



50 Jahre

Fliegerclub Eichstätt

Ein Rückblick

Vorwort

Wir Eichstätter Flieger wollen uns mit diesem Rückblick kein Denkmal setzen. Denn die Geschichte unseres Fliegerclubs war, wie soll es auch anders sein, oft genug nicht nur mit Sonnenschein gesegnet. Der Weg war häufig nicht einfach zu begehen und Rückschläge gab es genug. Hätte das herrliche Erlebnis „Fliegen“ nicht am Ende aller Bemühungen gestanden, unsere Gemeinschaft würde wohl nicht mehr bestehen.

Unser Einsatz galt und gilt aber nicht allein der Befriedigung persönlicher Interessen. Unser Verein sah und sieht sich als Teil der Gesellschaft und auch dieser verpflichtet. Viele Aktionen galten und gelten der Einbindung des Fliegerclubs in unser Umfeld.

Mit dem Zusammentragen des Materials und Schreiben dieses Rückblicks beschreitet unser Verein ein neues, ungewohntes Arbeitsgebiet. Unsere Mitglieder Karl Kölle und Viktor Meyerle meisterten diese immense Arbeit mit Hingabe und vielen Stunden ihrer Freizeit. Ihnen gilt mein herzlicher Dank. Danken möchte ich auch den vielen Mitgliedern, die dem Redaktionsteam zuarbeiteten.

Mein besonderer Dank gilt aber auch vor allem den Mitgliedern und Freunden, die durch ihr persönliches Engagement die Geschichte unseres Fliegerclubs gestalteten, die halfen, die Voraussetzungen zu schaffen, daß unsere Gemeinschaft auch in Zukunft die 3. Dimension erobern kann.

Gerhard Pachowsky
1. Vorsitzender

Ein Rückblick

oder

Von der Gleitzahl 1:10



zur Gleitzahl 1:48



Willi Liepold mit SG 38 und Viktor Meyerle mit VENTUS

50 Jahre Vereinsgeschichte

Schon vor dem Kriege gab es in Eichstätt begeisterte Modell- und Segelflieger, welche unter dem Dach des „Deutschen-Luftsport-Verbandes“ (DLV) als Ortsgruppe Eichstätt aktiv waren. Nach dem Kriege verhängten die Alliierten ein Flugverbot über Deutschland und sämtliche Flugzeuge mußten vernichtet werden! Aber wie die folgenden Jahre zeigen, hat diese komplette Vernichtung doch nicht richtig funktioniert.

So kam es 1950 zur Gründung des Fliegerclub Eichstätt in seiner heutigen Form.

1950

Gründung des Fliegerclub Eichstätt e.V.

Am Freitag, den 6. Januar 1950, nachmittags um 15.00 Uhr findet im Hotel Traube die Gründungsversammlung des „Segelflug-Modellbau-Club“ statt. Aufgrund einer handschriftlichen Kennzeichnung auf der Einladungsliste sind uns die folgenden Mitglieder als Gründungsmitglieder aus dieser ersten Versammlung bekannt.

Am 6. Januar 1950 werden als aktive Mitglieder registriert:

Ballnath	Arthur	Ostenstraße F 75
Döbler	Hermann	Domplatz A 32
Holmer	Siegfried	Leuchtenbergstraße A 37
Hutterstein	Hans	Westenstraße B 128
Karl	Josef	Westenstraße H 43
Kölle	Karl	Weinzierlsiedlung
Meister	Willi	Marktplatz B 137
Scharinger	Franz	Ostenstraße F 61
Schönfelder		Marienstein
Sponheimer	Hans	Marktplatz B 161
Stöckl	Melchior	Kl. Marktstraße B 153
Vogt	Karl	Webergasse C 299
Weigl	Hubert	Bei Schneiderei Dorsch
Zeitlinger	Otto	Westenstraße B 217
Zinsmeister	Ernst	Mariensteinerstraße H 53



Der Boss

Zum ersten Vorsitzenden wird Willi Meister gewählt

Die Hauptaktivitäten im Gründungsjahr liegen im Modellflugbereich und in der Weichenstellung für das künftige Vereinsleben.

Am 30. August 1950 kann der Fliegerclub ein Grundstück auf der Volksfestwiese pachten. Von der Stadt Eichstätt wird zur Auflage gemacht, das bestehende Fliegerheim, ein Holzhaus am Schneebeerenweg, abzubauen und auf diesem neuen Gelände aufzustellen. Umgehend wird mit dem Umsetzen des Fliegerheims begonnen.



1951 Endlich wieder richtig fliegen

Am 27. Januar 1951 feiert der Fliegerclub seinen ersten Fliegerball der Vereinsgeschichte im Stadtkeller: ein Schwarz-Weiß-Ball, der großen Anklang bei der Bevölkerung findet. Die Aktivitäten der „Fliegerkameraden“ beschränken sich aber immer noch auf die Planungen für die Zukunft und auf das Modellfliegen, da der Flugsport in Deutschland nach dem Kriege immer noch verboten ist. Die Modellflieger nehmen bereits an Wettbewerben und Vergleichsfliegen in Nürnberg, Weißenburg, Schwabach, Pappenheim usw. teil. So wird am Häringhof Mitte April ein Vergleichsfliegen mit Ingolstadt durchgeführt. Im Versammlungsprotokoll ist nachzulesen: „Ingolstadt hat sich mit 20 Modellen angemeldet, darunter drei Benzinmotormodelle. Unser Club wird hier nicht nachstehen und ebenfalls mit seinen besten Modellen aufwarten müssen.“



Meister, Weimar, Liepold, Holmer



Kölle Karl sen.

Bekanntlich gibt es beim Fliegen keinen Stillstand und speziell der Fliegerclub Eichstätt schaute schon immer nach vorne und investierte für die Zukunft. Man ist sich sicher, daß bald der Flugsport wieder erlaubt wird und trifft die entsprechenden Vorbereitungen. Nachdem im Dezember 1950 bereits beschlossen wurde, eine Schleppwinde zu bauen, muß man jetzt rechtzeitig mit dem Bau eines Segelflugzeuges beginnen, damit dann, bis zum ersten Start, nicht all zuviel Zeit verloren geht. Daß dies alles noch **geheim** geschehen muß, beweist ein Auszug aus dem Protokoll der Mitgliederversammlung vom 08.03.51:

Punkt 2. Segelflugzeugbau

Vorstand Willi Meister rechtfertigte die Unstimmigkeiten über den geheimen Bau eines „Babys“. Meister gab den Clubkameraden zu verstehen, daß er, da ja keine andere Möglichkeit vorhanden sei, gezwungen ist, das „Baby“ in seiner Privatwerkstatt zu bauen. Ferner gab Meister der Versicherung Ausdruck, daß sämtliche Kameraden, die am Bau des Flugzeuges nicht beteiligt werden können, später beim Fliegen auch deswegen in keiner Weise benachteiligt werden, sondern genau so einen Anspruch daran haben wie jeder andere Clubkamerad.

Parallel zum Bau des Baby sucht der Verein eine Unterstellmöglichkeit für den bereits vorhandenen Schulgleiter SG 38. Der damalige Stadtdirektor Arthur Ballnath hatte diesen SG 38 in einem Schuppen am Graben vor der Besatzungsmacht versteckt. Dieser Schuppen mußte geräumt und somit das Flugzeug abgebaut im neuen Fliegerheim in der Schottenau aufbewahrt werden.



Am 8. Juni 1951 wird in einer Mitgliederversammlung der Name des Modellbauclubs auf „**Fliegerclub Eichstätt e.V.**“ geändert, eine neue Satzung verabschiedet und die Vorstandschaft gewählt.

1. Vorstand	Willi Meister
2. Vorstand	Melchior Stöckl
Schriftführer	Walter Pestel
Segelflugreferent	Hans Hutterstein
Technischer Leiter	Karl Kölle sen.
Modellflugreferent	Willi Liepold

In Juni 1951 ist es endlich so weit. Der Segelflug in Deutschland ist wieder erlaubt. Sofort werden, dank des versteckten SG 38, die ersten Starts auf dem Volksfestplatz und am Häringhof mit dem Gummiseil durchgeführt.

Jetzt wird natürlich der Bau der ersten Startwinde noch mehr vorangetrieben. Die ersten Windenschlepps finden auf den Aumühlwiesen statt. Die Winde hat noch keine Bremse. Die Seiltrommel muß mit einem Rundholz abgebremst werden.



Kölle Ferdl sen. Wenger Albert Kölle Ferdi jun.

Die Behörde genehmigt als erstes Fluggelände die Aumühlwiesen. Jetzt findet mit dem SG 38 und der Winde an den Wochenenden ein regelmäßiger Flugbetrieb statt. Der Schulgleiter wird im Fliegerheim untergestellt und muß vor jedem Flugbetrieb aufgebaut werden. Die Startgebühr beträgt 0,50 DM. Die militärischen Lehrjahre der Mitglieder lassen sich nicht so einfach ablegen und so muß sich jeder Pilot nach der Landung beim Fluglehrer zurückmelden, Bericht erstatten oder Belehrungen entgegennehmen.

Einen Höhepunkt stellt das erste „Schaufliegen“ mit der neuen Winde und dem SG 38 beim Volksfest in Eichstätt dar.

1952 Neues Flugzeug und neues Gelände

Inzwischen wird in der kleinen Werkstätte „Fliegerheim“ das von Willi Meister begonnene Baby III fertiggebaut und **ohne** Prüfer und **ohne** Lackierung auf den Aumühlwiesen eingeflogen.



Die Sehnsucht, endlich fliegen zu können, ist so groß, daß unter Regie von Willi Meister das noch nicht komplette Baby trotzdem aufgebaut und geflogen wird.

Ein neues Flugzeug ist ein Ereignis für die ganze Bevölkerung und die Flugzeugtaufe findet am Domplatz statt.



Man kann absehen, daß die Aumühlwiesen auf Dauer als Segelfluggelände nicht geeignet sind. Das enge Tal und die Stadtnähe hemmen die Entwicklung des Flugbetriebs. Willi Meister findet die Waschette, den Exerzierplatz der Bayerischen Bereitschaftspolizei, als geeignetes Segelfluggelände und man beginnt im Frühjahr 1952 mit den ersten Probestarts auf dem neuen Flugplatz.

Auf dem neuen Fluggelände ist zunächst keine einheitliche Start- und Landerichtung festgelegt, man startet in alle Himmelsrichtungen je nach Windrichtung.

Der SG 38 wird vorerst im Schafstadel mit einem Flaschenzug an der Decke aufgehängt und muß somit nicht jede Woche vom Fliegerheim auf die Waschette gebracht werden. Vor dem Flugbetrieb müssen das Telefonkabel und das Windenseil von Hand ausgelegt werden. In Nord- Südrichtung sind es ca. 1000 Meter. Der Schulgleiter wird nach der Landung per „Kuller“ zurückgeholt. Der Pilot hat den „Schwanz“ des Flugzeuges auf der Schulter zu tragen und zwei Mann ziehen an der Deichsel.



Die ersten Probestarts mit Baby und Winde am Frauenberg

Das neue Fluggelände bewährt sich. Man benötigt allerdings eine Flugzeughalle und das Grundstück dazu. Inzwischen hat der Verein schon zwei Flugzeuge, einen SG 38 und das Baby III sowie eine Winde (Winden-Kennzeichen SW-BY-1053), die bereits einen fahrbaren Untersatz besitzt. Als Unterbau dient ein Fahrzeug aus dem letzten Krieg, ein sogenanntes Kfz 15 – Allradantrieb mit V8 Horchmotor. Es steht seit dem Krieg in der Notre Dame. Die Eichstätter Feuerwehr ist auch an diesem Fahrzeug interessiert, aber die Flieger sind bei der Beschaffung und Organisation schneller!

Mit Schreiben vom **27. Mai 1952** vom Bay. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten wird unser jetziges **Fluggelände** erstmals amtlich zugelassen.

Wie schon erwähnt, startet und landet man nach allen Himmelsrichtungen je nach Windrichtung. Eine Landestelle ist z.B. der jetzige Modellflugplatz! Allmählich wird aber doch die Ost-Westrichtung bevorzugt und diese Landebahn muß in mühevoller Handarbeit geplant und dabei die vielen harten Ameisenhaufen beseitigt werden. Mit dieser Arbeit ist hauptsächlich jahrelang unser Bruder Ulrich vom Salesianum beschäftigt.

Der Eichstätter Stadtrat beschließt am 2.7.1952 den Verkauf der im Stadtbauhof lagernden Baracke für 1000.- DM an den Fliegerclub Eichstätt. Dies wird die erste Flugzeughalle auf der Waschette mit einer Größe von ca. 35x12m, welche bis zum Brand 1975 dem Verein als Halle dient.



Was sonst noch im Verein diskutiert wird, zeigen die Auszüge aus den Protokollen der Mitgliederversammlungen:

„Die Flugdienstzeit an Schulungs- und Übungstagen wurde von der Versammlung wie folgt beschlossen und festgelegt:

*Beginn des Flugdienstes um 8 Uhr, Mittagspause 1 Stunde (je nach Witterung),
Ende des Flugdienstes (d.h. letzter Start) um 18.00 Uhr.“*

Protokoll vom 2. Oktober 1952

Zu 3.) Zu Punkt „Startgeld“ stellte Kassier Pestel folgenden Antrag:

Muß ein Pilot, der mit seiner Maschine am Exerzierplatz gestartet ist, aus irgend einem Grund im Tal bei Rebdorf notlanden, so erhöht sich das Startgeld für den betreffenden Piloten, um den erhöhten Benzinverbrauch beim Rückholen mit der Winde zu decken. In anderen Fällen dieser Art wird sinngemäß verfahren (z.B. bei Überlandflügen). Ferner stellte Kassier Pestel den Antrag, daß Mitglieder, die Startgeldschulden von vorhergegangenen Flugdiensten haben, grundsätzlich nicht mehr gestartet werden.

Unter anderem wurde vom Ausschuß beschlossen, daß der Seilrückholer bei Flugbetrieb, sofern er nicht abgelöst wird, einen Freistart erhält. In der kommenden Mitgliederversammlung soll darüber endgültig entschieden werden.

1953

Ein Doppelsitzer für Gäste und Schulung

Nachdem nun zwei Flugzeuge SG 38 und Baby III zur Verfügung stehen, wird fleißig geflogen. Die Segelfluggruppen von Wolzach, Ingolstadt und Selb kommen mit ihren Flugzeugen nach Eichstätt, da hier ein Fluggelände und eine Schleppwinde vorhanden sind. Zusammen mit den Eichstätter Flugzeugen stehen oft mehrere Flugzeuge für den Flugbetrieb zur Verfügung.

Umgekehrt fahren die Eichstätter Flieger im September 1953 mit ihrer Winde, dem neuen Bergfalken und dem Baby zum Flugtag nach Pfaffenhofen.

Ein Artikel im Eichstätter Kurier verdeutlicht, welchen Stellenwert die Fliegerei und der Fliegerclub haben. Im April 1953 ist zu lesen:

Am Sonntag großer Segelflugbetrieb

Die Segelflieger-Gruppen von Wolzach, Ingolstadt und Selb haben sich angemeldet und teilweise ihre Maschinen in der fertiggestellten Flugzeughalle (25 x 12 m) schon jetzt unterstellt. Es werden somit fünf Maschinen bereitstehen. Wer am Sonntag Zeit hat — wenn ihm der Weg zur Waschette nicht zu beschwerlich ist — wird es sicherlich nicht bereuen, den Flugbetrieb aus aller nächster Nähe anzusehen.

Warum scheuen die Segelflieger von Selb diese 230 km lange Anfahrt nicht und kommen ausgerechnet nach Eichstätt? Da gibt es nur eine Antwort: Eichstätt hat ein ideales Fluggelände. Wenn der Segelflieger mit seiner Maschine den Berg nicht mehr erreicht, sozusagen „absauft“, dann kann er auf den Wiesen in Rebdorf, bei der Schlagbrücke oder auf der Aumühlwiese notlanden. Durch die Flugzeughalle besteht die Möglichkeit, daß die fremden Maschinen hier aufmontiert abgestellt werden können und nicht den weiten Weg bis nach Selb mitgeschleppt werden müssen. Dann hat Eichstätt einen Fluglehrer, der auf Grund seiner Scheine nun zum Flug-Leiter für den Bezirk Ingolstadt ernannt ist. Meister ist berechtigt, Fluglehrer für Pfaffenhofen, Wolzach, Ingolstadt, Vohburg, Mainburg und Eichstätt zu überprüfen. Aber nicht allein das Fluggelände, die Flughalle und der Fluglehrer sind die Anziehungspunkte, sondern die Männer, die unermüdlich die Schleppwinde bedienen, Karl Kölle und Viktor Meierle, tragen viel dazu bei, daß die Wände von Eichstätt so gelobt wird. Ein ganz ruhiger Kamerad ist der Walter. Er macht sich die größten Sorgen, wie er die Gelder für die noch

nicht festlich bezahlte Flugzeughalle („geliehene“ Dachpappe, Nägel usw.) beschaffen und verwalten kann.

Es ist wohl kein Zweifel, daß die Eichstätter Segelflieger viel dazu beitragen, daß Eichstätt mehr besucht wird, und so würden auch wir es begrüßen, wenn mehr Bürger und Geschäftsleute die Segelfliegergruppe Eichstätt durch passive Mitgliedschaft finanziell unterstützen würden.

Wir wurden gebeten noch bekanntzugeben, daß die bei der Faschingsveranstaltung ausgelosten Freiflüge am Sonntag eingelöst werden können.



Der Flugsport weckt großes Interesse bei der Bevölkerung von Stadt und Land

Mit dem neuen Flugplatz nimmt die Mitgliederzahl und die Begeisterung bei der Eichstätter Bevölkerung für den Segelflug zu. Die Ausbildung erfolgt aber immer noch in der Einsitzer-schulung und das sieht mit dem SG 38 so aus:

Zuerst darf man im Stand gegen den Wind „pendeln“, um die Querlage halten zu können. Dann versucht man den ersten „Rutscher“ und anschließend einen „kleinen Sprung“, so etwa 50 cm in die Luft. Diese Sprünge werden immer höher, bis man endlich den ersten Hochstart mit einer Platzrunde fliegen darf. Manchmal wird dabei aus einem größeren Sprung auch gleich ein Hochstart, was nicht immer im Sinne der Fluglehrer ist.

Die Vorstandschaft des Fliegerclubs erkennt schon frühzeitig, daß die Flugschulung und Weiterbildung der Fliegerei in Eichstätt mit dem Schulgleiter SG 38 keine Zukunft hat. Doppelsitzer kommen auf den Markt wie Doppelraab, Bergfalke, Kondor, Kranich usw.

In Eichstätt entscheidet man sich für den Bergfalken II, der 1953 von der Fa. Damen in Burglengenfeld für DM 9.100.- gekauft wird (eine Konstruktion der Fa. Scheibe aus Dachau). Dieses Flugzeug bringt den ersten großen Fortschritt für den Fliegerclub. Man kann endlich die moderne Doppelsitzerschulung betreiben und Gäste im Segelflugzeug mitnehmen, um so noch mehr Freunde für die Fliegerei zu gewinnen. Diese Passagierflüge sind neben der Startgebühr der Mitglieder die ersten zusätzlichen Einnahmen für die Vereinskasse.



OB Dr. Hans Hutter und Willi Meister



Kölle Karl sen. mit Passagier

Um aber dieses neue Flugzeug finanzieren zu können, gehen einige Vereinsmitglieder, allen voran Willi Meister, von Haus zu Haus, um die fehlenden Finanzmittel in Form von Spenden zu sammeln. Trotz der zahlreichen Spenden ist die Kasse anschließend leer und der erforderliche Flugzeuganhänger für den Bergfalken II wird aus den Resten von Wasserleitungsrohren zusammengebaut.

1954

Der Leistungsflug beginnt

Mit dem neu gebauten Baby absolviert Viktor Meyerle den ersten Streckenflug nach Mündling bei Nördlingen. Dabei entstehen erhebliche Schwierigkeiten bei der telefonischen Übermittlung der Außenlandung. In einem Zeitungsbericht schildert der Pilot seinen Flug und die Versuche, die Rückholer zu erreichen, folgendermaßen:

Aus dem Eichstätter Kurier, 27. Mai 1954:

„Telefonisch versuchte ich dann, meine Eichstätter Kameraden zu erreichen. Über verschiedene Behörden. Erst durch die Bahn glückte es mir, in der Nacht gegen 12 Uhr. Unser Boß und alle anderen hatten sich schon Sorgen gemacht. Verständlich. In der Nacht um ½ 3 Uhr wurde ich dann mit der Maschine durch unseren Transportwagen wieder nach Hause geholt.“

1955 Eine Nacht im Flugzeug

Bereits im Dezember 1954 legten Heinz Weimar, Karl Kölle sen. und Viktor Meyerle in Eichstätt die Fluglehrerprüfung ab. Der erste Überlandflug mit der MUE 13 nach Winklarn bei Oberbiechtach mit 116km zeigt, daß diese jungen Fluglehrer nicht nur Platzrunden fliegen, sondern selbst sehr aktive Leistungsfieger sind. Auch dieses Mal gibt es wieder Schwierigkeiten mit den Rückholern. Der Pilot muß im Segelflugzeug übernachten und kann erst am nächsten Tag abgeholt werden.

Ein ausführlicher Artikel erscheint Anfang Mai 1955 im Eichstätter Kurier zu diesem Flug. Einige Auszüge davon sind hier zu lesen:

Segelflieger übernachtete in der Flugzeugkanzel

1. Streckenrekord der MUE 13! Große Pläne bei den Eichstätter Segelfliegern

*Sonntag für Sonntag sind die Eichstätter Segelflieger nun wieder auf dem Frauenberg anzutreffen. Bereits am vergangenen Sonntag war ihnen ein großer Erfolg gelungen. Fluglehrer Meyerle war mit der MUE 13 ein Überlandflug bis kurz vor die tschechische Grenze gelungen. Mit lachendem Gesicht erzählte uns Viktor Meyerle jetzt von diesem Flug. Fluglehrer Weimar hatte kurz nach 12.00 Uhr mit der MUE 13 innerhalb von 20 Minuten eine Startüberhöhung von 1000m geschafft, die für die Silber-C nötig ist. Die am Himmel hängende Gewitterwolke hatte sich jetzt richtig entwickelt, und als Meyerle startete, bekam er sofort Anschluß. In 25 Minuten hatte er bereits eine Höhe von 2000m erreicht. **Ohne Geld, nur mit Hemd und Hose** bekleidet ging er mit dem Wind auf Richtung. In rascher Fahrt gings das Altmühltal bis Beilngries entlang. Seine Höhe schwankte während des ganzen Fluges zwischen 1400 und 2350 m. Während des Fluges kam der Pilot zweimal in Regenboen. Weit erstreckte sich sein Blick über die Landschaft zu seinen Füßen. Schon von weitem waren die Berge des Böhmerwaldes und des Bayerischen Waldes zu sehen. Noch immer hatte die Maschine die gleiche Höhe. Doch die Wetterlage verschlechterte sich zusehends, so daß 7 km neben der tschechischen Grenze gelandet werden mußte. In 2 Stunden und 25 Minuten hatte er die Strecke von 116 km zurückgelegt. Dafür sollte es jetzt um so länger dauern, bis er abgeholt werden konnte. Trotz aller Bemühungen um einen Wagen mit Anhängerkupplung fand man niemand, der einen solchen zur Verfügung gestellt hätte. So konnten die Kameraden Meyerle erst am Montag abholen. Er hatte sicherheitshalber in der Maschine übernachtet.*

Da das Interesse am Leistungsflug immer größer wird, beschließt der Verein ein neues leistungsfähiges Flugzeug, einen **L-Spatz**, von der Fa. Scheibe aus Dachau zu kaufen. Dieses Flugzeug ist momentan das beste Segelflugzeug am Markt und schon bald gelingen Zielstreckenflüge und Dreiecksflüge über 300 km.



Der Boss und...



sein Lehrbub (Ottmar Schmidt)

Segelfliegen nicht nur für „harte Männer“

Segelfliegen ist nicht nur Männersache, das beweist Annemarie Obermeier, von allen nur „Miri“ genannt. Bereits am 13.9.1951 tritt sie als 20. Mitglied in den Fliegerclub Eichstätt ein. Ihre Schulung beginnt mit dem SG-38. Als weitere Typen fliegt sie das Grunau Baby und den L-Spatz.



Bei netten Damen helfen die Kavaliere immer gerne, so auch die Fluglehrer Wimmer und Meyerle.

1956

Fünf Stunden bei eisiger Kälte

Das Hangsegeln ist sehr verbreitet und beliebt, besonders wenn es um die Flugzeit für die „Silber- C“ geht. Jeder brauchbare Wind wird ausgenutzt, egal ob Sommer oder Winter. Man startet am Exerzierplatz auf der Waschette mit der Winde, überquert die Stadt und das Altmühltal und kommt mit etwa 50 Meter unter der Hangkante bei Wintershof an. Bei günstigem Wind kann man bis zu 300 Metern hoch, stundenlang zwischen Schönblick und Häringhof hin und herfliegen. Gelandet wird im Tal auf den Wiesen bei der Schlagbrücke oder in Rebdorf, da ein Zurück gegen den Wind mit diesen Flugzeugen nicht möglich ist. Es muß auch nicht erwähnt werden, daß es bei diesen Aktionen recht kalt ist. Ein Beschlagen der Kabinenhaube ist jedoch nicht möglich, da ja mit offener Kabine und so mit genügend Frischluft geflogen wird.

Am 22. Januar gelingt Viktor Meyerle am Wintershofer Hang bei starkem Südwind ein **5 ½ Stundenflug im Baby III** mit offener Kabine.



Bei Südwind gibt es kein zurück zum heimatlichen Flugplatz

Anscheinend haben die Segelflieger aber nicht nur Gönner, was ein Artikel im Eichstätter Kurier, 22. Januar 1956 zeigt:

Einbruch in Segelfliegerhalle

In die Segelfliegerhalle auf dem Frauenberg ist eingebrochen worden. Dies wurde am Samstagnachmittag entdeckt. Gestohlen wurde das Armaturenbrett der Mü-13E. Wer kann Angaben über den Täter machen?

1957

Wieder wird ein neues Flugzeug gebaut

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



Ottmar Schmidt, Heinz und Klaus Sporer



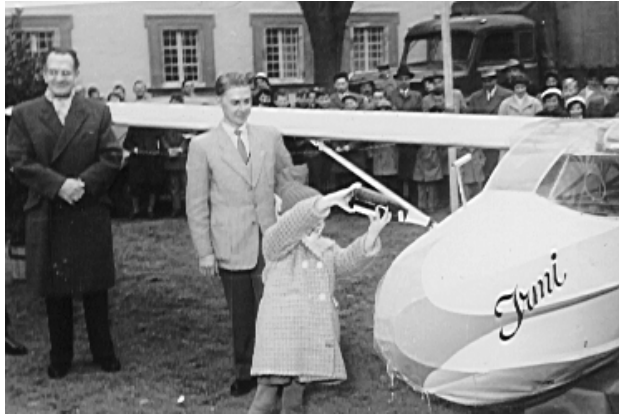
Der Boss überwacht und prüft, was das junge Volk so alles bastelt.

1958

Die Schwarzarbeit hat ein Ende

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

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



OB Dr. Hans Hutter, Viktor Meyerle, Irmi Kölle

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

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

Ein Motorsegler für den Fliegerclub Eichstätt wird gebaut

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

1959

Der erste Motorsegler fliegt

Man weiß nicht genau, ob dies nicht sogar der erste Motorsegler in Bayern ist, aber mit Sicherheit einer der ersten und sicher der erste hier im weiteren Umkreis.

Ganz ohne Zulassung „nur zur Erprobung“ werden am 9.8.1959 drei Starts gemacht.



Viktor bei der Erprobung:
Der Motor läuft...



der Wind steht gut...



das Flugzeug rollt...



das Flugzeug fliegt!!!

Zulassung für Motorflugzeuge

Das bisherige Fluggelände auf der Waschette wird als Landeplatz für Flugzeuge bis 1000 kg zugelassen. Somit können erstmals auch kleine Motorflugzeuge am Eichstätter Flugplatz landen. Um die Auflagen eines Landeplatzes zu erfüllen wird u.a. ein Signalfeld neben der Holzhalle angelegt, die Startbahn mit halbierten und rot/weiß gestrichenen Ölfässern markiert und ein Windsack auf dem nördlichen Alleebaum neben der Startbahn aufgestellt. Damit sind die Voraussetzungen für den Motorflug in Eichstätt gegeben und natürlich entstehen in den Köpfen einiger Mitglieder die ersten Gedanken, in Eichstätt ein Motorflugzeug zu bauen.

Josef Schels ist hier schon schneller und mit seiner selbst gebauten Jodel BB landet er zum ersten Mal in Eichstätt.



Josef Schels hat Zweifel, ob der „Boss“ Willi Meister nicht doch etwas zu groß für die kleine Jodel ist.



Der komplette Flugzeugpark mit SG 38, K3, L-Spatz 55. Grunau Baby III und Mü13 E

1960

Heimarbeit für den Fliegerclub

Der Verein beschließt, ein Motorflugzeug vom Typ „Emeraude“ mit 90 PS Contimotor zu bauen. Für dieses kleine, heute noch sehr schöne Flugzeug, können die Pläne und die Nachbaulizenz erworben werden. In der Fliegerwerkstätte findet sich ein gutes Team zusammen und beginnt mit der Arbeit.

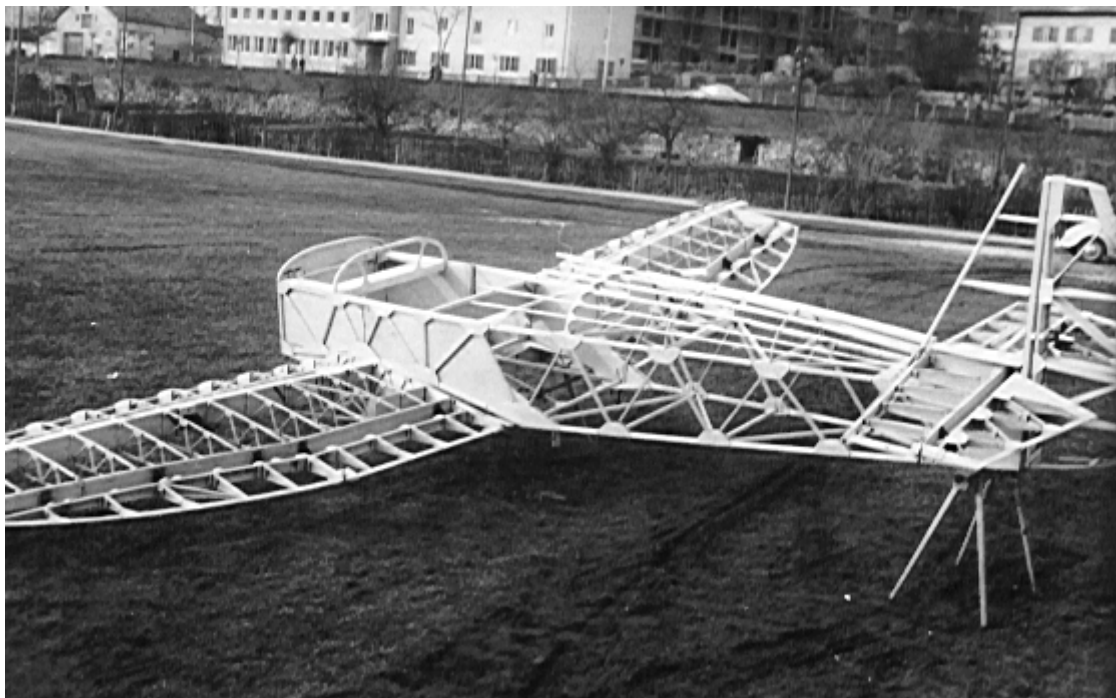
Willi Meister, Karl Kölle sen. und Sigi Holmer sind bei den Holzarbeiten, Meyerle Viktor als Flugzeugschweißer und Josef Schels bei den Metallarbeiten federführend. Die kleineren Teile, wie z.B. die Rippen, werden teilweise in Heimarbeit bei Familie Kölle und Hans Schmid in der Pfahlstraße gefertigt. „Mutter Resi“ ist nicht immer begeistert, wenn neben der Wäsche auch Rippen zum Trocknen des Leims über dem Ofen aufgehängt werden. Als ein Meisterstück dieses Flugzeuges zeichnet sich der Hauptholm aus, den Willi Meister in seiner Zimmerei nahezu alleine baut.

Beim Zusammenbau des Flügels stellt sich dann heraus, daß die Fliegerwerkstatt viel zu klein ist. Kurz entschlossen nimmt man eine Säge zur Hand und schneidet an der Nordseite der Werkstätte eine Öffnung von 2x3m in die Seitenwand, baut einen Kasten darüber, und der Flügel kann hinein- bzw. herausragen. Die Arbeit am Flugzeug kann sofort weitergehen.

1961

Die Emeraude sieht schon wie ein Flugzeug aus

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



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

1962 Vergleichswettbewerb „Donau-Altmühl“

Die Idee eines Wettbewerbs wird in die Tat umgesetzt und so findet im Mai der erste Segelflugwettbewerb in Eichstätt statt, der sog. „Donau-Altmühl-Wettbewerb“. Als Organisator dieses Wettbewerbs zeichnet sich Walter Römer aus, der auch in Zukunft immer ein Motor für die Leistungsfliegerei sein wird. Es kommen Teilnehmer aus Neuburg, Augsburg, Memmingen, München, Kehlheim, Ingolstadt und Coburg, so daß ganz Bayern vertreten ist (Bayerische Segelflugmeisterschaften gibt es derzeit noch nicht). Es sind 14 Piloten am Start mit den besten Flugzeugen die es momentan gibt: dies sind die Typen K8, L-Spatz und K7. Mit dem Motorflugzeug „Fieseler Storch“, Baujahr 1942 aus München, wird erstmalig für diesen Wettbewerb eine größeren Anzahl an F-Schlepps in Eichstätt durchgeführt. Nach einer Woche erfolgreichem Fliegen wird der Wettbewerb mit einem zünftigen und feuchten Kameradschaftsabend im „Karpfen“ abgeschlossen. Am darauffolgenden Tag, Sonntag den 26. Mai 1962, ist der „Tag des Herrn“. Die Thermik und einige Piloten sind nicht mehr zu bremsen. Es starten fünf der Wettbewerbsteilnehmer zum Zielflug nach Mühlhausen in Frankreich. Von dieser Auslandstour mit über 310 km kommen sie erst nach zwei Tagen mit ihren Rückholmannschaften wieder zurück.



Viktor Meyerle und Walter Römer mit drei Wettbewerbsteilnehmern nach der Landung in Mühlhausen

Nachdem in den fünfziger Jahren schon öfters verschiedene Mitglieder ihren Urlaub am Flugplatz in Unterwössen verbrachten, fährt heuer erstmals eine größere Gruppe des Vereins mit den Vereinsflugzeugen nach Reutte in Tirol. Davon sind alle so begeistert, daß dies für die nächsten Jahre zur Tradition wird.



Unterwössen 1955



Reutte 1962

Eines Tages ist es dann soweit, die ersten Rollversuche mit der Emeraude werden durchgeführt, danach auch gleich der erste Start und alles funktioniert bestens.

Im Juli findet die Flugzeugtaufe der Emeraude CP 301 mit viel Prominenz am Flugplatz vor der Halle statt. Oberbürgermeister Dr. Hans Hutter tauft das Flugzeug auf den Namen „Stadt Eichstätt“ und Dompfarrer Herr Scherb gibt den kirchlichen Segen. Anwesend sind auch der Vizepräsident des Bayerischen Luftsportverbandes, der Oberkommissar der Bereitschaftspolizei und Stadträte aller Fraktionen. Viele Ehrengäste nutzen diesen Tag zu Rundflügen über Eichstätt.



Im August gehen Walter Römer und seine Tochter Waltraud mit dem neuen Flugzeug auf große Reise. Sie starten zum Direktflug von Eichstätt nach Hamburg. Die Flugzeit beträgt vier Stunden und zehn Minuten. Wegen einbrechender Dunkelheit fliegen sie am Rückweg nur bis Kassel, übernachten dort und legen den Rest bis Eichstätt am nächsten Tag zurück.

1963

Ein Erfolgswettbewerb wird fortgesetzt

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

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

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



Walter Römer, Tochter Renate, Hansl Schmid und Waltraud Römer

1964 Elektronik und Hightech für die Segelflieger

Die Flugzeuge werden mit Funkgeräten ausgerüstet und in der Flugleitung eine Bodenstation eingerichtet. Die Variometer für Spatz und Ka8 erhalten Mc-Cready Ringe. Mit diesen „Hightech-Geräten“ sind die Flugzeuge bestens ausgerüstet, damit auch zukünftig bei Wettbewerben die Eichstätter Piloten mit den anderen Spitzenpiloten mithalten können.

Der Landeplatz Eichstätt wird für Flugzeuge bis 2000kg und für den Hubschrauberbetrieb zugelassen. Jetzt können auch größere Schleppmaschinen in Eichstätt starten und landen.

Immer wenn wieder Geld in der Kasse ist, wird ein neues Flugzeug gekauft. In diesem Jahr ist es eine **K8B**. Das Flugzeug wird auf den Namen „Lissy“ getauft.



Bei der Mittelfränkischen Meisterschaft im Juni in Eichstätt wird die K8 gleich eingesetzt und am Ende des Wettbewerbs steht folgende Plazierung fest:

1. Walter Plödt aus Lauf (K6), 2. Viktor Meyerle aus Eichstätt (K8), 3. Ottmar Schmidt aus Eichstätt (L-Spatz).



1965

Der Bayerische Meister kommt aus Eichstätt

Eichstätter Piloten nehmen wieder an der Bayerischen Meisterschaft in Roth teil und Ottmar Schmidt wird Bayerischer Meister mit dem L-Spatz des Vereins.

Ottmar Schmidt wurde bayerischer Meister

Der Fliegerclub Eichstätt kann stolz sein auf sein 26jähriges Mitglied Ottmar Schmidt. Unter 44 Sportfliegern, die sich in Roth an den Bayerischen Segelflugmeisterschaften beteiligten, belegte Schmidt den ersten Platz mit 861,2 Punkten. Mit beträchtlichem Abstand folgt bei 777,8 Punkten der Münchener Glückl auf Platz 2. Auch die übrigen Eichstätter Teilnehmer schlugen sich achtfar: Victor Meyerle (574,9 Punkte) kam auf Platz 13, und der Ingoistädter Walter Römer kam mit 211,5 Punkten auf Platz 38. Die letzte Tagesaufgabe bestand bei denkbar ungünstiger Witterung in einem Zielflug von Roth über 108 km nach Hettstadt bei Würzburg. Keinem der Teilnehmer gelang die völlige Umrundung. Schmidt legte dabei 100 km zurück, Meyerle 75 und Walter Römer 45. Ottmar Schmidt ist nach seinem beispielhaften Erfolg Mitglied der Segelflug-Landesmannschaft von Bayern und Anwärter auf die Teilnahme bei den Deutschen Segelflugmeisterschaften.



Das Team aus Eichstätt mit den Piloten Ottmar Schmidt (2.v.l.) und Viktor Meyerle (2.v.r.) und der Mannschaft Josef Pfahler, Gerhard Pachowsky sen., Horst Kapfer, Kölle Karl sen. und Willi Schua

Durch einen Anbau erhält die Werkstätte in der Schottenau zusätzlich einen Unterrichtsraum. Neben der Flugzeughalle auf der Waschette wird ein Anbau errichtet, der als Flugleitung- und Aufenthaltsraum dient. Zu einem harmonischen Vereinsleben gehört auch die Geselligkeit. Deshalb werden dort bei passender Gelegenheit fröhliche Feste gefeiert.



Ob natürlich in diesem Neubau auch so schöne Feste gefeiert werden wie in der alten Werkstätte, Anfang der sechziger Jahre, das weiß niemand, nicht einmal die, welche hier feiern.

Der „Boss“ Willi Meister, Viktor Meyerle, Karl Kölle sen., Josef Pfahler, Hansl Schmidt, Anderl Spiegl, Ottmar Schmidt und Peter Faut.



1966

Trotz schlechtem Wetter viel geflogen

Obwohl das Wetter in diesem Jahr an den Wochenenden nicht berauschend ist, absolvieren die Piloten mehr Starts und Flugstunden als im vorigen 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.



1967 Willi Meister legt Vorsitz nieder

Bei der Jahreshauptversammlung im Januar legt der langjährige erste Vorsitzende Willi Meister auf eigenen Wunsch sein Amt nieder. Sein Wunsch wird mit Bedauern von den Mitgliedern respektiert und bei den Neuwahlen folgende Vorstandschaft gewählt:

1. Vorsitzender: Gerhard Pachowsky sen.
 2. Vorsitzender und Kassier: Viktor Meyerle
- Schriftführer: Arno Jägler
 Beisitzer: Karl Kölle sen. und Alfred Kössler
 Segelflugreferent: Ottmar Schmidt
 Motorflugreferent: Josef Schels
 Modellflugreferent: Sigi Holmer



Bachus als neuer Vorstand jung und dynamisch



Der Boss wie ihn jeder kannte

Mit dieser Mannschaft kommt neuer Schwung in den Verein und es finden viele Aktivitäten statt. Der „Deutschlandflug“ fliegt nach Eichstätt und trotz regnerischen Wetters kommen alle Motorflugzeuge heil an. Zu der bestehenden Startbahn werden eine Rollbahn nördlich und eine Segelflugstartbahn südlich der bestehenden Hauptbahn angelegt. In die Winde wird ein BMW Motor V8 mit einer Leistung von 120 PS eingebaut. Der alte GMC Motor schaffte gerade mal 90 PS. Die Beitragszahlung erfolgt nun bargeldlos per Bankeinzug.

Da es die finanzielle Situation jetzt zuläßt, schafft der Verein eine **K6E** im Rohbau von der Fa. Schleicher an. Das Flugzeug wird mit Balsa-Spachtel gespachtelt und dann viel, sehr viel geschliffen. Die Oberfläche der Flügel ist so glatt, daß sie einen Vergleich mit den Kunststoffseglern nicht scheuen muß. Das selbstgebaute „**Baby**“ aus den früheren Jahren hat ausgedient und wird nach Burghausen verkauft. Darüber ist Michael Hoedt sehr traurig, da er bis zum Schluß der treueste Baby-Pilot ist und sozusagen sein Privatflugzeug verliert.

Artur **Ballnath**, ein Mann der ersten Stunde, wird zu seinem 80. Geburtstag als erstes Mitglied des Fliegerclub Eichstätt zum Ehrenmitglied und Ehrenwerkstattleiter ernannt.

Er war nicht nur Gründungsmitglied sondern in den ersten Jahren beim Bau von Baby und K3 der verantwortliche Werkstattleiter im Verein. Ihm ist es auch zu verdanken, daß der Verein sofort nach Freigabe des Segelflugs einen flugfähigen SG 38 hatte.



1968

Die Winterarbeit hat sich gelohnt

Die K6E ist nach 1113 Stunden in fleißiger Winterarbeit fertiggestellt und die Taufe findet auf dem Flugplatz statt. Nach dem kirchlichen Segen gibt Frl. Roswitha Hirsch, Tochter von Josef Hirsch aus Egweil, das Segelflugzeug mit dem Namen „Roswitha“ endgültig für die Fliegerei frei. Es ahnt noch keiner, daß sich diese K6E zu einem der beliebtesten Flugzeuge im Verein entwickeln wird. Der Hochleistungssegler zählt bei einem Gleitwinkel von 1:33 zu den modernsten und besten Seglern der Standardklasse.



In dieser Flugsaison werden erstmals über 1000 Schulstarts auf dem Bergfalken II (Mü 13E) geflogen. Um die Zukunft des Vereins zu sichern, erwirbt man das Grundstück, auf dem die Flugzeughalle steht, eine Fläche von 6100 m² zum Preis von DM 4500.-DM.

Der Fliegerclub Eichstätt erhält vom Luftfahrt-Bundesamt die Zulassung als „amtlicher Reparaturbetrieb für die Instandsetzung sowie für Grundüberholungen von Motorflugzeugen“.

1969

Mit dem L-Spatz nach Tirol

Da der Verein jetzt eine amtliche Zulassung besitzt, werden im Winter 68/69 die „Emeraude“ und der „Bergfalke“ generalüberholt.

In Eichstätt findet die Mittelfränkische Meisterschaft statt (es ist noch vor der Gebietsreform und wir gehören noch zu Mittelfranken). Viktor Meyerle ist Wettbewerbsleiter.

Vom Fliegerclub Eichstätt nehmen sechs Piloten an dieser Meisterschaft teil. Dies sind Hans Schmid, Walter Römer, Josef Schels, Willi Schua, Horst Kapfer und Ottmar Schmidt. Walter Römer belegt dabei den zweiten Platz und Hans Schmid erringt die Bronzemedaille.

Wie schon viele Jahre zuvor, so fahren auch dieses Jahr wieder einige Vereinsmitglieder nach Reutte in Tirol. Heuer sind es gleich 17 Mitglieder, die mit Kind und Kegel zwölf Tage Urlaubsfliegen in Reutte erleben möchten. Zahlreiche Streckenflüge werden erfolgreich beendet und Walter Römer fliegt sogar nach Aign in der Steiermark und wieder zurück. Horst Kapfer bleibt in Eichstätt, hält es aber nach einigen Tagen nicht mehr aus und fliegt mit dem L-Spatz nach Reutte, um die Kameraden zu besuchen.

Im Herbst sind wieder Werkstattarbeiten angesagt und Hans Schmid legt die Werkstattleiterprüfung ab. Er ist jetzt neben Karl Kölle der zweite Werkstattleiter im Verein. Arno Jäggle und Michael Hoedt erwerben die Fallschirmpacker-Lizenz.

1970

2600 Kilometer an einem Wochenende

Die Jahreshauptversammlung findet in der Gaststätte „Frey“ mit einer großen Feier zum 20-jährigen Bestehen des Vereins statt. Verdiente Mitglieder erhalten eine Auszeichnung: Ehrennadel in Gold vom LVB an Karl Kölle sen. und Viktor Meyerle, in Silber an Alfons Meister, Walter Wimmer und Ulli Zitzenzieher. Auch Oberbürgermeister Dr. Hans Hutter ist bei dieser Feier anwesend. Bei der anschließenden Neuwahl des Vorstandes wird die „alte Mannschaft“ bestätigt.

Ottmar Schmidt und Oswald Spörl haben die Ausbildung zum Segelfluglehrer erfolgreich bestanden und können jetzt beim Schulbetrieb aktiv eingesetzt werden. Viktor Meyerle wird vom LVB als Gruppenfluglehrer bestellt und Josef Schels legt die Prüfung als Flugzeugschweißer ab.

An einem Samstag im Juni ist alles in der Luft, was Flügel hat. Walter Römer startet zu einem 500km Flug, schafft aber dieses Dreieck leider nicht ganz. Glücklicher sind seine Vereinskameraden Ottmar Schmidt und Viktor Meyerle, die nach einem Zielrückkehrflug von 400km (Wasserkuppe und zurück) mit K6E und SF 27 und einer Flugzeit von über sieben Stunden wieder in Eichstätt landen. Zu einem erfolgreichen Dreiecksflug über 300km (Eichstätt – Bruck - Burg Feuerstein - Eichstätt) starten dann am Sonntag Helmut Durst, Oswald Spörl, Josef Schels und Dieter Enzinger mit den Flugzeugen K6E, L-Spatz, SF-27 und K6. So werden an einem Wochenende über 2600km im Segelflug von Eichstätt aus zurückgelegt.

Damit nicht wie bisher alle Überlandflüge von der Winde aus gestartet werden müssen, entschließt man sich zum Kauf einer Schleppmaschine. Die **Piper PA 18** (D-EHCO) ist zwar nicht mehr ganz neu und hat noch keinen Anlasser und auch nur magere 90 PS, aber die Holzflugzeuge des Vereins sind nicht so schwer und die Vereinskasse läßt keine größeren Anschaffungen zu.



1971

Ottmar Schmidt wird Deutscher Meister

Zum ersten Mal veranstaltet der Deutsche Aeroclub DAeC in Dinslaken die Deutsche Meisterschaft in der Clubklasse. Aufgrund seiner fliegerischen Leistungen bei früheren Wettbewerben wird Ottmar Schmidt vom Luftsportverband Bayern LVB für diese Meisterschaft nominiert. Mit seiner Mannschaft, Hans Schmid, Ferdinand und Karl Kölle jun., fährt er für zwei Wochen in den Ruhrpott um sich dort mit den Besten seiner Klasse zu messen. Nach sechs hart umkämpften Wettbewerbstagen steht Ottmar als Sieger fest.

Dies ist die größte sportliche Leistung, die ein Vereinsmitglied im Segelflug bis heute erreicht hat. Der Verein und die Stadt Eichstätt bereiten ihm einen großen Empfang zuerst am Marktplatz, im Rathaus und dann natürlich am Flugplatz. Dies geht sogar so weit, daß Landrat Regler aus einer dienstlichen Sitzung geholt wird, um dem frischgebackenen Deutschen Meister verdiente Glückwünsche zu überbringen.

Die „ehrllichste“ Klasse: Otmar Schmidts Domäne

Der neue deutsche Meister in der Clubklasse zeichnete sich durch seine Ausgeglichenheit ebenso aus wie durch sein hohes fliegerisches Können / Ein einziger Tagessieg genügte zum Titelgewinn

Eichstatts „Schmidts“ sind die besten. Unter den vier „Schmidts“, die sich in Dinslaken um den deutschen Meistertitel in der „ehrllichsten“ Klasse, die das Segelfliegen kennt, in der Clubklasse, beworben haben, setzte sich Otmar Schmidt — wir berichteten bereits über den ebenso überraschenden wie stolzen Triumph des Eichstatters — ziemlich deutlich durch. Die übrigen drei „Schmidts“, Rudolf Schmitt (Pfalz), Hans Schmitt (Nordrhein-Westfalen) und Werner Schmidt (Hessen), mußten sich dem überlegenen Können des Eichstatters beugen und endeten auf den Plätzen 6, 10 und 30 unter insgesamt 31 Titelaspiranten.

Die Einführung einer Clubklasse, in diesem Jahr erstmals „hoffähig“ und mit einer eigenen Meisterschaft bedacht, wurde von Experten schon seit Jahren gefordert, weil in dieser Sparte — zugelassen sind nur Maschinen bis zu einer Spannweite von 15 Metern, Kunststoff-„Vögel“ sind nicht startberechtigt — alleine das fliegerische Können über Sieg und „Niederlage“ entscheidet.

Und Otmar Schmidt erbrachte den Beweis, daß er bei den Dinslakener Titelkämpfen von keinem anderen Starter an Ausgeglichenheit, Nervenstärke und hundertprozentiger Cleverneß zu schlagen war. Obgleich er nur einen einzigen Tagessieg auf seinem Konto verbuchen konnte — sein schärfster Konkurrent, der Bielefelder Rolf Nagel, der im Endklassement auf den 2. Rang kam, schaffte zwei Tagessiege, hatte jedoch mit einem 26. Platz am 4. Wertungstag und einem 17. Rang am 5. Wertungstag folgenschwere „Einbrüche“ zu verzeichnen —, bestach er durch seine gleichbleibend konstante Form. Den ersten Wertungstag schloß der Eichstätter als Drittplatzierter ab, den zweiten Tag beendete er als Tageszweiter, im dritten von sechs Wertungsflügen kam er als Vierter der Tageswertung ein, die vierte Flugaufgabe meisterte er als Tagesbester, am fünften Tag platzierte er sich auf Rang sieben, während er sich mit einem sechsten Platz in der abschließenden Wettbewerbsaufgabe, einem Zielstreckenflug mit Rückkehr auf geknickter Flugbahn, Strecke Dinslaken-Kamener Kreuz-Meschede und zurück, sein Meisterstück komplett machte.

3258,5 Punkte sammelte Otmar Schmidt, ein Musterbeispiel als fliegerischer Zuverlässigkeit, auf seinem Konto an und distanzierte den Zweitplatzierten, Rolf Nagel aus Bielefeld, der sich 3098,4 Punkte erflieg, um mehr als 150 Punkte.

Kein Wunder, daß Eichstatts Segelfliegerfamilie den Sonntag fast ausschließlich dazu „zweckentfremdete“, den neuen Deutschen Meister hochlebenzulassen und zu feiern. Karl Kölles Frau, fast möchte man sagen die Mutter der rührigen Eichstätter Luftakrobatentruppe, ließ es sich nicht nehmen, den besten Teppich der Wohnung, eben weil er rot ist und bei derlei Empfän-

gen stets und überall über rote Läufer paradiert wird, einzupacken, auf den Berg zu schleppen, ihn dort auszubreiten und den neuen deutschen Champion überschreiten zu lassen.

Hans Schmid, Ferdl Kölle und Karl Kölle jun., Otmar Schmidts ebenso zuverlässiges wie ausdauerndes „Bodenpersonal“ in Dinslaken, bekam, wie man jedem Geburtshelfer zu seiner „Tat“ gratuliert, ebenfalls ein kleines Stückchen von Otmar Schmidts Ruhm mit ab; denn ohne die Hilfe einer fächtigen „Schmiermaxenequipe“ kann auch der beste Flieger nichts ausrichten. —est-



*Der Sieger
Otmar Schmidt*



*Die Mannschaft
Hans Schmid
Ferdl Kölle
Karl Kölle jun.*

Aber auch sonst geschieht noch einiges in diesem Jahr. Bereits im März wird der erste Motorsegler für den Verein, ein Motorfalke **SF 25B** (D-KBIC), von der Fa. Scheibe mit 45 PS Stamo-Motor und Stützrädern gekauft.



Da die alte Flugzeughalle aus Holz zwischenzeitlich viel zu klein ist, wurde bereits im

Herbst 1970 mit dem Bau einer neuen Halle begonnen. Die beiden Motorflughallen werden jetzt fertiggestellt, um Piper, Emeraude und Motorsegler unterstellen zu können.

Im Dezember wird von den Mitgliedern unter Leitung von Arno Jäggle im „Do-it-yourself-Verfahren“ die 750m lange Zufahrtsstraße zum Flugplatz begradigt, aufgefüllt und geteert. Über 500 Tonnen Splitt und Steinbruchabraummaterial benötigt man für den Unterbau der Straße. Auch der Hallenvorplatz wird bei dieser Gelegenheit gleich mitgeteert. Unterstützt von Eichstätter Geschäftsleuten mit Baumaschinen, Baumaterial und Geldspenden, beträgt die Bauzeit zwei Monate und noch heute ist diese Straße die einzige Zufahrt zum Flugplatz. In der Eichstätter Presse wird die neue Straße ganz einfach „Waschetten-Avenue“ genannt.

1972

Tausche Emeraude gegen Jodel

Die „Emeraude“ wechselt den Besitzer und über Umwege landet sie nach Jahren wieder in Bayern. (*Herr Doppelbauer aus Gunzenhausen verkaufte sie dann 1996 nach England, wo dieser Eigenbau aus Eichstätt heute noch fliegt*).

Als Nachfolger für die Emeraude kommt eine kräftige Schleppmaschine, eine **Jodel DR 300** mit 180 PS und dem Kennzeichen D-ENJN.



Man startet den ersten Versuch eines Fliegerfestes. Noch recht primitiv mit Gasöfen in der Halle als „Händlgrill nach Hausfrauenart“ und die Semmeln im Zehnerpack vom Gubi wird es doch ein Erfolg. Die positive Resonanz ermutigt die Sache fortzusetzen und zu verbessern.

Nach seinem Erfolg bei der Deutschen Meisterschaft in Dinslacken, nimmt Ottmar Schmidt in diesem Jahr an einem europäischen Vergleichsfliegen teil und belegt dort den sechsten Rang. Bei den Bayerischen Meisterschaften in Schweinfurt kann er die Konkurrenz förmlich deklassieren und sichert sich den ersten Platz.

Auch die Sparte Modellflug, mit Modellflugreferent Horst von Spannenberg, ist wieder wie schon viele Jahre zuvor recht aktiv. Vater und Sohn Mögn sind das Aushängeschild dieser Sparte. Während der Vater in diesem Jahr nochmals von den Bayerischen Meisterschaften aus München mit einem ersten Platz nach Hause kommt, muß er erkennen, daß der eigene Sohn immer mehr zum stärksten Konkurrenten wird und sich bei jedem Wettbewerb die Plazierungen verbessern. Der Modellflug stößt auch bei den Jugendlichen auf großes Interesse und der traditionelle UHU-Wettbewerb muß auf Grund der vielen Teilnehmer sogar zweimal abgewickelt werden.



Im Herbst wird ein Wassertank mit 15000 Litern hinter der Halle aufgestellt. Das gesammelte Regenwasser von den Hallendächern dient einmal als Löschwasservorrat und zum anderen als Waschwasser. So entsteht die erste Wasserversorgung für den Flugplatz. Das benötigte Trinkwasser transportieren die Mitglieder nach wie vor in Kanistern zum Flugplatz.

In den Wintermonaten treffen sich die aktiven Mitglieder immer Dienstags und Donnerstags in der Werkstätte am Volksfestplatz, um die Flugzeuge zu überholen (120 Pflichtstunden für jedes Mitglied im Jahr sind eine Selbstverständlichkeit).

Im Zuge der Gebietsreform kommt Eichstätt zum Regierungsbezirk Oberbayern und damit der Fliegerclub zum Luftamt Südbayern.

1973

Das Kunststoffzeitalter beginnt

Das Frühjahr beginnt sehr erfreulich, denn der Verein erhält das erste Kunststoffflugzeug, einen **Standard Cirrus** mit der Gleitzahl 1:36, das zum damaligen Zeitpunkt beste Segelflugzeug in der Standardklasse. Dafür wird der L-Spatz (D-1380) verkauft. Da nach diesem Kauf die Vereinskasse wieder leer ist, wird für den Standard Cirrus ein geschlossener Transportanhänger selbst gebaut.



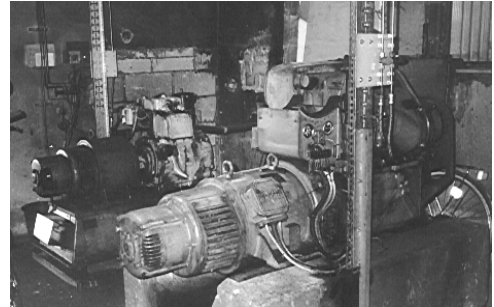
Mit diesem Flugzeug gelingt es Ottmar Schmidt, das erste Dreieck über 500km von Eichstätt aus zu fliegen. Es ist schon fast selbstverständlich, daß die Mittelfränkische Meisterschaft im Segelflug wieder in Eichstätt stattfindet, obwohl wir zwischenzeitlich zu Oberbayern gehören. Unsere „thermische Heimat“ bleibt trotz der neuen politischen Grenzen der Jura und die fränkische Alb.

Auch die Sparte Modellflug ist wieder recht aktiv und erfolgreich und die Deutsche Modellflugmeisterschaft wird in Eichstätt ausgerichtet.

1974

Und er sprach es werde Licht

Neben der Fliegerei ist der Verein auch in Sachen Bauarbeiten recht aktiv und die Motorseglerhalle (Halle Nr. 5) mit Aggregatraum und Garage entstehen. Das erste Stromaggregat, ein Einzylinder Diesel, kann günstig erworben werden und zum ersten Mal brennt elektrisches Licht am Flugplatz. Zusätzlich wird die heutige Tankstelle mit zwei großen Erdtanks errichtet.



Nach unendlich vielen Schulstarts wird die alte Mü-13E (Bergfalke II) nach 20 Jahren in den Ruhestand geschickt und an die Fa. Scheibe verkauft. Eine Verfügung des Luftfahrtbundesamts macht dies erforderlich. 9100.-DM kostete einst der Doppelsitzer Mü-13E. Jetzt müssen 35.000.-DM für das neue doppelsitzige Segelflugzeug, die **ASK 13** mit dem Kennzeichen D-2352, bezahlt werden.

Da die Zahl der flugbegeisterten Piloten immer mehr steigt, kommt auch der Wunsch nach einem zusätzlicher Doppelsitzer auf. Hiermit könnten auch Überlandflüge zu zweit, und für die Schulung Einweisungen mit Schüler und Lehrer durchgeführt werden. Ein **Bergfalke IV** (D-5900) mit Laminarprofil und der Gleitzahl von 1:34 soll diese Wünsche erfüllen.

Auch unsere alte „Pfeiffer-Eintrommel-Winde“ SW-BAY-1053, zuletzt mit einem BMW-Motor 120 PS, wird außer Dienst gestellt und verschrottet. Als Ersatz soll eine noch gut erhaltene „Tost-Doppeltrommel-Winde“ von einem Verein aus Norddeutschland ihren Dienst tun, die mit einem Opel Motor Diplomat V8 mit 230 PS ausgerüstet ist.



Es ist September und ideales Wetter für einen Gebirgsflug. Eine Mannschaft mit vier Flugzeugen startet nach Wien, um dort ein Wochenende zu verbringen. Heinz Helbling und Ferdinand Kölle mit dem Motorsegler, die Familien Hess und Herzner mit der eigenen Rocket, genau so wie Familie Schmid und mit der Piper des Vereins Franz Biber mit Copilot Werner Tontarra.

Es wird ein unvergeßliches Wochenende einschließlich der Zwischenlandung in Vilshofen beim Rückflug. Nach der Landung werden die vier Flugzeuge, alle schön in „Reih und Glied“ vorschriftsmäßig neben der Bahn abgestellt. Aufgrund eines defekten Fahrwerks rollt die Moran des Vilshofener Fliegerclubs von der Landebahn direkt in zwei der abgestellten Eichstätter Flugzeuge. Am Motorsegler entsteht ein Schaden von ca. 20.000.-DM und an der Rocket von Michael Hess ca. 70.000.-DM. Da beide Maschinen nicht mehr flugfähig sind, starten Hermann Ziller mit seiner Piper und unsere Jodel, um die Passagiere nach Eichstätt zurückzubringen. Der Motorsegler und die Rocket folgen per Anhänger bzw. auf dem Lastwagen. Die Schäden an Rumpf und Flächen werden repariert und bald können beide Flugzeuge wieder fliegen.



Motorsegler und Rocket in Vilshofen

1975 Die Brandkatastrophe

Ausgelöst durch eine Brandstiftung wird am 28. Januar 1975 die enorme Arbeit und Aufbauleistung von 25 Jahren schlagartig vernichtet.

Die Segelflugzeughalle, der alte Holzbau, mit den Vereinsflugzeugen Bergfalke IV, ASK 13, K6E und K8b brennt völlig ab. Ebenso die privaten Segelflugzeuge Standard Cirrus von Josef Schels und der Phöbus von Jürgen Smalla. Neben den Flugzeugen werden ein Flugzeuganhänger, der Wohnwagen von Alfons Meister und viele für den Verein wichtige Dinge in der Halle und die an die Halle angebaute Flugleitung ein Raub der Flammen. Es entsteht ein Schaden von etwa 300.000,- DM. Glück im Unglück hatte der Verein, daß Mitte Januar, eine Woche vor dem Brand, die SF 27 nach Roth verkauft wurde und der St. Cirrus noch in der Werkstätte am Volksfestplatz stand.

Die gemauerte Halle mit den Motorflugzeugen hält dem Feuer stand.





Nachdem man sich vom ersten Schock erholt hat, beruft der Vorstand noch am selben Tag eine außerordentliche Versammlung ein und beschließt sofort mit dem Wiederaufbau zu beginnen. Unmittelbar danach erarbeitet die Vorstandsschaft einen Bauplan für eine Segelfluggewehalle, ein Vereinsheim und eine Werkstätte.

Wenige Tage nach Freigabe der Brandstelle durch die Polizei beginnen sofort die Aufräumarbeiten. Der lang geplante Fliegerball am 1. Februar, vier Tage nach dem Brand, wird trotzdem abgehalten und macht den Auftakt für eine große Spendenaktion, die den Wiederaufbau des Fliegerclubs unterstützt. Es beginnt mit einer Tombola, wobei die Ballbesucher großzügig spenden und setzt sich in den Geschäften durch das Aufstellen von Sparschweinen fort. Viele Vereinsmitglieder, aber vor allem Privatleute und Firmen, lassen dem Fliegerclub Geld- und Sachspenden zukommen oder stellen Arbeitsmaschinen für den Hallenbau zur Verfügung. Auch die Unterstützung der umliegenden Fliegerclubs sowie der Eichstätter Vereine ist sehr hilfreich. So sammeln zum Beispiel der BBC oder der VfB während ihrer Veranstaltungen für die Flieger und der Boxclub stellt seine Sporthalle für ein Bockbierfest zur Verfügung.

Mit Freude kann der Vorstand feststellen, welch großen Rückhalt der Verein bei der Bevölkerung hat. Rund 400 Einzelspenden sind in Kürze eingegangen und neben Geldzuwendungen erhält der Fliegerclub auch viele Sympathiebeweise in schriftlicher und mündlicher Form.

Dank des Einsatzes des unvergessenen MdL Gustl Schön erhält der Verein eine finanzielle Hilfe vom Freistaat Bayern. Mit diesem Zuschuß und den zahlreichen Spenden ist der Verein in der Lage, den Wiederaufbau umgehend zu realisieren. Die Brandversicherung erstattet nur den Zeitwert der alten Holzhalle.

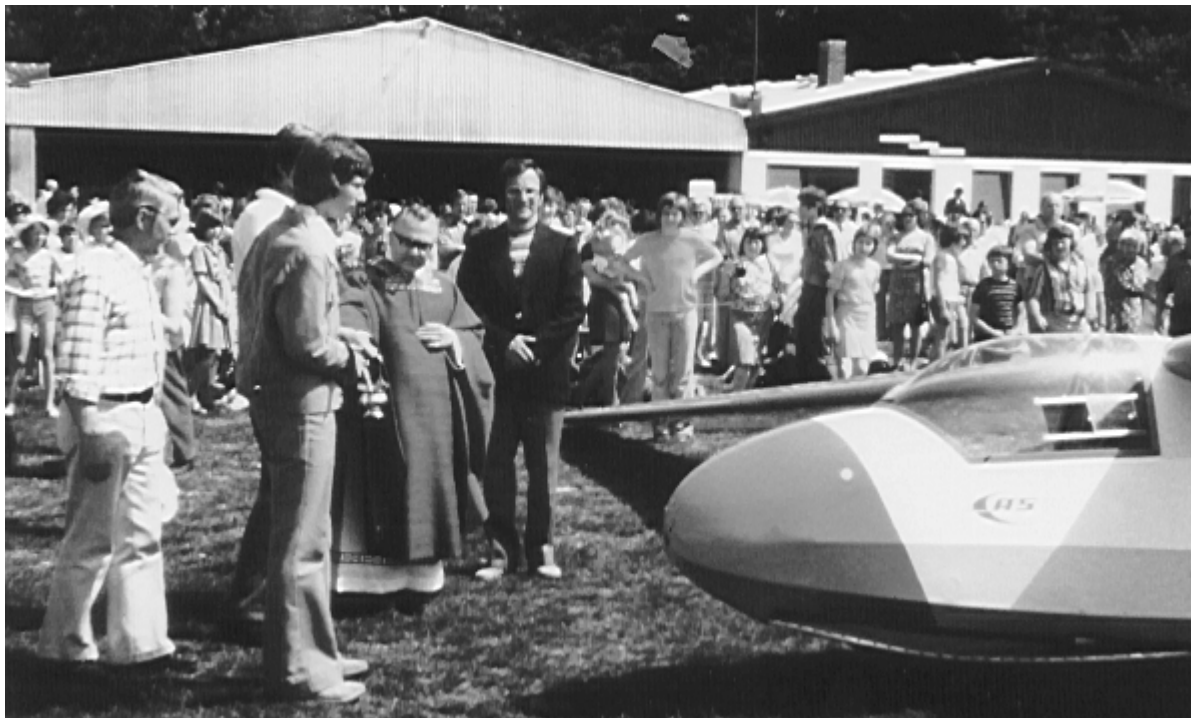
Fast alle aktiven und auch viele passive Mitglieder des Fliegerclubs nehmen Urlaub, um am Bau mitzuarbeiten. Nur durch diesen grandiosen Arbeitseinsatz kann das umfangreiche Bauprojekt in einer Rekordzeit fertiggestellt werden. So wird z.B. an nur einem Samstag das Dach mit einer Fläche von ca. 1000m² fix und fertig eingedeckt.



Ferdl Kölle, Heiner Helbling, Franz Biber



Bereits am **17. Mai**, 109 Tage nach dem Brand, kann ein Hallenfest in diesem Neubau abgehalten werden. Beim Festakt segnet Dompfarrer Scherb neben der neuen Halle auch zwei neue Segelflugzeuge und zwar einen Doppelsitzer **ASK 13** (D-3971) und eine **K8b** (D-8657). Für den Fliegerclub sind diese beiden Segelflugzeuge sehr wichtig, um die Pilotenausbildung und den Flugbetrieb wieder aufnehmen zu können.



Im Sommer finden sich wieder 30 Piloten zur Mittelfränkischen Meisterschaft im Segelflug in Eichstätt ein.

Trotz der vielen Arbeit, Urlaub muß auch sein. So starten einige Vereinsmitglieder im August zum Urlaubsfliegen in die Alpen. Nachdem man jahrelang immer in Reutte in Tirol war, fährt der Konvoi, bestehend aus Wohnwagen und Flugzeuganhängern, dieses Mal in die Schweiz, nach Samedan im Engadin.

Im Herbst wird dann noch ein drittes, damals neu auf den Markt gekommenes Segelflugzeug, ein **Astir CS** (D-6509) von der Firma Grob gekauft, um den Piloten nach der harten Arbeit genügend Flugzeuge zur Verfügung stellen zu können, denn nichts ist für einen Fliegerclub wichtiger als Flugzeuge.

1976

Es kann nur noch aufwärts gehen

Im vergangenen Herbst hatte Karl Kölle jun., während seines Studiums, als sogenanntes praktisches Semester, bereits alle Prüfungen zur Erlangung der Fluglehrerlizenz abgelegt und beginnt nun seine erste Flugsaison als neuer Fluglehrer.

Der Verein erholt sich, dank des überdurchschnittlichen Einsatzes vieler Mitglieder, recht schnell von der Brandkatastrophe und die Eichstätter Segelflieger fahren fort, einen modernen Flugzeugpark aufzubauen. Für die Nachwuchspiloten wird eine gebrauchte **ASW 15** (D-0825) gekauft. Gleichzeitig strebt man nach Größerem und kauft, gebraucht von der Fa. Schempp Hirth, einen **Nimbus II** (D-3118) mit 20m Spannweite, das erste Flugzeug der offenen Klasse in der Vereinsgeschichte. Auch die Motorflieger sollen nicht zu kurz kommen und erhalten eine **Cessna 172** (D-EGJC). Um dies alles finanzieren zu können, wird das Grundstück in der Schottenau mit Werkstätte und Unterrichtsraum an den Landkreis Eichstätt verkauft, da diese Räume mit dem neuen Hallenbau jetzt am Flugplatz vorhanden sind. Aufgrund der neuen Flugzeuge geht es mit der Leistungsfliegerei auch wieder aufwärts und so gelingen drei 500-km-Flüge an einem Tag durch die Piloten Norbert Pitter mit Nimbus II, Harald Dornberger mit seiner Hornet und Viktor Meyerle mit Standard Cirrus.



ASW 15

Astir CS

Nimbus II



Cessna 172



In diesem Jahr ist das größte „Kapital“ des Vereins die Jugendgruppe und die Nachwuchspiloten

Obwohl das alljährige Hallenfest dieses Mal von „oben stark befeuchtet“ wird und erst am Nachmittag das Wetter sich bessert, wodurch mehr und mehr Besucher zur Waschette pilgern, schreibt die örtliche Presse:

„Die Veranstalter taten alles um die Gäste in Stimmung zu bringen und zum Abschluß zweier gelungener Tage mit Eichstätter Fliegern spielte das „Allround Quartett“, unterstützt von Hansl Schmid, der sich immer mehr zum Rocksänger und Starjodler entwickelt“.

Im Herbst drücken fünfzig angehende Segelflugpiloten in der Gesamthochschule in Eichstätt die Schulbank. Gruppenfluglehrer Viktor Meyerle ist es zu verdanken, daß der Theorieunterricht für den mittelbayerischen Raum in Eichstätt zentralisiert wird. Die hiesigen Fluglehrer übernehmen den Unterricht in den einzelnen Fächern. In Anbetracht der hohen Schülerzahl kommt das Luftamt Süd mit seinen Prüfern nach Eichstätt und nimmt hier die Prüfung ab. Dies ist einmalig in ganz Bayern und wird noch einige Jahre wiederholt, bis die zuständigen Beamten nicht mehr bereit sind „aufs Land“ zu fahren und die Prüflinge alle in München antreten müssen.

An manchen Regentagen geht es im Vereinsheim zu wie in einer Spielhöhle. Schafkopfen ist angesagt. Karl Kölle sen., Sepp Pfaller und Helmut Durst sind die treibenden Kräfte im Verein. Da auch die Geselligkeit gepflegt werden muß, organisiert auf Drängen dieser „Spielesüchtigen“ Karl Kölle jun. im Herbst das erste Vereinschafkopftreffen. Wie soll es anders sein, Helmut Durst wird der erste Schafkopfkönig beim Fliegerclub Eichstätt.

1977

Dank an einen Vorsitzenden

Auf der Jahreshauptversammlung wird **Willi Meister** zum **Ehrenvorsitzenden** des Fliegerclubs ernannt. Vorsitzender Gerhard Pachowsky sen.,



dankt unserem „Boss“ für die überdurchschnittliche Leistung bei der Vereinsgründung, denn Willi Meister war ohne Zweifel der treibende Motor des Vereins während seiner Zeit als Vorstand. Nicht nur der Bau von Motor- und Segelflugzeugen, welche er als Holzfachmann tatkräftig unterstützte, sondern auch der Blick für die Zukunft zeichneten Willi Meister aus. So verdanken wir ihm unser heutiges Fluggelände auf der Waschette. Er stellte seine eigenen Bedürfnisse und Wünsche immer und alle Zeit an die letzte Stelle seines Handelns, wenn es um die Fliegerei ging.

In diesem Jahr gibt es einen großen Aufschwung beim Flugbetrieb. Mit 23 Flugschülern und 1600 Schulstarts sind die Fluglehrer voll ausgelastet. Erstmals werden die vorhandenen Kunststoffsegelflugzeuge ASTIR und ASW 15 auch für die Ausbildung verwendet. Im Leistungsflug legen die Piloten insgesamt 10.000 km zurück. Die weitesten Flüge sind viermal 500 km und viermal 300 km. Es werden auf sechs Vereinsflugzeugen insgesamt 2559 Starts mit einer Gesamtflugzeit von 1286 Stunden absolviert.

Auch sonst ist der Verein überregional sehr aktiv. Es findet, im Auftrag des Innenministeriums gemeinsam mit der Bayerischen Bereitschaftspolizei, ein Luftbeobachterlehrgang statt und am Jahresende wird ein Sprechfunklehrgang mit über 40 Teilnehmern aus den umliegenden Vereinen mit großem Erfolg beendet.

Ein tragisches Ereignis überschattet dieses Jahr. Am 17. Juni stürzt unser aktives Mitglied Hermann Ziller mit seinem Flugzeug zwischen Dollnstein und Eberswang ab. Er war ein beliebtes und geachtetes Mitglied des Vereins und erwarb sich große Verdienste beim Wiederaufbau der Flugzeughallen.

1978

Das traurigste Jahr in der Vereinsgeschichte

Am Samstag, den 5. August, ereignet sich ein tragischer Unfall auf dem Flugplatz Eichstätt. **Mathilde und Michael Hess**, beide 39 Jahre alt, kommen bei einem Flugzeugabsturz auf der Waschette ums Leben. Mit dem Bauunternehmerehepaar aus Gerstdorf verliert der Fliegerclub Eichstätt zwei sehr beliebte Mitglieder, die das gesellige Vereinsleben pflegten und beim Wiederaufbau wertvolle Arbeit leisteten.

Nur wenige Tage später, am 9. August, am Tage der Beerdigung von Mathilde und Michael, stirbt völlig überraschend durch Herzversagen **Karl Kölle sen.**

Karl Kölle war Gründungsmitglied des Vereins und von Anfang als Mitglied der Vorstandschaft für die Gestaltung des Vereins wesentlich mitbestimmend. Als Fluglehrer der ersten Stunde haben ihm viele Vereinsmitglieder ihre ersten Alleinflüge zu verdanken. Auch als Werkstattleiter war er stets bemüht, junge Leute in den Verein zu integrieren. Seine Werkstattarbeit ging so weit, daß beim Bau der *Emeraude* viele Flächenrippen zu Hause in der Wohnung gebaut wurden. Auch nach Beendigung seiner aktiven Laufbahn, auf Grund großer Bandscheibenprobleme, war er bei jedem Flugbetrieb als Flugleiter im Einsatz, förderte den Leistungsflug innerhalb des Vereins und war auch als Rückholer bei manchen Meisterschaften aktiv. Ein Flugbetrieb oder eine Vereinsveranstaltung ohne Karl Kölle sen. war bis zu diesem Tag nicht denkbar und es sollte lange dauern, bis diese Lücke geschlossen sein würde.



Da ja der *Bergfalke IV* verbrannte, verstummt der Wunsch nach einem zweiten Doppelsitzer im Verein nie. Jetzt ist es soweit. Ein neuer Doppelsitzer, ein **Twin Astir (D-4846)**, der sich besonders für Überlandeinweisung und Leistungsflug eignet, steht in der Halle. Der *Twin Astir* ist eine Neuentwicklung der Fa. Grob mit einer Spannweite von 18m und einer Gleitzahl von 1:38. Der Kaufpreis beträgt 45.000.-DM.

Im Rahmen einer Werbeaktion für den Segelflugsport stellt man den neuen Doppelsitzer am Domplatz aus. Unter dem Motto „Sinnvolle Freizeit Segelfliegen“ geben die Eichstätter Flieger den zahlreichen Interessenten Auskunft über den Flugsport und die Ausbildung zum Piloten. Beim Fliegerfest tauft Landtagsabgeordneter Gustl Schön den neuen Doppelsitzer auf den Namen „Freistaat Bayern“. Prominente Gäste wie Landrat Regler und Oberbürgermeister Kärtner nehmen an der Taufe teil.



Alex Rentz und Viktor Meyerle

Zurückversetzt in die Zeit Otto Lilientals fühlt man sich, als beim Fortbildungslehrgang für Fluglehrer das von Heiner Neumann aus Manching selbst gebaute Gleitflugzeug „Ulf“ vorgeführt wird. Das nur 50kg schwere Fluggerät startet er zu Fuß, bergab laufend, mehrmals vom Modellfluggelände aus und segelt dann einige Zeit zwischen Burg und Flugplatz entlang. Fluggeräte dieser Art waren die Geburtshelfer der heutigen Ultraleichtflugzeuge.

1979 Immer mehr PS sind gefragt

Unser erster Motorsegler SF25B (D-KBIC) mit 45 PS hat nach neun Jahren ausgedient und wird nach Neuburg verkauft. Da der Motorsegler im Verein ein gefragtes Fluggerät ist, wird sofort ein neuer modernerer Motorsegler, mit einem Zweibeinwerk und einem Limbach-Motor mit 60 PS, von der Fa. Scheibe erworben. Das neue Zweibeinwerk bewährt sich sehr gut auf unserem nicht ganz ebenen Flugplatz. Der neue Motorsegler mit dem Kennzeichen D-KDGC erhält zur Aufbesserung der Vereinskasse die Reklameaufschrift „LBS“. Unsere erste Schleppmaschine, die Piper PA 18 mit 90 PS, kann mit dem neuen Trend, „immer schneller und immer mehr Leistung“, nicht mehr mithalten und wird nach Höxter veräußert.



Der neue Motorsegler ist so beliebt, daß es einige Piloten, hier Viktor Meyerle, nicht erwarten können bis das Frühjahr kommt. Jedes sonnige Wochenende wird auch im Winter genutzt und die Entscheidung ist immer sehr schwierig, gehe ich skifahren oder gehe ich zum Fliegen, denn dank des neuen Motorseglers ist jetzt beides möglich.

1980

Ein Pokal zum Gedenken

Erstmals wird der „Karl Kölle Pokal“ verliehen. Dieser Pokal, gestiftet von Walter Römer, zum Andenken an unser unvergessenes Gründungsmitglied Karl Kölle sen. soll nach dem Willen des Stifters dem Streckensegelflug neue Impulse geben und besonders für die jugendlichen Segelflieger ein Ansporn sein.

Wie sollte es anders sein, Karl Kölle jun. gewinnt mit einem Streckenflug von 510 km mit dem Standard Cirrus bei den Senioren diesen Pokal. Winfried Meyerle als Nachwuchspilot erreicht mit einem Acht-Stundenflug über 400km auf der ASW 15 den ersten Platz bei den Jugendlichen.

Auch bei der Deutschen Meisterschaft im Streckenflug (DMSt) sind die Eichstätter Segelflieger wieder erfolgreich und erreichen in der Mannschaftswertung den 3. Platz. Sie liegen somit im Spitzenfeld der bayerischen Wertung mit den Piloten Karl Kölle jun., Viktor Meyerle und Ottmar Schmidt.

„Gewagte Flugakrobatik zu Musik und Steckerlfisch“, steht am 2. Juni im Eichstätter Kurier. Das Hallenfest lockt wieder zahlreiche Besucher auf die Waschette. Die Bergmesse, der anschließende Frühschoppen und das Kunstflugprogramm von Wolfgang Jäggle gehören zur festen Einrichtung und das Hallenfest bereits zum traditionellen Festvergnügen in Eichstätt.



Für das Eichstätter Volksfest bauen die Flieger wieder einen sehr schönen Festwagen. Die Willibaldsburg und darüber ein Segelflugzeug, ist der Jury einen Preis wert.

Da in diesem Jahr extreme Trockenheit herrscht, fliegen die 13 Piloten der Luftrettungsstaffel Bayern unter Leitung von Arno Jäggle zahlreiche Einsätze und können der Polizei sechs Waldbrände und zwei Entstehungsbrände melden.

1981

I'm Flying in the Rain - oder der Deutschlandflug in Eichstätt

Im Februar tagt der Luftsportverband Bayern mit seinen Gruppenfluglehrern in Eichstätt im Gasthaus „Trompete“. Als Gast nimmt auch MdL Gustl Schön an dieser Veranstaltung teil. Die herausragenden Themen sind die Besteuerung des Flugbenzins und das Übermaß an Bürokratie. Speziell das Flugbenzin führt zu heißen Diskussionen, denn der Benzinpreis pro Liter soll auf Grund der Besteuerung von zur Zeit 1,30 DM auf 1,80 DM angehoben werden. Man appelliert an die Politiker, daß die Fliegerei nicht durch noch mehr Gesetze und Vorschriften beeinträchtigt werden soll. Leider zeigt der Aufruf keine Wirkung, da die Fliegerei momentan keine Lobby hat. Eines der wenigen Annehmlichkeiten dieser Tagung ist, daß die Leistungen von Viktor Meyerle für zehn Jahre Tätigkeit als Gruppenfluglehrer und 26 Jahre als Segelfluglehrer in Eichstätt mit der goldenen Ehrennadel des DAeC gewürdigt werden.

Mit dem Erwerb einer **ASW 20** (D-2874) besitzt der Fliegerclub eines der besten, aber auch teuersten Segelflugzeuge, die es momentan in dieser Klasse gibt. Die ASW 20 ist das erste Rennklasse Flugzeug im Eichstätter Segelflugzeugpark. Das Segelflugzeug mit 15m Spannweite und Wölbklappen, die zur Verbesserung von Auftrieb und Schnellflug dienen, erreicht eine Gleitzahl von 1:43.



Bei der Jahreshauptversammlung im März würdigt der 1. Vorsitzende den selbstlosen Einsatz des so früh verstorbenen Modellflugreferenten Horst Schild von Spannenberg. In mühevoller Alleinarbeit hatte er die Modellfluggruppe mit 62 Aktiven zu einer zahlenmäßig starken Gruppe aufgebaut. Es gelang ihm, vor allem die Jugend mit seinen UHU-Wettbewerben für dieses schöne Hobby zu begeistern. Zu seinem Nachfolger wählt die Versammlung Martin Pauleser.

Im Juni macht der Deutschlandflug wieder Station in Eichstätt. Bedingt durch schlechtes Wetter gib es erhebliche Schwierigkeiten beim Anflug auf dem Platz. Die meisten Flugzeuge fliegen teilweise tief das Altmühltal entlang bis Eichstätt. Von den erwarteten 28 Maschinen kommen nur 18 am Ziel an. Manchem Piloten wird durch Abschießen von Leuchtmunition der Weg zum Flugplatz gezeigt. Für einen Piloten ist die Landebahn zu kurz und es entsteht beim Ausrollen am Bahnende ein Schaden am Fahrwerk.



Nach langer Arbeit wird die **Bücker 131 Jungmann** (Baujahr 1931) von Josef Schels und Werner Lang neu zugelassen. Josef Schels erwarb 1973 dieses durch einen Überschlag bei der Landung stark beschädigte Flugzeug. Gemeinsam reparierten sie die Maschine und ersetzten dabei den alten Motor durch einen kunstflugtauglichen Lycoming Motor. Dadurch können beim Fliegerfest die Besucher nicht nur den Kunstflug der Bücker bewundern, sondern auch als Passagiere mitfliegen.



1982

Ein Zentrum der Sportfliegerei

Das Jahr beginnt mit einem super Fliegerball im Kolpinghaus. Die Eichstätter Flieger haben die Showkapelle „Fredy May 72 Abanda“ aus München geordert. Diese sorgt für eine tolle Stimmung und präsentiert eine Mitternachtsshow, die es in Eichstätt bis dahin noch nicht gegeben hat.

Bei der Jahreshauptversammlung im März erhält Gerhard Pachowsky sen. für 15 Jahre ehrenamtliche Tätigkeit in der Vereinsführung die silberne Ehrennadel des Luftsportverbandes Bayerns.

Nachwuchsarbeit, speziell im Bereich Überlandflug, steht im Mittelpunkt der Flugsaison. Wie schon die Jahre vorher erlernen und trainieren bei einem Seminar zur Nachwuchsförderung, genannt „LIMA“-Lehrgang, im August 16 Jugendliche aus ganz Bayern unter Leitung der Trainer Ottmar Schmidt und Karl Kölle jun. die Grundlagen der Überlandfliegerei in Theorie und Praxis. Unterstützung erhält dieses Team von Hannes Gradwohl und Arno Fischer aus Memmingen bzw. Lindau. Der Verein stellt seine Einrichtungen und Flugzeuge zur Verfügung. Jeden Tag werden Strecken- und Dreiecksflüge von 50 bis 300 km absolviert. Es werden wettbewerbsmäßig der Abflug, das korrekte Umrunden der Wendepunkte, das Photographieren und der Endanflug geübt.



DR-400 und ASW 20 vor der Flugzeugtaufe



Vor dem Flugbetrieb

Der Fliegerclub entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem Zentrum der Segelfliegerei in Bayern. Fast jedes Jahr finden „LIMA“-Lehrgänge, Flugmeisterschaften, zentrale Theorielehrgänge mit Prüfungen oder Fortbildungen für Fluglehrer und Luftbeobachter statt. Im November ist in der örtlichen Presse die Überschrift zu lesen: „Zentrum der Sportfliegerei im Altmühltal - Die ganze Region landet in Eichstätt“.

Aber auch im Bereich Reparatur und Instandhaltung tut sich etwas. Dank unseres 1. Vorsitzenden Gerhard Pachowsky sen., der auch Flugzeugprüfer ist, wird der Fliegerclub Eichstätt als einer der ersten Vereine in dieser Gegend als Luftfahrttechnischer Betrieb anerkannt. Dadurch können viele erforderliche Arbeiten innerhalb des Vereins selbst durchgeführt werden, um die Kosten und damit die Fluggebühren niedrig zu halten.

Ein tragischer Unglücksfall überschattet im August den Fliegerurlaub in Samedan. Beim Fliegen in den Bergen stößt Richard Damann mit einem anderen Flugzeug zusammen. Der Flügel seines Speed Astir bricht und er verunglückt tödlich.

1983

Die ersten Ultraleicht-Flugzeuge

Erstmals starten beim traditionellen Hallenfest Ultraleicht-Flugzeuge, eine neue Generation von sehr leichten Flugzeugen, eine Mischung aus Motordrachen und Fluggerät. Vorgeführt werden diese von Wolfgang Jäggle, Werner Lang, Wolfgang Hellwig und Gerhard Pachowsky sen. Auch bei den Fallschirmspringern gib es etwas Neues: man sieht in Eichstätt zum ersten Male die Springer mit den sog. Matratzenschirmen, ein Fallschirm, der gut steuerbar ist und vorwärts gleiten kann.

Bachus im UL



Im Juni holt Alfred Kössler bei der Deutschen Meisterschaft auf Burg Feuerstein den Vize-meistertitel in der Motorsegler-Klasse. Der Routinier erkämpft bei dem insgesamt zehn Tage dauernden Wettbewerb in der Fränkischen Schweiz mit zwei Tagessiegen diesen Titel. Alfred fliegt mit seiner privaten PIK 20. Diese steht zwar in Gersdorf, 15 km nördlich von Eichstätt, da er aber in Eichstätt das Fliegen erlernt und seinen Luftfahrerschein hier erworben hat, ist er nach wie vor bei jedem Überlandflug der Eichstätter genauso dabei wie bei allen Vereinsaktivitäten.

ASK 13
K8
ASW 15
Astir CS
Astir
St. Cirrus
ASW 20
Nimbus II



1984 Fast ein Europameister

Anknüpfend an seine Erfolge vom letzten Jahr nimmt Alfred Kössler bei den Europameisterschaften in Finnland teil. Obwohl das Wetter und damit die Flugbedingungen in Finnland oft völlig anders sind als hier in unserer Gegend, steht er als Vizemeister auf dem Treppchen.



Räyskälä in Finnland

Der Verein befindet sich nach wie vor im Aufwind. Dank eines erfolgreichen Fliegerfestes und dem sparsamen Umgang mit den Finanzmitteln wird wieder Geld erarbeitet und somit kann eine zweite **ASW 20** (D-4689) gebraucht gekauft werden.



Auch abends noch ein volles Haus beim Fliegerfest dank den Bavaria Buam

1985 Noch ein Deutscher Meister

Im zweiten Anlauf schafft es Alfred Kössler. Er wird mit seiner PIK 20 in der 15m FAI Klasse bei der Motorseglermeisterschaft auf Burg Feuerstein **Deutscher Meister**.

Mit Werner Tontarra hat der Fliegerclub endlich wieder vier Segelfluglehrer. Die Gesamtstartzahl innerhalb der Schulung überschreitet dieses Jahr erstmals die 1000er Marke. Es werden mit 1206 Starts mehr Schulflüge durchgeführt als je zuvor.



Nach einer längeren Vorstandssitzung, bei der es wieder um den Kauf eines Flugzeuges geht, informiert der Ausbildungsleiter Viktor Meyerle seine Fluglehrer mit den Worten:

„Bei unserem Vorstand dauert es immer Jahre, bis man ihn überzeugt hat, daß ein Flugzeugtyp gut ist. Wenn es dann aber soweit ist, dann werden gleich zwei Flugzeuge auf einmal gekauft“. Also gleich **zwei LS4** (D-3979 und D-8958), damit die nachdrängenden Schüler und Jugendlichen gutes Gerät zur Verfügung haben. Die LS4 gehört zu den besten Flugzeugen der Standardklasse und wird von der Schulung bis zum Wettbewerbsflug eingesetzt.



LS 4 fliegen macht Spaß egal ob im Wettbewerb oder „just for fun“

Josef Pfahler, allen nur als Seppa bekannt, und Walter Römer werden für ihre Verdienste zu Ehrenmitgliedern des Fliegerclub Eichstätt ernannt.

Während Seppa als „Allrounder“ und „Mädchen für Alles“ immer da ist, wenn man ihn braucht, ob zum Arbeiten, zum Fliegen oder für irgend welche Späße, so liegt Walter Römers Engament im Leistungsflug und in der Förderung von jugendlichen Piloten. Beide haben durch ihren überdurchschnittlichen ehrenamtlichen Einsatz für den Vereins diese Ehrung redlich verdient.



1986

Auch der Modellflug hat seinen Meister

Bei der Jahreshauptversammlung wird Gerhard Pachowsky sen. im Namen des Luftsportverbands Bayern das Diplom „Otto Lilienthal“ verliehen. Dieses Diplom ist für verdiente Mitglieder im technischen Bereich vorgesehen. Ottmar Schmidt erhält vom Verband für seine langjährige Tätigkeit als Fluglehrer die silberne Fluglehrer-Ehrennadel.

Eine Schreckminute erleben alle beim Hallenfest. Ein Fallschirmspringer der Bundeswehr muß den Rettungsschirm ziehen und landet in den Bäumen. Bis aber die Retter zur Stelle sind, klettert er selbst unverletzt vom Baum.

Der Leistungsflug innerhalb der DMSt ist dieses Jahr recht erfolgreich. Mit den Vereinsflugzeugen werden in der laufenden Saison 61 Überlandflüge durchgeführt, davon etliche über 300 km, 400 km und 500 km. Den größten Flug schafft Werner Tontarra und holt sich mit einem 600 km Dreiecksflug den zweiten Platz im Barron-Hilton-Cup innerhalb der bayerischen Wertung.

Den dritten Platz in der Mannschaftswertung Standardklasse schaffen die Piloten Viktor und Winfried Meyerle sowie Peter Schön. Auch die Modellflieger sind erfolgreich, aber nur mit Josef Mögn als Einzelkämpfer, der wie schon so oft in den vorangegangenen Jahren dieses Mal Bayerischer Meister und Vizemeister bei den Deutschen Meisterschaften in der Klasse F3 wird.



Josef Mögn und Willi Liepold

Lange haben keine Vereinspiloten mehr an zentralen Segelflugwettbewerben teilgenommen. Mit Werner Tontarra und Karl Kölle jun. starten wieder zwei Piloten bei den Bezirksmeisterschaften in Lauf. Mit einem dritten und einem vierten Platz qualifizieren sie sich für die Bayerische Meisterschaft im nächsten Jahr.

Mit Gerhard Pachowsky jun. und Wolfgang Ludwig sind auch die Jugendlichen recht aktiv. Beide nehmen in Lichtenfels an der Bayerischen Juniorenmeisterschaft teil und qualifizieren sich für den D-Kader, d.h. Förderung des Flugsports im Rahmen von Fortbildungslehrgängen auf Bundesebene.

1987

Schnelles Handeln ist gefragt

Zu Beginn der Flugsaison setzt ein großer Zulauf an Mitgliedern beim Fliegerclub Eichstätt ein. Bereits im Juni sind über 30 meist jugendliche Schüler in Ausbildung. Das hat zur Folge, daß über 1600 Schulstarts bis zum Jahresabschluß absolviert werden. Die Fluglehrer werden von den flugbesessenen Schülern bis an ihre Leistungsgrenzen getrieben, dies bedeutet, daß Brotzeit und Kaffee an manchen Tagen direkt zur ASK 13 gebracht werden, um keine Startzeit zu verlieren. Um für die vielen nachrückenden Schüler genügend Flugzeuge zu haben, wird kurzfristig ein zweiter Einsitzer für die Schulung benötigt. Umgehend müßte eine gebrauchte K8 gekauft werden und dieser Kauf findet auf folgende Art und Weise statt:

Am Samstag abend nach einem erfolgreichen Flugbetrieb meint Viktor: „Du Bachus, wir brauchen dringend eine zweite K8 für das junge Volk und ich glaube, die Ingostädter möchten ihre verkaufen.“

Durch einen Anruf in Ingolstadt noch am selben Abend wird dies bestätigt und die Preisvorstellungen werden übermittelt. Nach dem Telefonat erfolgt die sofortige Einberufung einer Vorstandssitzung direkt am Flugplatz. Am Sonntag vormittag fliegen Bachus, Viktor und Ottmar nach Ingolstadt zur Verhandlung und bringen die **K8** (D-4660) gleich im F-Schlepp mit. Am Sonntag abend fliegt die K8 aus Ingolstadt in Eichstätt.

Dieses Jahr steht ganz im Zeichen der Leistungs- und Überlandfliegerei. Die Saison beginnt bereits in der Karwoche. Unter der Leitung von Gerd-Peter Lauer, Landestrainer in Bayern, Ottmar Schmidt und Karl Kölle jun., Trainer in Eichstätt, findet ein sechstägiges praktisches Seminar für Trainer-Anwärter aus ganz Bayern statt.

Werner Tontarra nimmt bei der Bayerischen Meisterschaft teil und innerhalb der DMSt werden in allen Klassen vordere Plätze erzielt, wie z. B. der zweite Platz in der Mannschaftswertung der FAI-Klasse mit Viktor Meyerle, Werner Tontarra und Norbert Pitter.



Eine besondere Attraktion bekommen die Besucher in diesem Jahr beim Fliegerfest zu sehen. Zum traditionellen Bieranstich holt Arno Jäggle das erste Faß Bier mit dem Hubschrauber im Tal von der Hofmühlbrauerei ab und bringt es im direkten Flug zum Anzapfen.



Zum Saisonabschluß organisiert Karl Kölle jun. wieder ein Schafkopffrennen im Vereinsheim für alle Fliegerfreunde mit Spielleidenschaft. Zum ersten Mal wird eine Schafkopfkönigin geehrt. Frau Erika Feistenauer, extra vom Fliegerclub Tirschenreuth mit einigen Freunden angereist, zeigt den eingefleischten Schafköpfen was Sache ist.

1988 K8 in den Bäumen

Am Pfingstsonntag gib es eine „sanfte“ Baumlandung mit der K8. Beim zu tief angesetzten Landeanflug in Richtung Osten dreht eine Flugschülerin bei der Landekurve die K8 in die Bäume. Der hohe massive Buchenwald hält K8 und Pilotin in den Baumkronen gefangen. Bei den sofort eingeleiteten Rettungsmaßnahmen stellt man mit Bedauern fest, daß die Drehleitern der Eichstätter Feuerwehr für Waldeinsätze nicht geeignet und in Eichstätt keine Leitern mit der erforderlichen Länge aufzutreiben sind. Auch der angeforderte Rettungshubschrauber aus Manching schüttelt mit seinem Rotor Flugzeug und Pilotin nur durcheinander. Zum Glück gibt es im Verein einige kletterkundige Mitglieder. Hans Schmid und Peter Thanner können nach fast zwei Stunden die junge Pilotin in 17m Höhe aus dem Flugzeug abseilen. Anschließend wird die K8 angeseilt, die Bäume unter ihr abgesägt und dann Mitten im Wald zu Boden gebracht. Die Flugschülerin fliegt nach zwei Wochen wieder ihre Platzrunden und die K8 tritt nach einem vierwöchigen Werkstattaufenthalt wieder ihren Dienst an.

Die Anzahl der Flugschüler steigt weiter und mit fast 40 Schülern hat der Verein die meisten Schüler innerhalb der bayerischen Vereine. Klagen manche Vereine über Nachwuchsprobleme, so klagen die Eichstätter Fluglehrer über durchgeschwitzte T-Shirts bei der Schulung. Wenn der Verein wächst, muß auch der Flugzeugpark wachsen und so wird eine dritte **LS 4** (D-0221) gekauft.



Der Fliegerclub Eichstätt scheint in Bayern „Mädchen für Alles“ zu sein. Nicht nur diverse Lehrgänge werden hier abgehalten, nein, auch der Leistungsflug ist wichtig. Dieses Jahr finden gleich zwei Wettbewerbe statt. Im Juli die Mittelfränkische Meisterschaft im Segelflug unter der Leitung von Ottmar Schmidt mit 26 Teilnehmern und im August die Bayerische Meisterschaft der Junioren mit Wettbewerbsleiter Karl Kölle und 25 Teilnehmern.



„Junior-Segelflieger kommt aus Eichstätt“, mit dieser Überschrift leitet die Presse einen Artikel über die Talentförderung des Fliegerclubs ein. Es ist in sportlicher Hinsicht die Krönung des Jahres, als Wolfgang Ludwig vom FCE vom Deutschen Aero Club DAeC zum Junior-Segelflieger des Jahres 1988 ernannt wird. Diese nur einmal jährlich verliehene Auszeichnung wird während eines Festaktes auf dem 47. Deutschen Segelfliertag vom Präsidenten des DAeC, Herrn Dr. Herbert Culmann, überreicht. Der Verein erhält aufgrund der Leistungen von Wolfgang Ludwig einen Scheck über 10.000,-DM zur Talentförderung, da alle Flüge von Wolfgang mit Vereinsflugzeugen durchgeführt wurden.

Auch bei den Meisterschaften ist man dieses Jahr mit drei ersten Plätzen sehr erfolgreich. In der DMSt, erster Platz bei den Junioren durch Ludwig Wolfgang und ein erster Platz in der FAI 15 m Klasse Mannschaftswertung mit Alfred Kössler, Viktor Meyerle und Norbert Pitter. Im Modellflug, belegt Josef Mögn wie jedes Jahr den ersten Rang in der F3B-D Klasse.

1989 Eine LS4 wird aufgehängt

Beim 39. Fliegerball, im großen Saal des Alten Stadttheaters, gibt es für Eichstätt wieder etwas Neues. Die LS 4 (IGP) hängt an der Decke über den Ballbesuchern und viele Nichtflieger fragen sich, wie man so ein Flugzeug an die Decke bringt. Adi Ablaßmeier bekommt den Prinzenorden für seinen Mut, da er als 66-jähriger nach langer fliegerischer Pause wieder mit dem Segelfliegen anfing. Adi hatte im 2. Weltkrieg bei der Luftwaffe die viermotorige „Condor“ geflogen, aber dann mit der Fliegerei aufgehört.

In der Standard-Klasse gibt es eine Neuentwicklung der Firma Hollighaus, den Discus. Der Fliegerclub Eichstätt ist einer der ersten bayerischen Vereine, der dieses Segelflugzeug mit der neu entwickelten Flügelgeometrie kauft. Der **Discus** (D-5978) ist im Verein das beste Standard Segelflugzeug, ist fast so leicht zu fliegen wie eine K8, hat aber eine bessere Leistung als die LS 4.



Bei diesem modernen Flugzeugpark und den begeisterten Piloten bleiben die großen Flüge nicht aus. Die Vereinsrekorde des Jahres 1989 sind: 83 Streckenflüge mit 27000 km, sechs Dreiecks -Flüge über 600 km, acht Flüge über 500 km und 14 Flüge über 300 km.

Die Segelflugsportler können wieder stolz sein auf ihre Leistungen. Wolfgang Ludwig wird Bayerischer Meister im Segelflug und Mitglied im C-Kader der Segelflugsnationalmannschaft. In der Mannschaftswertung der Bayerischen Doppelsitzerklasse erringen die Eichstätter Nachwuchspiloten Cornelia Leicher, Marion Stiller, Heinz Pickard, Jürgen Hofmann, Peter Schön und Fritz Kilian bei den Junioren den ersten Platz.

Mit Ottmar Schmidt jun. und Jürgen Hofmann bestehen zwei junge Piloten die Fluglehrerprüfung und können nun das, was sie im Verein fliegerisch gelernt haben, an neue Schüler weitergeben.



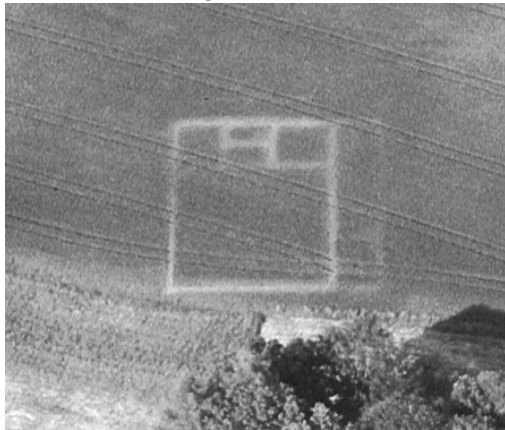
Die „Vereinsband“

Bei der alljährlichen Weihnachtsfeier im Vereinsheim wird so ein erfolgreiches Jahr entsprechend gefeiert. Für den richtigen Ton sorgen nicht nur Ottmar Schmidt und Gerhard Pachowsky sen. bei der Verleihung des „Karl Kölle Pokals“, sondern besonders das altbewährte Duo Seppa und Theo, die immer für ein großartige Stimmung sorgen, spätestens dann wenn Theo anstimmt: „Eis gekühltes Coca-Cola“.

1990

Aus der Luft die alten Römer suchen

„In unserem südbayerischen Raum sind Rudolf Hager und Michael Hoedt erfolgreiche Luftbildarchäologen“, so berichtet die Eichstätter Zeitung im Sommer. Bereits seit 1982 haben sich diese zwei spezialisiert, die Vergangenheit in unserem Gebiet zu erforschen. Dazu hat sich als Fotoflugzeug der Motorsegler bestens bewährt. Jahr für Jahr gelingt es ihnen, neue Objekte aufzuspüren und zu fotografieren, so z.B. die römische Villa bei Möckenlohe, die ihre Entdeckung den beiden Eichstättern verdankt.



Eine römische Villa bei Rothenstein



Rudi Hager und Michael Hoedt vor einem Erkundungsflug

Im August finden die Bayerischen Meisterschaften der Junioren unter der Leitung von Karl Kölle und Franz Heckl statt. 26 Flugzeuge mit ihren Piloten bevölkern den Eichstätter Flugplatz.

Überhaupt ist dieses Jahr, was den Vereinssport betrifft, eines der erfolgreichsten seit Gründung des Fliegerclubs. In der DMSt erringen die Piloten Wolfgang Ludwig, Gerhard Pachowsy jun. und Heinz Pickhard erstmals den ersten Platz in der Mannschaftswertung der Junioren.

Werner Tontarra stellt einen neuen Vereinsrekord mit einem 715 km Dreiecksflug auf, der einen Tag später von Wolfgang Ludwig mit 776 km von der Hahnweide aus überboten wird. In diesem Jahr gehen die Eichstätter Piloten 95 Mal erfolgreich auf Strecke, davon sind 30 Flüge größer als 500 km.



Wolfgang Ludwig nach einer Außenlandung



Neben der Fliegerei wird aber auch fleißig gearbeitet. Die ASK 13 wird in Winterarbeit modernisiert. Der Rumpf erhält eine Kunststoffschale, es wird ein Bug- und ein Spornrad eingebaut und das Hauptrad erhält eine Scheibenbremse. Daß die Sonne nicht nur gut für die Thermik ist, beweisen die Elektriker unter Leitung von Norbert Pitter. Sie bauen eine Lade-station für sämtliche Flugzeuggatterien, die mit Solarstrom gespeist wird. Ebenso erhält der Startwagen eine Solarstromanlage für das Funkgerät und für die Batterie des Fahrzeuges.

Wiederholte Einbrüche im Fliegerheim machen es notwendig, daß eine Alarmanlage mit Telefonaufschaltung installiert wird und die Fenster vergittert werden.

1991

Das „Grüne Band“ für hervorragende Jugendarbeit

Große Strecken haben Heinz Pickhard und Wolfgang Ludwig im Visier. Sie melden ein FAI-Dreieck über 710km an, das Heinz auch erfolgreich umrundet. Aufgrund der guten Wetterlage will Wolfgang noch mehr Kilometer und vergrößert auf ein freies Dreieck. Sein Endanflug endet spät abends in Walting, 10 km vor Eichstätt. Trotz der Außenlandung hat er mit einer Strecke von über 850 km den bis dahin größten Flug zurückgelegt, der jemals von Eichstätt aus gestartet wurde. Diese beiden Piloten nehmen auch an der Deutschen Juniorenmeisterschaft in Neresheim teil und Heinz schafft sogar den Sprung in den C-Kader der Segelflugsnationalmannschaft.

Da all diese Flüge von Jugendlichen mit Vereinsflugzeugen durchgeführt werden, zeigt, daß die Jugend- und Talentförderung ganz oben steht. Von den 156 Mitgliedern sind 72 aktive Segelflieger und davon wieder 22 Jugendliche. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß dem Verein das „Grüne Band“ als Preis für gute Jugendarbeit zuerkannt wird.

Das „Grüne Band“ ist ein Förderprogramm des Deutschen Sportbundes zusammen mit der Dresdner Bank und ist mit 10.000.-DM dotiert. Überreicht wird es für vorbildliche Talentförderung und beispielhafte Nachwuchsarbeit. Unter den vielen Bewerbern innerhalb Deutschlands entscheidet sich die Jury für den Fliegerclub Eichstätt.



Die Jugend von gestern bereitet den Weg...



für die Erfolge der Jugend von heute



Neben der Jak, von Joe Ade, ist das kleinste zweimotorige Flugzeug der Welt, die „Cri-Cri“, beim Fliegerfest die Sensation. Das 78 kg leichte Gerät hat knapp 5m Spannweite, sieht aus wie ein Modellflugzeug, ist aber 200 km/h schnell und bringt seinen Piloten mit einer einzigen Tankfüllung von ca. 40 Litern über 1000 km weit.

1992

Ein Spielplatz wird gebaut

Unser Motorsegler D-KDGC ist 13 Jahre alt geworden. Ohne größere Reparaturarbeiten oder einer Grundüberholung gelingt es, aufgrund der Preissteigerungen bei Neuflyzeugen, diesen Motorsegler zum Einkaufspreis nach Österreich zu verkaufen.

Es wird ein neuer Motorsegler (D-KFCE), wieder von der Fa. Scheibe, erworben. Es ist der gleiche Typ, aber mit einem 80 PS Rotax Motor und deshalb für den Vereinsbetrieb besser geeignet. Dies ist einer der ersten Motorsegler in Bayern, der mit diesem neuen Motor ausgeliefert wird. Mit der größeren Leistung und dem Untersetzungsgetriebe ergibt sich ein ganz neues Start- und Fluggefühl. Wir können endlich mühelos bergauf in Richtung Osten starten. Auch die „LBS“ Reklame wird wieder aufgeklebt, allerdings ist für den Sponsor eine kleine Preiserhöhung erforderlich, es ist ja schließlich ein neues Flugzeug.



Bevor der Motorsegler mit dem neuen Motor gekauft wird, müssen Viktor und Bachus alles genau inspizieren.

Das Bundesvergleichsfliegen der Segelfliegerjugend findet diesmal unter der Leitung von Fluglehrer Jürgen Hofmann am Flugplatz Eichstätt statt. Aus ganz Deutschland reisen die Jugendlichen mit Sack und Pack incl. Flugzeug für ein Wochenende in Eichstätt an. Am ersten Tag, dem Freitag, erhalten die 43 Teilnehmer mit zwei Doppelsitzern einen Einweisungsflug durch unsere Fluglehrer. Am nächsten Tag benötigt jeder der 43 Teilnehmer drei Platzrunden zur Beurteilung. Ab 11.00 Uhr bis Sonnenuntergang werden die erforderlichen 130 Windenstarts mit nur einer Winde durchgeführt! Eine so hohe Startfolge ist bisher noch nie erreicht worden. Dies ist nur durch eine perfekte Organisation möglich, bei der alle Jugendlichen voll im Einsatz sind. Die Eichstätter Flieger zeigen wieder einmal, daß der Verein eine enorme Leistungsfähigkeit entwickeln kann, wenn es darauf ankommt. Von den Teilnehmern wird abends bestätigt, daß es so etwas bei anderen Vergleichsfliegen noch nie gegeben hat. So kann noch am Samstag abend der Bundessieger aus Hamburg bis zum Sonnenaufgang gefeiert werden.

Bei den Bayerischen Meisterschaften der Junioren in Kaufbeuren stellt Wolfgang Ludwig sein fliegerisches Talent wieder unter Beweis. Bei vier Wertungstagen erringt er drei Tages-siege sowie einen zweiten Platz und wird damit unangefochten Bayerischer Meister.

Nach langem Drängen der Mütter und Omas wird von den Vätern und Opas ein Kinderspielplatz für den eigenen Fliegernachwuchs und für die Flugplatzbesucher angelegt. Er wird eingezäunt und mit einer Schaukel, Wippe, Rutsche und Sonnenschirm ausgestattet.



1993

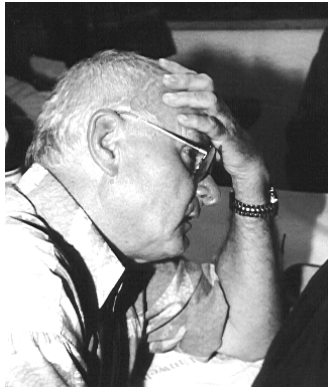
Endlich heißt es: „Wasser marsch“

Hilfsbereitschaft und Engagement zeichnen den Fliegerclub schon immer aus. So ist auch in diesem Jahr die Gruppe „Behindertenkurbel“ bei uns am Flugplatz zu Gast. Dies ist eine gemischte Gruppe, die durch gemeinsame Freizeitgestaltung von Behinderten und Nichtbehinderten das Zusammenleben „ankurbelt“. Die Piloten zeigen ihnen bei ausgiebigen Rundflügen das Altmühltal von oben. Für viele der Behinderten ist es der erste Flug ihres Lebens und entsprechend groß ist die Begeisterung und Freude.

Neben der Fliegerei sind die Bauarbeiten das zweite große Hobby des Vereins. Bis jetzt erfolgte die Stromversorgung durch Stromaggregate im Keller der Halle 5. Das benötigte Trinkwasser bringen die Mitglieder in Campingplatzmanier mit Kanistern von zu Hause mit. Die Toilette muß mit einem Saugwagen abgepumpt werden und zur Spülung dient das gesammelte Regenwasser in den Tanks hinter der Halle. All diese Probleme gehen in diesem Jahr zu Ende. Zusammen mit den Stadtwerken wird von Wasserzell steil hoch durch den Wald eine Versorgungsstrasse gelegt. Der Fliegerclub wird zusammen mit dem Parkhaus an die Kanalisation angeschlossen, erhält eine Trinkwasserleitung und einen Stromanschluß an das öffentliche Netz. Dies ist sicher ein bedeutender Meilenstein in der Geschichte des Flugplatzes. Damit findet eine mehr als 40 Jahre dauernde Improvisation und Bastelarbeit in Sachen Energieversorgung einen erfolgreichen Abschluß.



Trotz Einsatz schwerer Baumaschinen müssen immer noch viele Arbeiten von Hand durchgeführt werden.



Nach einem Probelauf von einem Jahr, in dem alle Starts und Landungen parallel mit Papier und PC aufgezeichnet wurden, wird es in diesem Jahr ernst und beim Fliegerclub beginnt das EDV Zeitalter auch am Flugplatz. Ein Fliegen ohne Grundkenntnisse am PC ist, dank Theo Berlinghof, ab diesem Jahr nicht mehr möglich. Laut Theo ist EDV mindestens genauso wichtig wie die Aerodynamik.

PC...EDV...Hardware...Software...Theo

1994

Bretter und Nägel mit Köpfen

Bei den Nachbarvereinen, Egweil und Greding, gab es bei den Unwettern im Frühjahr Schäden an Flugzeugen durch herabfallende Bruchstücke des alten Eternit Daches. Auch unser Dach ist nicht mehr das Beste. Auf der Mitgliederversammlung Anfang des Jahres entstehen heiße Diskussionen über eine Brettverschalung unter dem Dach, zum einen über den Preis und zum anderen über die Ausführungsvarianten.

Aus dem Kreise von Ingenieuren und Flugzeugspezialisten werden natürlich alle möglichen und unmöglichen Vorschläge gebracht und die Diskussion scheint kein Ende mehr zu nehmen. Da ergreift Max Eichenseer das Wort:

„Ihr habt alle keine Ahnung wie man das macht. Wenn jemand die Bretter besorgt, organisiere ich den Rest und im Herbst ist alles fertig und keiner braucht mir drein zu reden!“

Durch diese Aussage fühlt sich auch Viktor angesprochen und er verspricht bei Sägewerken und Zimmereien die Bretter kostengünstig zu erbetteln. Die Versammlung stimmt zu, doch keiner glaubt richtig daran.

Noch in der selben Woche fährt Viktor los, manchmal begleitet von seiner Frau Elfriede, und klappert alle ab, die Dachlatten und Bretter verarbeiten. Den größten Teil des benötigten Materials bekommt er von den Firmen Zöpfel an der Aumühle und Dirsch in der Abblasmühle. Die Firma Vetter aus Sappenfeld übernimmt den Materialtransport. Dank Spendenquittungen und Freiflügen muß nur wenig Material zusätzlich gekauft werden. Auch Max und seine Helfer stehen zu ihrem Wort und fast jedes Wochenende wird gesägt und genagelt und bis zum Herbst sind alle fünf Hallendächer fertig. Es werden über 1000m² Bretter, 3000m Dachlatten und 50kg Nägel verarbeitet, aber sehr wenig Pflaster und Verbandsmaterial.

Auch am Flugzeugpark gibt es wieder Verbesserungen. Die beiden Schleppmaschinen DR 300 und DR 400 erhalten aus Lärmschutzgründen Vierblattluftschrauben.

Der 1992 gekaufte Rotax-Falke hat sich so gut bewährt, so daß er jedes Wochenende ausgebucht war. Die Mitglieder drängen die Vorstandschaft einen zweiten Motorsegler anzuschaffen. Jetzt ist es so weit, ein zweiter **Rotax-Falke**, auch wieder mit 80 PS (D-KFEC) steht am Flugplatz und das „fliegende Volk“ ist wieder zufrieden.



Bei der Luftrettungsstaffel Bayern gibt es in Eichstätt einen Wechsel. Engelbert Grüner übernimmt das Amt von Michael Hoedt und wird neuer Stützpunktleiter. Das Aufgabenfeld dieser Organisation ist breit gefächert und umfaßt beispielsweise das Feststellen von Sturmschäden aus der Luft, Aufklärungsflüge in Sachen Waldbränden, Borkenkäferbefall, Bekämpfung der Tollwut durch Abwerfen von Impfködern und vieles mehr.



Engelbert kommt vom Beobachtungsflug zurück

Der Leistungsflug kann in diesem Jahr nicht ganz an die Erfolge der letzten Jahre anknüpfen. Sonja Radtke kann allerdings in der Damenwertung den zweiten Platz des „Bavaria-Cups“ erringen.

1995

Ein Quattro für den Seilfahrer

Bei der Jahreshauptversammlung legt Wolfgang Eichenseer nach 23 Jahren erfolgreicher Tätigkeit das Amt als Schatzmeister nieder. Gerhard Pachowsky sen. dankt unter dem Beifall der Mitglieder dem bisherigen Kassier für seine gute ehrenamtliche Tätigkeit im Verein. Einstimmig wählen die Mitglieder Jürgen Schneider zum neuen Schatzmeister.



Das Zeitalter der VW Käfer als Seilrückholfahrzeug geht zu Ende. Von der Firma Audi erhält der Fliegerclub kostenlos einen A4 Quattro V6 mit 150 PS. Es werden neue Seilausleger angebaut und dank einer automatischen Einklappvorrichtung entwickelt sich der A4 zu einem der exklusivsten Seilfahrzeuge Deutschlands.

Den vereinsinternen Wettbewerb „Karl-Kölle-Pokal“ beherrschen bei den Junioren die Damen. Siegerin wird Sonja Radtke gefolgt von Silke Wirsing. Bei den Senioren ist es ein Familienrennen der Familie Ludwig, wobei Heinz Ludwig als Sieger vor seinem Sohn Wolfgang hervorgeht.

Bei nationalen oder internationalen Meisterschaften sind dieses Jahr nur die Modellflieger erfolgreich. Josef Mögn jun. wird bei der Weltmeisterschaft im Modellfliegen in der Mannschaftswertung Vizeweltmeister.

Aus der Motorflughalle entsteht in den Wintermonaten die zweite Werkstatt, damit in der Jodel DR 300 ein neuer Motor eingebaut werden kann.



1996

Mit 72 braucht man keinen Fluglehrer mehr

Segelfliegen macht in jedem Alter Spaß: dies beweist uns allen Alfred Kromp aus Attenzell in diesem Jahr. Für den 72 jährigen Flugschüler ist es endlich so weit. Nachdem er bereits die Theorieprüfung locker bestanden hat, schafft er auch die praktische Prüfung und erhält den Luftfahrerschein. „Endlich ohne Fluglehrer nach Herzenslust fliegen!“ Dabei sind dies nicht seine ersten Flüge. Bereits 1940 bis 1942 begann er per Gummiseil auf dem SG 38 mit der Fliegerei, flog aber dann bis in die 90er Jahre nicht mehr.

Vom Luftsportverband Bayern wird die Streckenflugweiterbildung für Segelfluglehrer neu in das Fortbildungsprogramm aufgenommen. Wieder ist in Eichstätt der erste Lehrgang dieser Art. Der Flugplatz eignet sich gut für derartige Lehrgänge. Er liegt im Zentrum Bayerns, hat eine gute Infrastruktur, sehr gute thermische Voraussetzungen und aktive Trainer mit viel Erfahrung im Streckenflug. Unter Leitung von Viktor Meyerle, Karl Kölle und Ottmar Schmidt startet dieses Pilotprojekt und trotz schlechtem Wetter wird es ein Erfolg und dient als Basis für weitere Maßnahmen innerhalb Bayerns.



Wo träumt man am besten? In einem Traumflugzeug zu zweit. Damit Träume in Erfüllung gehen wird der altgediente Doppelsitzer Twin-Astir nach Holland verkauft und von einem **Duo-Discus** (D-4153) abgelöst. Der Duo ist das doppelsitzige Flugzeug, von dem jeder Verein in Deutschland träumt. Bei uns wird dieser Traum Wirklichkeit.

Mit einer Gleitzahl von 1:45 und 20m Spannweite ist der Duo das beste Flugzeug im Verein und spornt zu schönen doppelsitzigen Flügen an und was man gemeinsam genießen kann, ist ja bekanntlich noch schöner.



Nicht nur der Twin, auch unsere ASW 20 (D-4689) wird in diesem Jahr verkauft, und zwar nach Nellingen in Schwaben. Da auch Fluglehrer nicht automatisch vor Schäden geschützt sind, wird die ASW 20 bei einer Außenlandung von Karl Kölle in einem Getreidefeld vor dem Flugplatz Donzdorf bei starkem böigem Wind beschädigt, und man beschließt das Flugzeug nicht zu reparieren, sondern so zu verkaufen.

Eine neue Art der Überlandfliegerei wird von einigen Mitgliedern erprobt. Als „Unternehmen Albatros“ starten am 4. August die zwei Flugzeuge LS 4 (E1) und DG 200 (V2) in Eichstätt zu einem sogenannten „Wandersegelflug“. Zur Albatrosmannschaft gehören Elke Enhuber, Jörg Burmeister, Frank Glaser, Uwe Schulz und als Teamleiter Heinz Ludwig. Es ist geplant, passend zur Wetterlage, jeden Tag zu einem anderen Flugplatz zu fliegen, um so quer durch ganz Deutschland zu kommen. Auf diese Art und Weise fliegen sie von Eichstätt (48°52,7'N 11°11,0'E) über Arnbruck, Bayreuth, Jena-Schöngleina, Laucha, Stendal und Kammermark bis nach Waren-Vielist (53°34,1'N 12°39,2'E). Zurück geht der Weg, zuerst ein kurzes Stück mit dem Auto, dann wieder thermisch über die Wasserkuppe, dem heiligen Berg der Segelflieger, und mit einigen Zwischenlandungen nach Eichstätt. Möglich wird diese Leistung, weil die Piloten Jörg, Frank und Uwe vom sogenannten „ersten thermischen Jagdgeschwader (1.TJG)“ die Anweisungen von „Commodore“ Heinz strikt befolgen, welche lauten: „*Wenn`s gut geht – kurbeln! Wenn`s nicht geht – weiterfliegen!*“

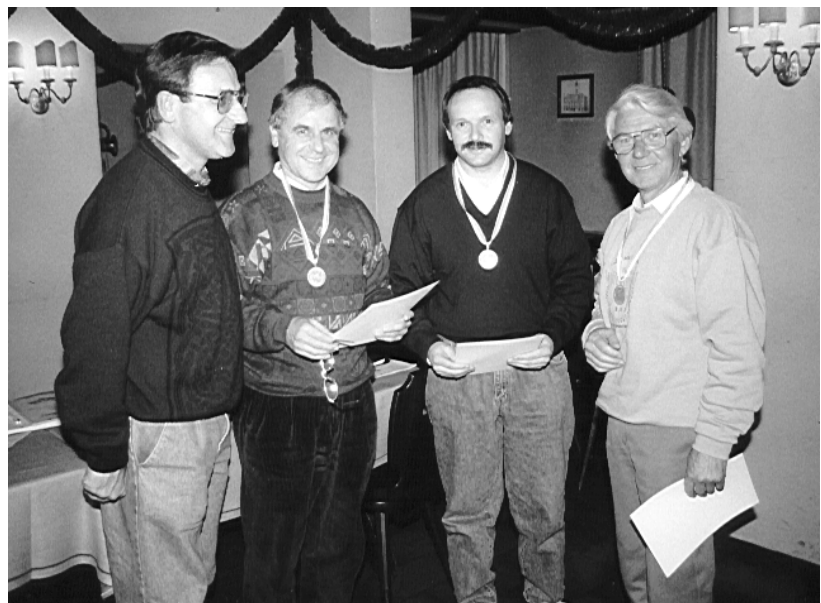
Mit unserem neuen Duo-Discus sind wir an die Leistungsgrenze der alten Winde gestoßen. Man diskutiert über die Anschaffung einer stärkeren. Ein Neukauf scheitert an den hohen Investitionskosten und steht nicht zur Diskussion. Wie in den 50er Jahren soll ein Eigenbau gestartet werden. Die ersten Teile für den Bau findet man beim Fliegerclub Dachau. Dort steht eine ehemalige Elektrowinde zum Verkauf. Nach mehrmaligen Verhandlungen wird diese zum Preis von 24.500.-DM unser Eigentum. Fahrgestell, Trommeln, Spulvorrichtung alles ist in Ordnung, nur der Elektromotor ist für uns unbrauchbar und soll durch einen Dieselmotor ersetzt werden. Doch ein geeigneter Dieselmotor ist nicht ganz billig und so ist es dem Einsatz von Fritz Killian zu verdanken, daß der Verein von der Firma Audi kostenlos einen V8 Motor mit 300 PS aus einem Versuchsfahrzeug erhält. Das Projekt „Neubau Audi Winde“ unter Leitung von Viktor Meyerle und Fritz Killian sowie einigen tüchtigen Mitarbeitern wird im Winter 1996 gestartet.

1997

„Willi Meister“ und der Duo-Discus

Es wird das Jahr der Ehrungen. Beginnend bei der Jahreshauptversammlung werden für ihre Verdienste um den bayerischen Luftsport von Rainer Rose, Vizepräsident des Luftsportverbandes Bayern, Gerhard Pachowsky sen. mit der goldenen LVB-Ehrennadel und die beiden Fluglehrer Ottmar Schmidt und Karl Kölle mit der goldenen LVB-Fluglehrerehrennadel ausgezeichnet.

Im Rahmen der Sportler-ehrung erhält unser Vorstand auch das Ehrenzeichen des Bayerischen Ministerpräsidenten aus der Hand von Landrat Dr. Xaver Bittl für 30jährige ehrenamtliche Tätigkeit beim Fliegerclub Eichstätt. Erstmals zeichnet die Stadt Eichstätt neben erfolgreichen Sportlern auch besonders engagierte Bürger im Ehrenamt aus. Viktor Meyerle bekommt für jahrzehntelange ehrenamtliche Tätigkeit beim Fliegerclub die Ehrenplakette der Stadt Eichstätt überreicht.



Gerhard Pachowsky sen., Ottmar Schmidt, Karl Kölle, Viktor Meyerle

Die „Lausbuben Gottes“, so werden die Eichstätter Dom-Ministranten genannt, und Lausbuben sind sie auch, denn bei einer Fahrt ins Blaue lotsen sie ihren Oberhirten, Bischof Dr. Walter Mixa, auf den Frauenberg. Sie schenken ihrem „Chef“ einen Freiflug und setzen ihn in den Motorsegler. Bischof Walter vertraut sich trotz der Überraschung ohne zu zögern dem routinierten Piloten Heiner Helbling an



und bringt seinen ersten Flug in einem Motorsegler souverän hinter sich. Seit dieser Zeit hält sich im Verein das Gerücht, daß Heiners lichtetes Haar in Wirklichkeit ein Heiligenschein ist.

Im Oktober wird der neue Duo-Discus am Residenzplatz getauft und von Vertretern der beiden Kirchen gesegnet. Unter den zahlreichen Gästen aus der Stadt und den umliegenden Fliegervereinen ist auch die Vereinigung „Alte Garde“ vom Luftsportverband Bayern, die ihr Jahrestreffen unter Leitung von Walter Römer in Eichstätt abhält. In seiner Rede sagt Gerhard Pachowsky sen. unter anderem:

„Wenn wir heute dem neuen Segelflugzeug den Namen „Willi Meister“ geben, tun wir das, um unseren ehemaligen Ehrenvorsitzenden erneut in Erinnerung zu bringen. Willi Meister war 17 Jahre lang „Boss“ des Fliegerclub Eichstätt und schuf mit seinem Ideenreichtum, dem kaufmännischen und handwerklichen Können die Grundlagen für den jetzigen Verein.“

Die Ehre der Sekttaufe für den Duo Discus „Willi Meister“ kommt Walter Römer zu. Dieser erinnert neben Willi Meister noch an Karl Kölle sen. und meint: *„Wo sollten Flieger sonst sein, wenn sie nicht mehr fliegen, natürlich im Himmel“.*



Außer dem Duo-Discus ist als Kontrast auch der Schulgleiter SG 38 vom Fliegerclub Allersberg ausgestellt. Die Presse berichtet mit fetter Überschrift: *„Der Schulgleiter stahl dem super modernen Duo-Discus fast die Schau“.*



Alter SG 38 und neuer Duo Discus



Alter SG 38 und....Arno Jäggle

Natürlich wird auch geflogen in diesem Jahr und nicht einmal schlecht. Eine Pilotin, Sonja Radtke, und zwei Piloten, Wolfgang Ludwig und Eckhard Wehnert, starten in Bayreuth bei den Bayerischen Meisterschaften. Während Sonja und Wolfgang im Feld der international startenden Piloten in der Standardklasse gute Plazierungen im Mittelfeld gelingen, trumft Eckhard in der FAI-Klasse voll auf und belegt bei den Bayerischen Meisterschaften der FAI-Klasse den ersten Platz. Es gibt wieder einen Bayerischen Meister in Eichstätt. Wenn auch der Pilot kein Bayer ist, so gewöhnen sich doch beide, Pilot und Verein, langsam aneinander.

1998

Ein Unglück vor dem Fliegerfest

Der 6. Juni ist ein schöner wolkenloser warmer Samstag Morgen, bestens geeignet für ein super Fliegerfest, nachdem der Freitag Abend bereits sehr gut angelaufen war. Doch es soll anders kommen. Eine Bölkow 207 landet, aus Laupheim kommend, in Eichstätt, um anschließend mit Copilot und zwei Verwandten nach Norddeutschland weiterzufliegen. Beim Start in Richtung Westen kann das Flugzeug nicht genügend Fahrt und Höhe aufholen, streift am westlichen Bahndeck Büsche und Bäume und stürzt brennend in den Wald. Keiner der vier Insassen überlebt den Absturz.

Die Mitglieder des Fliegerclubs und die Rettungsmannschaften stehen an diesem Samstag unter schwerer Schockwirkung von dem bisher größten Unglück auf unserem Flugplatz. Das Eichstätter Fliegerfest wird nach dem tödlichen Unfall der fremden Fliegerkameraden abgesagt. Zusammen mit der Bevölkerung feiert der Verein am Sonntag Vormittag nur die geplante Bergmesse und die Gebete während der Messe gelten den Unglücksopfern und deren Angehörigen.

Allerdings gibt es dann auch noch ein paar erfreuliche Dinge in diesem Jahr. Der Verein bekommt wieder ein neues Flugzeug. Dieses Mal mit 18 m Spannweite und einem kleinen Hilfsmotor, damit man abends bequemer nach Hause fliegen kann. **Ventus 2 CT** (D-KEEI) heißt der neue Vogel und hat eine Gleitzahl von 1:48.



Im August richtet der FCE unter Leitung von Karl Kölle und Jörg Röpling die Bayerische Segelflugmeisterschaft der Junioren aus. Es ist die erste Juniorenmeisterschaft, bei der nur noch mit Logger geflogen wird, d.h. die Flugdokumentation erfolgt mittels GPS und die Piloten müssen ihre Wendepunkte nicht mehr fotografieren. Dank Frank Pitter und Theo Berlinghof liegt kurz nach Beendigung des Flugbetriebs sofort eine Wertung vor und der „Fotoauswertungsstress“ bei der Wettbewerbsleitung entfällt. Stress haben in diesen Tagen nur die beiden Schleppiloten Engelbert Grüner und Peter Thanner, die bei einer Außentemperatur von mehr als 30°C einiges aushalten müssen. Nach acht Wertungstagen kann Sonja Radtke den 3. Platz unter 20 Teilnehmern erringen.



Auch sonst sind die Leistungsfieger wieder recht aktiv. Eckhard Wehnert fliegt bei den Deutschen Meisterschaften mit und belegt in diesem starken Feld den 9. Platz. Bei der DMSt sind wir, wie schon so oft, in der Mannschaftswertung erfolgreich. Die Piloten Stefan Schroth, Dirk Weid und Jörg Burmeister belegen den ersten Platz in der bayerischen Mannschaftswertung.

In gewohnter Regelmäßigkeit findet alle zwei Jahre in Eichstätt ein Fortbildungslehrgang für Fluglehrer statt. Der Fliegerclub erhält vom Luftfahrt-Bundesamt die Genehmigung an allen seinen Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen den jährlichen „TÜV“ durchzuführen.



Und dann ist da ja noch das Projekt „Neubau Audi Winde“. Der Bau der Winde ist mittlerweile so weit, daß man vermutlich schleppen könnte. Seilgeschwindigkeitsmessungen werden bei verschiedenen Drehzahlen durchgeführt. Der Motortestlauf ist abgeschlossen. Die Kapprobe mit drei Seilen ist in Ordnung und somit ist alles im grünen Bereich, was die Technik betrifft. Um ganz sicher zu sein, wird der Seilrückholwagen A4 mit genau 50 km/h über den Platz gezogen und mit den voraus berechneten Drehzahlen verglichen,

auch das ist okay. Nur die Papiere, die sind halt immer noch nicht okay und so kann Prüfer Engelbert Grüner, der auch Motorflugreferent im Verein ist, die Winde für den Flugbetrieb nicht freigeben.

Eine kleine Gruppe „Windenbastler“ ist unter der Woche für diese Tests am Flugplatz und kann es nicht mehr erwarten, bis der Prüfer das „Ding“ endlich abnimmt. „Dann müssen wir halt noch eine Funktionsprobe machen“, ist die einhellige Meinung und zwei, denen man eigentlich keine Lumperei zutraut, sind sofort Feuer und Flamme: Testpilot Heinz Ludwig (68) auf K8 und Viktor Meyerle (68) auf Audi V8. Funktionsprobe und Testflug verlaufen zur Zufriedenheit. Als dann glücklich alle Sachen wieder aufgeräumt sind, sagt Heinz zum Viktor: „Goi, koan Älteren host nimma gfundn für des Experiment!“ Nach so einer Funktionsprüfung kann auch der Prüfer nicht mehr nein sagen.

1999 Ein Stempel für die neue Winde

Was im Winter schon begonnen wurde, ist jetzt rechtzeitig zum Fliegerfest fertig. Unter Leitung von Peter Schön entstehen neue massive Stände aus Holz, um die uns mancher Profi vom Volksfest beneidet.



Wie bei jeder Baustelle: Ein Prost zum Richtfest! Uwe, Alfons, Peter, Theo, Hansl

Im August veranstaltet der Fliegerclub zusammen mit dem Kreisjugendring einen Segelflugschnupperkurs. Dieser Schnupperkurs wird erstmals als Ferienangebot zum Kennenlernen des Flugsports angeboten. 18 Kinder und Jugendliche kommen und genießen es, neben dem Fluglehrer im Cockpit zu sitzen und das Flugzeug mit steuern zu dürfen. Die Freude der jungen Piloten ist groß, wenn sie die Kirche ihres Dorfes erkennen oder sogar das Elternhaus aus der Vogelperspektive erblicken.

Endlich ist es so weit. Die Audi-Winde ist technisch fertiggestellt, zwar immer noch ohne Verkleidung, aber dafür ist das Handbuch und damit die erforderlichen Papiere von Familie Smalla und Viktor Meyerle erstellt worden. Damit wird die Winde von unserem Prüfer Engelbert Grüner abgenommen und vom LVB unter dem Kennzeichen BAY-5850 zugelassen. Jetzt können an den sonnigen Herbsttagen noch über 100 Starts mit allen unseren Segelflugzeugen bei verschiedenen Windrichtungen und Wetterlagen zur vollsten Zufriedenheit durchgeführt werden.

Während das traditionelle Schafkopfspiel im Verein immer seltener gepflegt wird, entwickelt sich parallel zum Flugbetrieb eine kleine aber sehr aktive Zockerrunde, bestehend aus den Fliegerfrauen. Gespielt wird hauptsächlich Rommé, aber nicht um Hab und Gut, sondern um Punkte, Ehre und Spaß.



Henny Schmid, Edith Schmid, Resi Kölle, Irmie Eichenseer

Die Startbahnmarkierungen, mit den leeren Plastikkanistern, müssen laufend erneuert werden. Nach langen Überlegungen wird entschieden, die Markierungen durch ebenerdige Betonplatten zu ersetzen. Im Herbst wird nach entsprechender Vorarbeit die ganze Aktion an einem Wochenende durchgeführt. Anschließend werden noch das westliche Startbahnende und verschiedene Unebenheiten des Fluggeländes mit Erde aufgefüllt und eingewalzt.



2000

50 Jahre: ein Grund zum Feiern

6. Januar 2000, der 50. Geburtstag des Fliegerclub Eichstätt. Die meisten Vereinsmitglieder sind beim Skifahren. Nur ein Quartett findet in der Werkstatt während der Arbeit kurz Zeit, an diesen für den Verein wichtigen Tag zu denken. Bis zur Jahreshauptversammlung ist dann klar: wir werden diesen Geburtstag auch entsprechend feiern.



Viktor Meyerle, Gerhard Pachowsky sen., Jürgen Schneider, Dieter Stein

Solche Jubiläen regen auch an, einige Jahre zurückzublicken und für Viktor Meyerle und Ottmar Schmidt bedeutet dies, daß beide nach jahrzehntelanger erfolgreicher Tätigkeit in der Vorstandschaft ihre Ämter an Jüngere übergeben möchten. Allerdings werden beide nur ihre Verantwortung in der Vorstandschaft abgeben, ihr Einsatz im Verein wird hoffentlich bleiben. Peter Schön und Heinz Pickhard werden neu in die Vorstandschaft gewählt, Karl Kölle wird zweiter Vorsitzender. Zum Dank für den überragenden Einsatz im Verein und als zweiter Vorsitzender ernennt die neue Vorstandschaft Viktor Meyerle zum Ehrenmitglied. Um die Verdienste engagierter Mitglieder auch würdigen zu können, werden zum ersten Male Ehrenauszeichnungen vom Fliegerclub Eichstätt verliehen, wobei neben Viktor auch Ottmar Schmidt und Hans Schmid mit dem „Lilienthalpreis in Gold“ ausgezeichnet werden. Hans Schmid war und ist immer noch eine treibende und unterstützende Kraft beim Aufbau und bei der Gestaltung des Vereins.

Bei einem Empfang in der Münchner Residenz überreicht Kultusministerin Monika Hohlmeier eine Ehrenmedaille für besondere Verdienste um den Sport an Viktor Meyerle.

Da es beim Lackieren und bei der Kunststoffbearbeitung öfter Probleme mit Staub und Temperatur gibt, benötigt unser Luftfahrttechnischer Betrieb eine Lackierkabine. Im Keller unterhalb der Halle 5 wird deshalb ein „Kunststoff- und Lackierzentrum“ mit Lüftung und elektrischer Heizung gebaut.



Der Fliegernachwuchs boomt und der Kinderspielplatz wird vergrößert.

Im Rahmen der 50-Jahrfeier laufen das ganze Jahr über die Vorbereitungen, um am 17. September einen Tag der offenen Tür mit Rundflügen für die Bevölkerung zu veranstalten und am 7. Oktober einen Festakt für die Mitglieder, Freunde und Gönner des Vereins im Alten Stadttheater zu organisieren.

Ein Wunsch zum Schluß

Als Geburtstagskind wünscht sich der Verein, daß bei der 100-Jahrfeier im Jahre 2050 noch genauso viel Begeisterung für die Fliegerei besteht und der Verein, wie in den letzten fünfzig Jahren, nach Rückschlägen nur noch stärker in die Zukunft blickt und man dann sagen kann:

„Die letzten 50 Jahre waren genauso erfolgreich wie die ersten 50 Jahre.“



Alle unsere Meister

1964	Ottmar Schmidt	1. Platz Bayerische Meisterschaft Standardklasse in Roth
1971	Ottmar Schmidt	Deutscher Meister der Clubklasse in Dinslaken
1972	Ottmar Schmidt	Bayerischer Meister der Clubklasse in Schweinfurth
1974	Ottmar Schmidt	Bayerischer Meister der Clubklasse in Hammelburg
1983	Alfred Kössler	2. Platz Deutsche Meisterschaft 15m FAI-Motorsegler
1985	Alfred Kössler	Deutscher Meister der 15m FAI-Klasse Motorsegler
1988	Wolfgang Ludwig	2. Platz Bayerische Junioren-Meisterschaft in Eichstätt
1988	Wolfgang Ludwig	Junior Segelflieger des Jahres in Deutschland und Herbert Eklöh-Preisträger
1988	Wolfgang Ludwig	1. Platz DMSt in Bayern
1989	Wolfgang Ludwig	1. Platz DMSt in Bayern
1990	Wolfgang Ludwig	1. Platz DMSt in Bayern
1990	Wolfgang Ludwig	1. Platz Mittelfränkische Meisterschaft in Schwabach
1990	W. Ludwig G. Pachowsky jun. H. Pickhard	1. Platz DMSt Mannschaftswertung der Junioren in Deutschland
1992	Wolfgang Ludwig	1. Platz Bayerische Junioren-Meisterschaft in Kaufbeuren
1996	Wolfgang Ludwig	1. Platz Bezirksmeisterschaft in Bayreuth
1997	Eckhard Wehnert	Bayerischer Meister der FAI-Klasse in Bayreuth

Die Wettbewerbsergebnisse von **Josef Mögn jun.** im Modellflug lassen sich im einzelnen nicht alle aufführen, hier eine Zusammenfassung:

1978 bis 1991	Sieben Bayerische Meistertitel in den Klassen F3F und F3B-E
1980	Deutscher Meister in der Klasse F3B in Seligenstadt
1981 und 1986	Deutscher Vizemeister in den Klassen F3F und F3B-E
1979 bis 1988	Vier internationale Titel in den Klassen F3F und F3B-E bei Wettbewerben in Italien, Österreich und CSSR
1995	Vize Weltmeister in der Mannschaftswertung in der Klasse F3B in Rumänien
1998	Ein dritter Platz bei der internationalen weltweit größten F3B-Meisterschaft in München

Fluglehrer in Eichstätt

		VON	BIS
Meister	Willi	1951	1967
Kölle	Karl sen.	17.12.1954	1970
Weimar	Heinz	17.12.1954	1960
Meyerle	Viktor	17.12.1954	Heute
Wimmer	Walter	1963	1972
Schmidt	Ottmar sen.	27.10.1970	Heute
Spörl	Oswald	27.10.1970	1979
Dornberger	Harald	1973	1978
Kölle	Karl jun.	19.11.1975	Heute
Tontarra	Werner	21.04.1985	1991
Müller	Detlev	1987	1988
Hofmann	Jürgen	28.06.1990	Heute
Schmidt	Ottmar jun.	28.06.1990	1994
Röpling	Jörg	09.01.1991	Heute
Wiedow	Uwe	27.03.1993	1997
Gerth	Erik	1996	1998
Gerth	Heike	1996	1999
Ludwig	Wolfgang	1996	1996
Wehnert	Eckhard	1997	Heute
Pischner	Jörn	1999	Heute
Kürten	Björn	2000	Heute



Viktor Meyerle, Willi Meister, Karl Kölle sen.



Jörg Röpling, Karl Kölle jun.,
Eckhard Wehnert, Ottmar Schmidt

Flugzeuge und Startwinden des Fliegerclub Eichstätt

Jahr	Typ/Gleitzahl	Kennzeichen	Werbung/Name	Verbleib / Informationen
1951	SG 38 1:10 bei 45 km/h	D-1051		Brand 1975
1951	Pfeiffer Winde	SW-BAY-1053		Eigenbau mit 1. Motor 65 PS „Stöwer“ 2. Motor 90 PS „GMC“ 3. Motor 120 PS „BMW“
1952	Baby III 1:18 bei 60 km/h	D-1023	Stadt Eichstätt	Eigenbau, verkauft an Flugsport Burghausen 1967
1953	Bergfalke II 1:26 bei 80 km/h	D-1173	Evi Wurm-Bier Hofmühl-Bier	Verkauft an Fa. Scheibe 1974
1955	L-Spatz 55 1:29 bei 73 km/h	D-1380	Helga	Verkauft an Heinz Stampfer 1973
1957	Ka 3 1:18 bei 75 km/h	D-1512	Iirmi	Eigenbau, verkauft 1961
1962	Emeraude	D-EBAH	Stadt Eichstätt	Eigenbau, verkauft 1972 und fliegt seit 1996 in England
1964	K8b 1:27 bei 75 km/h	D-1934	Lissi Elektro Rucker	Brand 1975
1966	SF 27 1:32 bei 80 km/h	D-1851	Europa Carton Volksbank EI	Verkauft an FC Roth 1975
1967	K6E 1:33 bei 84 km/h	D-1639	Roswitha	Brand 1975
1970	PA 18 (90PS)	D-EHCO		Verkauft nach Höxter 1979
1971	SF25B (45PS)	D-KBIC		Verkauft nach Neuburg 1979
1972	DR 300 (180PS)	D-ENJN	Blaupunkt	
1973	Standard Cirrus 1:36 bei 85 km/h	D-2949		Verkauft 1984
1974	Bergfalke IV 1:34 bei 95 km/h	D-5900		Brand 1975
1974	ASK 13 1:28 bei 85 km/h	D-2352		Brand 1975
1974	Tost Winde	SW-BAY-5102		Diplomat Motor 230PS
1975	K8b 1:27 bei 75 km/h	D-8657	Sparkasse Eich- stätt	
1975	ASK 13 1:28 bei 85 km/h	D-3971	Hofmühl-Bier	Umgebaut 1990 (Rumpf mit GFK-Schale, Bug- und Spornrad, Scheibenbremse)
1975	Astir CS 1:37 bei 95 km/h	D-6509		
1976	Nimbus II 1:48 bei 88 km/h	D-3118		Verkauft nach Donzdorf 1989
1976	ASW 15 1:36 bei 89 km/h	D-0825		Verkauft nach Manching 1985
1976	Cessna 172 (Baujahr 1973)	D-EGJC		
1978	Twin-Astir 1:38 bei 110km/h	D-4846	Freistaat Bayern	Verkauft nach Holland 1996
1979	SF25C (64PS)	D-KDGC	LBS	Verkauft nach Österreich 1992

1981	ASW 20 1:43 bei 93 km/h	D-2874	Volksbank Eichstätt	
1982	DR-400 (180PS)	D-EKVL		
1984	ASW 20 1:43 bei 93 km/h	D-4689		Verkauft nach Nellingen 1996
1985	LS 4 1:40 bei 105km/h	D-3979		
1985	LS 4 1:40 bei 105km/h	D-8958		
1987	K8b 1:27 bei 75 km/h	D-4660		Gebraucht von Ingolstadt gekauft
1988	LS 4a 1:40 bei 105km/h	D-0221		
1989	Discus 1:42 bei 105km/h	D-5078		
1992	SF25C Rotax (80 PS)	D-KFCE	LBS	
1994	SF25C Rotax (80 PS)	D-KFEC	MAC-Jeans	
1996	Duo-Discus 1:45	D-4153	Willi Meister	
1998	Ventus 2 CT 1:48	D-KEEI		
1999	Winde	BAY 5850		Eigenbau mit Audi V8 Motor (300 PS)



Die Startwinden des Fliegerclub Eichstätt

Die erste Winde des Fliegerclubs

Typ: Pfeiffer
SW-BAY-1053

1. Motor 65 PS „Stöwer“
2. Motor 90 PS „GMC“
3. Motor 120 PS „BMW“



wurde von 1951 bis 1974
als Schleppwinde eingesetzt.



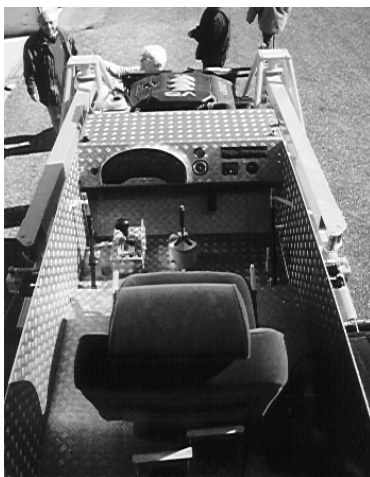
Pfahler Seppa mit der Pfeiffer-Winde 1975
„Die letzte Fahrt“

Die zweite Winde

Typ: TOST Doppeltrommel
SW-BAY-5102

Diplomat Motor mit 230 PS

Seit 1974 bis heute steht diese Winde
zum Windenschlepp bereit.



Die dritte Winde



Typ: TOST Doppeltrommel SW-BAY-5850 mit Audi V8 Motor und 300 PS
Baubeginn: 1996 Zulassung: 1999 Fertigstellung: 2000

Die Seilrückholfahrzeuge



Karl Kölle sen. auf „Motoguzzi“



Ein Opel B4



Ottmar Schmidt mit B4



Die Seilfahrer: Karli Kölle, Winfried Meyerle, Max Kölle und Treffer



VW Käfer

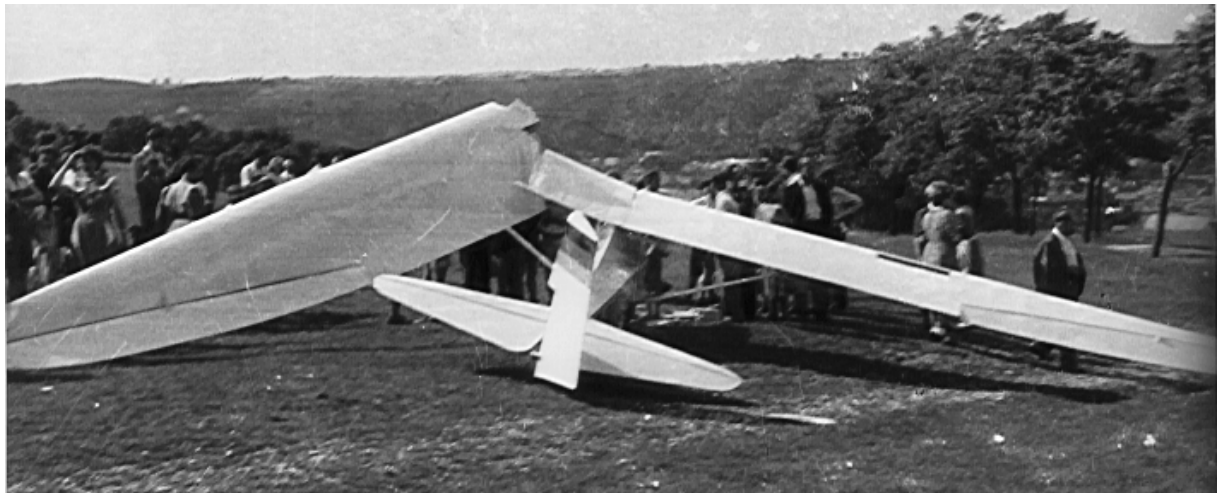


Audi A4



Die gesamte Fahrzeugflotte

Alles nur Materialschäden



Die Flugleitungen im Wandel der Zeit



...in den 50er Jahren



...in den 60er Jahren



...in den 70er Jahren (das „Durstomobil“)



...in den 80er Jahren



...in den 90er Jahren



Der Fliegerclub beim Rosenmontagsumzug

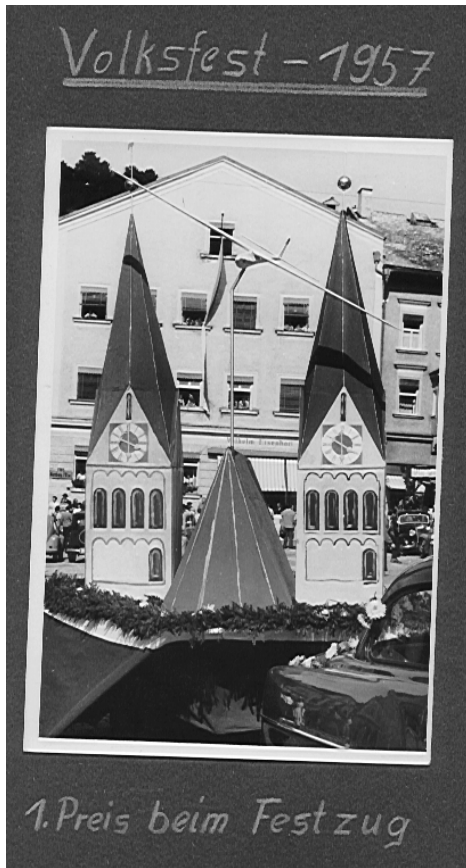


Karl Kölle sen. und Rudolf Harrer 1954



1978 Schlechtus, Lissa, Markus, Obi, Hansl, Fred, Birgit, Öwe, Gaggs

Volksfestwagen des Fliegerclubs



Endanflug

Die Aufwinde haben nachgelassen jetzt
noch liegt der Platz in weiter Ferne.
Weiter, immer weiter – nur keine Zeit verschenken!
Immer schwächer wird die Kraft der Sonne –
Wird es noch nach Hause reichen?
Vorsichtig schleichst Du Dich dem Ziel entgegen
Der Wettlauf mit der Zeit ist voll entbrannt.

Was, wenn die Thermik jetzt zu Ende ist?
Verzweifelt wehrst Du Dich gegen den Gedanken,
daß Du den Flug nicht vollenden wirst –
Ein Aufwind noch – nur noch einen!
Unaufhaltsam sinkst Du tiefer –
Banges Warten, Hoffen –
Die Zeit läuft gegen Dich!

Da!
Die Luft wird nochmal unruhig –
Das Herz schlägt Dir zum Hals –
nur keinen Fehler jetzt –
es ist die letzte Chance.

Langsam trägt es Dich nach oben –
All die Anspannung und die Ängste
Sind auf einmal ganz weit weg –
die Zuversicht, den Platz nun zu erreichen
hat Glückseligkeit in Dir erweckt.

Die Abendsonne spiegelt sich auf Deinen Flächen
und taucht die Landschaft in ihr weiches Licht.
In Gedanken versunken schwebst Du jetzt dahin –
Leise spielt der Wind um Deine Flächen -
Du bist im Bann des Zauberreichs der Lüfte.

Von unserem Vereinspiloten W.L.

