



# Jahresbericht 2006



# Inhaltsverzeichnis

BERICHT DES 1.VORSITZENDEN	3
BERICHT SEGELFLUGREFERENT	5
BERICHT MOTORFLUGREFERENT	7
BERICHT MODELLFLUGREFERENT	9
BERICHT AUSBILDUNGSLEITER	10
JAHRESRÜCKBLICK 2006	11
AUSBLICK 2007	14
D – MEIH	14
ICH MÖCHTE UL FLIEGEN, WAS MUSS ICH TUN?	15
IN DIE JAHRE GEKOMMEN	16
NEUER NACHBAR	16
0021 UND 0022 WIRD DURCH 7000 ERSETZT	16
ELITE 2007	16
EASA UND CAMO	17
WWW.FLIEGERCLUB-EICHSTAETT.DE	17
AIRPORTPARTY	18
WENN ES DEM ENDE ZUGEHT	18
WAS GESCHAH VOR 50 JAHREN?	19
FLIEGERJUGEND 2020	20
OBERBAYERISCHES VERGLEICHSFLIEGEN	22
BUNDESJUGENDVERGLEICHSFLIEGEN IN LAUCHA	23
REGIONALMEISTERSCHAFT LANDAU 2006	24
BAYERISCHE MEISTERSCHAFTEN IM NAVIGATIONSFLUG FÜRSTENFELDBRUCK	26
ALLE FLÜGE FCE DMST 2006	31
WERTUNG DMST 2006	34
WERTUNG KARL KÖLLE POKAL 2006 SENIOREN	38
WERTUNG KARL KÖLLE POKAL 2006 JUNIOREN	39
STATISTIK 2006	40
STARTS/STUNDEN LEHRER UND CRI 2006	48
TERMINE 2007	49

# Bericht des 1.Vorsitzenden

Liebe Vereinsmitglieder,

als ich mich Anfang des Jahres vor meinen Computer setzte und mir überlegte was 2006 alles bei uns im Verein los war, viel mir spontan nichts Außergewöhnliches ein, was ich unbedingt und an erster Stelle berichten möchte.

Das Jahr 2006 wird sicher als ein Jahr mit weniger Turbulenzen in die Vereinsgeschichte eingehen. Weniger Turbulenzen tun nach den Aufregungen vom Vorjahr auch einmal gut. Weniger Turbulenzen sind aber nicht gut, wenn man das Wetter und die Thermik betrachtet; und das Segelflugwetter 2006 war sicher nicht berauschend.

Besser als das Wetter startete aber der Verein in das vergangene Jahr. Die Werkstattarbeiten wurden dank des Luftfahrttechnischen Betriebs profimäßig rechtzeitig zum Saisonbeginn abgeschlossen. Ein Dank geht hier an alle, die nicht nur am Wochenende, sondern oft auch während der Woche trotz starker Schneeverwehungen im Einsatz waren.

Genau vor einem Jahr, bei der letzten Jahreshauptversammlung, wurden nicht nur zwei neue Beisitzer in die Vorstandschaft gewählt, sondern just am selben Tag wurde auch unser neues Segelflugzeug geliefert. Damit stand zu Beginn der Flugsaison der neue Duo Discus am Flugplatz und, was zu erwarten war, der Duo war natürlich ein sehr begehrtes Fluggerät, denn mit den neuen Landeklappen lässt sich der Duo trotz seiner Spannweite und seines Gewichtes mit etwas Übung genauso kurz landen wie ein Flugzeug der Standardklasse. Auch der Beschluss, den Duo mit Hilfsmotor zu kaufen, hat sich im praktischen Betrieb als richtig erwiesen.

Das geplante Fluglager zu Ostern und die Leistungsflugwoche im Mai fielen buchstäblich ins Wasser. Glück mit dem Wetter hingegen hatten wir bei unserem Fliegerfest. 2006 hatten wir etwas ganz Besonderes, das wir so schnell nicht wieder erleben werden: Fußball Weltmeisterschaft und das Eröffnungsspiel auf einer Großbildleinwand in unserer Segelflughalle. Ich glaube, wir erinnern uns alle gern an diese tolle Stimmung und es gelang uns, diese schöne Stimmung mit drei Tage Sonnenschein zu kombinieren, wodurch das Fliegerfest 2006 ein voller Erfolg wurde. Da wieder viele Mitglieder aktiv bis zur Belastungsgrenze im Einsatz waren, konnten wir alle gemeinsam die Finanzen der Clubkasse soweit verbessern, dass wir anschließend ein UL-Flugzeug bestellen konnten. Mein Dank gilt aber nicht nur den aktiven Vereinsmitgliedern, sondern ganz besonders den Familienmitgliedern, Freunden, Freundinnen und sonstigen freiwilligen Helfern.

Und noch etwas Besonderes gab es 2006. Zum ersten Mal nahmen zwei Vereinsmitglieder an einem Motorseglerwettbewerb teil. Weil der Wettbewerb so schön war, fand sich nochmals eine Mannschaft die bei einem Motorflugwettbewerb mit flog. Hier würde es mich freuen, wenn wir dies im Verein wiederholen könnten.

Auch bei den Segelfliegern nahmen nach längerer Pause wieder zwei Mitglieder mit Vereinsflugzeugen an einem Wettbewerb teil. Ich hoffe, dass sich in Sachen Wettbewerbsfliegerei wieder etwas mehr tut.

Im Sommer kam dann eine kurze Hitzewelle, die wir mit regelmäßigen Brandüberwachungsflügen überbrückten. Danke an alle Piloten, die während der Woche jederzeit einsatzbereit waren, wenn der Anruf vom Landratsamt kam. Nach diesem Einsatz war auch der Motor unserer Cessna endgültig abgelaufen und im vereinseigenen Luftfahrttechnischen Betrieb wurde in kürzester Zeit der Motor erneuert. Schon beim ersten Start mit dem neuen Motor zeigte sich, dass die Cessna jetzt wesentlich besser steigt und beim alten Motor die Leistung wirklich am Ende war.

Verfasser Karl Kölle

Auch in Sachen Flugsicherheit hat sich 2006 wieder etwas getan. So wurde während des Jahres in alle Flugzeuge FLARM eingebaut, um das Risiko eines Zusammenstoßes zu minimieren. Unser Luftfahrttechnischer Betrieb, der für die Sicherheit unserer Flugzeuge sorgt, wurde um einen geprüften Flugzeugschweißer erweitert. Da in der Luftfahrt aus Sicherheitsgründen jede Arbeit auch geprüft werden muss, hat unser Ehrenvorsitzender Gerhard Pachowsky sen. die ihm noch fehlenden Prüferlizenzen abgelegt, so dass jetzt mit Bachus und Engelbert alle Vereinsflugzeuge nicht nur gewartet und repariert, sondern auch geprüft werden können.

Im Herbst wurde im Bereich der Wohnwagenstellplätze wieder eine Holzaktion gestartet und einige morsche Bäume gefällt. Was ich bei dieser Aktion besonders hervorheben möchte, ist die Tatsache, dass hier unsere Holzprofis im Verein die Eigeninitiative ergriffen haben. Nachdem ich die Arbeiten einmal mit der „Holzmannschaft“ besprochen hatte, wurde alles selbstständig organisiert und abgewickelt, ohne dass immer jemand aus dem Vorstand darauf hinweisen musste, was alles zu tun war. So stelle ich mir Eigeninitiative bei der Vereinsarbeit vor, dass zu erledigende Arbeiten gesehen, besprochen und dann selbstständig umgesetzt werden.

Eine weihnachtliche Veranstaltung in der Frauenbergkapelle mit anschließender Jahresabschlussfeier und Siegerehrung mit Verleihung des Vereinspokals begeisterte Jung und Alt. Das Vereinsheim war wieder bis auf den letzten Platz belegt. Da ich persönlich nicht dabei sein konnte, bedanke ich mich bei allen, die diesen Abend organisiert haben, denn mir wurde nur Positives berichtet.

Nach der Flugsaison ist zugleich vor der Flugsaison und somit begannen schon wieder die Vorbereitungen für das Jahr 2007. Ich wünsche uns allen für 2007 eine unfallfreie Fliegerei und viel Spaß hier am Flugplatz, in der Luft und bei allem, was mit dem Luftsport zu tun hat. Denn, wenn eine Sache Spaß macht, geht alles viel leichter und ohne Probleme über die Bühne.



1. Vorsitzender  
03. März 2007

## Bericht Segelflugreferent

Das Jahr 2006 stand ganz im Zeichen großer Investitionen. Zum einen musste die Schlussrate für unseren neuen Duo Discus bezahlt werden, zum anderen wurden sämtliche Vereinsflugzeuge mit einem so genannten Flarm, einem Zusammenstoßwarngerät, ausgerüstet.

Ende März wurde unser neuer Duo Discus XT D-KEIC ausgeliefert. Die notwendigen Einbauten im Flugzeug und Modifikationen am Hänger unter Leitung von Ottmar Schmidt wurden zügig bewältigt, so dass nach Erteilung der Zulassung Anfang April die ersten Starts durchgeführt werden konnte. Durch die Modifikationen des Herstellers Schempp Hirth an diesem fantastischen Flugzeug wurden vor allem gegenüber dem Vorgängermodell die Landeeigenschaften mehr als deutlich verbessert. Auch das Mehrgewicht der Heimweghilfe machte sich selbst bei kritischen Wetterlagen, vor allem im F-Schlepp, trotz mancher Befürchtung, nicht negativ bemerkbar, so dass die Einweisungsstarts auf diesem Doppelsitzer zügig vorangingen.

An dieser Stelle möchte ich mich vor allem bei Viktor bedanken, der unermüdlich die zahlreichen notwendigen Einweisungsstarts durchführte, und bei auftretenden Fragen immer mit Rat und Tat zur Verfügung stand.

Zurück zu den Flarms. Diese wurden nach und nach durch die „Mannschaft“ Dietrich Bock, Roland Berlinghof und Hannes Röpling in die Vereinsegelflugzeuge eingebaut. Auf die Funktionsweise möchte ich nicht näher eingehen, da diese in der diesjährigen Frühjahrsversammlung nochmals ausführlich beschrieben und erklärt werden. Durch die mittlerweile 100%ige Ausrüstung sämtlicher Vereinsflugzeuge und der meisten am Flugplatz stationierten Privatflugzeuge wurde ein weiterer Schritt für die aktive Sicherheit unserer Piloten und mitfliegenden Gästen geleistet. Doch zurück zum fliegerischen Teil

Die Segelflugsaison 2006 begann traditionell wieder mit dem Frühjahrsfluglager im französischen La Motte. Viktor Meyerle, Ottmar Schmidt, Heinz Ludwig, Michael Hoedt und last but not Least Uwe Schulz konnten in diesen zwei Wochen trotz „durchwachsener“ Wetterbedingungen ausgedehnte Flüge in den französischen Seealpen durchführen. Ich kann jedem Segelflugpiloten nur empfehlen einmal an diesem Fluglager teilzunehmen, da die Erlebnisse und Erfahrungen trotz der in den letzten Jahren gestiegenen Kosten unvergesslich sind.

Die gesamte Flugsaison 2006 litt, ich möchte fast behaupten, stand ganz im Zeichen von schlechtem Wetter und geringer Thermik. So konnte im Osterfluglager nur bedingt geflogen werden, die geplante Streckenflugwoche im Mai viel buchstäblich ins Wasser und das Sommerfluglager glich wetterbedingt mehr einem Alternativprogramm als einem Fluglager. Diese Faktoren und die Einstellung mancher Piloten, dass die Streckenflüge automatisch durch einige fleißige Helfer gewertet würden, führten zu einem Rückgang der Wertung im OLC und in der DMST. Ich möchte an dieser Stelle nochmals erwähnen, dass jeder Pilot für die Meldung seines Fluges zur DMST-OLC Wertung selbst verantwortlich ist.

Trotz des Rückganges der Meldungen zur DMST und die Anzahl der Flüge war es für mich als Segelflugreferent eine besondere Freude, dass wieder zwei Mitglieder, nämlich Hannes und Roland, nach Jahren der Abwesenheit des Fliegerclubs an Meisterschaften wieder an einem Regionalwettbewerb (Landau) teilnahmen.

Sie belegten die hervorragenden Plätze 12 und 16. Das Ergebnis ist deshalb so hoch einzuschätzen, da es für beide der erste Wettbewerb war, beide bei den Senioren starteten, und durch den Handicapfaktor der LS4 gegenüber den anderen Clubklasseflugzeugen mehr als deutlich benachteiligt waren.

Unsere Jugendlichen nahmen im Herbst traditionell an diversen Vergleichsfliegen teil und belegten wieder vordere Plätze.

Ende Oktober ging die Flugsaison zu Ende. Den Abschluss bildete die Jahresnachprüfung der Segelflugzeuge, der Motorsegler und unserer Winde durch Engelbert Grüner. Dank der professionellen Vorbereitung durch Gerhard Pachowsky jun. ging die Prüfung schnell voran und konnte an einem Wochenende „durchgezogen“ werden. Über die Ausbildung möchte ich nicht viele Worte verlieren, da unser Ausbildungsleiter Viktor in seinem Ausbildungsbericht noch ausgiebig referieren wird.

Nur soviel:

Danke an alle Fluglehrer und an die Helfer (vor allem Flugleiter und Windenfahrer), die teilweise auf eigene Starts verzichteten, um den Flugbetrieb aufrecht zu erhalten.

Für die Saison 2007 würde es mich freuen, wenn unser Flugzeugpark besser ausgelastet werden würde, mehr und vielleicht größere Streckenflüge gemeldet würden und ohne Druck „von Außen“ der Flugbetrieb etwas früher beginnen könnte.

Danke für die Aufmerksamkeit.

Jürgen Hofmann  
(Segelflugreferent)



# Bericht Motorflugreferent

## Wartung der Motormaschinen

Auch in dieser Wintersaison, aber eigentlich das ganze Jahr über, wurden viele Arbeitsstunden an unseren Motormaschinen abgeleistet.

Neben den anfallenden üblichen Wartungsarbeiten wurde bei der D-EGJC ein neuer Motor eingebaut, der die Leistung zur Freude der Motorflieger wesentlich erhöht. Im Rahmen einer kleinen Schönheitsreparatur wurden die Rumpfübergänge an Fahrwerk und Flächenstrebe neu aufgeharzt und angepasst.

Bei der D-ENJN haben wir das Füllventil nach etlichen Abmessungen erneuert, den Haubenrahmen frisch lackiert und neue Dichtungen eingebaut.



Auch wurde bei beiden Motormaschinen D-EKVL und D-ENJN das FLARM installiert, welches aber nur zur Unterstützung des Piloten gedacht ist, um eventuelle Kollisionen rechtzeitig zu erkennen und nicht um den visuellen Kontakt nach außen zu ersetzen.

Bei der D-KFCE musste das Fahrwerk geschweißt, der Rumpf wieder bespannt und lackiert werden und beide Motorsegler sind ebenfalls mit einem FLARM ausgerüstet worden.

## Luftrettungsstaffel/Luftbeobachtung

Flugbereitschaft Oberbayern Stützpunkt Eichstätt

Auch die Piloten der Luftrettungsstaffel waren im Jahre 2006 wieder im Einsatz. So wurden vom

20.07.2006 bis 27.07.2006 elf Einsätze geflogen mit einer Gesamtflugdauer von ca. 20 Std.

Die Vereinskasse wurde somit um 2000,- € aufgebessert.

## Wettbewerb

Nicht nur die Segelflieger sind an Wettbewerben beteiligt. 2006 nahmen wir gleich an zwei Motorflugmeisterschaften teil.

So flogen Markus Pflüger und Julia Loibl bei der Bayerischen Meisterschaft im Navigationsflug in Fürstenfeldbruck mit dem Motorsegler D-KFCE am 22. April mit. Die Strecke ging von dort um Augsburg herum über Schrobenhausen und Pfaffenhofen wieder nach Fürstenfeldbruck.

Am 17. Juni bei der 35. Flugrallye „Deutsche Weinstraße“ / Motorflugmeisterschaft Rheinland-Pfalz nahmen Markus Pflüger und Peter Schön teil. Der Startort war Bad Dürkheim, es ging über verschiedene Streckenpunkte zum Zielort Mainz. Von dort mit neuer Aufgabe über den Pfälzer Wald zurück nach Bad Dürkheim.

Es sind bei beiden Wettbewerben zwar nur hintere Plätze belegt worden, aber wie heißt es so schön: Dabei sein ist alles. Es war eine ganz neue Erfahrung mal nicht nur um den Platz zu „eiern“, sondern eine ganz konkrete Aufgabe in einem bestimmten Zeitrahmen Punkt für Punkt abzuarbeiten. Es hat Spaß gemacht.

## Auswärtseinsätze

Im Juni und September unterstützten wir die Vereine Greding und Lauf Lillinghof. Gerhard Mauer und Arno Jägle flogen mit der D-EKVL Passagierflüge an deren Fliegerfest bzw. Flugtag.

Danken möchte ich an dieser Stelle allen Mitgliedern, die sich aktiv an den Wartungsarbeiten und deren organisatorischen Ablauf beteiligten.

Peter Schön  
(Motorflugreferent)

# **Bericht Modellflugreferent**

## **Jahresbericht 2006**

Liebe Fliegerkameradinnen, liebe Fliegerkameraden,

Tabellen und Statistiken über den Modellflug im Fliegerclub Eichstätt zu erstellen, wäre eine müßige Angelegenheit, zumal wir ja nicht nur auf einem Gelände fliegen.

Ein immer größerer Anteil bei den Flugvorführungen bei unserem Hallenfest entfällt auf den Modellflug. Besondere Highlights waren letztes Jahr Fabian Wiedemann mit seiner Jet angetriebenen Fox und der international bekannte Showflugpilot Markus Rummer, der uns mit seiner durch einen Elektromotor angetriebenen Katana atemberaubenden Kunstflug vorführte. Beide fliegen im Nachbarverein Nennslingen.

Aus unseren Reihen zeigte Josef Mögn mit seinen Elektrosegelflugmodellen unterschiedliche Varianten des Modellflugs, außerdem führten uns verschiedene andere Piloten aus Nennslingen und Pollenfeld ihre Modelle im Flug vor.

Eine feste Größe im Jahresablauf nimmt im August das Wurfgleiterbasteln in Zusammenarbeit mit dem Ferienprogramm des Kreisjugendrings ein. Auch letztes Jahr war der Kurs wieder ausgebucht, beendet wurde er mit einem kleinen Wettbewerb. Ich möchte mich an dieser Stelle bei Josef Mögn und Ludwig Döntler für ihre geduldige Mithilfe bedanken.

Im Herbst besuchten wir die Modellbaumesse in Friedrichshafen.

Aufgrund einer Änderung der Luftverkehrsordnung ist zurzeit der Modellflug auf dem Flugplatz verboten. Die Vorstandschaft ist dabei, wieder eine Genehmigung zu erhalten.

Zum Schluss bedanke ich mich bei der Vorstandschaft für die angenehme Zusammenarbeit, bei euch für eure Aufmerksamkeit und wünsche euch eine schöne und unfallfreie Saison 2007.

Der Modellflugreferent  
Hans-Peter Schlecht

## Bericht Ausbildungsleiter

Durch die gute Ausbildung der letzten Jahre konnte wieder eine stattliche Anzahl von Segelflugschülern das lang ersehnte Ziel, den Luftfahrerschein, erhalten.

In der Sparte Segelflug waren es wie im vorigen Jahr fünf Schüler, die die Prüfung für den PPL- C ablegten:

Bergér Florian Köbler Michael Loibl Julia Röpling Verena Spiegel Claudius

Die theoretische Segelflugprüfung absolvierten mit hervorragendem Ergebnis in fast allen Fächern mit fast 100%:

Braun Simon Schleißheimer Norbert

Der theoretische Unterricht für die A, B und C- Prüfungen, die schriftlich abgelegt wurden, erfolgte an den Wochenenden parallel zur praktischen Ausbildung.

In der Sparte Motorsegler erkämpften sich vier Schüler den PPL- B:

Bergér Florian Berlinghof Roland Schneider Michael Spiegel Claudius

Die Motorseglerausbildung ist inzwischen recht aufwändig geworden. Nach den neuen Ausbildungsrichtlinien der theoretischen und praktischen Ausbildung entspricht sie inzwischen etwa der PPL- A Ausbildung. Das erfordert natürlich mehr Flugstunden und Starts für den Schüler und Lehrer und auch viele Stunden Lernaufwand für die theoretische Prüfung.

Der Motorsegler ist nicht nur für die Lustflüge, Überlandflüge und Übungsflüge sondern auch für die Segelflugausbildung unentbehrlich. Er wurde auch wieder für die Vorausbildung im Segelflug, für die erforderlichen Landungen auf fremden Plätzen und viele Außenlandeübungen eingesetzt.

Zahlen zum Ausbildungsbericht:

25 Schüler waren beim FCE in Ausbildung.

5 Schüler haben den Segelflugschein erworben.

4 Schüler haben die Prüfung für den Motorsegler abgelegt.

4 Schüler haben während des Berichtszeitraums die Ausbildung abgebrochen.

530 Segelflugstarts wurden für die Segelflugausbildung an der Winde durchgeführt,

40 Schulstarts mit F-Schlepp.

114 Stunden Gesamtflugzeit im Schulbetrieb

210 Schulstarts wurden mit dem Motorsegler (TMG) geflogen.

In den Oster- und Sommerferien gab es wieder Flugwochen mit vielen Teilnehmern für die Segelflug- und Motorseglerausbildung und den Leistungssegelflug.

Noch ein Dankeschön an die ehrenamtliche Mannschaft angefangen mit der Vorstandschaft, Fluglehrern, Flugleiter, Windenfahrer, Werkstattleiter, Chef der Technik usw., die alle dafür sorgten, dass der Flugbetrieb läuft.

Euch allen eine gute und unfallfreie Flugsaison.

Viktor Meyerle

# Jahresrückblick 2006

## Januar

- Beim Motorsegler D-KFCE wird turnusmäßig der Motor gewechselt, jetzt stehen wieder 1500 Std. Motorlaufzeit bis zur nächsten Überholung zur Verfügung.
- Bei beiden Schleppmaschinen werden Teile der Verglasung erneuert.

## Februar

- Die Winterarbeit schreitet zügig voran, speziell an den Motorflugzeugen stehen mehr Reparaturen an als ursprünglich geplant.

## März

- Die „Rentner Gang“ bricht nach Frankreich auf.
- Rechtzeitig zu Beginn der Flugsaison und unmittelbar am Tag der Jahreshauptversammlung wird der neue Duo bei Schempp Hirth abgeholt.
- Bei der Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen werden der Segelflugreferent (Jürgen Hofmann), der erste Beisitzer (Hannes Röpling) und der 2. Beisitzer (Erwald Lenk) neu gewählt.

## April

- Die Flugplatzpflege, die Einweisung in die Rettungsgeräte sowie die Frühjahrsversammlung finden am ersten Aprilwochenende am Flugplatz statt.
- Nach der Schlechtwetterperiode werden ab Mitte des Monats die ersten Flüge durchgeführt, wobei der neue Duo durch notwendige Einweisungsstarts stark frequentiert wird.
- Das Fluglager an Ostern kann zwar stattfinden, aber aufgrund des miserablen Wetters wird nicht die gewohnte Anzahl an Starts und Stunden erreicht.
- Claudius und Floh legen die praktische Segelflugprüfung ab.
- Julia Loibl macht bei ihrem ersten Versuch, die 50 km für die Scheinprüfung zu fliegen, aufgrund einer Wetterverschlechterung ihre erste Außenlandung. Tags darauf schafft sie locker die für die Scheinprüfung notwendigen 50 km.

## Mai

- Die Leistungsflugwoche organisiert von Ottmar Schmidt fällt buchstäblich ins Wasser. (Kein einziger Flug war möglich!!)
- Julia und Verena bestehen die praktische Segelflugprüfung.
- Markus Pflüger und Julia Loibl nehmen an einem Motorseglerwettbewerb in Fürstenfeldbruck teil und sammeln Erfahrung im „Präzisionsflug“.
- Der Einbau der ersten Flarmgeräte wird durch Dietrich Bock, Roland Berlinghof und Hannes Röpling in Angriff genommen.

## • Juni

- Das Fliegerfest 2006 steht am Freitag ganz im Zeichen der Fußball WM 2006. Auf einer Großbildleinwand wird das Eröffnungsspiel in unserer Halle übertragen!
- Das erste schöne Wochenende 2006 bringt uns am Fliegerfest viele Besucher und einen warmen Regen in unsere Vereinskasse.
- Motiviert durch den ersten Wettbewerb nehmen Markus Pflüger und Peter Schön nochmals an einem Motorflugwettbewerb, der sie durch Süddeutschland führt, teil.
- Die TÜV Prüfung der Segelfluganhänger erfolgt wie immer ohne Beanstandungen.

## Juli

- Die Beteiligung am Altstadtfest wird durch unsere Jugendgruppe organisiert und findet bei der Bevölkerung großen Anklang.
- Das Hallennachfest findet am 26.07.06 in unseren Hallen statt. Kalli dankt allen Beteiligten für ihr Engagement.
- Hannes Röpling und Roland Berlinghof nehmen mit unseren vereinseigenen LS4en in Landau (Pfalz) an einem Regionalwettbewerb für Senioren der Clubklasse zur Qualifikation zur deutschen Meisterschaft teil und belegen dabei die beachtlichen 12. und 16. Plätze.
- Es müssen im Rahmen der Luftrettungsstaffel im Juli wieder regelmäßig Brandüberwachungsflüge durch unsere Motorflugpiloten der Luftrettungsstaffel durchgeführt werden.
- In unsere Cessna D-EGJC wird ein grundüberholter Motor eingebaut.

## August

- Von Gaggs wird die Bestellung des UL auf den Weg gebracht, nach zahlreichen Diskussionen und Vergleichen entscheiden wir uns doch für die 100 PS Variante.
- Ferienfliegen am Flugplatz zusammen mit unseren langjährigen Gästen, den „Allersbergern“. Die Anzahl der Flüge hält sich aufgrund des mehr oder minder starken Regens in Grenzen.
- Es können aufgrund der schlechten Wetterlage ab August keine Flüge mehr zur DMST gemeldet werden.
- Die Aktion „Fliegen für Jugendliche“ findet wie in den vergangenen Jahren regen Zuspruch.
- „Basteln von Wurfgleitern“ wird von unserem Modellflugreferenten Hans Peter Schlecht bei reger Teilnahme in der Werkstatt durchgeführt. Die Teilnehmer sind begeistert.
- 

## September

- Am Oberbayerischen Jugendvergleichsfliegen nimmt eine Gruppe aus Eichstätt teil. Julia Loibl und Michael Köbler qualifizieren sich für das Bayerische Vergleichsfliegen.
- Claudius Spiegel und Anton Lugtenburg nehmen am Bundesjugendvergleichsfliegen in Hamburg teil und belegen Plätze im vorderen Mittelfeld. Gratulation!
- Claudius Spiegel, „Floh“ Bergér, Michael Schneider und Roland Berlinghof legen die praktische Motorseglerprüfung ab.

## Oktober

- Durch die Teilnahme am dreiwöchigen Prüferlehrgang in Unterwössen kann Bachus seine Prüferlizenz erweitern und darf nun nicht nur Motorflugzeuge, sondern auch Motorsegler, Segelflugzeuge und Ultralights nachprüfen.
- Michael Schneider legt die Prüfung als Flugzeugschweißer ab, ohne überhaupt einen Lehrgang besucht zu haben.
- Auch bei den Motorflugzeugen hält das Flarm in Form der Motorflugvarianten ECW 100 Einzug. Die Warnsignale sind durch entsprechende Verkabelung sowohl über den Lautsprecher als auch über die Kopfhörer zu hören.

## November

- Die Jahresnachprüfung unter Leitung von Prüfer Engelbert Grüner kann komplett an einem Wochenende durchgeführt werden.
- Der Segelflugbetrieb wird beendet, die Flugzeuge abgebaut und die Winterarbeit begonnen.
- Im Bereich Campingplatz werden einige morsche Bäume gefällt.
- Am 11.11.07 findet das traditionelle Schafkopffrennen im Vereinsheim statt. Aufgrund der Teilnehmerzahl müssen einige „Partien“ in der Werkstatt gespielt werden. Dank an die Fliegerfrauen, die sich um das leibliche Wohl der Mitglieder und Gäste kümmerten.

## Dezember

- Zur Weihnachtsfeier ist das Vereinsheim wieder bis auf den letzten Platz belegt. Für die Kinder hat Birgit Pflüger eine weihnachtliche Veranstaltung in der Frauenbergkapelle organisiert. Das anschließende Würstelgrillen begeistert nicht nur die Kinder.
- Die Sieger des Karl Kölle Pokal (Heinz Ludwig bei den Senioren und Hannes Röpling bei den Junioren) werden im Rahmen der Weihnachtsfeier geehrt.
- Die Vorbereitungen für die UL- Auslieferung laufen auch Hochtouren, Instrumente, Funk, Transponder werden beschafft und die letzten Ausstattungsdetails und das Kennzeichen D-MEIH festgelegt.

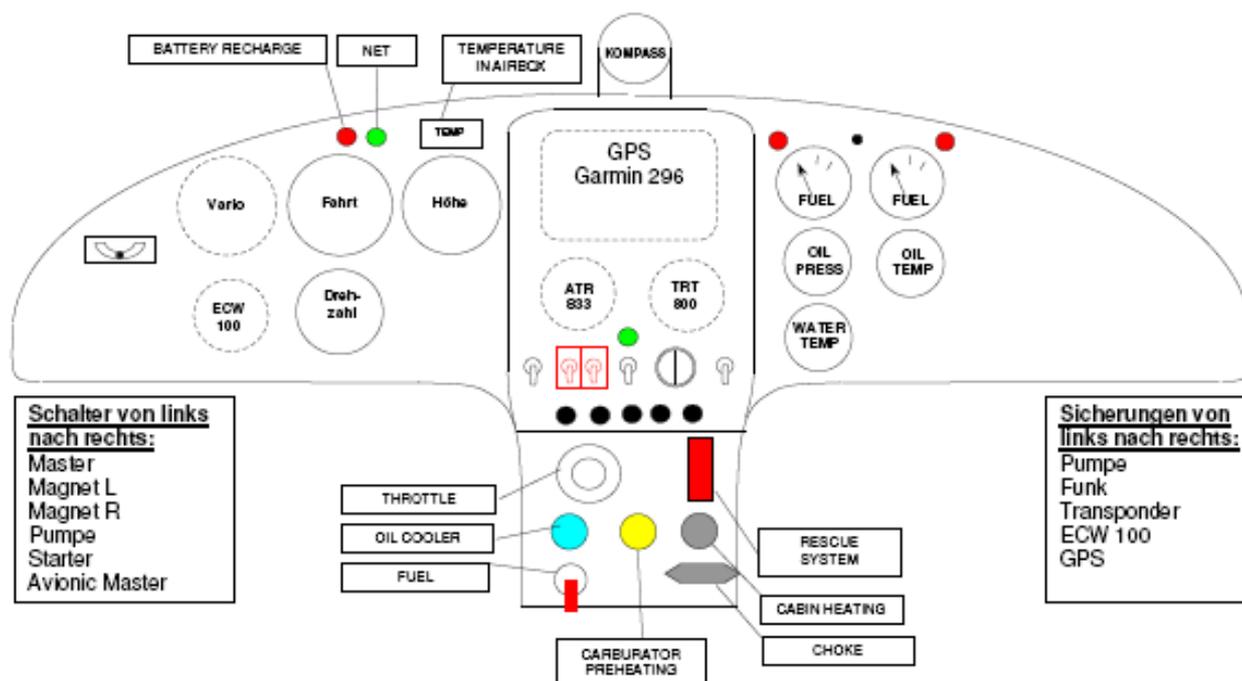
## Ausblick 2007

### D - MEIH

Nach vielen Jahren Enthaltbarkeit bei der Anschaffung eines UL-Flugzeuges für den Fliegerclub Eichstätt e. V., haben wir im August 2006 den bereits im Frühjahr 2005 gefassten Beschluss zur Anschaffung eines UL -Flugzeuges umgesetzt. Die bestellte Dynamic wurde zwischenzeitlich ausgeliefert und befindet sich in der Halle 4, der neuen Heimat des 17. Vereinsflugzeuges.



Nach Einbau von Funkgerät und Transponder können in Kürze die ersten Starts durchgeführt werden. Ein GPS wird voraussichtlich im Laufe des Jahres noch nachgerüstet. Die notwendigen Einweisungen und Schulungen werden von unseren Fluglehrern durchgeführt werden. Da sicherlich zu Beginn der Saison 2007 der Andrang groß sein wird, haben wir uns entschlossen, trotz angespannter finanzieller Lage, unseren Motorsegler D - KFEC erst nach Einführung des UL zu verkaufen, um so allen die Möglichkeit zu geben, zumindest mit unseren bewährten Motorseglern zu fliegen.



Die Gewichtssituation des neuen UL wird minimal schlechter sein, als die unserer Motorsegler, zwei „gewichtige“ Personen dürfen mit voller Kraftstoffmenge nicht fliegen. Auf verschiedenen Nachbarplätzen wurden bereits durch das Luftamt Kontrollen durchgeführt und geprüft, ob die Gewichtsbeschränkungen eingehalten wurden. War dies nicht der Fall, so durfte die zweite Person nicht mehr mit an Bord genommen werden und der Pilot hatte eine Geldstrafe zu entrichten. Aus diesem Grund möchten wir jeden Piloten darauf hinweisen, dass die tatsächlich vorhandene Zuladung, welche im Flughandbuch und im Cockpit auf einem Hinweisschild vermerkt ist, nicht

Verfasser : Gerhard Pachowsky jun

überschritten werden darf. Das angegebene Gewicht bezieht sich auf die Summe aus den Personen im Flugzeug, dem Kraftstoff im Tank und dem Gepäck, das sich im Flugzeug befindet.

Wer sich im Vorfeld bereits mit den Handbüchern auseinandersetzen möchte, kann diese gerne per E-Mail erhalten. Ein E-Mail an [info@fliegerclub-eichstaett.de](mailto:info@fliegerclub-eichstaett.de) und ein blanko Flughandbuch kommt per Mail zum Studium vorab.

## Ich möchte UL fliegen, was muss ich tun?

Diese kurze Zusammenfassung gilt nur für aerodynamisch gesteuerte UL -Flugzeuge wie unsere Dynamic D-MEIH.

### Voraussetzungen für Segelflieger

Theoretische schriftliche Prüfung (Technik, Verhalten in besonderen Fällen, Pyrotechnische Einweisung)

Praktische Einweisung

10 Stunden Gesamtflugzeit mit dem UL, davon mindestens 5 Stunden Alleinflug

### Voraussetzungen für Motor- und Mosepiloten

Theoretische und praktische Einweisung

Pyrotechnische Einweisung

### Unsere Fluglehrer sind

Viktor Meyerle (zugleich Ausbildungsleiter und Prüfer für UL), Arno Jäggle und Karl Kölle

### Einweisung und Prüfung in Theorie / Praxis

Alle Einweisungen und Prüfungen sind schriftlich vom Fluglehrer oder Vereinsausbildungsleiter zu bestätigen und vom Ausbildungsleiter, d.h. hier in Eichstätt bei Viktor Meyerle, aufzubewahren (mind. 2 Jahre).

### Was muss ich nun tun, wenn ich D - MEIH fliegen möchte?

Möglichst bald bei Viktor melden, damit er die Ausbildungsmeldung an den LVB senden kann und dann geht es los mit Theorie und Praxis.

Ausbildung und Prüfung können komplett in Eichstätt gemacht werden. Wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind, gehen alle Formulare über Prüfungen und Einweisungen mit den entsprechenden Unterschriften des Ausbildungsleiters und einem Passbild des Piloten an den DAeC und man bekommt einen „Luftfahrerschein für Luftsportgeräte“ kurz SPL (Sport Pilot Licence).

### Gültigkeit und Verlängerung der UL-Lizenz

Die Gültigkeit der UL - Lizenz beträgt 60 Monate. Die Rechte der Lizenz ausüben darf aber nur, wer in den letzten 24 Monaten mindestens 12 Flugstunden auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen, Reisemotorseglern oder einmotorigen Landflugzeugen mit Kolbenantrieb durchgeführt hat. In den 12 Stunden müssen mindestens sechs Stunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer und 12 Starts und 12 Landungen, sowie ein Übungsflug von mindestens einer Stunde Flugzeit in Begleitung eines Fluglehrers auf aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen enthalten sein.



## In die Jahre gekommen

All unsere Hallen und Gebäude wurden in den Jahren 1971 bis 1975 errichtet. Der letzte Bauabschnitt wurde nach dem Hallenbrand im Januar 1975 begonnen und an Pfingsten 1975 eingeweiht, er umfasst die Hallen 1 und 2 und das Vereinsheim.



Der Vereinsbetrieb, das Wetter und die Alterung der Materialien haben zwischenzeitlich an verschiedenen Stellen ihre Spuren hinterlassen, so dass im Jahr 2007 Renovierungsarbeiten anstehen. Im ersten Schritt ist für das erste Halbjahr geplant, die Fenster des Vereinsheims zu erneuern. Im Herbst ist die Sanierung der Westfassade der Halle 5 notwendig, um das Mauerwerk vor Feuchtigkeit zu schützen.

Auch in den nächsten Jahren werden weitere Sanierungsarbeiten notwendig sein, das Hallendach wird ebenfalls bald zur Erneuerung anstehen. Die geschätzte Lebensdauer der Eternitplatten ist bereits erreicht und einzelne Schäden sind sichtbar.



All diese Arbeiten werden wir nur schaffen, wenn wir alle kräftig mit anpacken, schon jetzt vielen Dank an alle Helfer!

## Neuer Nachbar

Fallschirmsport colibri e.V. hat zum Jahresbeginn seinen Heimatplatz gewechselt und ist unser neuer Nachbarverein am Flugplatz Thalmässing/Waizenhofen. Seit Beginn des Jahres hat der Verein, der Fallschirmsprungausbildung betreibt, seinen Sitz von Ampfing nach Waizenhofen verlegt. Aus einer Pilatus Porter werden dort zukünftig aus Höhen bis über 3000 m Fallschirmspringer abgesetzt. Um Gefahrensituationen im Vorfeld möglichst auszuschließen haben wir uns zu einem Informationsaustausch getroffen. Durch Aushang und in unserer Frühjahrsversammlung werden wir über die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen berichten.



## 0021 und 0022 wird durch 7000 ersetzt

In den Lufträumen, in denen bisher der Transpondercode 0021 bzw. 0022 zu rasten war, wird ab 15.03.2007 der Transpondercode 7000 zu rasten sein, eine Folge der Vereinheitlichung der europäischen Luftraumstrukturen. Details hierzu werden unter anderem auf der neuen ICAO Karte vermerkt sein.

## Elite 2007

Auch 2007 wird die militärische Übung Elite unsere Flugaktivitäten unter der Woche in der Zeit von 14.06. bis 28.06. (ohne Samstag u. Sonntag) einschränken. Der für unsere Flüge gesperrte Luftraum wird identisch sein zur Übung Elite 2006. Details bitte dem VFR Bulletin und den NfL entnehmen.

Verfasser : Gerhard Pachowsky jun

# EASA und CAMO

Nachdem im September 2003 die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) ihren Betrieb aufgenommen hat, werden allmählich die Auswirkungen gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt in Europa für uns spürbar.

Änderungen in Gesetzen und Verordnungen für die Zulassung von Erzeugnissen, Ersatzteilen und Luftfahrtgeräten sowie für die Zulassung von Organisationen und Personen, die im Bereich der Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung dieser Erzeugnisse tätig sind, machen auch nicht Halt vor unserem Luftfahrttechnischen Betrieb und unserem technischen Personal.



Auch die Freigabe von Luftfahrzeugen zum täglichen Flugbetrieb und nach Wartungs- und Reparaturarbeiten wird neuen Regelungen unterliegen, die ab September 2008 für alle bindend sein werden. Hier wird die neue Organisation „CAMO“ eine wesentliche Rolle spielen. Die CAMO ist ein Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder auf Englisch Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO).

Um für die Zukunft gerüstet zu sein, müssen wir bereits in 2007 unseren Luftfahrttechnischen Betrieb in eine Organisation nach den neuen Regelungen umwandeln, mit dem Ziel, wie bisher möglichst autark sämtliche Wartungs-, Reparatur- und Prüfungen durchführen zu können. Für diese Umwandlung ist ein neues Handbuch und die Beschreibung sämtlicher Verfahren zur Instandhaltung etc. notwendig.

Sollte unser Antrag auf Umwandlung und Schaffung einer eigenen CAMO nicht genehmigt werden, wird unser bisheriger Handlungsraum in Bezug auf Instandhaltung und Prüfung deutlich eingeschränkt mit der Folge, dass Unkosten durch Fremdbeauftragung und Wartezeiten durch externe Prüfungen entstehen.

## [www.fliegerclub-eichstaett.de](http://www.fliegerclub-eichstaett.de)

Sicherlich waren alle unsere Mitglieder, die das Internet nutzen, schon mal auf der Homepage des Fliegerclubs. In den letzten beiden Jahren wurde unsere Homepage durch Florian Metzel auf aktuellen Stand gebracht und wird seit diesem Zeitpunkt auch von ihm gepflegt. In Vorbereitung ist nun, den Bereich „Intern“ zu aktivieren.

Es ist geplant, dort sämtliche allgemeine Informationen zum Fliegerclub (Infomaterial, Regelungen, etc.), zu unseren Flugzeugen und deren Ausrüstung (Flughandbücher, Bedienungsanleitungen, etc. zu hinterlegen. Damit wollen wir sicherstellen, dass sich jeder bereits zu Hause optimal vorbereiten kann. Unseren neuen Mitgliedern soll es gleichzeitig die Möglichkeit bieten, sich möglichst schnell von zu Hause nach der Aufnahme in unseren Verein einen Überblick zu verschaffen, damit es dann am Flugplatz direkt mit Fliegen und nicht mit aufwendigem Studium unserer Regelungen los gehen kann.



Da durch die neuen Regelungen zur Gültigkeit von Lizenzen das ständige Aktualisieren der eigenen Aufzeichnungen der durchgeführten Flüge wesentlich wichtiger ist, werden wir auch die fortlaufende Startkladde im Format Microsoft Excel dort hinterlegen, so dass sich jeder nach dem Download der

Verfasser : Gerhard Pachowsky jun

Datei seine eigenen Flüge einfach filtern und weiter bearbeiten kann. Es ist geplant, die Daten monatlich im internen Bereich der Homepage zu aktualisieren.

Um allen Mitgliedern eine Zugangsberechtigung zum internen Bereich der Homepage zu erteilen, benötigen wir eure E-Mail Adressen, soweit diese noch nicht erfasst sind. Wer also bisher noch keine regelmäßigen Neuigkeiten zum Luftsport von mir erhält, aber eine E-Mail Adresse besitzt, soll diese bitte Gerhard Pachowsky jun. mitteilen.

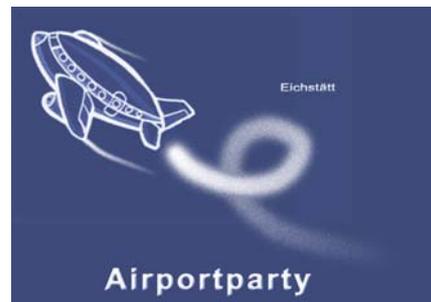
Sobald der Bereich ausgebaut und aktiviert ist, werden wir per Mail informieren.

## Airportparty

Nach einer sehr erfolgreichen Veranstaltung Anfang Oktober 2004 wird es im September 2007 eine Neuauflage der Airportparty geben. In bereits erprobter Kooperation mit der Jugend der Malteser und des THW wird die integrative Party am Samstag, den 29. September 2007, am Flugplatz stattfinden.

Das Konzept wird sicherlich an die letzte Veranstaltung angelehnt sein, jedoch kann und wird es auch Veränderungen geben. Jeder, der Ideen einbringen möchte, kann dies gerne tun und diese Markus Pflüger mitteilen. Er wird die Interessen des Fliegerclub im Organisationsteam vertreten.

Da es nach der letzten Veranstaltung aus der Öffentlichkeit sehr viele positive Statements gegeben hat, war und ist die Vorstandschaft der Meinung, dass diese Veranstaltung ganz wichtig ist für unsere Öffentlichkeitsarbeit und zur Vorstellung unseres Sports. Wir hoffen, dass sich wie beim letzten Mal möglichst viele Mitglieder an Vorbereitung und Ausrichtung beteiligen. Schon jetzt vielen Dank!



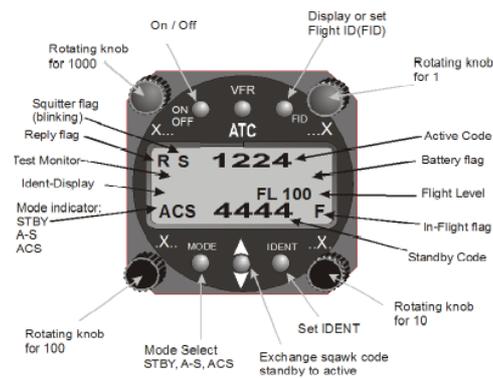
## Wenn es dem Ende zugeht

Auch Ende des Jahres wird sowohl unsere Arbeitskraft, aber auch unsere Finanzkraft nochmals gefordert sein. Zusätzlich zu den schon immer im Herbst anstehenden Aktionen wie Jahresnachprüfung und Vorbereitung für die Winterarbeit gibt es in diesem Jahr zusätzlich aufwendige Arbeiten.

Die Durchführung der Holm-LTA an der Fläche der VL ist nicht mehr aufschiebbar und muss im Herbst begonnen werden, damit die VL im Frühjahr 2008 wieder startklar ist. Derzeit ist die einzig zugelassene Methode der Durchführung gleichzeitig mit einer kompletten Neubespannung der Flächenunterseite verbunden. Es kommt also viel Arbeit auf uns zu, die vermutlich den Abbau der VL bedeuten wird.

Zum Frühjahr 2008 müssen die motorgetriebenen Luftfahrzeuge mit einem Mode S Transponder ausgerüstet sein, um weiterhin die bisher genutzten Lufträume nutzen zu können. Dies bedeutet, dass wir zum Jahresende die Geräte zum Stückpreis von je ca. € 3000,- incl. der Zulassungs- und Prüfgebühren beschaffen werden und bis zum Frühjahr dann einbauen müssen. Unser neues UL ist bereits mit einem Mode S Transponder ausgerüstet.

Nicht nur der Einbau der Transponder wird unsere Kasse belasten, nein, auch die Anschaffung von vier neuen Fallschirmen (pro Fallschirm ca. € 1200,-) wird wegen Ablauf der zulässigen Nutzungsdauer zu Beginn der Flugsaison 2008 notwendig. Auch wird der Motor der EC bis zum Jahresende seine zulässige Betriebszeit erreicht haben und eine Überholung notwendig werden (Kosten ca. € 8000,-).



## Was geschah vor 50 Jahren?

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?*

# Fliegerjugend 2020

Da es ja immer schwieriger wird, Kinder und Jugendliche für die Fliegerei zu begeistern, nahmen einige Mitglieder kurzerhand die Zukunftssicherung des Vereins selbst in die Hand. Hier sind die künftigen Flugschüler und -schülerinnen. Ein wirklich starker Jahrgang !!



**Melanie**  
Ausbildungsbeginn 21.04.2020



Ausbildungsbeginn

**Tim**  
31.05.2020

**Maria**  
03.07.2020

**Clara**  
19.08.2020

**Alexander**  
29.08.2020



**Michael**  
Ausbildungsbeginn 08.08.2020



**Isabella**  
Ausbildungsbeginn 01.09.2020

Verfasser Jürgen Schneider.

# Fliegerjugend 2020



**Merle**  
Ausbildungsbeginn 17.11.2020



**Fridolin** ( Der kleinste rechts der Katze !! )  
Ausbildungsbeginn 24.10.2020

- ☺ Allen beteiligten Eltern (Pitters, Bödefelds, Smallas, Schneiders, Schulzens, Wurms, Pickhards,
- ☺ Wehnert/Haasterts und Ludwigs) wünschen wir bei der Pflege, Wartung und durchzuführenden
- ☺ LTA's viel Freude, Geduld und Ausdauer.      ➔ ➔ ➔ ➔ ➔ ➔

# **Oberbayerisches Vergleichsfliegen**

## **1. Oberbayerisches Ritterturnier der Lüfte** **in der Grafschaft Dachau** **anno 2006**

An einem schönen, sonnigen Freitagabend trafen sich zwei Dorfknapen und ein Burgfräulein, manche nennen sie auch Michael Köbler, Michael Schleißheimer und Julia Loibl, um sich mit ihrer motorisierten Kutsche inklusive einem dahinter gespannten Flugapparat auf den langen und beschwerlichen Weg in die benachbarte Grafschaft Dachau zu begeben. Das dort ansässige Adelsgeschlecht hatte ein Ritterturnier ausgerufen, zu dem alle Bajuwaren aus dem oberen bajuwarischen Gau geladen waren, um der Kraft der Schwere, manch kühne Drachenreiter nennen sie auch Schwerkraft, zu trotzen. Schon am Anfang des weiten Weges versperrten ihnen gefährliche Räuber durch gefällte Bäume die Durchreise, so dass die kühnen Recken schließlich in einer der öden und tiefen Juraschluchten landeten. Ein alter Höhleneinsiedler, der dort seiner Arbeit nachging, wies den Reisenden den Weg zurück zum richtigen Pfad. Auch wenn die kühnen Ritter eine Spur der Verwüstung hinter sich nachzogen, war der späte Empfang in den weiten Hallen Dachaus umso herzlicher. Nach einem Topf Taubensuppe und Hafergrütze waren sie gestärkt, um mit ihrem Modelldrachen im Schein des Mondes gute Geister für die Herausforderung des nächsten Tages zu beschwören. Lautes Schnarchen und Gurren der eher ungesitteten Bajuwarenknecchte ließ die Nacht dann aber zum Alptraum werden. Nachdem der Hahn gekräht hatte und der Morgen angebrochen war, verkündete der Herold der Grafschaft die Regeln des folgenden Turniers. Die Teilnehmer nahmen noch kurz eine Stärkung zu sich, als es dann auch schon losging. Jeder von ihnen wurde nun auf dem hauseigenen Flugapparat eingewiesen, um die Platzverhältnisse besser kennen zu lernen. Äußerst merkwürdig waren hierbei allerdings die großen, gummiartigen Schuhe einer der Flugapparatbegleiter. Ohne größere Zwischenfälle (wenn man das marode Seil, das beim Versuch die Drachen in die Luft zu ziehen, des Öfteren riss, außer Acht lässt) konnten die drei Wertungsdurchgänge schnell durchgezogen werden. Nachdem dann am Abend alle Flugapparate wieder gut in ihren Gespannen verstaut waren, traf man sich zum allgemeinen Beisammensein am Lagerfeuer, wo auch noch eine zünftige Brotzeit wartete. Da aber die Zeit wegen weiterer Prüfungen drängte und die zwei Dorfknapen und das Burgfräulein entschieden, dass sie es keine weitere Nacht mehr unter diesen Bedingungen aushalten würden, verhandelten sie mit dem Herold und durften noch am selben Abend allein die theoretische Prüfung ausfüllen, um sich anschließend sofort nach Hause zu begeben. Sie spannten also im Schein des Mondes ihren Flugapparat wieder hinter die Kutsche und fuhren in die Nacht hinein zurück in die Grafschaft Eichstätt, wo sie dann sehr spät und müde ankamen.

Einen herzlichen Dank auch nochmals an ihren Flugbegleiter Jörg und den tatkräftigen und unterstützenden Knappen Arne.

## Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha

Am Donnerstag, den 21. September 2006, machten wir uns, Florian Bergér und Claudius Spiegel, mit dem Zug auf zum Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha. Nach einer langen Zugfahrt und einem Schinken-Käse-Baguette öffneten sich für uns die Türen im Osten, es war kein schöner Anblick©. Mittels zwei weiteren Zügen und einem Taxi gelangten wir schließlich am Fluggelände Laucha, welches das Haus der Luftsportjugend beherbergt, an. Auch die Baracken, die wir dort vorfanden und in welchen wir die nächsten vier Tage essen, schlafen und uns vergnügen sollten, waren dem Ost-Standard entsprechend. Als wir dann zum Abendessen schreiten wollten, wurde uns wieder einmal bewusst, wie sehr unser Jugendleiter Hannes in seinen Erzählungen übertreibt. Anstatt fünf Spitzenköchen, fanden wir 5000 Fliegen in den „Leckereien“ des Buffets vor. Dies war aber keineswegs verwunderlich, da es in der Baracke nach „Arsch und Friedrich“ stank. Freitags standen dann die obligatorischen Einweisungsflüge und einige Übungsflüge mit der Ka8, auf der wir am nächsten Tag unsere Einsätze fliegen sollten, auf dem Programm. Am Samstag fanden dann die vier Wertungsflüge statt, die wie bei allen anderen Jugendvergleichsfliegen aussahen: also ein schöner Start, eine schöne Platzrundeneinteilung, eine hochgezogene Fahrtkurve nach links und nach rechts, ein Kreiswechsel mit 45° Querneigung und jeweils fünf Rollübungen nach links und nach rechts, jeweils ein fünf Sekunden Slip und jeweils eine Ziellandung. Nicht ganz einfach gestalteten sich jedoch diese Aufgaben auf Grund der Tatsache, dass wir für die Wertungsflüge doch noch einmal auf eine noch „ranzigere“ Ka 8 als am Vortag bei den Übungsflügen wechseln mussten. Einen weniger guten Eindruck machte, dass wir ohne jegliche Helfer aus der Heimat antraten, obwohl wir gleich zwei Piloten aus demselben Verein waren, die sich für das Bundesjugendvergleichsfliegen qualifizierten, was extrem selten ist. Am Abend wurden wir noch Zeugen, wie die Pilotin einer Ka 8 nicht mit dem starken Lee fertig wurde und auf einem, von uns 10 Meter entfernten, Holzzaun landete. Die Feier am Abend entsprach wiederum dem mittlerweile gewohnten Niveau. Also entschlossen wir uns stattdessen lieber die Hessen zu terrorisieren. Am Sonntag sind wir dann auch schon pünktlich um 09.00 Uhr, dem offiziellen Beginn der Siegerehrung, aufgestanden. Es zeigte sich, dass Florian den 21. und Claudius den 16 Platz belegte. Während der Rückfahrt gönnten wir uns im ICE nochmals das beim Bundesjugendvergleichsfliegen obligatorische Schinken-Käse-Baguette. Freundlicherweise übernahm der LVB auch dieses Jahr wieder sämtliche Kosten, selbstverständlich auch die Baguettes.

## Regionalmeisterschaft Landau 2006

### Roland und Hannes auf den Südwestdeutschen Qualifikationsmeisterschaften 2006 in Landau in der Pfalz

Es war der 14.07.06, als wir, d.h. Roland und ich und unsere Helfer Mark, Franz und Verena uns mit zwei LS4en auf den Weg nach Landau machten. Die Hinfahrt gestaltete sich dank Navi sehr einfach. In Landau angekommen, meldeten wir uns an und schlugen die Zelte unter einigen Bäumen auf dem Campingplatz auf, was sich auf Grund der Temperaturen, die uns in den nächsten zwei Wochen erwarten sollten, als erste und beste Entscheidung auf diesen Meisterschaften erweisen sollte.

Am nächsten Tag erwartete uns das erste Highlight, die nagelneue Antares 18S, welche wir beide im Laufe des ersten Trainingstages Probe flogen und restlos begeistert von den Flugeigenschaften waren. Als kleines Schmankerl betankten die Leute von Lange Flugzeugbau uns den Flieger mit 120l Wasser, um das Leistungspotential bei der guten Wetterlage richtig genießen zu können. Währenddessen genossen unsere Helfer den auf dem Vorfeld aufgestellten Pool. Am Abend testeten wir das erste Landauer Bier, da unser mitgebrachtes Hofmühlbier bei 33°C im Schatten nicht wirklich zu trinken war.

Den zweiten Trainingstag nutzten wir, um die weitere Umgebung um den Flugplatz zu erkunden, flogen den Pfälzer Wald hinauf und statteten dem Technikmuseum in Sinsheim einen Besuch ab. Am Abend wurden im Eröffnungsbriefing die Regularien und Abläufe erläutert.

Am ersten Wertungstag wurden wir auf ein 250 km Dreieck geschickt. Zu Anfang mussten wir beide uns erst einmal mit der Taktiererei vor dem Abflug vertraut machen und flogen sicherheitshalber mit dem großen Pulk ab. Bei ca. 35°C am Boden war die relativ niedrige Blauthermik wirklich kein Genuss und ich flog gleich zu Beginn des Wettbewerbs in ein EDR ein und konnte zum Glück durch einen beherzte 180° Wende verhindern, dass der Flug nicht gewertet wurde. Ich kassierte nur 63 Strafpunkte. Roland war zu diesem Zeitpunkt ca. 100 m über mir und glitt knapp über das winzige EDR weg. Die Anflüge waren auch etwas gewöhnungsbedürftig, da im schnellen Direktanflug mit sieben bis acht Flugzeugen gelandet wurde.

Schlussendlich lagen wir am Abend auf den Plätzen 12 und 15.

Der zweite Tag war wieder blau und verlief ähnlich. Auf Grund der Temperaturen wurde der dritte Tag neutralisiert, was uns sehr gelegen kam, da es zum Fliegen viel zu heiß war. Am 3. Wertungstag wurden wir auf eine Strecke von 312 km geschickt. Auf dem Rückweg nach Landau erwartete uns über dem Pfälzer Wald ein nicht zu kleines Gewitter, neben dem wir zusammen mit der Rennklasse noch einmal Höhe machten und anschließend die letzten 60



km mit einem Schnitt über 200 km/h nach Hause flogen und die Flugzeuge in den Hängern verstauten. Samstag, der 22.07., wurde auf Grund der starken Gewitterneigung neutralisiert. Der nächste Tag sollte für Mark die Heimreise und für Michael Schneider die Ankunft bedeuten und für uns unseren erfolgreichsten Tag mit dem 1. und 2. Platz. Es ging von Landau nach Sobernheim und Marpingen, was 230 km waren. Wir flogen wegen der Gewitterneigung früh ab, was sich schon an der ersten Wende auszahlte, da von Westen ein Gewitter begann die Wende abzuschirmen. Wir erreichten sie so eben gerade noch, wurden dabei aber so nass, das mir nach der Landung das Wasser aus dem Haubenspalt tropfte. An dieser Wende landeten an dem Tag zehn Flugzeuge außen. Wir flogen diese Strecke mit einem Schnitt von 92 km/h, was den Tagessieg für Roland und den zweiten Platz für mich bedeutete. Im Umkehrschluss bekamen wir, bedingt durch die vielen Außenlandungen nur knapp über 500 Punkte, statt der üblichen 1000 für einen Tagessieg. Der fünfte Wertungstag brachte uns eine taktisch etwas anspruchsvollere Aufgabe. Wir flogen einen Assigned Area Distance Task. Hierbei sind um bestimmte Punkte Wendengebiete mit einem bestimmten Radius vorgegeben, in denen gewendet werden muss. Gewonnen hat derjenige, der in einer vorgegebenen Maximalzeit die größte Strecke geflogen hat. Roland belegte hier den 21. Platz und ich den 14. Platz in der Tageswertung. Der 6. und damit letzte Wertungstag brauchte uns einen Ziel-Rückkehrflug von Landau nach Aalen. Der Tag begann relativ schwach, entwickelte sich aber in Richtung Aalen zu echtem Hammerwetter mit fünf Meter Bärten. Ich bekam wegen eines zu hohen Abflugs mal wieder Strafpunkte (waren diesmal aber nur 13). Am Ende brachte der Tag den 17. Platz für Roland und den 18. für mich.



Die letzten beiden Tage wurden jeweils in der Startaufstellung wegen sehr starker Gewitterneigung neutralisiert. Nach einem feucht fröhlichen und aktionsreichen Abschlussabend gingen wir am nächsten Morgen zur Siegerehrung. Roland belegte in der Gesamtwertung den 16. Platz mit 3835 Punkten und ich den 12. Platz mit 4206 Punkten. Auf der Rückfahrt führte ich auf der Autobahn noch einen Pflastersteinüberfahrtstest mit dem LS4 Hänger durch und demolierte Rolands Auto beim rangieren auf dem Mc Donalds Parkplatz. Fazit: Super Wettbewerb mit einem super Wettbewerbsleiter, nur die Rückfahrt hätte besser verlaufen können.



## **Bayerische Meisterschaften im Navigationsflug Fürstenfeldbruck**

Nicht nur die Segelflieger kämpften in Wettbewerben um sportliche Erfolge und Anerkennung. Auch mit Motorflugzeugen war der Fliegerclub 2006 an zwei Wettbewerben beteiligt. Julia Loibl und Markus Pflüger flogen bei der Bayerischen Meisterschaft in Fürstenfeldbruck mit. Bei der Rheinlandpfalz Meisterschaft (Weinstraßenrallye) wechselte Markus auf den Navigatorsitz und Peter Schön steuerte die Cessna.

Die Rallye in Fürstenfeldbruck war seit langen Jahren die erste Veranstaltung dieser Art mit Teilnehmern aus dem Fliegerclub und darüber soll kurz berichtet werden:

Nachdem die Kunst des Rallyefliegens im Verein etwas in Vergessenheit geraten war – Faltermeier senior und Pachowsky senior haben schon vor Jahren an Wettbewerben bis hin zu Deutschlandflug teilgenommen – waren natürlich auch die notwendigen Kenntnisse bei den „jungen“ Nachwuchsmotorfliegern nicht mehr vorhanden.

Markus Pflüger war nach Berichten über den Deutschlandflug 2005 im Fliegermagazin vom Virus des Rallyefliegens angefallen und als dann in den Luftsportnachrichten ein Workshop für Einsteiger ausgeschrieben war, krallte er sich die frisch theoretisch geprüft und für geeignet gefundene Julia als mögliche Navigatorin. Die beiden fuhren nach Nürnberg auf das Seminar und kamen dann doch etwas verunsichert zurück. Fliegen nach der Generalkarte 1:200.000 ? Bis dato hatte Markus Karten mit diesem Maßstab für Fahrradtouren benutzt und jetzt sollte damit im Flugzeug navigiert werden und das mit auf die Sekunde genau gemessenen Überflugzeiten. Rallyefliegen bedeutet nämlich, dass man vorgegebene Navigationspunkte mit einer vorher angemeldeten Fluggeschwindigkeit sekundengenau überfliegt. Dies setzt aber natürlich voraus, dass man die so genannten Checkpunkte auch tatsächlich auf der Karte findet und dies ist nicht unbedingt einfach unter dem Stress der begrenzten Vorbereitungszeit.

Aber Julia und Markus sind beide Verpflegungsstand erprobte Hardliner und die kann bekanntlich nichts mehr erschüttern. Also meldeten sich die beiden für die bayerische Meisterschaft in Fürstenfeldbruck an.

Die Nächte vor dem Abflug waren mit dem Anfertigen hochkomplexer Navigationslineale und Koordinatenschablonen ausgefüllt, sowie mit dem Durcharbeiten von Übungsaufgaben, die die beiden aus dem Workshop mitgebracht hatten. Fliegerisch versuchten sie mittels elektronischer Stoppuhr, das exakte Einhalten vorgegebener Startzeiten und anschließendes sekundengenaueres Überfliegen imaginärer Startlinien zu trainieren. Zusätzlich wurden auf einer phantasievoll zusammengestellten Landkreisrunde die angefertigten Präzisionswerkzeuge auf Tauglichkeit getestet. Zumindest haben die beiden jedes Mal den Flugplatz EDPE wieder gefunden.

Am Nachmittag vor dem Wettbewerb wurde die CE betankt, beladen, gecheckt und gegen 16:00 starteten Julia und Markus auf der 11 mit dem Ziel Flugplatz Fürstenfeldbruck. Fürsty, so heißt das offizielle Rufkennzeichen, ist ein nahezu stillgelegter Militärplatz auf dem

früher alles, was in oliv fliegt, landen und starten konnte. Für so einen kleinen Motorsegler aus der Provinz kann es ziemlich schwierig sein, sich auf 2500 Meter Betonbahn den richtigen Aufsetzpunkt auszusuchen. Die beiden entschieden sich dann dafür, mehrere Aufsetzpunkte kurz hintereinander zu testen, der letzte war dann der richtige und KFCE konnte auf dem harten Beton gemütlich ausrollen – ca. 1,8 km weit!

Nachdem Julia und Markus sehr freundlich und hilfsbereit vom Bodenpersonal empfangen worden waren und der Mose sicher verzurrt war, saßen die beiden auf der Terrasse in der Abendsonne und schauten scheinbar gelassen anderen bei hektischer Wettkampfvorbereitung zu. Zwei junge Ehrgeizlinge in einer Piper starteten noch zu einer kompletten Trainingsaufgabe in die untergehende Frühlingssonne (ca. 2Std Flugzeit). Die beiden wurden für ihren Eifer am nächsten Tag auch mit einem Platz auf dem Treppchen belohnt. Andere warfen ihr Fluggerät mehrfach in der Nähe des 3m breiten Ziellandestreifens in den Rasen der Nebenbahn. Die Profis vom Essensstand des FCE beobachteten durch ihre dunklen Sonnenbrillen alles mit Djangos Pokerface und hofften inständig, dass niemand merken würde, wie ihre Nerven zu flattern begonnen hatten.

Beim gemeinsamen Abendessen konnten die beiden dann tolle Fliegergeschichten darüber hören, was alles bei Wettbewerben so möglich ist. Und wenn Teilnehmer der letzten Weltmeisterschaft in Südafrika erzählten, dann war das ganz besonders anregend für die Phantasien der Eichstätter darüber, was der nächsten Tag für die beiden Wettbewerbsneulinge bringen würde.

Am nächsten Morgen nach einer ruhigen Nacht in den Kasernenräumen des ehemaligen Fliegerhorstes ging es zum Frühstück in das Vereinsheim der Flugsportgruppe und dann zum Briefing. Schon hier wurde angekündigt, dass am Nachmittag mit Gewitter und Schauern zu rechnen sei. Das trug naturgemäß nicht gerade zur Beruhigung des doch etwas angespannten Nervenkostüms bei.

Nach sorgfältigem Check rollte die CE in die vorgegebene Warteposition. Dort bekamen die beiden exakt 60 Minuten vor ihrem Abflugzeitpunkt den Umschlag mit Wettbewerbsaufgabe und Kartenblatt übergeben. Normalerweise stehen bei Wettbewerben nur 30 Minuten Vorbereitungszeit zur Verfügung, aber bei dieser Meisterschaft hatte man eine Einsteigerklasse gebildet, die eine volle Stunde benötigen durfte. Diese 60 Minuten waren dann auch dringend notwendig, um alle Checkpunkte einschließlich der Zeitachsen in das Blatt der Wettbewerbskarte einzutragen. Ein Ausschnitt aus der Wettbewerbsaufgabe und aus der Karte in die Julia die Kurslinien mit Angabe der Flugminuten eingetragen hat, ist abgebildet. Ob die Checkpunkte exakt überflogen worden sind (Toleranz 1 NM) und ob die Flugzeit eingehalten wurde (pro Sekunde Differenz gibt es einen Strafpunkt), werteten die Kampfrichter mithilfe eines vom Veranstalter gestellten Loggers aus.

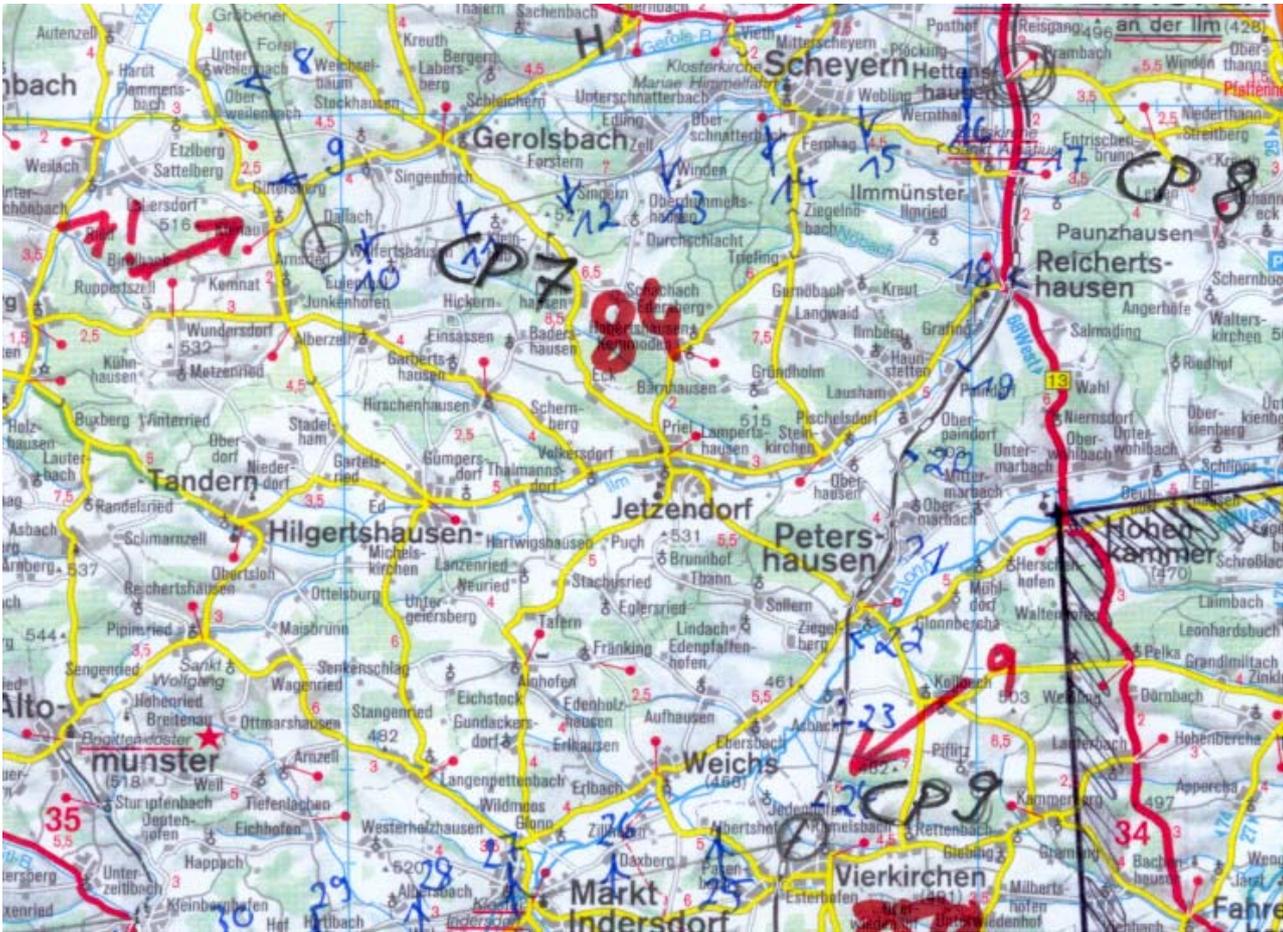
<b>CP5</b>	<b>Kirche</b>	<b>021° vom Flugplatz Augsburg 10,8 NM von CP 4</b>
<b>CP6</b>	<b>Kirche</b>	<b>114° / 8,8 NM von CP 5</b>
<b>CP7</b>	<b>Kirche</b>	<b>18,5 km von CP 10 14,2 NM von CP 5</b>
<b>CP8</b>	<b>Eisenbahn über gelbe Straße</b>	<b>117,5° / 11,0 NM von CP 6</b>
		<b>Von CP 8 bis CP 9 der Eisenbahn folgen</b>
<b>CP9</b>	<b>Eisenbahn über Bach</b>	<b>81° / 18,6 NM von N 48°20' E 011° 00'</b>

### Ausschnitt aus dem Aufgabenblatt mit den Navigationsaufgaben

Die Stunde für die Navigationsvorbereitung war mit hochkonzentrierter Arbeit schneller verstrichen als die beiden wahrhaben wollten und die letzten Zweitwerte trug Julia beim Rollen zum Startpunkt in die Karte ein. Wie die vor der Einsteigergruppe gestarteten Profis diese Aufgabe in der Hälfte der Zeit gelöst hatten, blieb ein Rätsel, das beiden bis heute noch nicht so ganz lösbar scheint.

Mit Hilfe einer Funkuhr und eines abwärts zählenden und nach Durchlauf der 0 dann aufwärts zählenden elektronischen Zeitmessers hielten unsere beiden Wettbewerbsflieger ihre Startzeit exakt ein. Auch die Startlinie wurde sicher gefunden und dann, wenn auch schon mit der ersten Zeitdifferenz, überflogen. Aber schon der zweite Checkpunkt bereitete Probleme wegen der „zu langsam“ laufenden Uhr – oder war das Flugzeug zu schnell, oder die Windkomponente nicht genau genug geschätzt? Wahrscheinlich war es die Uhr!! Für ein paar Minuten waren die beiden sich ihrer Position nicht mehr sicher. Aber Gott sei Dank hat Julia in der Augsburger Gegend Verwandtschaft, so dass sie die Ortschaft Adelsried eindeutig identifizieren konnte und die beiden wieder auf Kurs brachte. Dies blieb dann bis zum Checkpunkt 9 auch so. Letzterer war aber so mehrdeutig vorgegeben (siehe Abbildung), dass die Kurslinie wieder verloren ging. Die Navigationsaufgabe gab die Bezeichnung „Eisenbahn über Bach“ vor. Beim Nachverfolgen der Wettbewerbsaufgabe in den folgenden Tagen wurden in einer 2km Umgebung des richtigen Checkpunktes alleine vier mögliche Kreuzungen von Wasser und Eisenbahn auf der Karte gefunden.

In der Abbildung der Karte ist der richtige Checkpunkt mit einem roten Pfeil gekennzeichnet und die Kurslinie in Schwarz zeigt den bei der Vorbereitung ausgemessenen Checkpunkt. Ähnlich erging es den beiden am Checkpunkt 7.



## Ausschnitt aus der Karte mit eingetragenen Kursen und Checkpunkten

Die CE ging also bei Checkpunkt 9 wieder „lost in time and space“. Diesmal war es die katholische Herkunft von Markus, die die beiden wieder auf den rechten Kurs brachte. Er kannte das charakteristische Bild der Türme des Klosters von Markt Indersdorf und das rettete die beiden vor dem Einschalten des GPS. Die Nutzung des GPS ist bei so einem Wettbewerb verboten. Navigation wie zu Lindbergs Zeiten, mit Kompass und Stoppuhr ist gefragt. Nur mit einem Schnappsglaskompass wie in der CE ist das eine kaum lösbare Aufgabe! Ein Kurskreisel ist eigentlich unabdingbare Voraussetzung für einen solchen Wettbewerb.

Unsere beiden Piloten sahen dann kurz nach Überfliegen des Final Point den Flugplatz im Gegenlicht der Nachmittagssonne flimmern und Markus konnte sich auf die Ziellandung vorbereiten. Der Kreidestreifen für optimale Wertung ist nur 3 Meter breit und im Gegenlicht bei hoher Luftfeuchte war der Aufsetzpunkt nur durch die daneben stehenden Punktrichter zu identifizieren. Die Landung erfolgte ja nicht auf der 2,5 km langen Betonpiste, sondern daneben auf einer kleinen Graspiste, deren Landereiter erst ab ca. 100 m GND zu erahnen waren. Die CE setzte dann irgendwo hinter dem markierten Kreidestreifen auf, aber noch innerhalb der Wertungspunkte. Den beiden Piloten waren diese Strafpunkte aber völlig egal. Sie hatten ihren ersten Wettbewerb sicher zu Ende geflogen und welche Platzierung erreicht wurde, war völlig nebensächlich. Beide hatten viel gelernt und eine Menge Aufregung und Spaß gehabt.

Nach der Landung musste noch der Wertungsbogen ausgefüllt werden. Es gehörte auch zur Aufgabe unterwegs Streckenpunkte zu identifizieren, die auf kleinen Fotos vorgegeben sind. Wie „markant“ diese Punkte sind, kann an den abgebildeten Beispielen nachvollzogen werden. Die Suchbilder werden übrigens nicht aus der Flugrichtung des Wettbewerbs sondern aus beliebiger Richtung und Entfernung aufgenommen. Zudem sind die Bilder nicht sortiert und es sind welche dabei, die gar nicht auf der Wettbewerbstrecke fotografiert wurden.



**Beispiel für die Streckenbilder, die unterwegs zu finden sind und im Auswertebogen vermerkt werden müssen**

Eine letzte Prüfung stand den zweien noch bevor. Westlich des Platzes braute sich ein gewaltiges Gewitter zusammen und die Siegerehrung ließ auf sich warten. Würden sie noch heute nach EDPE kommen? Dann endlich, Julia und Markus hatten die Urkunde für den vorletzten Platz überreicht bekommen, und der Rückflug konnte beginnen. Die Maschine war bereits vorbereitet, gecheckt und getankt. Der Wettbewerbsmeteorologe hatte noch einen aktuellen Radarfilm abgefragt und entsprechende Bilder aufgehängt. Die Chance, Eichstätt zu erreichen, war gut.

Der Heimflug wurde dann doch ein spannendes Rennen zwischen einem Schauer und der CE. Der Mose von Süden und der Schauer von Westen beide mit exaktem Kurs auf EDPE. Im Queranflug zur 27 fragte die Besatzung noch mal über Funk nach dem Wind. Von der Flugleitung kam die Antwort, dass der nicht besonders stark sei. Die CE war da über dem Schießplatz der Beppo ganz anderer Meinung und tat dies durch heftiges Kopfschütteln deutlich kund. Aber schließlich setzte der Mose sicher auf heimatlichem Rasen auf, rollte zur Halle, Motor aus und im selben Moment hoben die wartenden Kameraden schon den Schwanz des Fliegers, drehten ihn um und mit vereinten Kräften wurde die CE samt Besatzung in die Halle geschoben. Die Tore waren noch nicht ganz zu, da begann der Schauer und ein kleines Fliegerabenteuer war zu Ende.

# Alle Flüge FCE DMST 2006

Datum	Pilot	Mitflieger	Flugzeug	Startort	Flugzeit	Punkte	Distanz (km)	Schnitt (km/h)
13.03.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	La Motte Du Caire (FR)	1329-1554	58,38	64,22	26.57
13.03.2006	Meyerle Viktor		ASW 20	La Motte Du Caire (FR)	1301-1619	52,08	47,74	14.48
13.03.2006	Schmidt Ottmar		Ventus 2cT/18m	La Motte Du Caire (FR)	1246-1606	60,72	72,86	21.85
14.03.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	La Motte Du Caire (FR)	1518-1647	65,21	71,73	48.08
14.03.2006	Meyerle Viktor		Ventus 2cT/18m	La Motte Du Caire (FR)	1244-1645	72,09	86,51	21.51
14.03.2006	Schmidt Ottmar		ASW 20	La Motte Du Caire (FR)	1245-1707	77,2	84,92	19.43
15.03.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	La Motte Du Caire (FR)	1157-1601	116,03	127,63	31.38
15.03.2006	Schmidt Ottmar		Ventus 2cT/18m	La Motte Du Caire (FR)	1242-1548	86,01	103,22	33.22
16.03.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	La Motte Du Caire (FR)	1233-1640	163,61	149,98	36.41
16.03.2006	Meyerle Viktor		Ventus 2cT/18m	La Motte Du Caire (FR)	1259-1642	159,36	191,24	51.59
16.03.2006	Schmidt Ottmar		ASW 20	La Motte Du Caire (FR)	1255-1718	168,99	154,91	35.39
17.03.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	La Motte Du Caire (FR)	1221-1527	140,52	154,57	49.72
17.03.2006	Meyerle Viktor		ASW 20	La Motte Du Caire (FR)	1131-1712	198,35	218,18	38.38
17.03.2006	Schmidt Ottmar		Ventus 2cT/18m	La Motte Du Caire (FR)	1123-1720	184,7	184,7	31.04
23.03.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	La Motte Du Caire (FR)	1359-1605	89,99	98,99	47.13
23.03.2006	Meyerle Viktor		Ventus 2cT/18m	La Motte Du Caire (FR)	1204-1555	134,21	161,06	41.79
23.03.2006	Schmidt Ottmar		ASW 20	La Motte Du Caire (FR)	1147-1543	192,53	211,78	53.93
08.04.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1240-1529	87,72	96,49	34.23
17.04.2006	Itnner Dirk		BS 1	La Motte Du Caire (FR)	1149-1557	138,67	149,76	36.24
18.04.2006	Röpling Hannes		LS 4	Eichstätt (DE)	1408-1610	66,24	58,51	28.68
19.04.2006	Röpling Jörg	Röpling Verena	Janus 18,2m	Eichstätt (DE)	1049-1541	316,57	329,23	67.72
20.04.2006	Itnner Dirk		BS 1	La Motte Du Caire (FR)	1121-1348	98,55	106,44	43.65
20.04.2006	Knye Reinhard		Discus	Eichstätt (DE)	1048-1238	102,81	92,53	50.76
20.04.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1011-1334	199,82	219,8	64.93
20.04.2006	Meyerle Viktor		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	1039-1159	97,05	116,46	87.78
21.04.2006	Berlinghof Roland		LS 4	Eichstätt (DE)	1256-1541	160,4	141,69	51.68
21.04.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1005-1709	468,81	429,74	60.82
21.04.2006	Lugtenburg Anton		LS 4	Eichstätt (DE)	1015-1455	283,23	300,22	64.26
21.04.2006	Meyerle Viktor		ASW 20	Eichstätt (DE)	1234-1628	223,66	246,02	63.13
21.04.2006	Röpling Hannes	Röpling Arne	Janus 18,2m	Eichstätt (DE)	0952-1430	270,75	281,58	60.67
21.04.2006	Schmidt Ottmar		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	1001-1609	370,5	370,5	60.47
21.04.2006		Bock Dietrich	LS 4	Eichstätt (DE)	1604-1711	51,43	54,51	48.56
23.04.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1204-1623	170,95	188,05	43.51
23.04.2006	Schneider Jürgen		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	1149-1634	185,15	222,18	46.77
30.04.2006	Bock Dietrich	Röpling Jörg	Janus 18,2m	Eichstätt (DE)	1106-1551	275,77	286,8	60.49
30.04.2006	Hofmann Jürgen		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	0935-1052	78,97	94,77	74.03
30.04.2006	Klam Rüdiger		Discus	Eichstätt (DE)	1310-1635	87,24	94,21	27.61
30.04.2006	Meyerle Viktor		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	1137-1540	234,45	281,33	69.49
30.04.2006	Meyerle Wolfgang		ASW 20	Eichstätt (DE)	1216-1517	145,05	159,55	52.77
30.04.2006	Pitter Norbert		Discus	Eichstätt (DE)	1101-1246	75,7	81,75	46.54
30.04.2006	Röpling Hannes	Berlinghof Roland	Duo Discus T	Eichstätt (DE)	1002-1538	386,49	425,14	75.91
01.05.2006	Glaser Frank	Meyerle Viktor	Duo Discus T	Eichstätt (DE)	1015-1452	285,51	314,06	68.10
01.05.2006	Knye Reinhard		LS 4	Eichstätt (DE)	0941-1223	129,78	137,56	50.87
01.05.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1021-1554	198,46	218,31	39.36
01.05.2006	Pitter Norbert		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	1105-1423	127,92	153,5	46.46

Datum	Pilot	Mitflieger	Flugzeug	Startort	Flugzeit	Punkte	Distanz (km)	Schnitt (km/h)
01.05.2006	Röpling Hannes	Scheinecker Veronika	Janus 18,2m	Eichstätt (DE)	1413-1551	95,85	99,69	61.41
01.05.2006	Schneider Jürgen		ASW 20	Eichstätt (DE)	0952-1552	256,43	282,08	47.12
06.05.2006	Bährle Irmgard	Meyerle Viktor	Duo Discus T	Eichstätt (DE)	1142-1630	369,66	406,62	84.59
06.05.2006	Berlinghof Roland		LS 4	Eichstätt (DE)	1147-1432	193,47	205,08	74.80
06.05.2006	Bertram-Röpling Sabine	Röpling Jörg	Janus 18,2m	Eichstätt (DE)	1150-1653	432,55	449,85	88.94
06.05.2006	Bock Dietrich		Discus	Eichstätt (DE)	1102-1404	141,28	152,58	50.09
06.05.2006	Ittner Dirk		BS 1	Eichstätt (DE)	1125-1619	363,12	392,16	80.03
06.05.2006	Klam Rüdiger		ASW 20	Eichstätt (DE)	1236-1539	142,07	156,27	51.25
06.05.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1044-1629	394,54	433,99	75.31
06.05.2006	Lugtenburg Anton		LS 4	Eichstätt (DE)	1050-1455	261,09	276,75	67.83
06.05.2006	Röpling Hannes		LS 4	Eichstätt (DE)	1022-1451	393,82	417,45	93.16
07.05.2006	Berlinghof Roland		ASW 20	Eichstätt (DE)	0917-1551	346,4	381,04	58.00
07.05.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	0955-1550	324,97	357,47	60.44
07.05.2006	Meyerle Wolfgang	Meyerle Viktor	Duo Discus T	Eichstätt (DE)	1135-1551	263,66	290,03	68.02
07.05.2006	Röpling Hannes	Röpling Arne	Duo Discus T	Eichstätt (DE)	0920-1046	110,56	121,61	85.07
07.05.2006	Schmidt Ottmar		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	0953-1534	338,08	405,7	71.20
24.05.2006	Ittner Dirk		BS 1	Eichstätt (DE)	1147-1616	288,36	311,43	69.59
24.05.2006	Schmidt Ottmar		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	1204-1623	275,5	330,59	76.81
24.05.2006	Stein Dieter		Duo Discus T	Eichstätt (DE)	1135-1600	329,33	301,88	68.25
03.06.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1420-1551	84,29	92,72	60.83
04.06.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1546-1730	88,34	97,18	56.20
07.06.2006	Röpling Hannes	Röpling Jörg	Janus 18,2m	Kammermark (DE)	0942-1454	323,91	336,86	64.76
08.06.2006	Röpling Hannes	Röpling Jörg	Janus 18,2m	Kammermark (DE)	1040-1652	488,86	423,68	68.38
15.06.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1411-1613	116,67	128,34	62.96
16.06.2006	Glaser Frank		ASW 20	Eichstätt (DE)	1031-1315	146,86	161,55	59.04
17.06.2006	Ittner Dirk		BS 1	Burg Feuerstein (DE)	1056-1632	344,44	310	55.35
17.06.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1222-1344	53,64	59,01	42.99
17.06.2006	Lugtenburg Anton		LS 4	Eichstätt (DE)	1222-1342	60,23	63,84	47.85
18.06.2006	Glaser Frank		LS 4	Eichstätt (DE)	1126-1520	162,05	171,78	43.97
18.06.2006	Ittner Dirk		BS 1	Burg Feuerstein (DE)	0959-1519	199,31	215,26	40.34
18.06.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1234-1718	185,51	204,06	43.19
18.06.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	0952-1129	72,44	79,69	49.11
18.06.2006	Meyerle Wolfgang		ASW 20	Eichstätt (DE)	1214-1441	72,55	79,81	32.69
19.06.2006	Ittner Dirk		BS 1	Burg Feuerstein (DE)	1025-1234	122,44	132,24	61.45
20.06.2006	Ittner Dirk		BS 1	Burg Feuerstein (DE)	1027-1419	139,35	150,5	38.78
23.06.2006	Ittner Dirk		BS 1	Burg Feuerstein (DE)	1014-1620	273,75	295,65	48.41
24.06.2006	Berlinghof Roland		Duo Discus	Eichstätt (DE)	1238-1422	127,2	139,92	80.36
24.06.2006	Bertram-Röpling Sabine	Röpling Jörg	Janus 18,2m	Eichstätt (DE)	0908-1514	397,07	412,95	67.72
24.06.2006	Glaser Frank		LS 4	Eichstätt (DE)	0923-1523	248,73	263,65	43.91
24.06.2006	Ittner Dirk		BS 1	Burg Feuerstein (DE)	1018-1530	345,24	310,71	59.73
24.06.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	0932-1701	458,96	504,86	67.44
01.07.2006	Glaser Frank		LS 4	Eichstätt (DE)	0939-1611	382,42	337,8	51.66
01.07.2006	Klam Rüdiger		LS 4	Eichstätt (DE)	1357-1552	59,49	63,06	32.99
01.07.2006	Knye Reinhard		LS 4	Eichstätt (DE)	1039-1305	86,06	91,22	37.46
01.07.2006	Knye Reinhard		LS 4	Eichstätt (DE)	1025-1222	57,39	60,83	31.19

Datum	Pilot	Mitflieger	Flugzeug	Startort	Flugzeit	Punkte	Distanz (km)	Schnitt (km/h)
01.07.2006	Pitter Norbert		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	1346-1602	70,12	84,14	36.93
01.07.2006	Stein Dieter		Duo Discus T	Eichstätt (DE)	1122-1543	233,44	256,78	59.04
02.07.2006	Itnner Dirk		BS 1	Eichstätt (DE)	1159-1630	147,71	159,53	35.25
02.07.2006	Itnner Maresa		LS 4	Eichstätt (DE)	1419-1700	241,67	256,17	95.74
02.07.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	0916-1600	341,52	375,67	55.75
02.07.2006	Meyerle Wolfgang		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	1210-1728	220,55	264,66	49.99
02.07.2006	Röpling Verena	Röpling Jörg	Janus 18,2m	Eichstätt (DE)	0940-1521	383,83	399,18	70.22
02.07.2006	Schulz Uwe		Duo Discus T	Eichstätt (DE)	1127-1555	189,13	208,04	46.65
02.07.2006	Smalla Jürgen		LS 4	Eichstätt (DE)	1018-1256	67,08	71,1	27. Sep
09.07.2006	Bock Dietrich		Duo Discus	Eichstätt (DE)	1249-1651	165,41	181,95	45.13
09.07.2006	Bötigheimer Christoph		LS 4	Eichstätt (DE)	1204-1523	127,52	135,17	40.57
09.07.2006	Glaser Frank		LS 4	Eichstätt (DE)	0944-1713	359,22	380,77	50.89
09.07.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1142-1628	264,45	290,89	61.12
09.07.2006	Meyerle Viktor		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	1006-1658	395,98	395,98	57.55
09.07.2006	Stein Dieter		LS 4	Eichstätt (DE)	1224-1407	68,74	72,86	42.58
15.07.2006	Bährle Irmgard	Röpling Jörg	Janus 18,2m	Eichstätt (DE)	1113-1535	344,21	357,98	82.10
15.07.2006	Glaser Frank		Duo Discus	Eichstätt (DE)	1137-1407	124,87	137,36	54.84
15.07.2006	Itnner Dirk		BS 1	Eichstätt (DE)	1106-1506	290,31	313,54	78.38
15.07.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1218-1648	233,89	214,4	47.62
16.07.2006	Bertram-Röpling Sabine	Röpling Jörg	Janus 18,2m	Eichstätt (DE)	0900-1403	412,05	357,11	70.74
16.07.2006	Itnner Dirk		BS 1	Eichstätt (DE)	1225-1557	177,28	191,46	54.29
16.07.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	0843-1348	345,23	316,46	62.22
16.07.2006	Meyerle Viktor		Ventus 2cT/18m	Eichstätt (DE)	0850-1510	343,7	412,44	65.22
16.07.2006	Meyerle Wolfgang		Discus 2T	Eichstätt (DE)	1444-1658	100,07	108,07	48.48
18.07.2006	Berlinghof Roland		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1140-1522	262,41	252,86	68.27
18.07.2006	Röpling Hannes		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1141-1525	262,41	252,86	67.55
19.07.2006	Berlinghof Roland		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1114-1446	180,24	191,06	54.23
19.07.2006	Röpling Hannes		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1144-1520	242,96	234,13	65.27
21.07.2006	Berlinghof Roland		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1050-1514	309,1	327,65	74.38
21.07.2006	Röpling Hannes		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1034-1514	305,69	324,03	69.50
22.07.2006	Glaser Frank		LS 4	Eichstätt (DE)	1103-1654	322,22	341,56	58.40
22.07.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	Eichstätt (DE)	1055-1646	383,71	422,08	72.09
23.07.2006	Berlinghof Roland		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1101-1406	251,87	222,48	72.05
23.07.2006	Röpling Hannes		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1053-1413	251,82	222,44	66.73
24.07.2006	Berlinghof Roland		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1032-1512	303,86	268,41	57.63
24.07.2006	Röpling Hannes		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1059-1500	289,92	307,31	76.52
25.07.2006	Berlinghof Roland		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1056-1535	326,97	346,59	74.60
25.07.2006	Itnner Dirk		BS 1	Mengen Hohenteng (DE)	0931-1731	572,73	618,55	77.28
25.07.2006	Röpling Hannes		LS 4	Landau Ebenberg (DE)	1120-1535	326,88	346,5	81.68
30.07.2006	Glaser Frank		LS 4	Eichstätt (DE)	1102-1503	277,97	294,65	73.32

## Wertung DMST 2006

### Wertung DMST Junioren - Mannschaft

Rang	Punkte	Mannschaft	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3	Kilometer
8	1219,09	FC Eichstätt_1	Röpling Hannes	Röpling Verena	Berlinghof Roland	1203,9

### Wertung DMST 18 m - Mannschaft

Rang	Punkte	Mannschaft	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3	Kilometer
25	1437,52	FC Eichstätt_1	Ittner Dirk	Ludwig Karlheinz	Meyerle Viktor	1444,27
54	776,2	FC Eichstätt_2	Schmidt Ottmar	Meyerle Wolfgang	Schneider Jürgen	857,34

### Wertung DMST Standard - Mannschaft

Rang	Punkte	Mannschaft	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3	Kilometer
55	826,49	FC Eichstätt_1	Berlinghof Roland	Schneider Jürgen	Meyerle Viktor	909,14
70	484,44	FC Eichstätt_2	Schmidt Ottmar	Glaser Frank	Meyerle Wolfgang	532,88
76	386,16	FC Eichstätt_3	Klam Rüdiger	Bock Dietrich	Knye Reinhard	401,38

### Wertung DMST Doppelsitzer - Mannschaft

Rang	Punkte	Mannschaft	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3	Kilometer
28	1305,24	FC Eichstätt_1	Röpling Hannes	Bertram-Röpling Sabine	Röpling Verena	1272,71
45	1081,41	FC Eichstätt_2	Glaser Frank	Bährle Irmgard	Stein Dieter	1046,3
63	926,77	FC Eichstätt_3	Berlinghof Roland	Röpling Jörg	Lugtenburg Anton	976,04
83	781,1	FC Eichstätt_4	Bock Dietrich	Meyerle Wolfgang	Ittner Maresa	833
115	446,43	FC Eichstätt_5	Schulz Uwe	Knye Reinhard	Bötigheimer Christoph	480,77

## Wertung DMST 18 m Klasse

Rang	Punkte	Pilot	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte
47	1322,31	Ludwig Karlheinz	21.04.07	429.74	468.81	24.06.07	504.86	458.96	06.05.07	433.99	394.54
54	1281,09	Ittner Dirk	25.07.07	618.55	572.73	06.05.07	392.16	363.12	24.06.07	310.71	345.24
81	984,08	Schmidt Ottmar	21.04.07	370.50	370.50	07.05.07	405.70	338.08	24.05.07	330.59	275.50
84	974,13	Meyerle Viktor	09.07.07	395.98	395.98	16.07.07	412.44	343.70	30.04.07	281.33	234.45
165	220,55	Meyerle Wolfgang	02.07.07	264.66	220.55						
168	198,04	Pitter Norbert	01.05.07	153.50	127.92	01.07.07	84.14	70.12			
171	185,15	Schneider Jürgen	23.04.07	222.18	185.15						
189	78,97	Hofmann Jürgen	30.04.07	94.77	78.97						

## Wertung DMST 15 m Klasse

Rang	Punkte	Pilot	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte
71	346,40	Berlinghof Roland	07.05.07	381.04	346.40						
80	256,43	Schneider Jürgen	01.05.07	282.08	256.43						
82	223,66	Meyerle Viktor	21.04.07	246.02	223.66						
85	217,60	Meyerle Wolfgang	30.04.07	159.55	145.05	18.06.07	79.81	72.55			
96	146,86	Glaser Frank	16.06.07	161.55	146.86						
97	142,07	Klam Rüdiger	06.05.07	156.27	142.07						

## Wertung DMST Standard

Rang	Punkte	Pilot	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte
171	246,26	Knye Reinhard	20.04.07	92.53	102.81	01.07.07	91.22	86.06	01.07.07	60.83	57.39
199	141,28	Bock Dietrich	06.05.07	152.58	141.28						
218	100,07	Meyerle Wolfgang	16.07.07	108.07	100.07						
231	87,24	Klam Rüdiger	30.04.07	94.21	87.24						
235	75,70	Pitter Norbert	30.04.07	81.75	75.70						

## Wertung DMST Club

Rang	Punkte	Pilot	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte
46	1063,86	Glaser Frank	01.07.07	337.80	382.42	09.07.07	380.77	359.22	22.07.07	341.56	322.22
53	1026,39	Röpling Hannes	06.05.07	417.45	393.82	25.07.07	346.50	326.88	21.07.07	324.03	305.69
64	939,93	Berlinghof Roland	25.07.07	346.59	326.97	21.07.07	327.65	309.10	24.07.07	268.41	303.86
100	604,55	Lugtenburg Anton	21.04.07	300.22	283.23	06.05.07	276.75	261.09	17.06.07	63.84	60.23
194	241,67	Ittner Maresa	02.07.07	256.17	241.67						
238	129,78	Knye Reinhard	01.05.07	137.56	129.78						
240	127,52	Bötigheimer Christoph	09.07.07	135.17	127.52						
278	68,74	Stein Dieter	09.07.07	72.86	68.74						
279	67,08	Smalla Jürgen	02.07.07	71.10	67.08						
288	59,49	Klam Rüdiger	01.07.07	63.06	59.49						
295	51,43	Bock Dietrich	21.04.07	54.51	51.43						

## Wertung DMST Doppelsitzer

Rang	Punkte	Pilot	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte
16	1241,67	Bertram- Röpling Sabine	06.05.07	449.85	432.55	16.07.07	357.11	412.05	24.06.07	412.95	397.07
19	1199,26	Röpling Hannes	08.06.07	423.68	488.86	30.04.07	425.14	386.49	07.06.07	336.86	323.91
55	713,87	Bährle Irmgard	06.05.07	406.62	369.66	15.07.07	357.98	344.21			
71	562,77	Stein Dieter	24.05.07	301.88	329.33	01.07.07	256.78	233.44			
93	441,18	Bock Dietrich	30.04.07	286.80	275.77	09.07.07	181.95	165.41			
100	410,38	Glaser Frank	01.05.07	314.06	285.51	15.07.07	137.36	124.87			
107	383,83	Röpling Verena	02.07.07	399.18	383.83						
123	316,57	Röpling Jörg	19.04.07	329.23	316.57						
149	263,66	Meyerle Wolfgang	07.05.07	290.03	263.66						
184	189,13	Schulz Uwe	02.07.07	208.04	189.13						
225	127,20	Berlinghof Roland	24.06.07	139.92	127.20						

## Wertung DMST Clubklasse Junioren

Rang	Punkte	Pilot	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte
11	1026,39	Röpling Hannes	06.05.07	417.45	393.82	25.07.07	346.50	326.88	21.7.07	324.03	305.69
13	939,93	Berlinghof Roland (85)	25.07.07	346.59	326.97	21.07.07	327.65	309.10	24.7.07	268.41	303.86
22	604,55	Lugtenburg Anton (88)	21.04.07	300.22	283.23	06.05.07	276.75	261.09	17.6.07	63.84	60.23

## Wertung DMST Frauen

Rang	Punkte	Pilot	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte	Datum	Kilo- meter	Punkte
5	1241,67	Bertram- Röpling Sabine	06.05.07	449.85	432.55	16.07.07	357.11	412.05	24.06.07	412.95	397.07
15	713,87	Bährle Irmgard	06.05.07	406.62	369.66	15.07.07	357.98	344.21			
21	383,83	Röpling Verena	02.07.07	399.18	383.83						
27	241,67	Ittner Maresa	02.07.07	256.17	241.67						

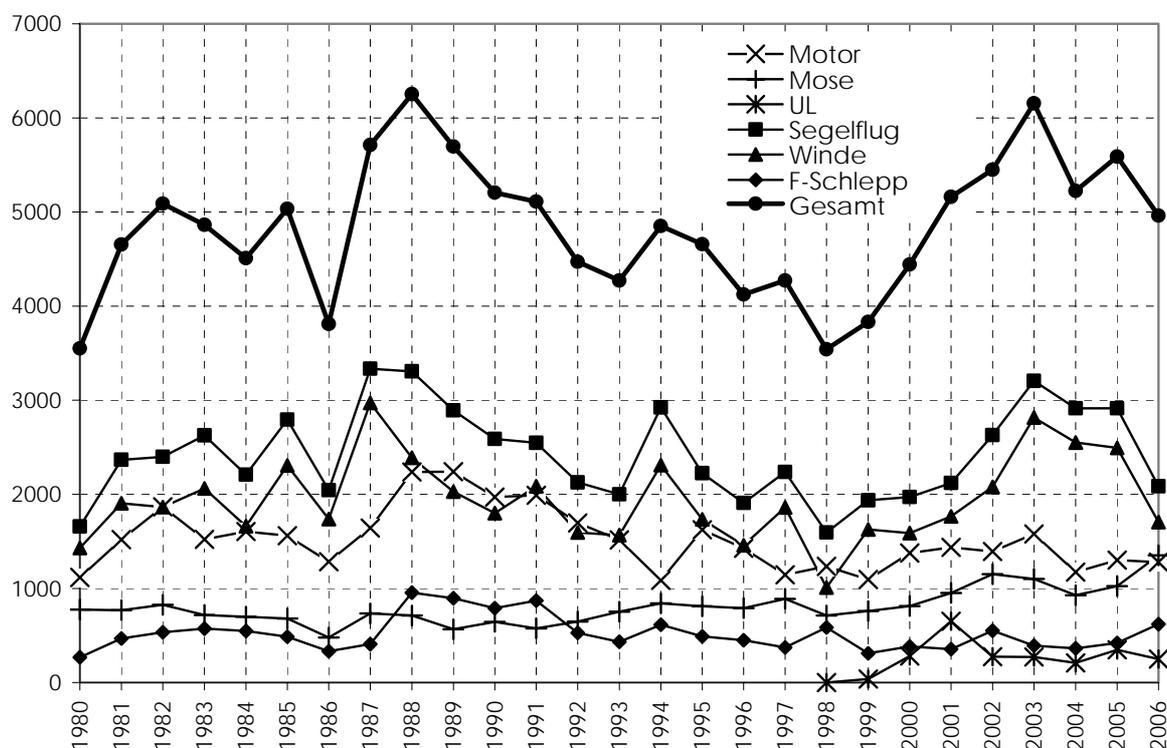
## Wertung Karl Kölle Pokal 2006 Senioren

Platz	Datum	Pilot	Begleiter	Typ	Strecke	Punkte DMST	KK Faktor	Wertung	Gesamt
1	21.04.2006	Ludwig Karlheinz		DG 200/17	429.74	468,81	0,9	421,93	834,99
	24.06.2006			DG 200/17	504.86	458,96	0,9	413,06	
2	06.05.2006	Bertram-Röpling Sabine	Röpling Jörg	Janus 18,2m	449.85	432,55	0,9	389,30	746,66
	24.06.2006		Röpling Jörg	Janus 18,2m	412.95	397,07	0,9	357,36	
3	09.07.2006	Meyerle Viktor		Ventus 2cT/18m	395.98	395,98	0,9	356,38	665,71
	16.07.2006			Ventus 2cT/18m	412.44	343,70	0,9	309,33	
4	06.05.2006	Bährle Irmgard	Meyerle Viktor	Duo Discus T	406.62	369,66	0,9	332,69	642,48
	15.07.2006			Janus 18,2m	357.98	344,21	0,9	309,79	
5	21.04.2006	Schmidt Ottmar		Ventus 2cT/18m	370.50	370,50	0,9	333,45	637,72
	07.05.2006			Ventus 2cT/18m	405.70	338,08	0,9	304,27	
6	09.07.2006	Glaser Frank		LS 4	380.77	359,22	0,9	323,30	613,30
	22.07.2006			LS 4	341.56	322,22	0,9	290,00	
7	06.05.2006	Ittner Dirk		BS 1	392.16	363,12	0,9	326,81	588,09
	15.07.2006			BS 1	313.54	290,31	0,9	261,28	
8	24.05.2006	Stein Dieter		Duo Discus T	301.88	329,33	1,10	362,26	513,57
	01.07.2006			Duo Discus T	256.78	233,44	1,10	256,78	
9	07.05.2006	Meyerle Wolfgang	Meyerle Viktor	Duo Discus T	290.03	263,66	0,9	237,29	435,79
	02.07.2006			Ventus 2cT/18m	264.66	220,55	0,9	198,50	
10	01.05.2006	Schneider Jürgen		ASW 20	282.08	256,43	0,9	230,79	397,42
	23.04.2006			Ventus 2cT/18m	222.18	185,15	0,9	166,64	
11	09.07.2006	Bock Dietrich		Duo Discus	181.95	165,41	1,10	181,95	309,10
	06.05.2006			Discus	152.58	141,28	0,9	127,15	
12	19.04.2006	Röpling Jörg	Röpling Verena	Janus 18,2m	329.23	316,57	0,9	284,91	284,91
13	02.07.2006	Ittner Maresa		LS 4	256.17	241,67	1,10	265,84	265,84
14	20.04.2006	Knye Reinhard		Discus	92.53	102,81	1,10	113,09	207,76
	01.07.2006	Knye Reinhard		LS 4	91.22	86,06	1,10	94,67	
15	01.05.2006	Pitter Norbert		Ventus 2cT/18m	153.50	127,92	0,9	115,13	183,26
	30.04.2006	Pitter Norbert		Discus	81.75	75,70	0,9	68,13	
16	02.07.2006	Schulz Uwe		Duo Discus T	208.04	189,13	0,9	170,22	170,22
17	30.04.2006	Klam Rüdiger		Discus	94.21	87,24	0,9	78,52	143,96
	01.07.2006	Klam Rüdiger		LS 4	63.06	59,49	1,10	65,44	
18	09.07.2006	Bötigheimer Christoph		LS 4	135.17	127,52	1,10	140,27	140,27
19	02.07.2006	Smalla Jürgen		LS 4	71.10	67,08	1,10	73,79	73,79
20	30.04.2006	Hofmann Jürgen		Ventus 2cT/18m	94.77	78,97	0,9	71,07	71,07

## Wertung Karl Kölle Pokal 2006 Junioren

Platz	Datum	Pilot	Begleiter	Typ	Strecke	Punkte DMST	KK Faktor	Wertung	Gesamt
<b>1</b>	08.06.2006	Röpling Hannes	Röpling Jörg	Janus 18,2m	423,68	488,86	0,9	439,97	<b>794,41</b>
	06.05.2006			LS 4	417,45	393,82	0,9	354,44	
<b>2</b>	07.05.2006	Berlinghof Roland		ASW 20	381,04	346,40	1,10	381,04	<b>740,71</b>
	25.07.2006			LS 4	346,59	326,97	1,10	359,67	
<b>3</b>	21.04.2006	Lugtenburg Anton		LS 4	300,22	283,23	1,10	311,55	<b>598,75</b>
	06.05.2006			LS 4	276,75	261,09	1,10	287,20	
<b>4</b>	02.07.2006	Röpling Verena	Röpling Jörg	Janus 18,2m	399,18	383,83	0,9	345,45	<b>345,45</b>

## Flugplatz Eichstätt



## Starts, gesamt

	2006	(2005)	
<b>Summe</b>	<b>4961</b>	<b>(5588)</b>	<b>-11,2%</b>
davon Motorflug	1278	(1302)	-1,8%
davon Motorsegler	1350	(1026)	+31,6%
davon UL's	249	(347)	-28,2%
davon Segelflug	2084	(2913)	-28,5%
Windenstarts	1706	(2493)	-31,6%
F-Schlepps	620	(420)	+47,6%

## Flüge auf Vereinsflugzeugen

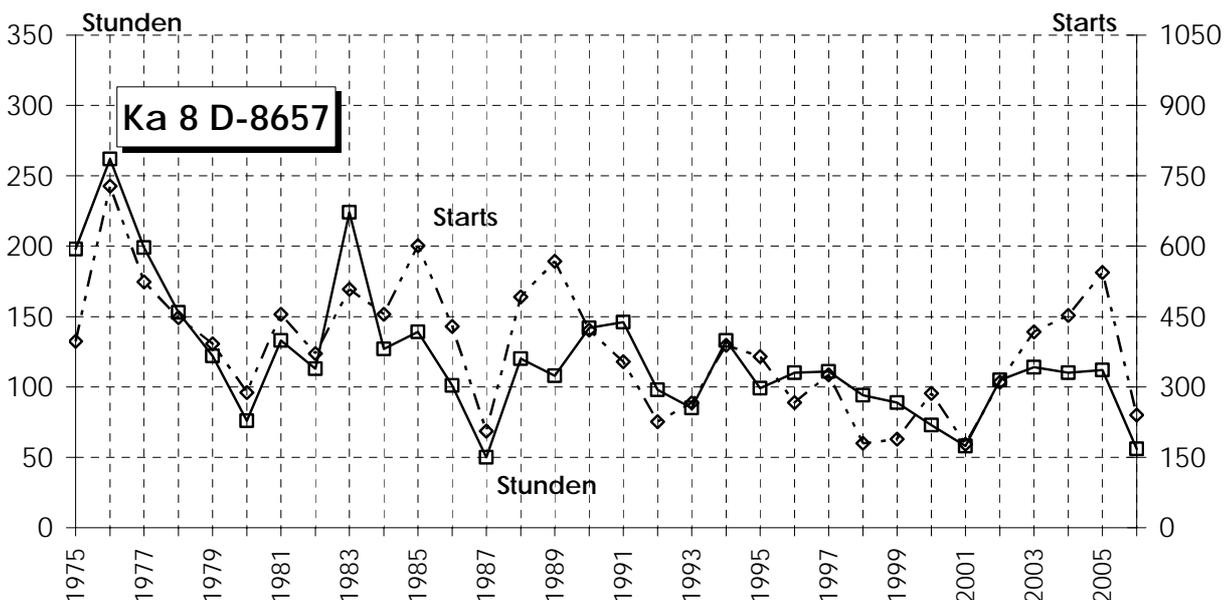
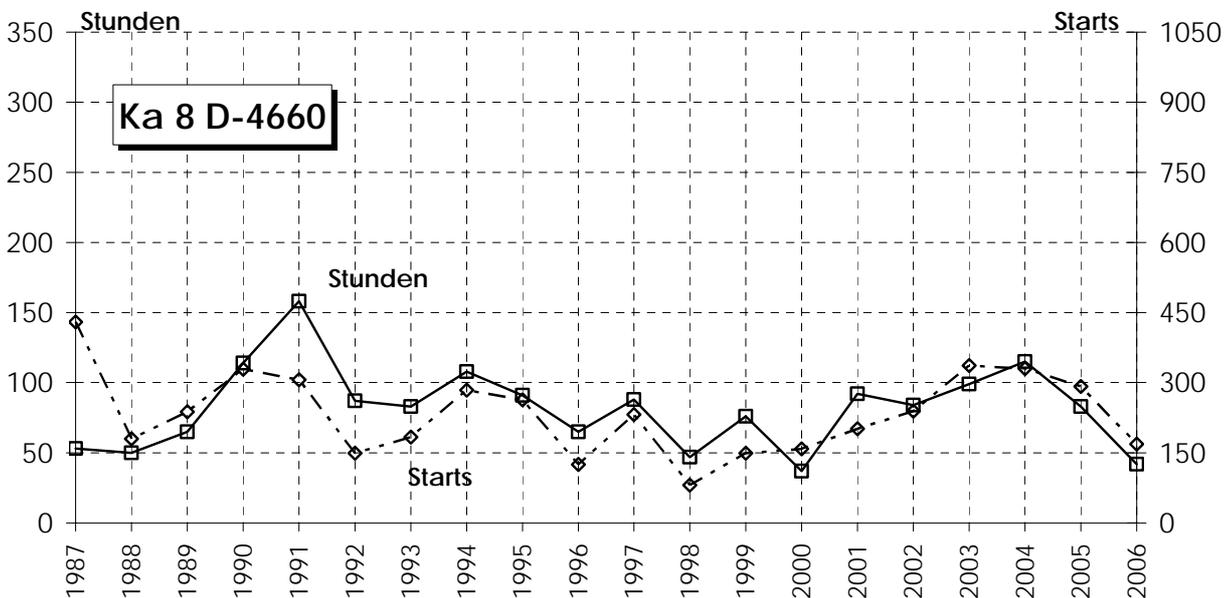
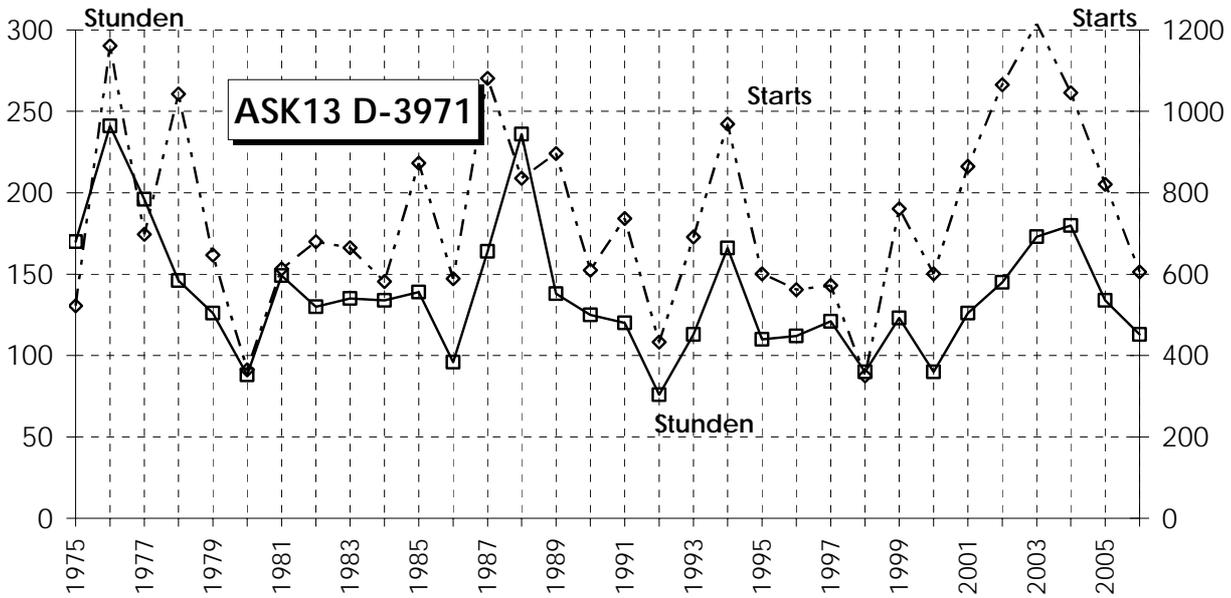
	Stunden			Starts		
	2006	(2005)		2006	(2005)	
<b>Summe</b>	<b>1615</b>	<b>(1869)</b>	<b>-13,6%</b>	<b>4276</b>	<b>(4569)</b>	<b>-6,4%</b>
davon Motorflug	267	(262)	+1,9%	1075	(1067)	+0,7%
davon Motorsegler	465	(431)	+7,9%	1264	(930)	+35,9%
davon Segelflug	883	(1176)	-24,9%	1937	(2572)	-24,7%

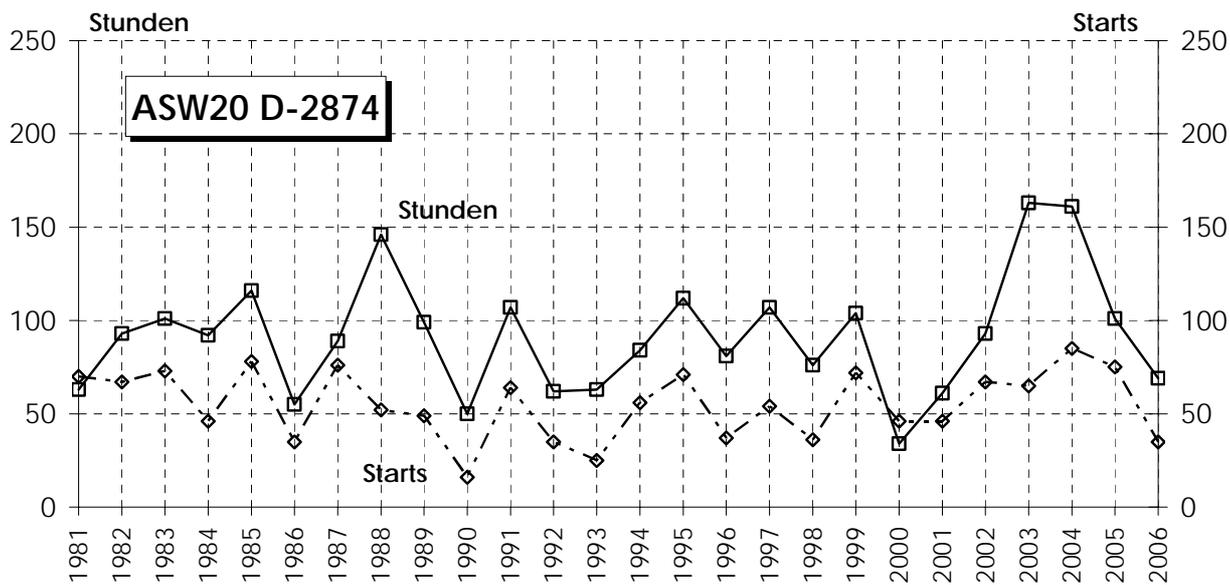
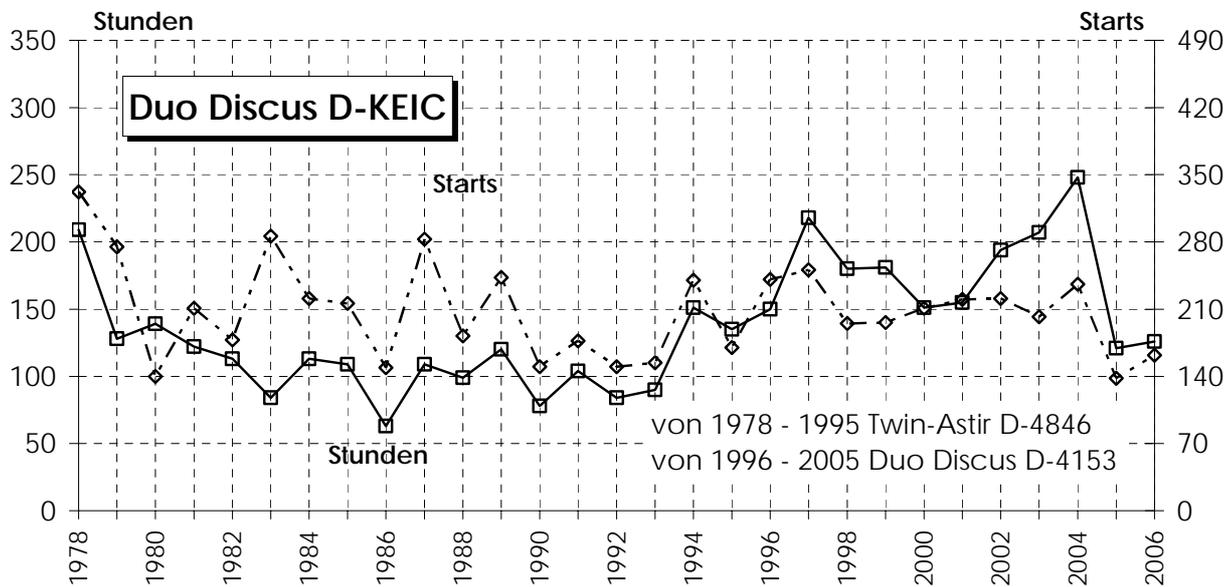
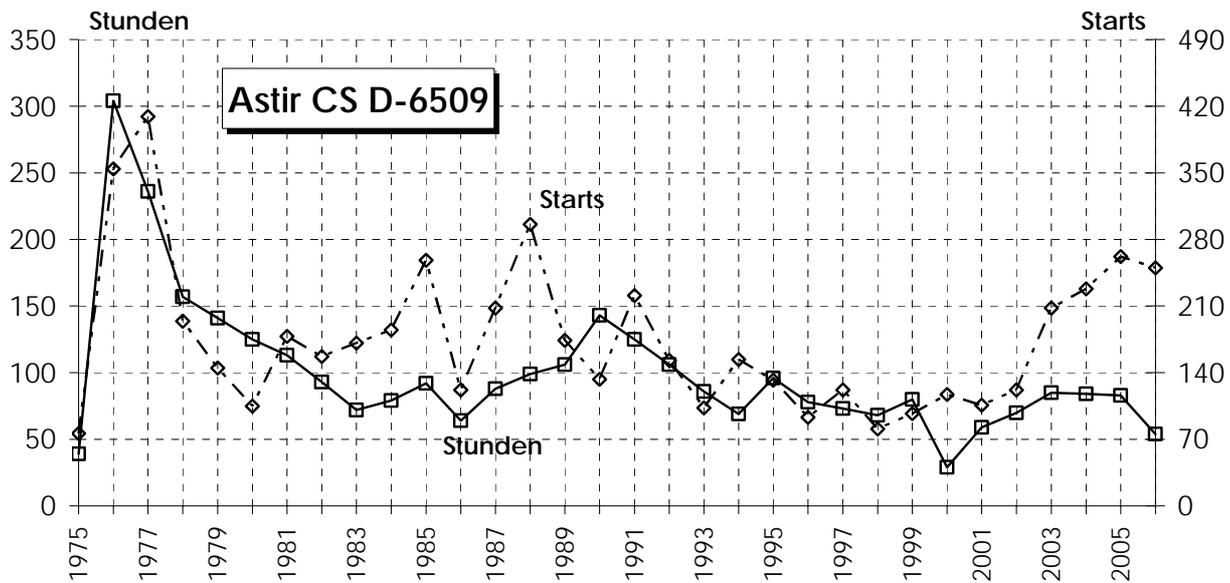
# Flugzeugpark Fliegerclub Eichstätt

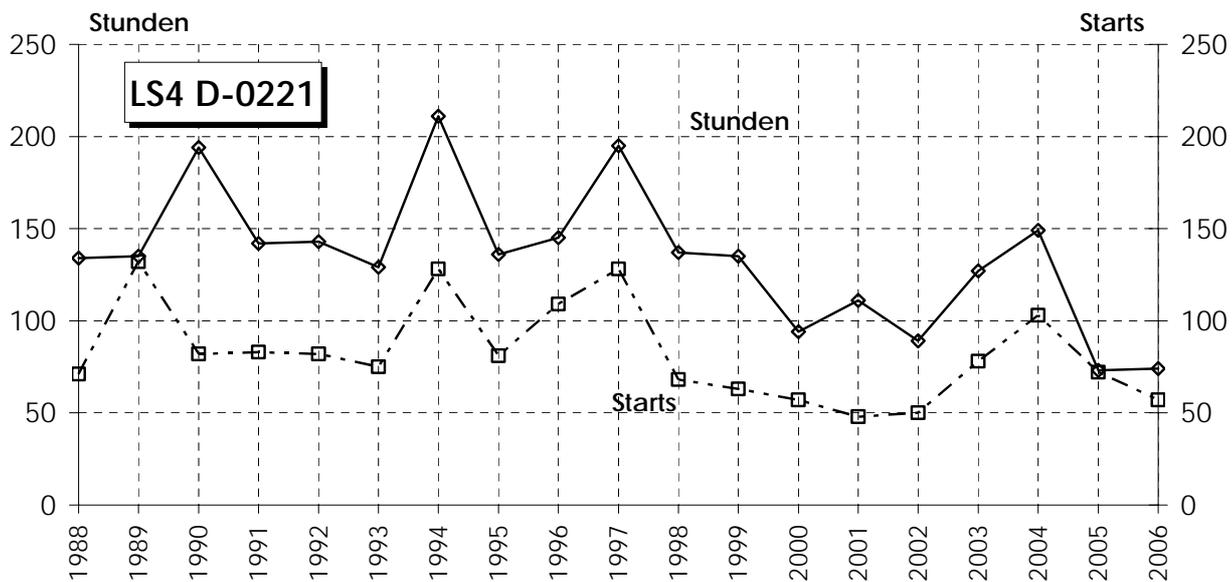
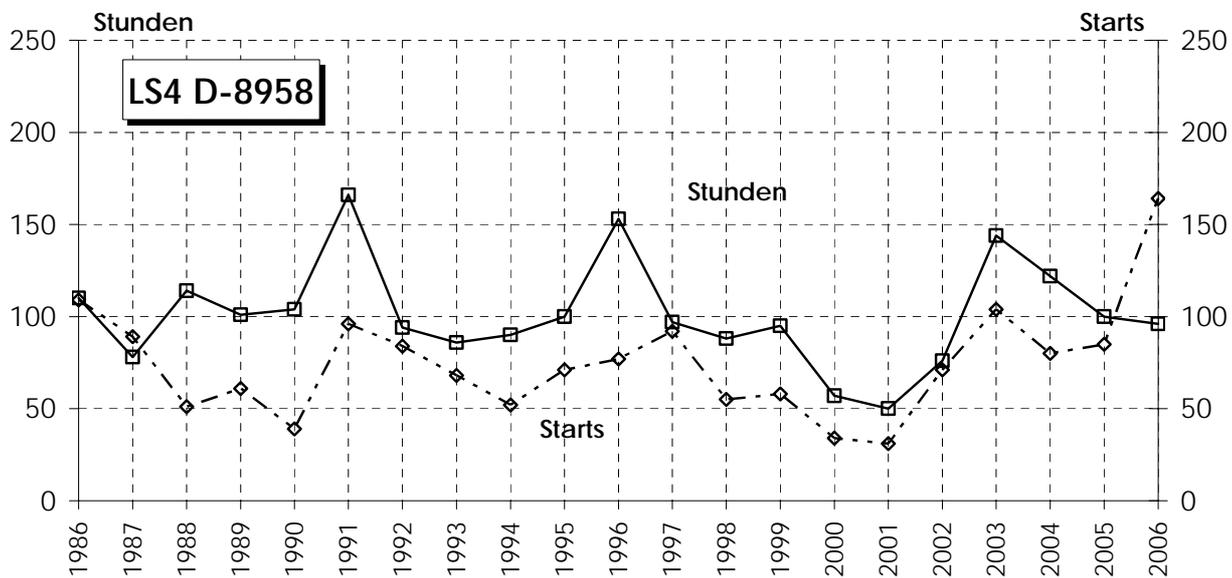
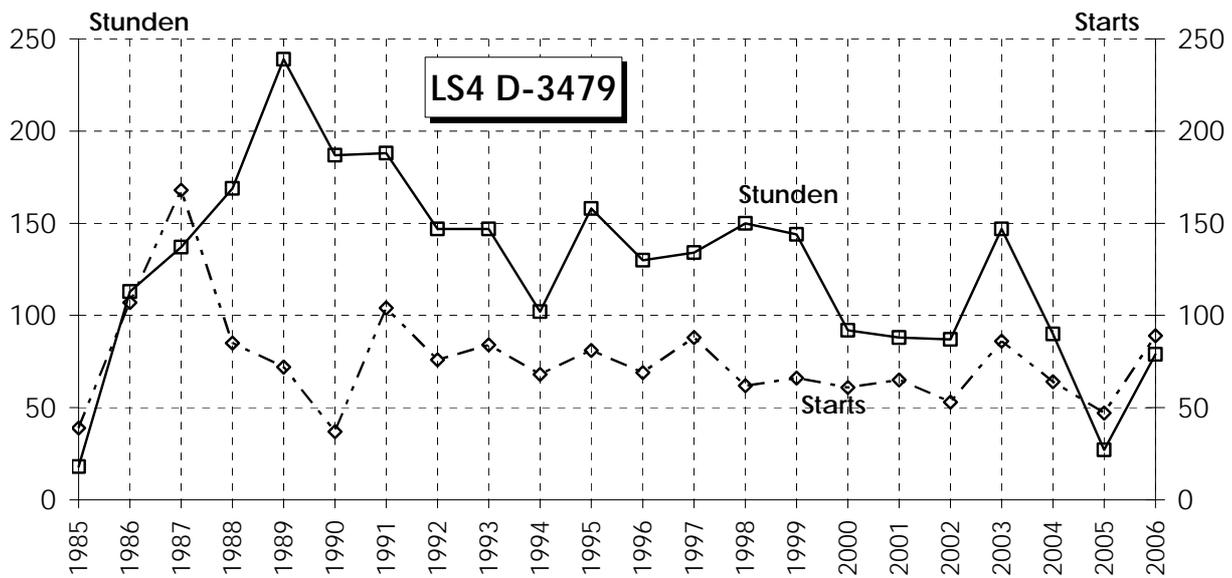
Flugzeug	Kenn- zeichen	Bau- jahr	Grund- überhol.	in EI seit	Stunden	Starts
DR 300	D-ENJN	1972	87/88	1972	3488	18819
DR 400	D-EKVL	1977	86/87	1982	3094	10189
C 172	D-EGJC	1973	----	1976	2947	7535
SF 25 C	D-KFCE	1992	----	1992	3010	6583
SF 25 C	D-KFEC	1994	----	1994	2577	5496
ASK 13	D-3971	1975	89/90	1975	4405	23755
Ka 8 b	D-8657	1975	90/91	1975	3860	12272
Ka 8 b	D-4660	1960	88/89	1987	3648	9631
Astir CS	D-6509	1975	----	1975	3196	5614
Duo Discus	D-KEIC	2006	----	2006	1931	2273
ASW 20	D-2874	1981	----	1981	2382	1431
LS 4	D-3479	1985	----	1985	2773	1671
LS 4	D-8958	1986	----	1986	2121	1571
LS 4 a	D-0221	1987	----	1987	2553	1567
Discus b	D-5078	1989	----	1989	2353	1409
Ventus CT	D-KEEI	1998	----	1998	1392	648
Winde	BAY 5850	1999	----	1999	----	12300

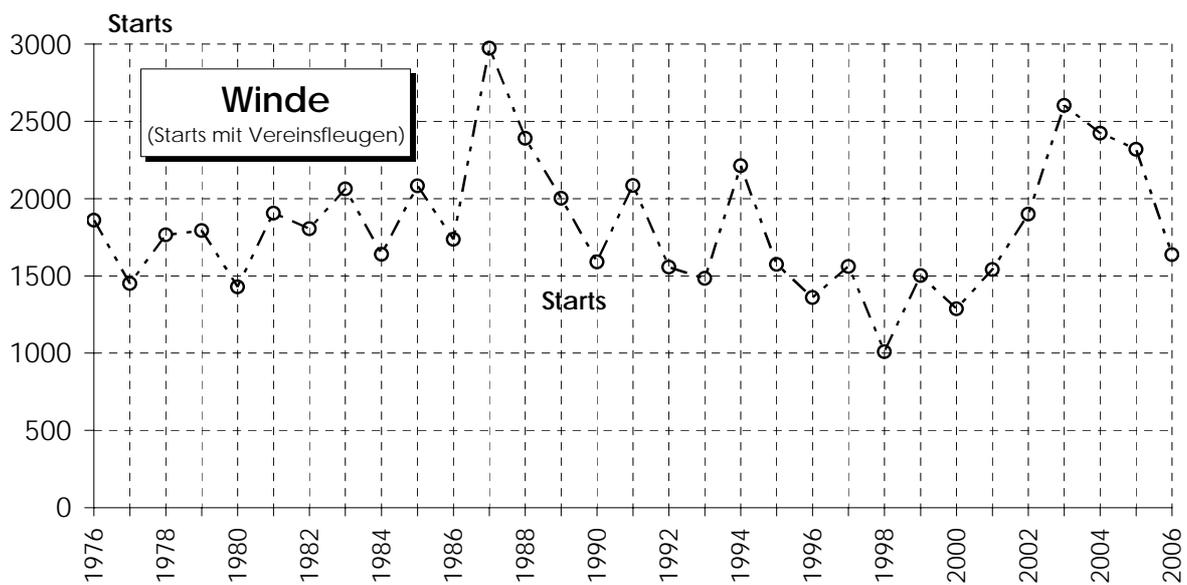
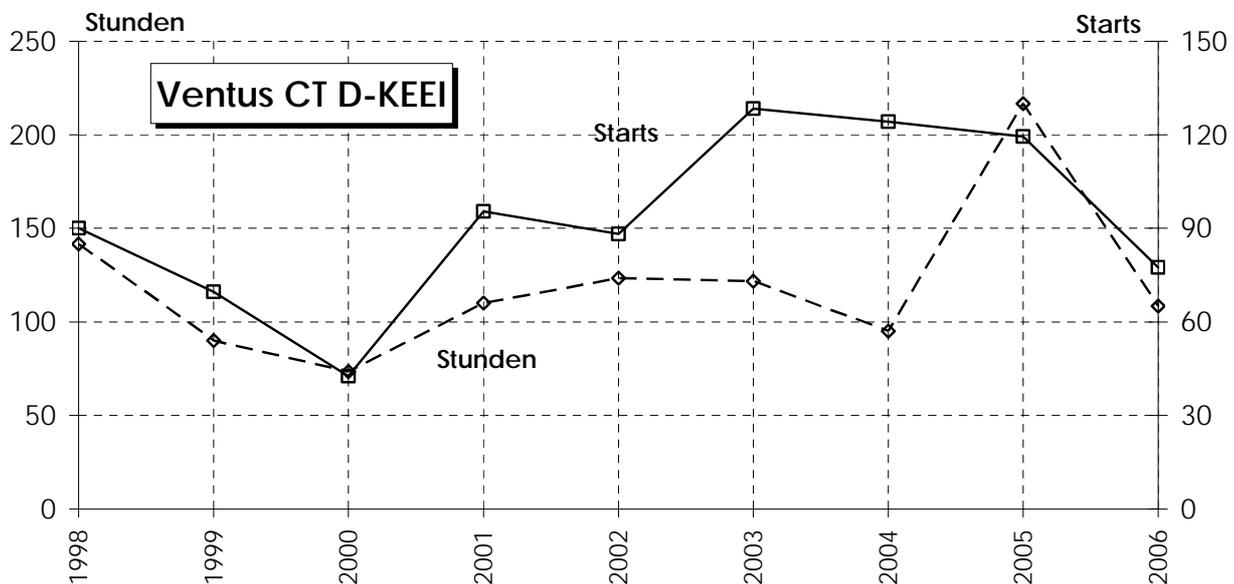
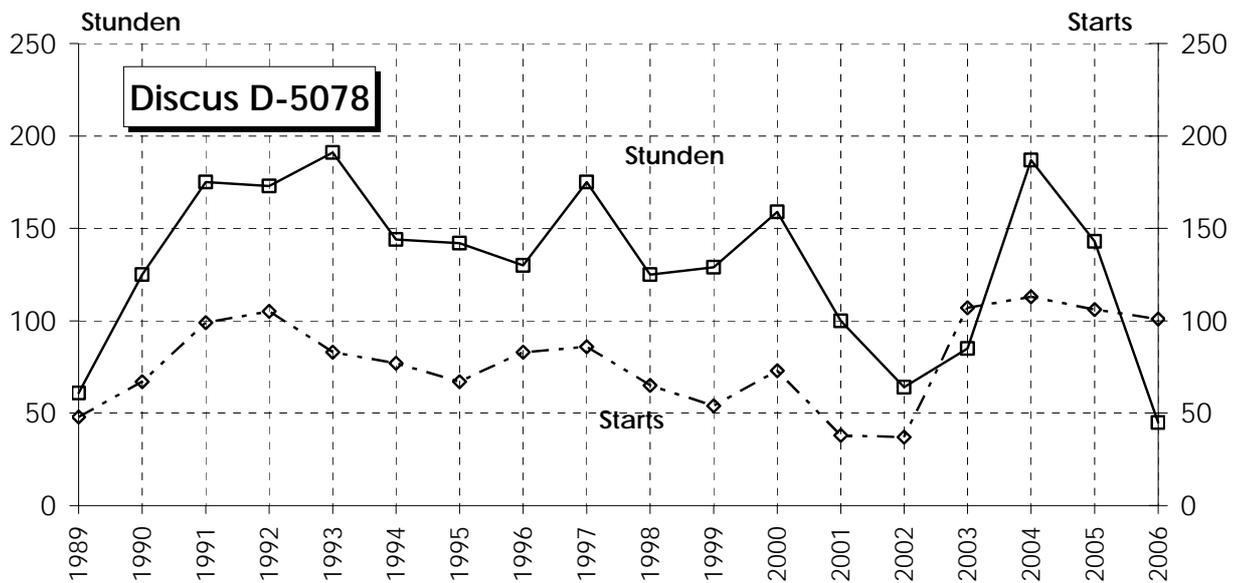
## Flüge auf Vereinsflugzeugen

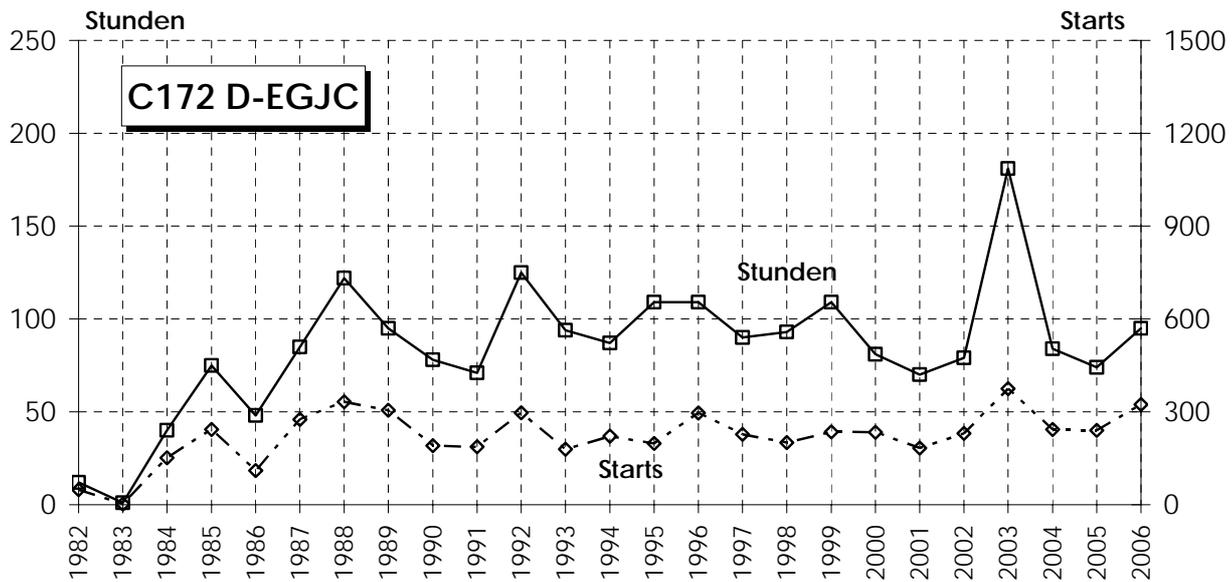
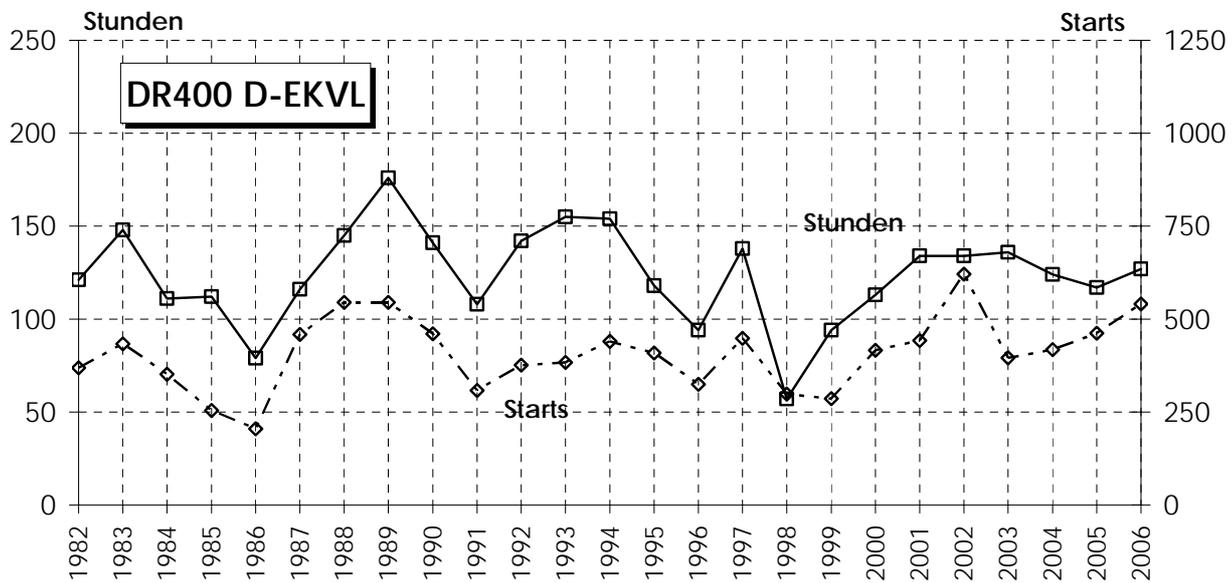
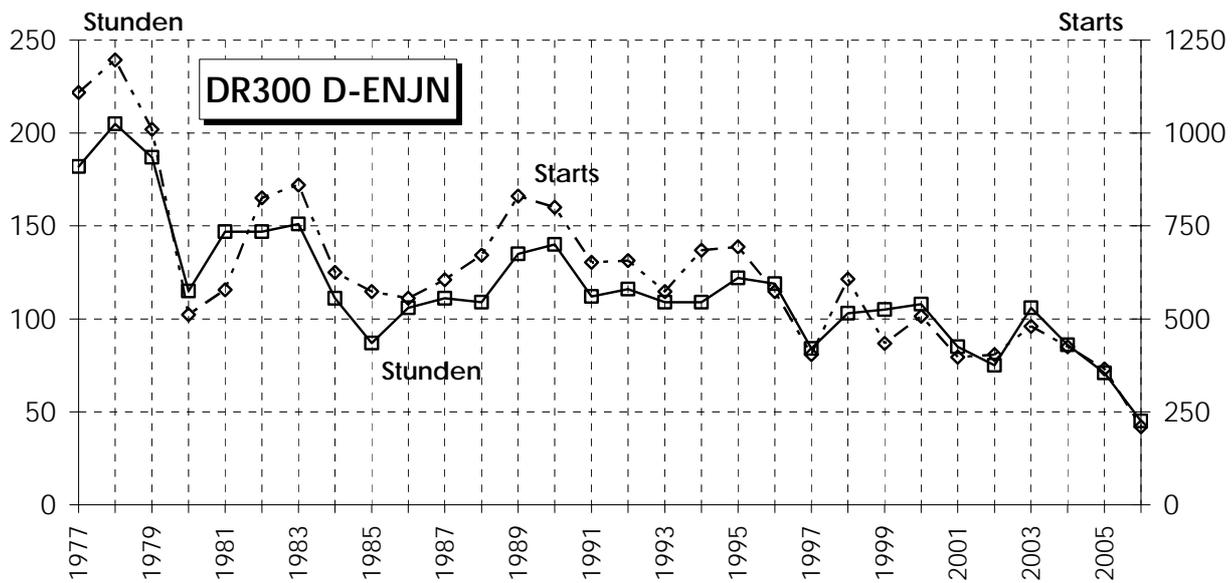
Flugzeug	Kenn- zeichen	Starts			Stunden		
		2006	(2005)		2006	(2005)	
DR 300	D-ENJN	210	365	-42,5%	45	71	-36,6%
DR 400	D-EKVL	541	462	+17,1%	127	117	+8,5%
C 172	D-EGJC	324	240	+35,0%	95	74	+28,4%
SF 25 C	D-KFCE	723	400	+80,8%	261	168	+55,4%
SF 25 C	D-KFEC	541	530	+2,1%	204	263	-22,4%
ASK 13	D-3971	605	821	-26,3%	113	134	-15,7%
Ka 8 b	D-8657	240	544	-55,9%	56	112	-50,0%
Ka 8 b	D-4660	169	292	-42,1%	42	83	-49,4%
Astir CS	D-6509	250	262	-4,6%	54	83	-34,9%
Duo Discus	D-4153	162	138	+17,4%	126	121	+4,1%
ASW 20	D-2874	35	75	-53,3%	69	101	-31,7%
LS 4	D-3479	89	47	+89,4%	79	27	+192,6%
LS 4	D-8958	164	85	+92,9%	96	100	-4,0%
LS 4 a	D-0221	57	72	-20,8%	74	73	+1,4%
Discus b	D-5078	101	106	-4,7%	45	143	-68,5%
Ventus CT	D-KEEI	129	199	-35,2%	65	130	-50,0%
Winde	BAY 5102				1636	2318	-29,4%

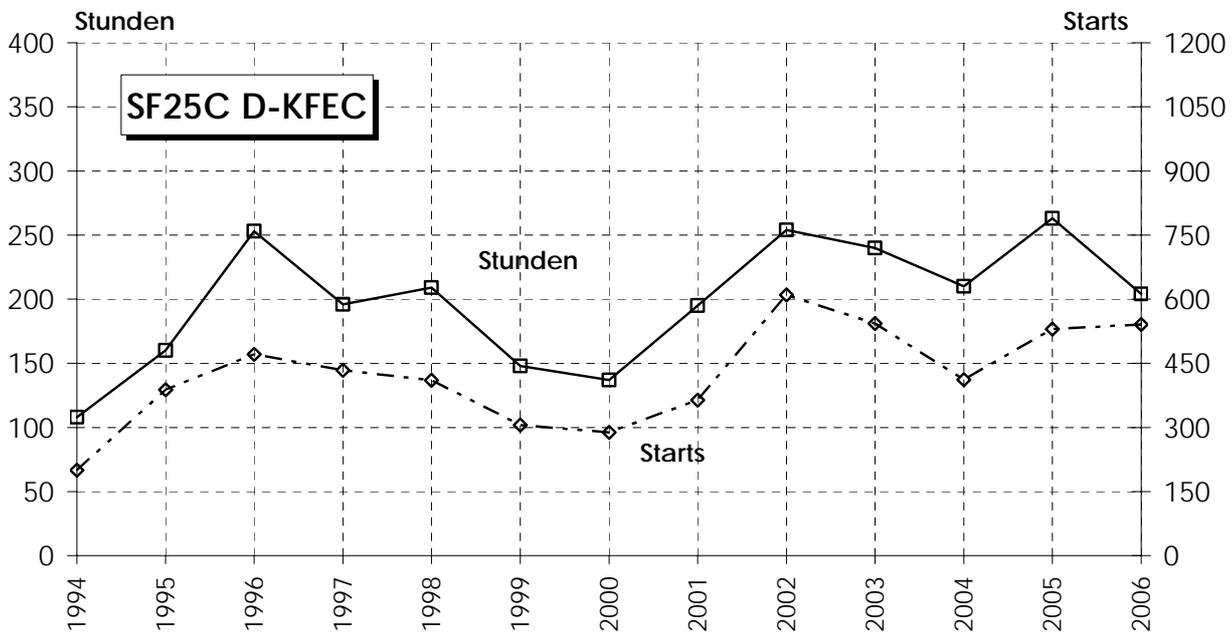
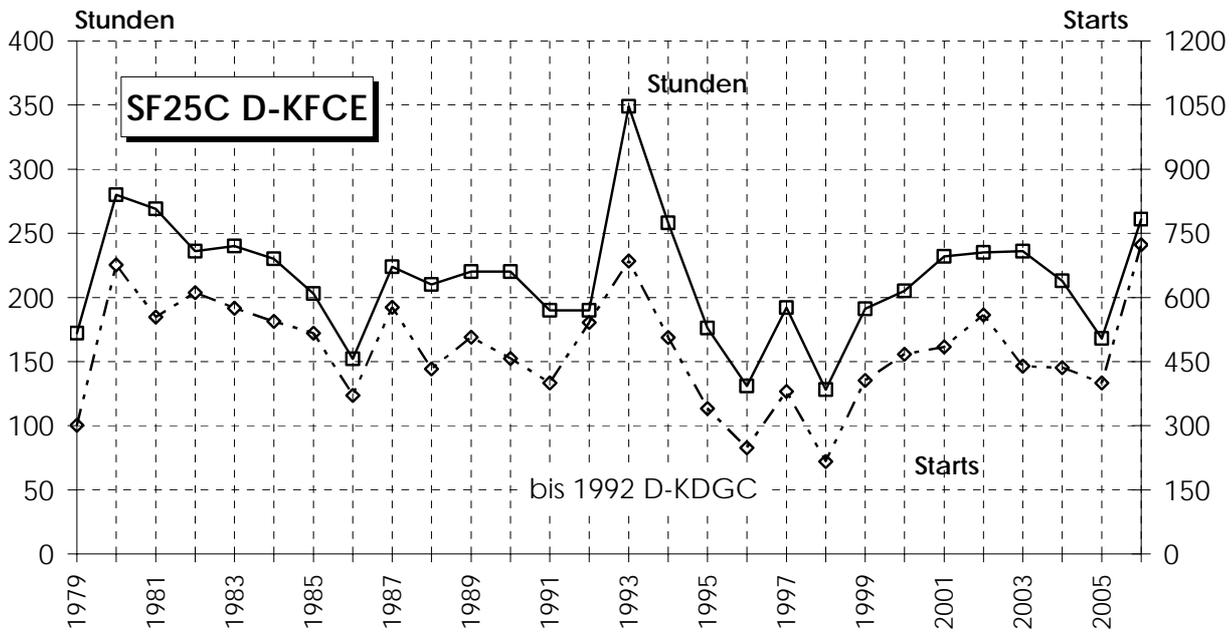












## Starts/Stunden Lehrer und CRI 2006

	Segelflug		Motorsegler		Motorflug	
	Starts	Stunden	Starts	Stunden	Starts	Stunden
Gerts Herrmann	10	3				
Grüner Engelbert					4	2
Hofmann Jürgen	19	5	11	6	18	6
Jägle Arno			54	14	38	12
Kölle Karl	43	6	14	4		
Kürten Björn	8	2				
Menzel Josef	6	1	1	1		
Meyerle Viktor	71	58	119	38		
Pachowsky Gerhard sen.					30	5
Röpling Jörg	68	65	10	5		
Schmidt Ottmar	59	19	17	6		
Schneider Jürgen	13	2				

## Termine 2007

**Samstag 03.03.07 20 Uhr** Jahreshauptversammlung im Trachtenheim

**10.03.07 bis 24.03.07** Fluglager Frankreich

**16.03.07 bis 17.03.07** Flieger aufbauen / Vorbereitung Flugsaison

Samstag	31.03.07	Flugplatzpflege
Samstag	31.03.07	16 Uhr Einweisung in Rettungsgeräte
Samstag	31.03.07	19 Uhr Frühjahrsversammlung (Regeln / Infos / ...)
10.04.07	bis	13.04.07 Ferienfluglager FCE am Flugplatz
Mai 07	<small>genauer Termin wird noch festgelegt</small>	LVB - Lehrgang Flugzeugwart
14.05.07	bis	18.05.07 Leistungsflugwoche FCE am Flugplatz

**01.06.07 bis 03.06.07**

30.06.07 bis 01.07.07  
Beteiligung am Altstadtfest

30.07.07 bis 15.08.07  
Ferienfluglager am Flugplatz

Montag 30.07.07 13:30 Uhr  
Fliegen für Jugendliche (zusammen mit dem Kreisjugendring)

August 07 genauer Termin wird noch festgelegt  
Basteln von Wurfgleitern (zusammen mit dem Kreisjugendring)

September 07 genauer Termin wird noch festgelegt  
LVB - Lehrgang Flugzeugwart

**Samstag 29.09.07**

10.11.07 bis 11.11.07  
Jahresnachprüfung Segelflugzeuge / Winde

Samstag 08.12.07 16 / 18 Uhr  
Weihnachtsfeier im Vereinsheim

## **Airportparty**