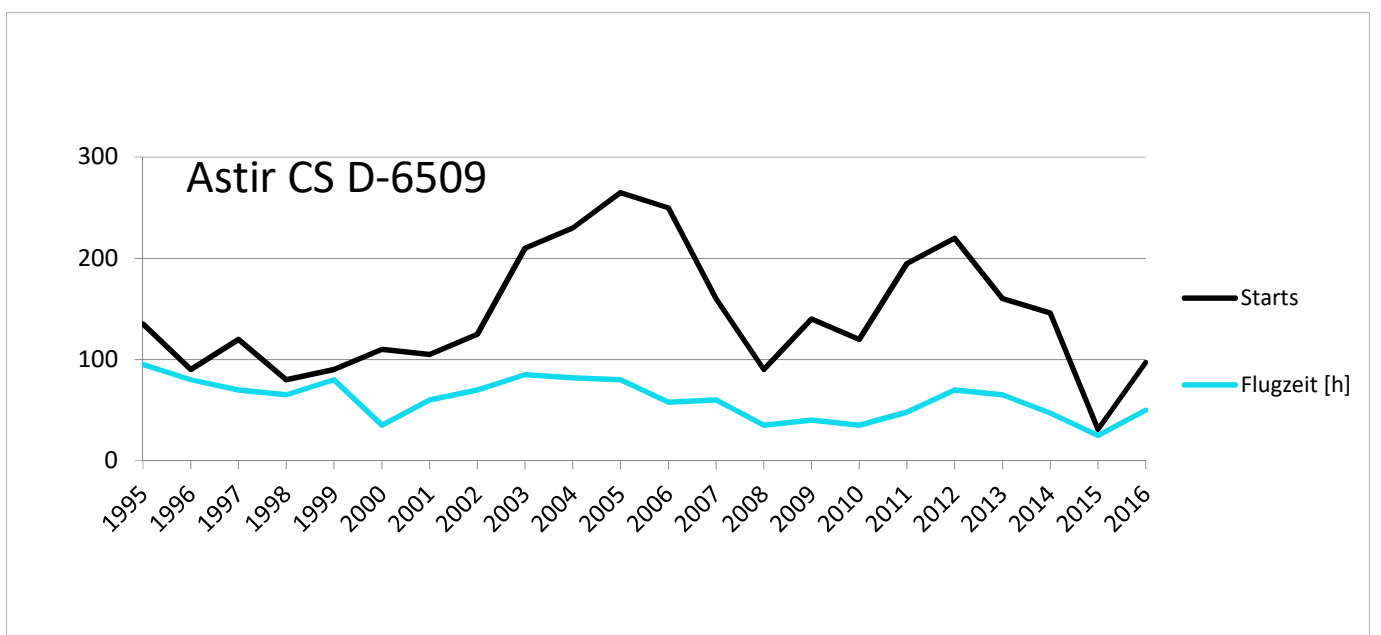
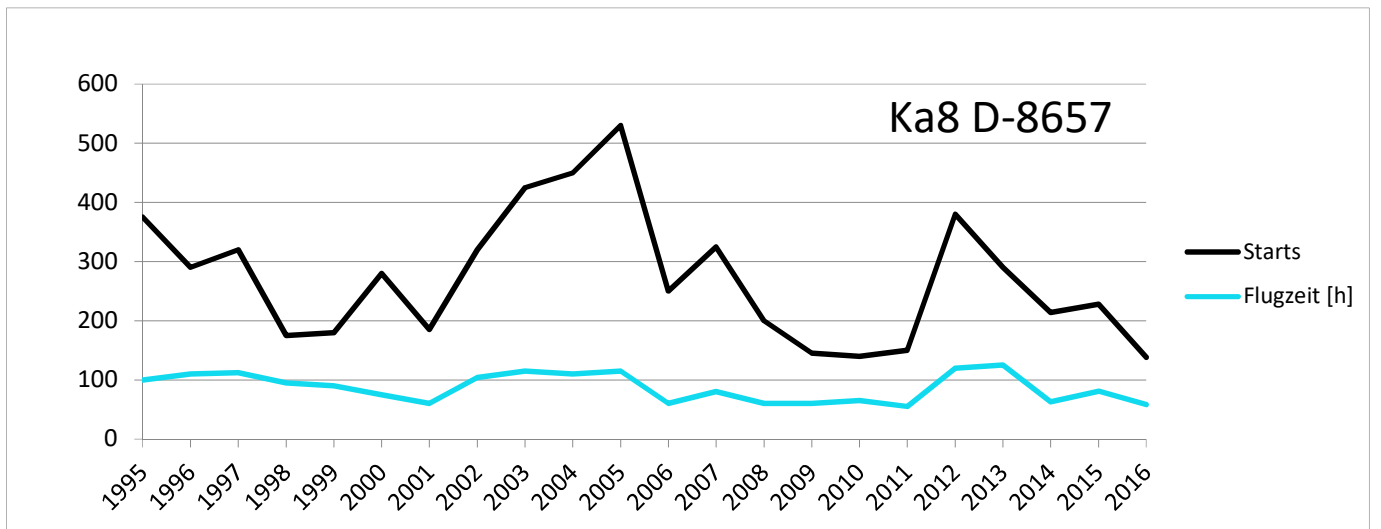
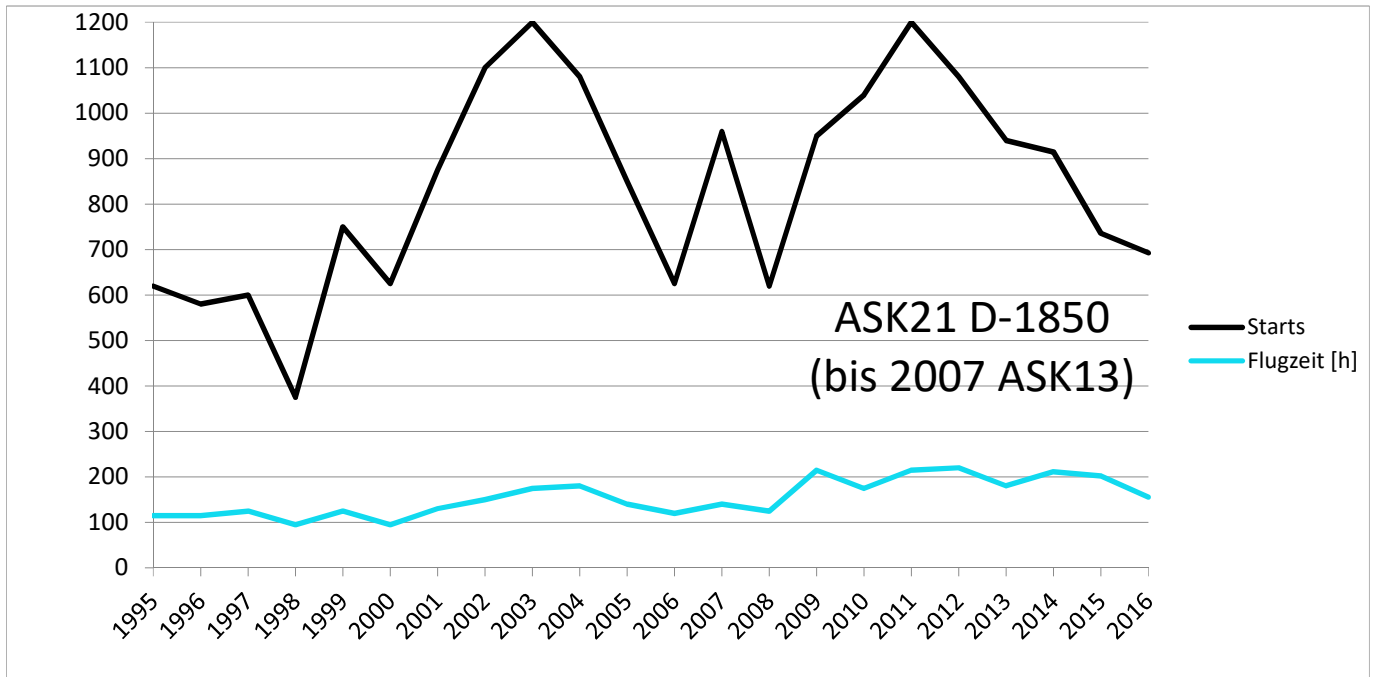
	2016	2015	Delta [%]
<b>Gesamt</b>	<b>3823</b>	3780	1
Motorflug	<b>1119</b>	1140	-2
Motorsegler	<b>696</b>	666	5
UL	<b>440</b>	491	-10
Segelflug	<b>1568</b>	1483	6
Windenstarts	<b>1235</b>	1125	10
F-Schlepp	<b>333</b>	358	-7



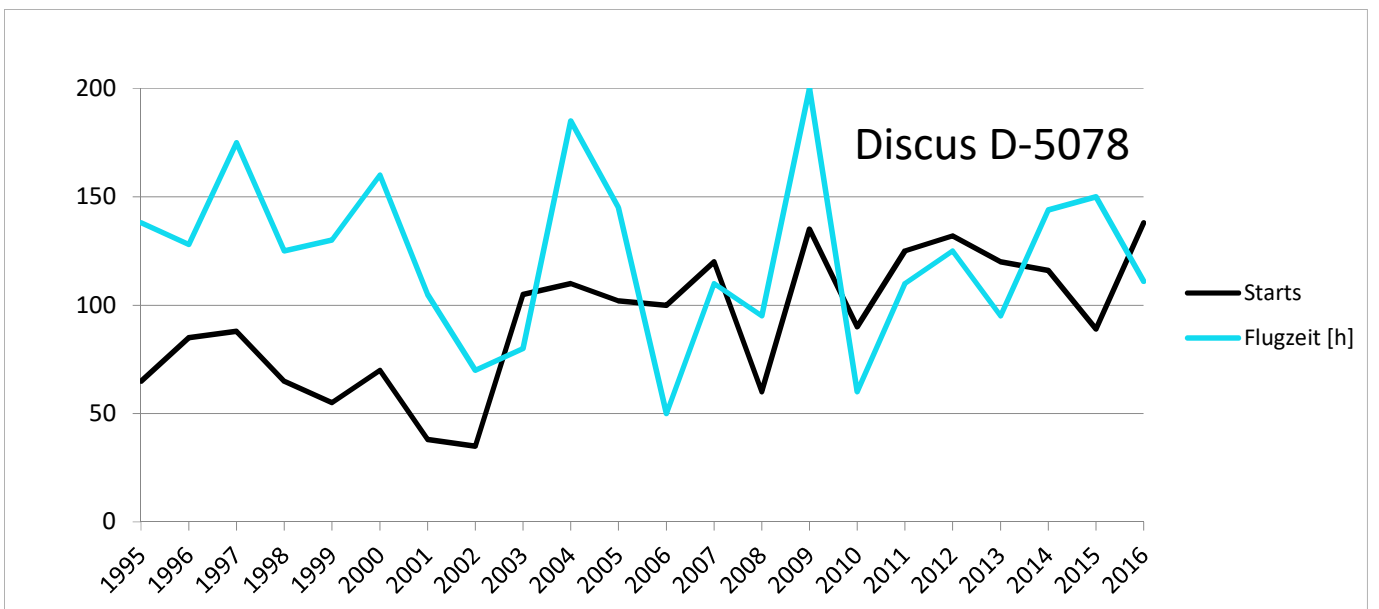
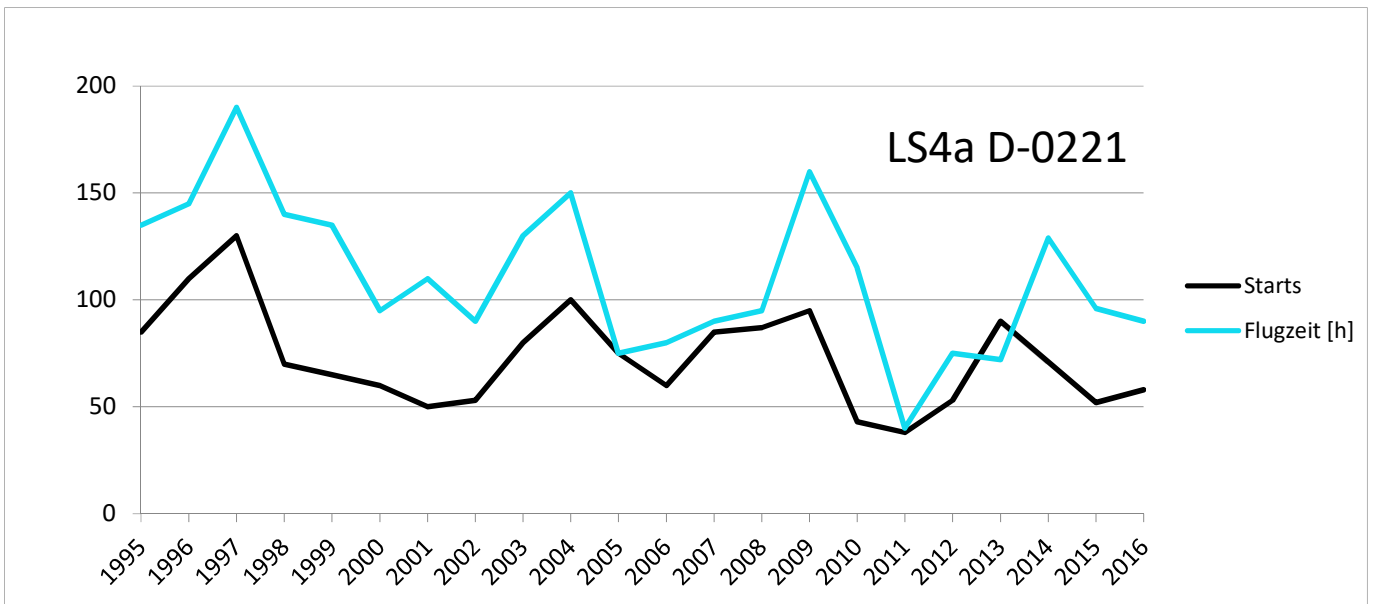
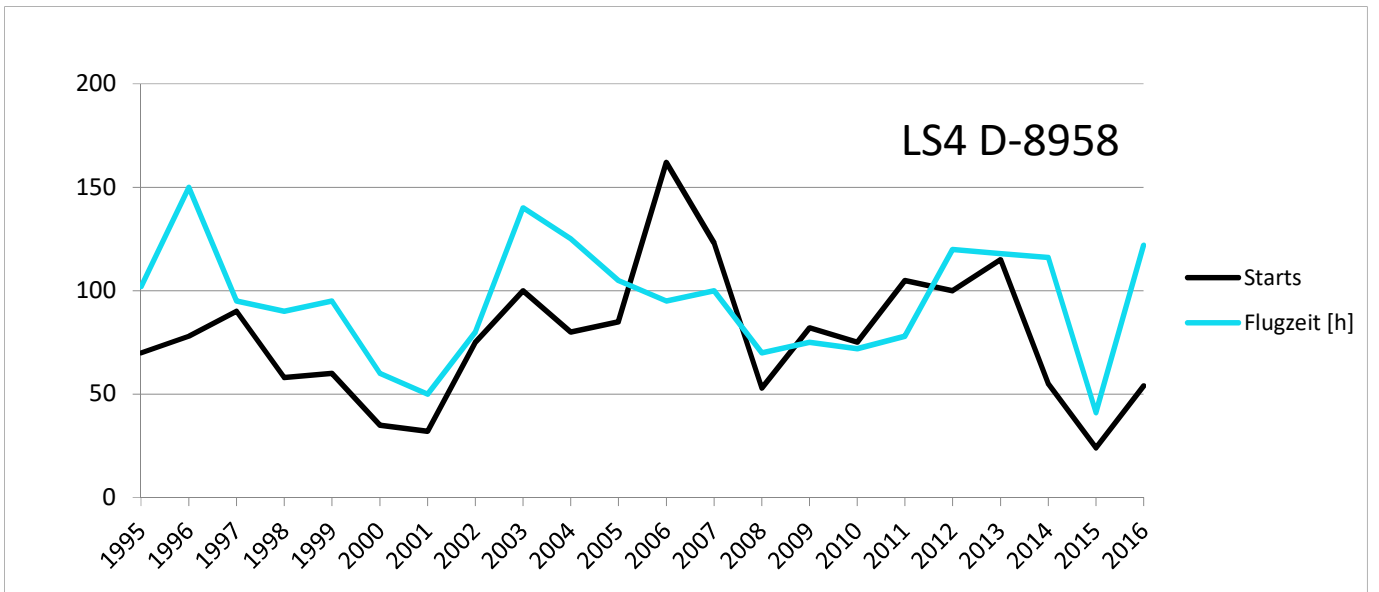


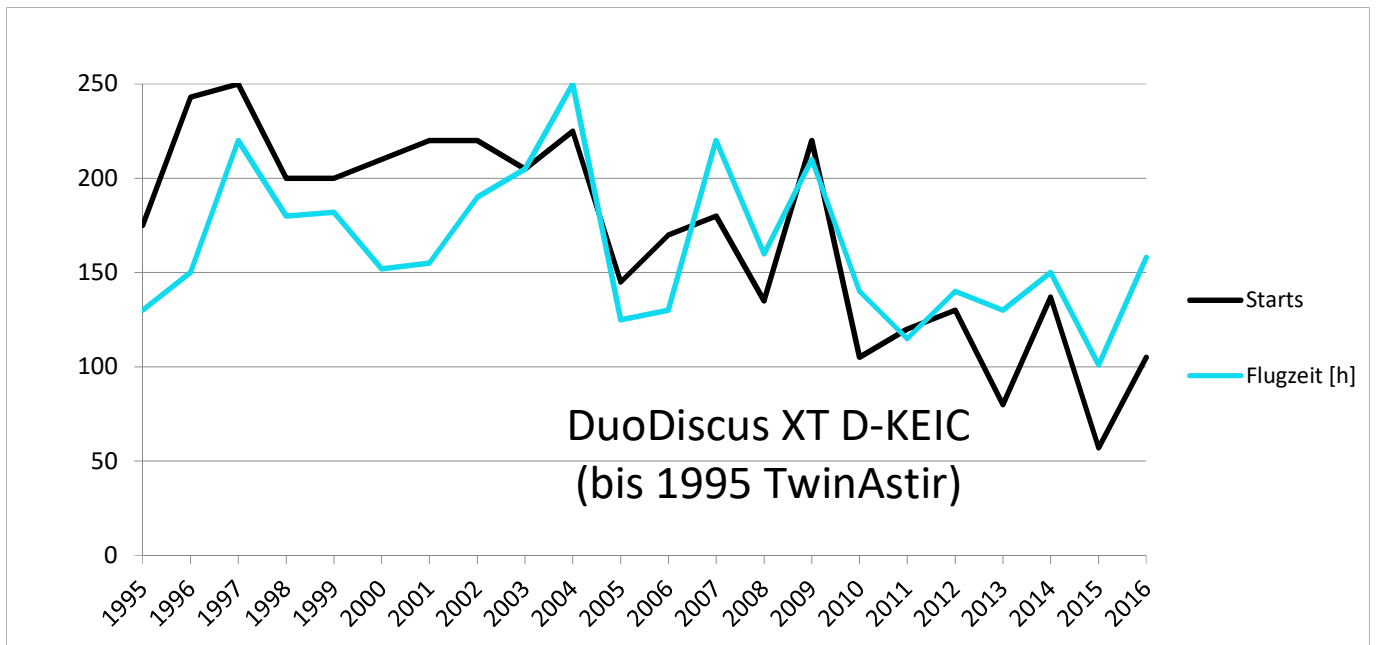
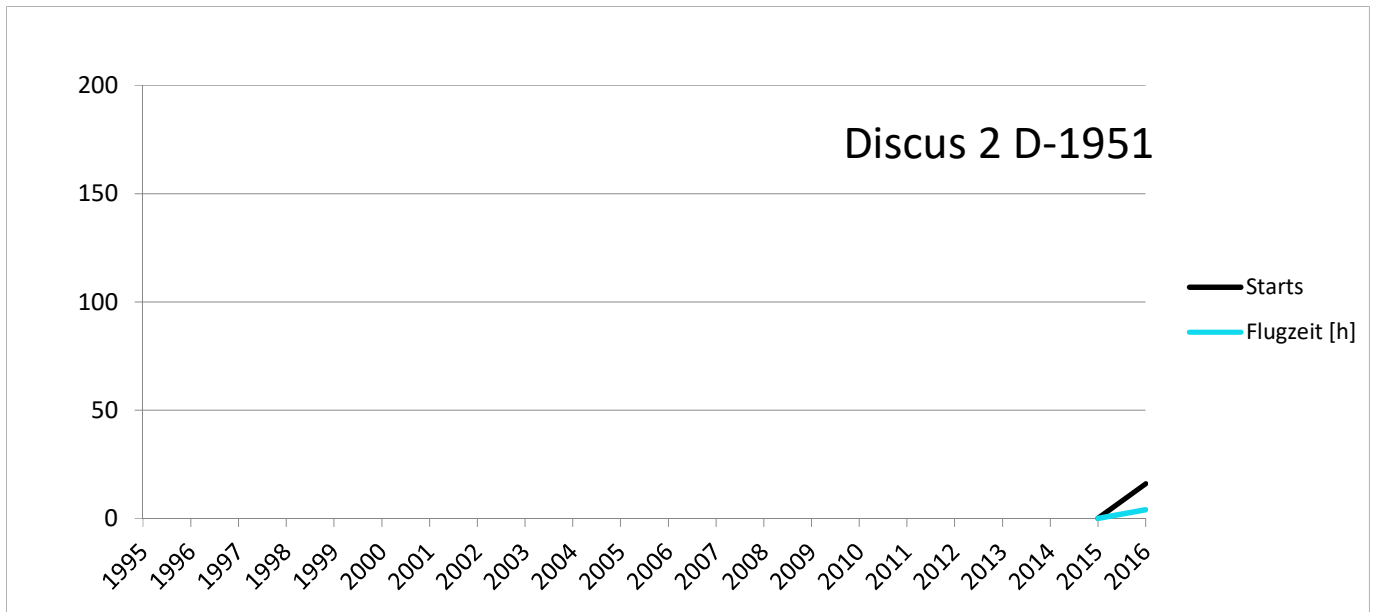


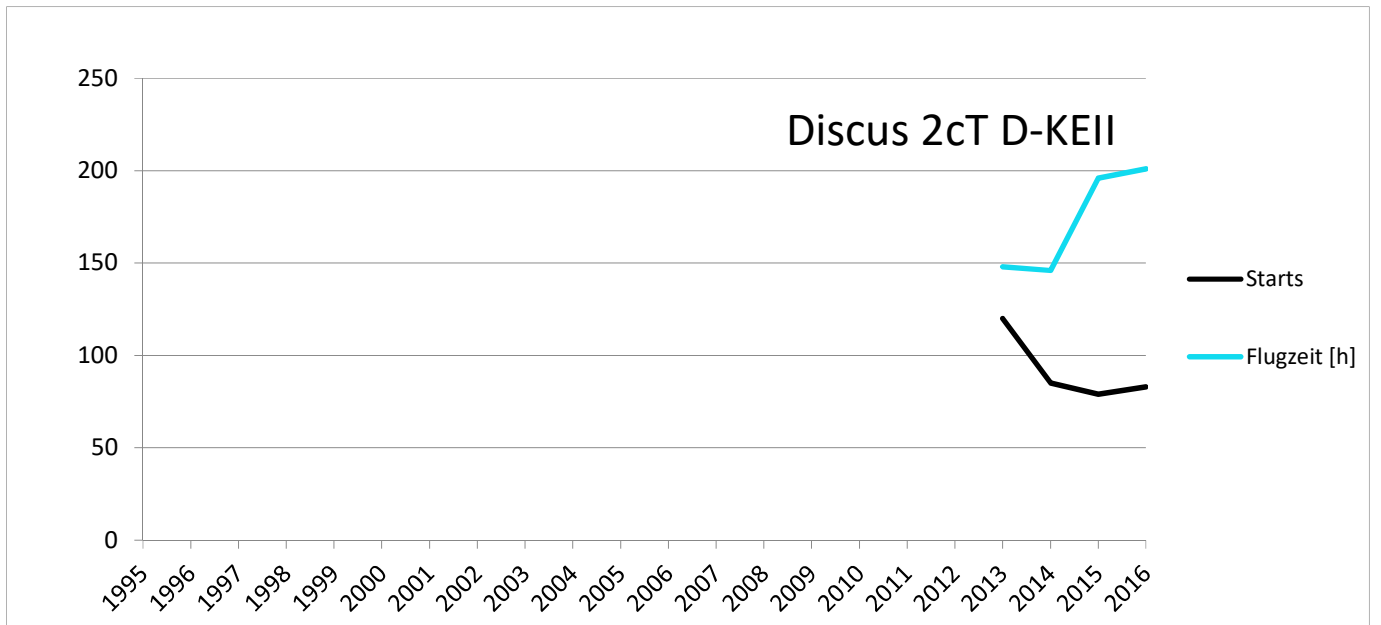
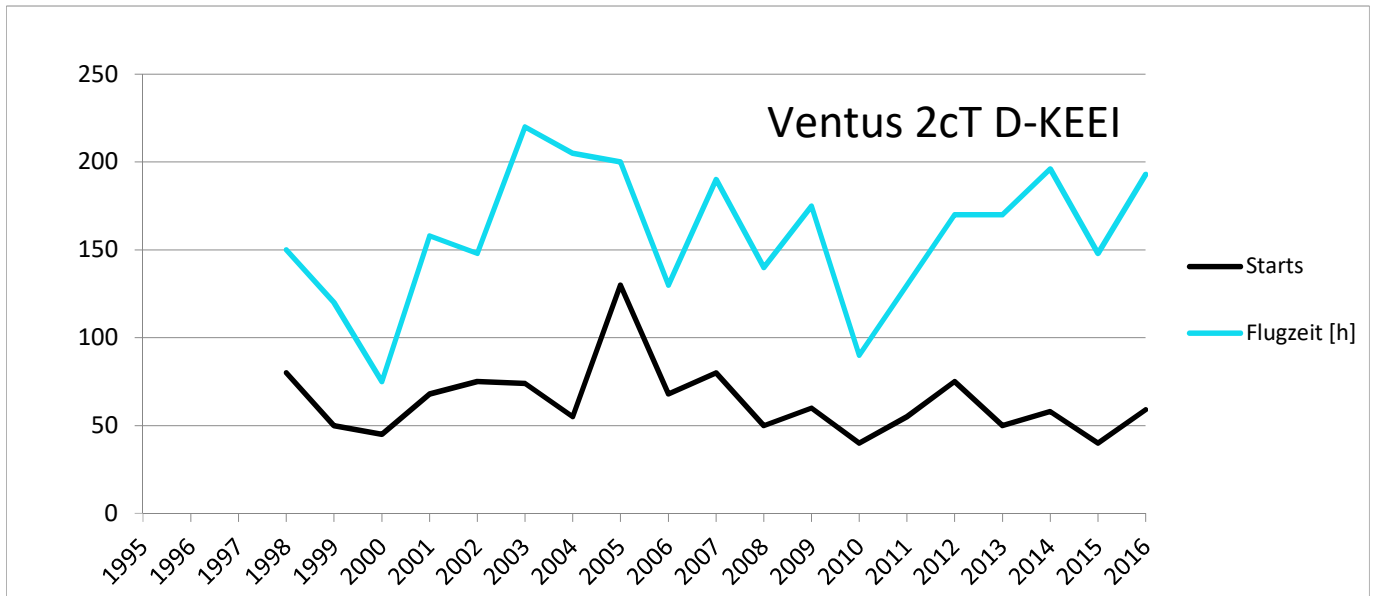














## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2016 –Senioren (1)

Platz	Datum	Punkte	Summe	Handicap	Summe Handicap	Name	Kilometer	km/h	Startort	Flugzeug	Start	Landung
1	07.07.2016	961,12	1863,23	1,1	1693,85	Christian Laue	604,94	78,31	Eichstätt	Discus	08:25	16:25
	10.06.2016	902,11					604,94	83,13	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:26	16:55
2	07.07.2016	922,8	1674,17	1,1	1521,97	Sven Baldauf	777,79	91,59	Eichstätt	DG 800S/18m	08:04	16:44
	29.04.2016	751,37					633,3	87,35	Eichstätt	DG 800S/18m	09:20	16:41
3	09.07.2016	749,88	1499,75	1,1	1363,41	Christoph Böttigheimer	502,86	69,64	Eichstätt	ASW 27	09:10	16:48
	15.08.2016	749,87					502,86	99	Eichstätt	ASW 27	09:40	15:12
4	29.04.2016	730,56	1214,95	1,1	1104,50	Roland Berlinghof	507,09	83,11	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:01	16:46
	06.05.2016	484,39					571,58	105,01	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:04	15:40
5	04.05.2016	427,73	816,17	1,1	741,97	Scheif Bernhard	419,17	82,74	Eichstätt	LS 1-d	10:43	16:38
	07.07.2016	388,44					380,67	92,74	Eichstätt	LS 1-d	10:12	14:59
6	05.05.2016	380,15	542,43	1,1	493,12	Uwe Schulz	301,4	38,7	Eichstätt	Duo Discus XT	08:44	16:48
	18.06.2016	162,28					180,13	66,68	Eichstätt	Duo Discus XT	09:43	12:38
7	07.05.2016	391,61	391,61	1,1	356,01	Frank Glaser	407,28	83,09	Eichstätt	LS 4	11:00	16:42
8	08.05.2016	188,92	368,82	1,1	335,29	Jürgen Smalla	215,37	58,11	Eichstätt	Discus 2T/18m	11:30	15:24
	08.08.2016	179,9					138,78	46,51	Eichstätt	Discus b WL	11:14	14:24





## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2016 –Senioren (2)



Platz	Datum	Punkte	Summe	Handicap	Summe Handicap	Name	Kilometer	km/h	Startort	Flugzeug	Start	Landung
9	15.08.2016	219,1	359,1	1,1	326,45	Ludwig Karlheinz	170,58	47,69	Eichstätt	DG 200/17	11:56	15:40
	14.08.2016	140					109	31,77	Eichstätt	DG 200/17	12:15	15:46
10	09.07.2016	320,49	320,49	0,9	356,10	Jost Engels	333,31	56,61	Eichstätt	LS 4	09:37	15:50
11	08.08.2016	287,14	287,14	0,9	319,04	Rob Nowak	318,72	75,16	Eichstätt	Duo Discus XT	09:31	15:26
12	30.07.2016	174,18	174,18	0,9	193,53	Andreas Lüttgering	198,57	88,89	Eichstätt	Discus 2T/18m	12:07	14:47
13	30.04.2016	125,63	125,63	1,1	114,21	Jürgen Hofmann	96,02	47,65	Eichstätt	Discus	14:08	16:10
14	11.09.2016	93,54	93,54	0,9	103,93	Jan Rosentreter	86,06	44,73	Eichstätt	ASK 21	13:34	15:56
15	30.04.2016	93,08	93,08	0,9	103,42	Bertram Kumpf	109,83	38,64	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	13:13	16:55
16	11.09.2016	81,57	81,57	0,9	90,63	Alexander Kuck	75,04	48,26	Eichstätt	ASK 21	10:02	11:51
17	11.08.2016	0	0	0,9	0,00	Helmut Reuthlinger	345,05	82,64	Eichstätt	Duo Discus XT	11:56	16:23



## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2016 –Junioren



Platz	Datum	Punkte	Summe	Handicap	Summe Handicap	Name	Kilometer	km/h	Startort	Flugzeug	Start	Landung
1	07.07.2016	1092,86	1642,28	0,9	1824,76	Mike Bauer	732,86	85,53	Eichstätt	Discus 2T/18m	08:14	17:10
	10.09.2016	549,42					609,86	93,03	Eichstätt	Duo Discus XT	10:07	17:15
2	05.05.2016	570,47	1079,01	1,1	980,92	Tobias Pachowsky	673,15	112,34	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:45	16:06
	11.09.2016	508,54					600,08	113,48	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:48	16:45
3	07.05.2016	456,7	862,51	1,1	784,10	Max Böswald	520,64	98,67	Eichstätt	Discus 2T/18m	10:51	16:26
	10.09.2016	405,81					478,85	121,4	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:52	15:21
4	11.09.2016	378,82	623,19	0,9	692,43	Christoph Pachowsky	405,33	87,04	Eichstätt	Discus	10:29	16:43
	10.09.2016	244,37					261,47	100,2	Eichstätt	Discus	10:59	13:40
5	28.05.2016	198,16	338,59	0,9	376,21	Markus Maier	214,02	76,83	Eichstätt	Discus 2T	10:56	14:47
	07.06.2016	140,43					146,05	71,92	Eichstätt	LS 4	12:40	15:03
6	25.06.2016	150,97	150,97	0,9	167,74	Tim Rügheimer	138,89	57,92	Eichstätt	ASK 21	10:57	13:36



## Flüge Piloten FCE DMST 2015 (1)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
12.03.2016	262,02	Christoph Böttigheimer	247,23	53,63	La Motte Du Caire	ASW 27	11:18	16:29
12.03.2016	87,49	Christian Laue	73,29	54,71	La Motte Du Caire	LS 4	14:23	15:53
12.03.2016	16,13	Christian Laue	13,69	49,19	La Motte Du Caire	LS 4	12:22	12:46
14.03.2016	207,86	Christoph Böttigheimer	203,65	74,92	La Motte Du Caire	ASW 27	13:16	16:51
14.03.2016	149,44	Andreas Lüttgering	128,86	56,7	La Motte Du Caire	LS 4	14:37	17:03
14.03.2016	10,92	Andreas Lüttgering	9,51	24,04	La Motte Du Caire	LS 4	13:24	13:57
15.03.2016	303,27	Christoph Böttigheimer	288,8	53,98	La Motte Du Caire	ASW 27	10:35	16:57
15.03.2016	247,03	Christian Laue	210,82	50,13	La Motte Du Caire	LS 4	11:03	15:27
17.03.2016	299,58	Christoph Böttigheimer	282,22	60,95	La Motte Du Caire	ASW 27	11:10	16:22
17.03.2016	267,03	Andreas Lüttgering	231,57	45,7	La Motte Du Caire	LS 4	11:49	17:07
17.03.2016	9,53	Andreas Lüttgering	8,07	48,91	La Motte Du Caire	LS 4	11:21	11:40
18.03.2016	408,19	Christoph Böttigheimer	385,32	65,78	La Motte Du Caire	ASW 27	11:04	17:43
18.03.2016	346,41	Christian Laue	295,54	59,37	La Motte Du Caire	LS 4	11:06	16:37
19.03.2016	428,3	Christoph Böttigheimer	402,96	66	La Motte Du Caire	ASW 27	10:57	17:32
19.03.2016	366,84	Andreas Lüttgering	311,89	51,98	La Motte Du Caire	LS 4	11:07	17:31
20.03.2016	298,43	Sven Baldauf	299,83	71,24	Vinon Gld	DG 800S/18m	10:26	14:51
20.03.2016	170,31	Roland Berlinghof	157,14	63,96	Eichstätt	Discus WL	12:43	15:14
20.03.2016	166,87	Christoph Böttigheimer	157,11	53,51	La Motte Du Caire	ASW 27	12:06	15:18
20.03.2016	136,29	Max Böswald	131,74	50,95	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	12:32	15:20
20.03.2016	119,66	Christian Laue	101,96	46,12	La Motte Du Caire	LS 4	11:30	14:08
20.03.2016	104	Tobias Pachowsky	99	50,25	Eichstätt	Discus 2T/18m	12:35	15:27
21.03.2016	440,83	Sven Baldauf	433,43	80,83	Vinon Gld	DG 800S/18m	09:14	17:07
21.03.2016	350,71	Christoph Böttigheimer	326,53	71,99	La Motte Du Caire	ASW 27	10:42	15:45
21.03.2016	299,58	Andreas Lüttgering	263,31	52,57	La Motte Du Caire	LS 4	10:43	16:05
22.03.2016	412,55	Sven Baldauf	481,44	77,69	Vinon Gld	DG 800S/18m	10:41	16:57
22.03.2016	265,49	Christoph Böttigheimer	246,78	51,22	La Motte Du Caire	ASW 27	10:38	16:26
22.03.2016	164,32	Christian Laue	136,06	64,57	La Motte Du Caire	LS 4	14:29	16:51
23.03.2016	211,09	Christoph Böttigheimer	200,1	49,28	La Motte Du Caire	ASW 27	11:25	15:51
23.03.2016	189,4	Andreas Lüttgering	168,79	43,78	La Motte Du Caire	LS 4	11:40	16:40
24.03.2016	336,25	Sven Baldauf	323,09	63,78	Vinon Gld	DG 800S/18m	11:05	16:16
24.03.2016	237,44	Tobias Pachowsky	255,56	78,15	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:22	14:54
24.03.2016	205,95	Christoph Böttigheimer	197,37	43,35	La Motte Du Caire	ASW 27	11:08	16:06
24.03.2016	134,7	Christian Laue	120,7	50,9	La Motte Du Caire	LS 4	11:25	13:57
26.03.2016	429	Sven Baldauf	430,93	94,51	Puimoisson Gld	DG 800S/18m	13:03	17:42
26.03.2016	197,25	Tobias Pachowsky	189,19	61,43	Eichstätt	Discus 2T/18m	13:11	16:46
26.03.2016	155,46	Roland Berlinghof	177,52	75,9	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	13:21	16:14
26.03.2016	153,1	Max Böswald	162,62	71,52	Eichstätt	Duo Discus XT	13:22	15:59
29.03.2016	436,87	Max Böswald	463,85	105,99	Eichstätt	Duo Discus XT	10:11	14:58
29.03.2016	383,5	Sven Baldauf	397,88	73,62	Vinon Gld	DG 800S/18m	11:00	16:32
29.03.2016	375,97	Tobias Pachowsky	432,33	90,34	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:01	14:58
30.03.2016	172,9	Sven Baldauf	175,59	42,19	Vinon Gld	DG 800S/18m	09:59	14:18
06.04.2016	338,88	Roland Berlinghof	328,62	80,16	Puimoisson Gld	Arcus M	11:24	16:13
08.04.2016	133,44	Roland Berlinghof	149,1	77,93	Puimoisson Gld	Arcus M	11:40	14:27
10.04.2016	611,58	Roland Berlinghof	586,06	79,08	Puimoisson Gld	Arcus M	10:15	18:09
10.04.2016	435,37	Sven Baldauf	397,99	78,24	Eichstätt	DG 800S/18m	09:43	14:55
10.04.2016	401,59	Max Böswald	421,12	114,57	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:56	13:51
10.04.2016	383,51	Tobias Pachowsky	418,47	113,68	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:03	13:51
10.04.2016	285,13	Christoph Böttigheimer	262,08	88,22	Eichstätt	ASW 27	10:06	13:33



## Flüge Piloten FCE DMST 2016 (2)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
18.04.2016	394,08	Max Böswald	340,91	93,66	Burg Feuerstein	LS 4	11:03	15:24
18.04.2016	387,7	Tobias Pachowsky	334,14	82,57	Burg Feuerstein	LS 4	11:05	15:25
19.04.2016	496,34	Bernhard Scheiff	452,63	58,04	Freiburg (DE / BW)	LS 1-d	08:33	16:50
19.04.2016	159,8	Tobias Pachowsky	154,69	60,11	Burg Feuerstein	LS 4	10:16	13:06
19.04.2016	158	Max Böswald	152,75	60,02	Burg Feuerstein	LS 4	10:22	13:07
20.04.2016	355,11	Tobias Pachowsky	401,76	84,33	Burg Feuerstein	Arcus T	10:02	14:57
21.04.2016	149,63	Max Böswald	132,23	71,23	Burg Feuerstein	LS 4	12:19	14:21
21.04.2016	144,17	Tobias Pachowsky	127,43	75,25	Burg Feuerstein	LS 4	12:24	14:16
24.04.2016	331,21	Max Böswald	344,94	107,61	Eichstätt	Duo Discus XT	10:46	14:18
24.04.2016	325,73	Tobias Pachowsky	364,32	100,98	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:42	14:26
24.04.2016	255,31	Roland Berlinghof	280,84	108,48	Eichstätt	Discus 2T/18m	11:07	14:00
24.04.2016	0	Christoph Böttigheimer	212,21	81,79	Eichstätt	ASW 27	11:15	14:14
29.04.2016	768,32	Sven Baldauf	716,62	99,25	Eichstätt	DG 800S/18m	09:20	16:41
29.04.2016	676,88	Roland Berlinghof	646,04	85,12	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:01	16:46
29.04.2016	0	Christoph Böttigheimer	242,63	92,67	Eichstätt	ASW 27	09:07	12:10
29.04.2016	0	Christoph Böttigheimer	156,32	86,14	Kronach Kreuzbe	ASW 27	14:08	16:25
30.04.2016	470	Sven Baldauf	509,69	107,53	Eichstätt	DG 800S/18m	11:10	16:00
30.04.2016	420,36	Max Böswald	439,53	106,56	Eichstätt	Discus 2T/18m	10:26	14:40
30.04.2016	153,87	Jürgen Hofmann	135,82	77,41	Eichstätt	Discus	14:08	16:10
30.04.2016	136,17	Bertram Kumpf	137,44	43,76	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	13:13	16:55
01.05.2016	301,31	Tobias Pachowsky	342,46	109,72	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:35	12:53
01.05.2016	232,13	Christoph Böttigheimer	241,95	65,31	Eichstätt	ASW 27	09:39	13:51
04.05.2016	659,2	Bernhard Scheiff	600,54	79,88	Freiburg	LS 1-d	08:29	17:02
05.05.2016	760,37	Sven Baldauf	804,58	105,84	Eichstätt	DG 800S/18m	08:38	16:28
05.05.2016	746,59	Tobias Pachowsky	803,52	114,04	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:45	16:06
05.05.2016	485,37	Uwe Schulz	448,33	57,5	Eichstätt	Duo Discus XT	08:44	16:48
05.05.2016	173	Christian Laue	195,59	66,58	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:50	13:27
05.05.2016	0	Mike Bauer	448,33	57,5	Eichstätt	Duo Discus XT	08:44	16:48
06.05.2016	551,84	Roland Berlinghof	609,2	111,64	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:04	15:40
06.05.2016	435,83	Christoph Böttigheimer	399,38	80,97	Eichstätt	ASW 27	10:12	15:31
06.05.2016	408,68	Max Böswald	447,6	130,62	Eichstätt	Discus 2T/18m	10:27	15:39
07.05.2016	654,57	Tobias Pachowsky	697,15	111,35	Eichstätt	Duo Discus T	10:34	17:13
07.05.2016	636,43	Max Böswald	696,57	131,98	Eichstätt	Discus 2T/18m	10:51	16:26
07.05.2016	441,99	Frank Glaser	430,32	83,48	Eichstätt	LS 4	11:00	16:42
07.05.2016	154,79	Jürgen Smalla	130,06	64,28	Eichstätt	Discus	11:45	13:53
08.05.2016	426,61	Roland Berlinghof	478,44	119,28	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:07	15:18
08.05.2016	355,95	Christoph Böttigheimer	383,18	93,67	Eichstätt	ASW 27	10:51	15:30
08.05.2016	229,75	Jürgen Smalla	231,48	62,45	Eichstätt	Discus 2T/18m	11:30	15:24
14.05.2016	365,51	Sven Baldauf	367,77	85,13	Eichstätt	DG 800S/18m	11:41	16:11
14.05.2016	284,87	Roland Berlinghof	303,01	112,98	Eichstätt	Duo Discus XT	11:22	15:03
14.05.2016	263,04	Christoph Böttigheimer	262,46	68,39	Eichstätt	ASW 27	11:46	15:54
14.05.2016	216,3	Max Böswald	250,72	119,9	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:58	15:31
14.05.2016	156,36	Tobias Pachowsky	177,11	90,21	Eichstätt	Discus 2T/18m	12:09	15:30
26.05.2016	526,19	Sven Baldauf	493,86	76,07	Leuzendorf	DG 800S/18m	09:17	16:00
26.05.2016	272,33	Mike Bauer	256,91	70,15	Eichstätt	Discus	11:03	14:55
26.05.2016	225,83	Roland Berlinghof	205,71	82,61	Eichstätt	LS 4	10:49	13:30
28.05.2016	310,29	Roland Berlinghof	347,69	88	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:55	15:00
28.05.2016	241,26	Markus Maier	251,11	90,15	Eichstätt	Discus 2T	10:56	14:47
28.05.2016	167,34	Max Böswald	179,69	94,3	Eichstätt	Duo Discus XT	10:56	13:26
04.06.2016	292,79	Roland Berlinghof	327,11	112,62	Eichstätt	Discus 2T/18m	13:06	16:10
04.06.2016	257,48	Christoph Böttigheimer	274,13	94,75	Eichstätt	ASW 27	13:12	16:21





## Flüge Piloten FCE DMST 2016 (3)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
05.06.2016	258,33	Mike Bauer	270,49	78,12	Eichstätt	Duo Discus XT	12:27	16:50
05.06.2016	239,07	Tobias Pachowsky	265,5	91,18	Eichstätt	Discus 2T/18m	13:41	16:40
05.06.2016	224,51	Max Böswald	257,9	87,49	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	13:30	16:39
07.06.2016	557,48	Roland Berlinghof	594,61	92,6	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:40	16:21
07.06.2016	490,65	Mike Bauer	524,2	82,94	Eichstätt	Discus	09:03	15:41
07.06.2016	438,97	Tobias Pachowsky	424,78	88,01	Eichstätt	Duo Discus XT	11:19	16:23
07.06.2016	252,7	Sven Baldauf	186,56	62,76	Eichstätt	Ka 8	12:05	15:15
07.06.2016	164,35	Markus Maier	151,59	70,97	Eichstätt	LS 4	12:40	15:03
07.06.2016	108,99	Christian Laue	123,68	68,88	Eichstätt	Discus 2T/18m	08:51	12:38
10.06.2016	701,86	Christian Laue	617,28	83,95	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:26	16:55
10.06.2016	547,64	Christoph Böttigheimer	526,17	70,23	Eichstätt	ASW 27	07:58	15:50
18.06.2016	547,77	Roland Berlinghof	627,09	114,69	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:23	14:30
18.06.2016	492,05	Tobias Pachowsky	522,17	104,16	Eichstätt	Discus 2T/18m	08:16	13:37
18.06.2016	374,03	Sven Baldauf	423,59	113,56	Eichstätt	DG 800S/18m	08:10	11:58
18.06.2016	180,83	Uwe Schulz	186,24	68,94	Eichstätt	Duo Discus XT	09:43	12:38
22.06.2016	427,85	Christian Laue	473,36	78	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:00	15:40
24.06.2016	43,9	Bernhard Scheiff	42,4	32,3	Freiburg	Discus 2	09:14	10:40
25.06.2016	322,2	Tobias Pachowsky	361,76	98,63	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:56	13:43
25.06.2016	162,57	Tim Rügheimer	146,4	61,06	Eichstätt	ASK 21	10:57	13:36
25.06.2016	144,93	Christoph Pachowsky	95,9	56,88	Eichstätt	Ka 8	10:39	12:35
26.06.2016	337,26	Max Böswald	312,36	84,12	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:40	14:25
26.06.2016	329,85	Roland Berlinghof	316,22	80,92	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:30	14:20
03.07.2016	92,22	Uwe Schulz	97,97	98,38	Eichstätt	Duo Discus XT	10:34	11:50
06.07.2016	483,66	Sven Baldauf	501,68	89,34	Eichstätt	Duo Discus XT	08:01	14:15
06.07.2016	428,75	Max Böswald	439,46	104,69	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:17	14:12
06.07.2016	260,51	Mike Bauer	252,5	66,24	Eichstätt	Discus	08:27	12:25
07.07.2016	889,73	Sven Baldauf	816,55	96,32	Eichstätt	DG 800S/18m	08:04	16:44
07.07.2016	865,3	Mike Bauer	764,85	88,48	Eichstätt	Discus 2T/18m	08:14	17:10
07.07.2016	752,69	Christian Laue	622,19	78,68	Eichstätt	Discus	08:25	16:25
07.07.2016	504,48	Bernhard Scheiff	530,27	85,01	Wasserkuppe	Discus 2	08:51	15:10
09.07.2016	585,32	Roland Berlinghof	595,64	88,55	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:45	15:44
09.07.2016	572,16	Sven Baldauf	581,33	86,68	Eichstätt	DG 800S/18m	08:28	16:55
09.07.2016	564,31	Christoph Böttigheimer	517,13	71,38	Eichstätt	ASW 27	09:10	16:48
09.07.2016	545,62	Mike Bauer	572,45	90,15	Eichstätt	Duo Discus XT	08:56	16:05
09.07.2016	340,39	Jost Engels	342,01	57,67	Eichstätt	LS 4	09:37	15:50
09.07.2016	206,59	Bernhard Scheiff	183,44	72,25	Wasserkuppe	Discus 2	13:31	16:25
12.07.2016	206,31	Bernhard Scheiff	178,3	66,52	Wasserkuppe	Discus 2	12:38	15:35
15.07.2016	224,2	Bernhard Scheiff	194,33	83,32	Wasserkuppe	Discus 2	13:16	15:46
16.07.2016	620,06	Tobias Pachowsky	608,76	79,23	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:43	16:28
16.07.2016	491,44	Sven Baldauf	487,39	72,89	Eichstätt	DG 800S/18m	06:35	17:35
16.07.2016	459,6	Max Böswald	436,09	79,64	Eichstätt	Duo Discus XT	08:50	14:34
16.07.2016	398,96	Roland Berlinghof	438,37	85,14	Eichstätt	Discus 2T/18m	08:35	13:58
16.07.2016	304,34	Christoph Pachowsky	302,7	71,51	Eichstätt	Discus b	08:58	13:16
16.07.2016	65,09	Bernhard Scheiff	59,48	32,52	Wasserkuppe	Discus 2	11:15	13:21
19.07.2016	364,99	Bernhard Scheiff	322,82	74,95	Luesse	Duo Discus	11:00	15:32
20.07.2016	482,15	Bernhard Scheiff	456,05	95,51	Luesse	Duo Discus	09:47	14:42
22.07.2016	419,89	Juliane Bitzenhofer	376,3	69,79	Luesse	Duo Discus	11:30	16:59
23.07.2016	259,36	Bernhard Scheiff	264,63	72,28	Luesse	Duo Discus	11:01	14:46
24.07.2016	475,87	Sven Baldauf	530,04	102,46	Eichstätt	DG 800S/18m	10:12	15:36
24.07.2016	394,85	Bernhard Scheiff	341,7	93,03	Luesse	Duo Discus	10:52	14:36



## Flüge Piloten FCE DMST 2016 (4)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
25.07.2016	475,16	Bernhard Scheiff	422,65	91,35	Luesse	Duo Discus	10:21	15:02
26.07.2016	212,85	Bernhard Scheiff	226,75	80,91	Luesse	Duo Discus	12:12	15:05
29.07.2016	312,01	Tobias Pachowsky	358,61	117,15	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	12:21	15:44
29.07.2016	308,67	Max Böswald	338,86	96,21	Eichstätt	Discus 2T/18m	12:30	16:16
30.07.2016	457,86	Max Böswald	518,26	131,21	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:20	13:59
30.07.2016	423,9	Roland Berlinghof	420,36	97,33	Eichstätt	LS 4	10:05	14:34
30.07.2016	422,23	Tobias Pachowsky	454,58	98,29	Eichstätt	Duo Discus XT	09:25	14:31
30.07.2016	215,64	Andreas Lüttgering	219,78	90,66	Eichstätt	Discus 2T/18m	12:07	14:47
01.08.2016	619,55	Christoph Böttigheimer	552,73	77,09	Klippeneck	ASW 27	09:51	17:20
01.08.2016	477,28	Christian Laue	528,99	76,42	Eichstätt	Duo Discus XT	09:12	16:32
01.08.2016	202,4	Roland Berlinghof	203,69	79,53	Lachen Speyerdorf	Ventus 2cT/18m	12:05	14:46
04.08.2016	236,45	Christian Laue	232,63	52,63	Eichstätt	Discus 2T/18m	10:25	14:58
05.08.2016	366,84	Sven Baldauf	359,54	84,15	Lachen Speyerdorf	DG 800S/18m	10:17	16:46
05.08.2016	303,51	Roland Berlinghof	355,01	81,26	Lachen Speyerdorf	Ventus 2cT/18m	11:25	15:58
05.08.2016	259,61	Tobias Pachowsky	223,59	69,87	Lachen Speyerdorf	LS 4	11:02	14:29
05.08.2016	259,28	Max Böswald	223,19	69,46	Lachen Speyerdorf	LS 4	10:58	14:29
07.08.2016	560,16	Mike Bauer	557,52	94,49	Eichstätt	Duo Discus XT	09:00	15:22
07.08.2016	519,02	Sven Baldauf	489,34	75,52	Lachen Speyerdorf	DG 800S/18m	08:51	17:09
07.08.2016	514,55	Roland Berlinghof	484,45	79,77	Lachen Speyerdorf	Ventus 2cT/18m	10:00	16:12
07.08.2016	296,46	Max Böswald	302,23	68,98	Lachen Speyerdorf	LS 4	10:23	15:03
07.08.2016	292,5	Tobias Pachowsky	300,68	68,72	Lachen Speyerdorf	LS 4	10:20	15:01
08.08.2016	310,74	Max Böswald	259,04	67,17	Lachen Speyerdorf	LS 4	10:15	14:18
08.08.2016	307,01	Rob Nowak	326,67	74,17	Eichstätt	Duo Discus XT	09:31	15:26
08.08.2016	306,14	Tobias Pachowsky	256	74,9	Lachen Speyerdorf	LS 4	10:32	14:12
08.08.2016	261,72	Sven Baldauf	304,61	88,55	Lachen Speyerdorf	DG 800S/18m	09:50	15:28
08.08.2016	203,77	Jürgen Smalla	178,45	59,51	Eichstätt	Discus b WL	11:14	14:24
08.08.2016	0	Andreas Lüttgering	169,12	60,13	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:51	12:58
09.08.2016	251,38	Tobias Pachowsky	222,31	79,47	Lachen Speyerdorf	LS 4	10:57	14:12
09.08.2016	230,24	Sven Baldauf	253,27	75,67	Lachen Speyerdorf	DG 800S/18m	10:42	15:32
10.08.2016	244,39	Roland Berlinghof	239,38	95,51	Lachen Speyerdorf	Ventus 2cT/18m	09:45	12:22
10.08.2016	173,81	Tobias Pachowsky	175,65	87,78	Lachen Speyerdorf	LS 4	10:20	12:46
10.08.2016	0	Sven Baldauf	224,52	102,18	Lachen Speyerdorf	DG 800S/18m	09:18	12:50
11.08.2016	296,69	Sven Baldauf	285,61	92,13	Lachen Speyerdorf	DG 800S/18m	09:04	14:24
11.08.2016	291,35	Roland Berlinghof	279,65	90,23	Lachen Speyerdorf	Ventus 2cT/18m	10:38	13:49
11.08.2016	268,98	Tobias Pachowsky	236,15	75,58	Lachen Speyerdorf	LS 4	09:40	12:59
11.08.2016	0	Helmut Reuthlinger	360,6	86,36	Eichstätt	Duo Discus XT	11:56	16:23
13.08.2016	477,04	Bernhard Scheiff	438,14	64,94	Eichstätt	LS 1-d	09:23	16:49
13.08.2016	320,92	Sven Baldauf	367,85	69,6	Lachen Speyerdorf	DG 800S/18m	09:19	15:42
13.08.2016	310,99	Max Böswald	313,83	63,12	Lachen Speyerdorf	LS 4	09:42	15:00
13.08.2016	310,88	Tobias Pachowsky	314,59	65,8	Lachen Speyerdorf	LS 4	09:37	14:42
13.08.2016	164,22	Roland Berlinghof	182,43	74,68	Lachen Speyerdorf	Ventus 2cT/18m	10:15	13:40
13.08.2016	157,06	Jürgen Smalla	175,31	53,9	Eichstätt	Discus 2T/18m	13:31	16:58
14.08.2016	270,64	Tobias Pachowsky	317,79	108,46	Lachen Speyerdorf	Ventus 2cT/18m	10:36	13:40
15.08.2016	567,57	Christoph Böttigheimer	519,1	101,73	Eichstätt	ASW 27	09:40	15:12
15.08.2016	171,98	Mike Bauer	174,98	71,19	Eichstätt	Discus 2T/18m	13:48	16:30
20.08.2016	88,47	Roland Berlinghof	82,88	82,33	Eichstätt	Discus	12:55	14:02
21.08.2016	256,24	Tobias Pachowsky	298,37	107,97	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:29	14:23
21.08.2016	149,77	Max Böswald	141,78	83,18	Eichstätt	Duo Discus X	12:38	14:30
21.08.2016	117,77	Mike Bauer	115,51	88,23	Eichstätt	Discus 2T/18m	12:51	14:13
21.08.2016	107,03	Bernhard Scheiff	83,94	60,64	Eichstätt	LS 1-d	12:11	13:40



## Flüge Piloten FCE DMST 2016 (5)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
21.08.2016	87,66	Sven Baldauf	95,72	47,94	Eichstätt	DG 800S/18m	13:37	16:31
27.08.2016	392,34	Tobias Pachowsky	450,2	104,59	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:17	16:29
28.08.2016	185,75	Tobias Pachowsky	209,97	90,63	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:33	14:45
09.09.2016	546	Mike Bauer	601,06	112,68	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:17	15:42
10.09.2016	603,48	Mike Bauer	654,96	99,9	Eichstätt	Duo Discus XT	10:07	17:15
10.09.2016	546,73	Bernhard Scheiff	473,51	86,53	Eichstätt	LS 1-d	10:43	16:38
10.09.2016	449,05	Max Böswald	515,8	117,38	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:52	15:21
10.09.2016	277,87	Christoph Pachowsky	276,13	105,82	Eichstätt	Discus	10:59	13:40
11.09.2016	625,57	Tobias Pachowsky	714,38	106,5	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:48	16:45
11.09.2016	510,65	Christoph Pachowsky	503,73	84,95	Eichstätt	Discus	10:29	16:43
11.09.2016	500,82	Bernhard Scheiff	433,92	93,17	Eichstätt	LS 1-d	10:12	14:59
11.09.2016	466,44	Mike Bauer	516,78	84,81	Eichstätt	Discus 2T/18m	09:57	16:50
11.09.2016	123,36	Jan Rosentreter	101,8	52,78	Eichstätt	ASK 21	13:34	15:56
11.09.2016	117,81	Alexander Kuck	93,27	60,33	Eichstätt	ASK 21	10:02	11:51

## Termine 2017

<i>Samstag</i>	<i>04.03.2017</i>	<i>19:00</i>	<i>Jahreshauptversammlung im Trachtenheim</i>
Samstag	11.03.2017	ab 10:00	Aufbau Flugzeuge (nach Wetterlage und Abschluss Jahresnachprüfung)
Freitag	17.03.2017	ab 14:00	Flugplatzpflege (nach Wetterlage, sonst Samstag 18.03. ab 08:00)
Samstag	02.04.2017	17:30	Einweisung Rettungsgeräte am Flugplatz
<i>Samstag</i>	<i>02.04.2017</i>	<i>18:30</i>	<i>Mitgliederversammlung, Frühjahrsinformation am Flugplatz</i>
	17. - 21.04.2017		Flugwoche in den Osterferien (bei ausreichender Beteiligung)
	05. - 09.06.2017		Vorbereitung Fliegerfest (Mo 10:00, Di – Do 18:00, Fr ab 15:00)
<b>Sa./So.</b>	<b>10./11.06.2017</b>		<b>Fliegerfest</b>
	15. - 18.06.2017		Abbau Fliegerfest, Aufbau Flugzeuge
Sa./So.	01./02.07.2017		Altstadtfest Eichstätt
<i>Freitag</i>	<i>28.07.2017</i>	<i>20:00</i>	<i>Mitgliederversammlung</i>
	31.07. - 11.08.2017		Ferienfluglager am Flugplatz (Sommerferien)
Samstag	26.08.2017	14:00	Lehrer/Schüler-Modellfliegen
Samstag	18.11.2017	09:00	Abbau Flugzeuge, Vorbereitung Winterarbeit
<i>Samstag</i>	<i>18.11.2017</i>	<i>19:00</i>	<i>Mitgliederversammlung</i>