

# Jahresbericht



2009

# Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand) .....  | 3  |
| Bericht Segelflugreferent .....   | 4  |
| Bericht / Motorflugreferent .....   | 7  |
| Ausbildungsbericht 2009 – Segelflug – Motorsegler und UL .....                          | 9  |
| Ausbildungsstatistik im Fliegerclub .....   | 11 |
| Jahresrückblick 2009 .....  | 13 |
| Ausblick 2010 .....   | 18 |
| Änderung Darstellung ICAO Karten Sichtflugkarten .....                                  | 18 |
| Sprachkenntnisse: Do you speak English? .....   | 19 |
| Hänger ASK 21 .....   | 20 |
| Übung ELITE 2010 (17.06.-01.07.2010) .....  | 21 |
| Schreiben LAN (Luftamt Nord) Flugbuchführung .....                                      | 22 |
| Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1959) .....  | 23 |
| Luftrettungsstaffel Bayern e.V., Flugbereitschaft Oberbayern, Stützpunkt Eichstätt..... | 25 |
| Fluglehrer - Lehrgang von Roland Berlinghof .....                                       | 27 |
| Anton Lugtenburg - Meine Wettbewerbe im Jahr 2009 .....                                 | 29 |
| Statistik .....   | 32 |
| OLC Regeln.....   | 39 |
| DMSt- Wettbewerbsordnung (Stand Februar 2009) .....                                     | 42 |
| Wertung Karl - Kölle - Pokal 2009 – Senioren .....                                      | 47 |
| Wertung Karl - Kölle - Pokal 2009 -Junioren.....  | 48 |
| Flüge Piloten FCE DMST 2009 (1) .....   | 49 |
| Flüge Piloten FCE DMST 2009 (2) .....   | 50 |
| Termine 2010 .....  | 51 |

## Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand)

Liebe Vereinsmitglieder,  
liebe Freunde des Luftsports,

für uns hatte das Jahr 2009 einen idealen Start, denn ein neues Segelflugzeug, eine ASK 21, steht seit dem 10. Januar bei uns in der Halle. Wie in der Statistik, hier in diesem Jahresbericht, nachzulesen ist, war der Kauf der ASK 21 ein voller Erfolg, denn sie war das Flugzeug mit den meisten Starts 2009.

Der Umstieg bei der Schulung von Holz- auf Kunststoffflugzeuge hatte natürlich zur Folge, dass die ASK 13 und eine Ka 8 verkauft wurden. Die ASK 13 war seit 1975 unser Ausbildungsflugzeug und hatte in diesem Zeitraum über 25.000 Starts gemacht. Ich hoffe, dass die ASK 21 ein ähnliches Erfolgsmodell wird. Damit ist die Ka 8 (D-8657) das letzte Holzsegelflugzeug im Verein. Ob wir diese Ka 8 verkaufen können oder als „Oldtimer“ behalten, wird die Zukunft zeigen.

Der Flugzeugpark wird sich in den nächsten Jahren vermutlich verändern müssen, denn wenn eine Jodel DR 300 (D-ENJN) im Jahr nur 43 Stunden in der Luft ist (so wenig wie noch nie), dann muss man sich Gedanken machen, ob die Mitglieder das Flugzeug noch wollen oder ob der Verein ein Flugzeug zuviel hat?

Ansonsten ist das Jahr 2009 etwas ruhiger verlaufen als das Jahr zuvor mit der „Großbaustelle Hallendach“. Ich glaube, das tut einem Verein auch einmal gut, wenn die Mitglieder am Wochenende zum Flugplatz kommen und kein Gerüst und keine Arbeitsmaschinen sehen. Trotzdem wurde wieder sehr viel an den Flugzeugen und Geräten instand gesetzt, gewartet und repariert sowie viele Restarbeiten, die von der Dachsanierung noch offen waren, erledigt. Dafür, all denjenigen, die immer zur Stelle sind, wenn etwas geleistet werden muss, ein herzliches Dankschön.

Mit dem Wetter hatten wir 2009 im Großen und Ganzen auch Glück, sodass mit fast allen Flugzeugen mehr geflogen wurde als im Jahr zuvor.

Das Fliegerfest fand bei der Bevölkerung wieder guten Anklang und trotz des durchwachsenen Wetters konnte ein erfreuliches Ergebnis erzielt werden.

Das Schönste für einen Verein ist es aber, wenn man am Ende des Jahres zufrieden zurückblicken kann, weil die Flugsaison ohne große Störungen und vor allem unfallfrei verlaufen ist. Dafür möchte ich mich bei allen bedanken und zugleich die Hoffnung aussprechen, dass auch in diesem Jahr die Sicherheit oberste Priorität hat.

Für die Flugsaison 2010 wünsche ich allen Vereinsmitgliedern viele schöne Flugerlebnisse und vor allem eine unfallfreie Saison.



1. Vorsitzender

# Bericht Segelflugreferent

Hallo Segelflieger, hallo Anwesende,

rückblickend auf die Flugsaison 2009 kann mit Fug und Recht behauptet werden, dass die abgelaufene Saison eine Reihe von gravierenden Veränderungen und Neuerungen im Bereich Segelflug mit sich brachte.

Beginnend mit der Lieferung unserer ASK 21 D-1850 und dem fast gleichzeitigem Verkauf der ASK 13 D-3971 und der Ka 8 D-4660 nach Vilshofen ging eine fast 60-jährige Historie des Fliegerclubs, nämlich eine bewährte Basisschulung auf „Holzflugzeugen“, zu Ende. Die anfängliche, teilweise unterschwellig vorhandene Skepsis, ob die Übergangsphase auf ein Schul- und Übungsflugzeug aus Kunststoff reibungslos vonstattengehen wird, war vollkommen unbegründet. Die Umschulung und Grundschulung verlief, ich sage mal, unspektakulär und sehr zielführend. Diejenigen Flugschüler welche bereits im Jahr 2008 oder früher den Alleinflug mit unserer ASK 13 absolviert hatten, benötigten nur wenige Starts mit Lehrer um mit diesem ausgereiften Fluggerät der Firma Schleicher Alleinflüge zu absolvieren. Ferner konnte im Laufe der Flugsaison festgestellt werden, dass sich bei den neuen Flugschülern Lernerfolge und Erfolgserlebnisse ebenso rasch wie bei der Schulung mit der ASK 13 einstellten.

Der neue Kunststoffdoppelsitzer wurde nicht nur von den Flugschülern, sondern von allen Mitgliedern sehr gut angenommen und sehr gerne geflogen. Das Ergebnis spiegelt sich in der Statistik mit 609 Starts und mehr als 208 Flugstunden wieder. Ende des Jahres konnte ein modernes E- Vario der Firma LX Navigation eingebaut werden. Eine Investition, die nicht nur eine Steigerung des Komforts, sondern auch der Sicherheit dient, da bereits die Flugschüler lernen sollen das Steigen eines Flugzeuges mit Gehör zu optimieren, anstelle wie ein Kaninchen vor der Schlange auf ein mechanisches Vario zu starren.

Ein weiterer, für die Zukunft des Vereins wichtiger Schritt in der Flugausbildung war die Bereitschaft von zwei sehr aktiven Piloten, Roland Berlinghof und Christoph Böttigheimer, die Ausbildung zum Fluglehrer zu absolvieren. Für Roland konnte noch im August ein Ausbildungsplatz in Laucha organisiert werden, während Christoph momentan die LVB Fluglehrerausbildungsschiene durchläuft.

Nach Ablegen der theoretischen und praktischen Prüfung, sowie des Verwaltungsmarathons, die entsprechenden Unterlagen nach Bayern zu transferieren, konnte Roland mit seinen 24 Jahren als einer der jüngsten, wenn nicht der jüngste Fluglehrer des Vereins, bereits im September mit in die Vereinsausbildung eingebunden werden. An dieser Stelle mein herzlicher Dank an Euch beide, dass ihr euch dieser lern- und zeitintensiven Ausbildung gestellt habt, um euch zukünftig für den Verein als Lehrer zu engagieren.

Als weiteres Highlight dieser Flugsaison kann auch die Teilnahme von Anton Lugtenburg an drei Segelflugwettbewerben (Brandenburgische Landesmeisterschaften in Stölln, die Bayerischen Juniorenmeisterschaft in Ansbach, sowie als Trainingswettbewerb die Offenen Klasse-Meisterschaften in Winzeln) gewertet werden. Anton belegte bei diesen Qualifikationswettbewerben vordere Plätze und konnte sich bei den Meisterschaften der Junioren in Ansbach trotz eines mit einem schlechten Handicap belasteten Flugzeugs für die Deutsche Meisterschaft der Junioren 2010 qualifizieren.

Durch die soeben erwähnten Wettbewerbe und die sehr gute Platzierung bei der DMST 2009 wurde Anton in die Fördergruppe der Bundeswehr berufen und wird 2010 als Sportsoldat dienen. Die Berufung von Anton kann unseren Verein mit Stolz erfüllen, da die letzte Förderung eines Mitgliedes des Vereins durch den Bund fast 25 Jahre zurückliegt. Anton super!

Eine andere, für den Verein wichtige fliegerische Tätigkeit ist der Leistungs- oder Streckenflug. Nach dem Wechsel der Familie Röpling nach Donauwörth im Jahre 2008 war

das Interesse unserer Segelflieger am Streckenflug eher durchschnittlich. In der abgelaufenen Saison stieg sowohl die Anzahl der Flüge als auch die geflogenen Streckenkilometer.

Um den Streckenflug weiter zu intensivieren und das im Verein vorhandene Wissen und Knowhow zu übermitteln, begannen wir im Winter mit dem theoretischen Teil einer vereinsinternen Streckenflugausbildung. Sowohl die Anzahl der Teilnehmer als auch das Interesse waren sehr groß, so dass das übermittelte Wissen hoffentlich bald in die Praxis umgesetzt werden kann.

Einziges Wermutstropfen ist die Beteiligung unserer Junioren an der DMST. Im Jahre 2009 meldete praktisch nur Anton Lugtenburg seine Flüge.

Zum einen gilt es hier den Hebel anzusetzen, um mehr jugendliche oder interessierte Segelflieger für die Streckenfliegerei zu begeistern, andererseits wäre es nicht schlecht, wenn selbst kleine Flüge am Abend durch die jeweiligen Piloten ausgelesen und gewertet würden.

Durch die Anschaffung eines Netbooks können die Daten von allen Loggern und Flarms aus unseren Vereinssegelflugzeugen mit geringem Aufwand ausgelesen und gewertet werden. Durch das am Flugplatz installierte WLAN System können die Flüge einfach, schnell, fast direkt und einfach in die OLC/DMST Wertung übertragen werden. Eine „selbstgestrickte“ Anleitung ist im Aufbewahrungskoffer des Netbooks sowie auf unserer Homepage einsehbar.

Die Schulung möchte ich nur am Rande streifen, da unser Vereinsausbildungsleiter Viktor in seinem Ausbildungsbericht detailliert über die Ausbildung berichten wird. Nur soviel: Die Anzahl der Flugschüler konnte zwar nicht gesteigert werden, aber vier jugendliche Flugschüler konnten wir als neue Mitglieder begrüßen. Trotz der stagnierenden Anzahl von in der Ausbildung befindlichen Piloten konnte eine deutliche Steigerung von Schulstarts und Schulstunden verbucht werden. Einzelheiten können dem Jahres- beziehungsweise Ausbildungsbericht entnommen werden.

Zum Abschluss möchte ich noch über die wichtigsten geplanten oder gestarteten Aktivitäten für die neue Flugsaison informieren.

Am 12. März starten unsere „Frankreichfahrer“ mit zwei Privat- und zwei Vereinsflugzeugen Richtung „La Motte“ um bei hoffentlich wieder optimalen Wetterbedingungen zahlreiche Flüge in den französischen Alpen zu unternehmen.

Anton Lugtenburg wird ebenfalls Anfang März am Bundeswehrekaderlehrgang in Vinon teilnehmen.

Bei ausreichendem Interesse wollen wir Ostern wieder unter der Woche am Heimatflugplatz fliegen. Deshalb bitte ich darum, dass ihr euch kurzfristig in die im Vereinsheim aushängende Liste eintragt. Zwischen dem 25.04.2010 und 02.05.2010 hat der Bayrische D – Kader ein Trainingslager auf unserem Flugplatz geplant. Wer in diesen Zeitraum fliegen will, ist herzlich eingeladen. Ob die Mitte Mai geplante Streckenflugwoche wieder stattfindet, hängt in erster Linie von der Beteiligung der Mitglieder des Fliegerclubs statt. Ein entsprechender Aushang folgt. Die ersten zwei Augustwochen stehen wieder ganz unter dem Zeichen unseres Sommerfluglagers.

Ferner planen wir die Anschaffung eines Hängers für unsere ASK 21. Um den Markt zu sondieren, werden wir im Rahmen der Anfang April stattfindenden AERO 2010 entsprechende Hersteller aufsuchen und anschließend den für unseren Verein optimalen Hänger als Ausbausatz ordern.

Der Kauf eines neuen Segelflugzeuges wurde zurückgestellt, da wir momentan unter anderem die Auslastung der einzelnen Flugzeuge beobachten wollen, und die Beschaffung eines potentiellen neuen Flugzeuges aufgrund sehr kurzer Lieferzeiten nicht zeitnah entschieden werden muss.

Ferner liegt uns seit kurzem eine Anfrage des Internats des Gabrielgymnasiums, Segelflug als eine Art Wahlfach ab dem Schuljahr 2010/11 anzubieten, vor. Eine Entscheidung inwieweit und in welchem Umfang dieses Projekt realisiert werden kann, kann erst nach einigen intensiven Gesprächen mit den entsprechenden Mitgliedern (Fluglehrern, Theorie-

lehrern, Flugleitern, Windenfahrer etc.), sowie Gesprächen mit den zuständigen Verantwortlichen der Realschule getroffen werden.

Mit meinen Ausführungen bin ich am Ende. Last but not least möchte mich an dieser Stelle bei den Fluglehrern, den zahlreichen freiwilligen Helfern am Start, unserem technischen Personal, vor allem Gerhard Pachowsky sen. als Prüfer und Gerhard Pachowsky jun. als Organisator der Werkstattarbeit/Material, sowie den fleißigen Helfern bei der Winterarbeit und vor allem bei unseren Rentnern, ohne deren Engagement viele wichtige Arbeiten nicht rechtzeitig abgeschlossen, der Flugbetrieb während der Woche und an vielen Wochenenden oft nicht möglich gewesen wäre, recht herzlich bedanken.

Dank auch an die Autoren der Beiträge und Statistiken unserer Jahresrückblicke, welcher am Ende der Versammlung wieder verteilt wird, beziehungsweise auf unserer Homepage angesehen oder downgeloaded werden kann.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Jürgen Hofmann  
(Segelflugreferent)



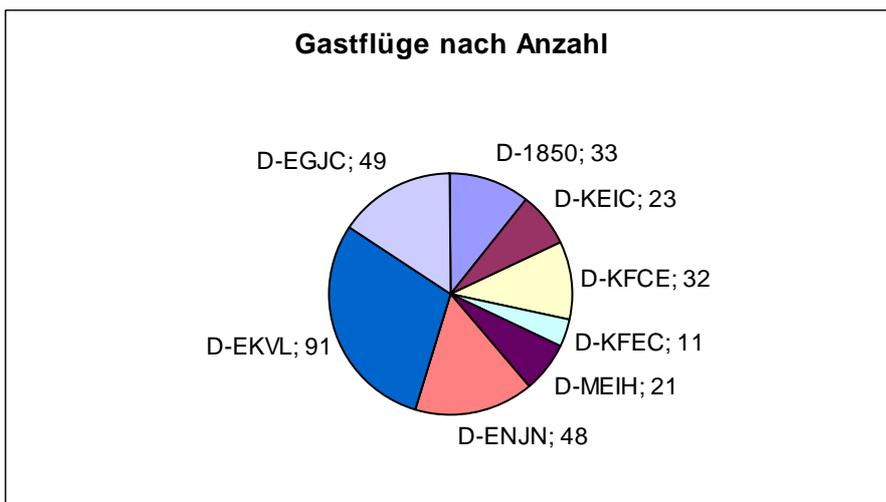
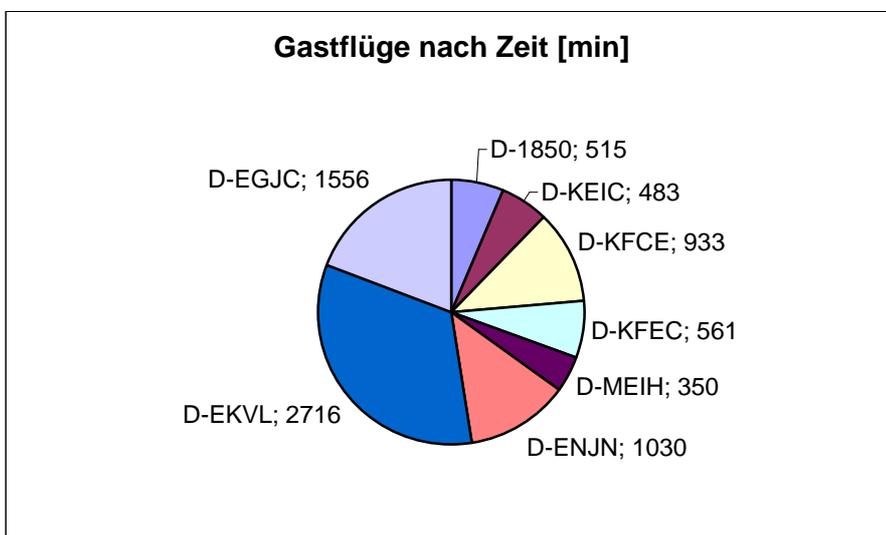
*Unsere neue Monstranz, die ASK 21 D-1850 im Dauereinsatz (Foto Iris Pachowsky)*

# Bericht / Motorflugreferent

## Flugsaison 2009

Erfreulicher Weise können wir auch beim Motorflug auf eine unfallfreie Flugsaison 2009 zurückblicken. Viele schöne Flüge in die nähere und weitere Umgebung wurden mit den vereinseigenen motorgetriebenen Flugzeugen durchgeführt. Hierbei erwies es sich als richtig, auf den Verkauf eines der beiden Motorsegler zu verzichten, da diese sich weiterhin großer Beliebtheit und damit Auslastung erfreuen. Auch das Ultraleicht (IH) wurde erfreulich gut genutzt. Eine relativ geringe Auslastung verzeichnete allerdings unsere zweite Schleppmaschine (JN). Siehe hierzu auch die Statistik in diesem Jahresbericht.

Auch im Jahr 2009 wurden wieder sehr viele Gastflüge durchgeführt, insgesamt 135 Std und 44 min, entsprechend 308 Starts und Landungen. Die Verteilung nach Zeit und Starts könnt ihr der nachstehenden Grafik entnehmen.



Allen Piloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft, wodurch vielen Gästen ein positiver Einblick in unseren attraktiven Sport ermöglicht wurde. Die Tradition kosten-günstiger Mitflugmöglichkeiten für Interessierte möchten wir auch in der kommenden Flugsaison weiter pflegen. Gerade das direkte Gespräch mit freundlichen und fachkundigen Piloten im angenehmen Umfeld unseres schönen Flugplatzes trägt zu einer positiven Meinungsbildung in der breiten Bevölkerung bei.

## Wartung der Motormaschinen

Wie jedes Jahr wurden auch während der laufenden Saison in vielen Arbeitsstunden an allen motorgetriebenen Flugzeugen, den Motorseglern und dem Ultraleicht Wartungsarbeiten und Jahresnachprüfungen durchgeführt. Die neuen Vorschriften und Regelungen forderten für die Motorflugzeuge neue Gerätschaften. Deshalb wurden in die Motorflugzeuge ELTs eingebaut.



In der Cessna wurden die Geber und Tankanzeigen erneuert. Die Schönheit sollte bei der JC auch nicht leiden, eine aufwändige Grundreinigung und Politur brachte das gewünschte Ergebnis.



Unsere Dynamic wurde (wenn auch gesetzlich nicht gefordert) mit einem Anticollisionlight und Positionslichtern ausgestattet, um die Sicherheit während des Flugbetriebes zu erhöhen. Diese Arbeiten wurden nicht nur an den Wochenenden, sondern größtenteils unter der Woche durchgeführt.

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

# Ausbildungsbericht 2009 – Segelflug – Motorsegler und UL

Jahreshauptversammlung 2010

Nach 35 Jahren Segelflugausbildung mit dem Schulflugzeug ASK 13 in Gemischtbauweise – Rumpf aus Stahlrohr, Flügel aus Holz mit Stoffbespannung- begann 2009 die Ära in Kunststoff mit der ASK 21.

Die ASK 21 bietet nicht nur fliegerisch einen großen Fortschritt, sondern auch eine bessere Sicht vom hinteren Lehrersitz; noch dazu sind die Sitze wesentlich bequemer.

Zu einem neuen Schulflugzeug gehört auch ein **neuer Fluglehrer** – den hat der FCE auch erhalten. **Roland Berlinghof** hat drei Wochen, also seinen ganzen Jahresurlaub für einen Fluglehrerlehrgang geopfert. Er hat den Lehrgang mit Erfolg abgeschlossen und die Lehrberechtigung erhalten.

Der Umstieg von der ASK 21 zum Astir ist wie erwartet, mit den Schülern problemlos verlaufen.

Mit **11 Segelflugschülern** steht der Verein gut da – vier Schüler haben die Ausbildung abgebrochen. Ich finde das ist ein normaler Vorgang.

Eine Schülerin hat die Segelflugausbildung abgeschlossen und nach der Prüfung den **Luffahrschein** erhalten: **Hortense Mayr**

Mit der Motorseglerausbildung waren wir wieder voll beschäftigt; der Erfolg – **drei neue Motorseglerpiloten: Franzi Metzel, Mark Wittmann und Andreas Banis**

## Startzahlen und Flugzeiten der Ausbildung zum Jahresbericht 2009

### Segelflug:

636 Segelflugstarts wurden an der Winde und  
16 Schulstarts mit F-Schlepp durchgeführt.  
156 Stunden waren die Schüler in der Luft.

### Motorsegler:

1 Schüler ist z.Zt. in Ausbildung  
172 Schulstarts mit  
40 Stunden wurden in der Ausbildung geflogen,  
12 Außenlandeübungen wurden mit den Schülern durchgeführt.

Reparaturen: Schweißarbeiten am Fahrwerk und die üblichen Stundenkontrollen wurden durchgeführt.

### Ultraleicht:

3 Piloten sind in Ausbildung.  
Die Dynamic (für manche das Lieblingsspielzeug) hat jetzt über 700 Stunden Flugzeit und 830 Starts.  
Reparaturen am UL:  
Das Getriebe wurde zur Überprüfung (nach 800 Stunden erforderlich) ausgebaut und die

üblichen Stundenkontrollen durchgeführt. – Die Laufzeit des Motors (TBO) ist von 1500 auf 2000 Stunden erhöht worden.

#### **Winde:**

1934 Starts wurden im vergangenen Jahr geschleppt und insgesamt hat die Winde 19118 Gesamtstarts.

Reparaturen: keine.

Einen Ersatzmotor mit Getriebe hat uns Kilian Fritz besorgt – ein wichtiges Ersatzteil.

#### **Lehrgänge:**

Ein Theorielehrgang für Segelflieger fand im Nov. / Dez. an fünf Wochenenden mit 30 Unterrichtsstunden statt.

Mit 15 Teilnehmern war der Lehrgang gut besucht, - sieben Schüler waren vom FCE, die übrigen kamen von Ingolstadt, Neuburg, Beilngries und Greding.

Die Lehrer waren Schneider J. (Met), Berlinghof R. u. Glaser F. (Tech.), Lutgenburg A. (Nav.), Dr. Böttigheimer Chr. und ich(Recht u.Verh.).

#### **Urlaubsfliegen:**

Das Ferienfliegen war wieder im Juli / August. Für die Schüler war diesmal die ASK 21 voll ausgelastet und für die Leistungsflieger gab es gute Wetterlagen für große und schnelle Streckenflüge.

#### **Jugendvergleichsfliegen:**

Am 12. Sept. fand das Jugendvergleichsfliegen in Beilngries statt.

Vom FCE nahm Isgen Johannes mit dem „Astir“ teil.

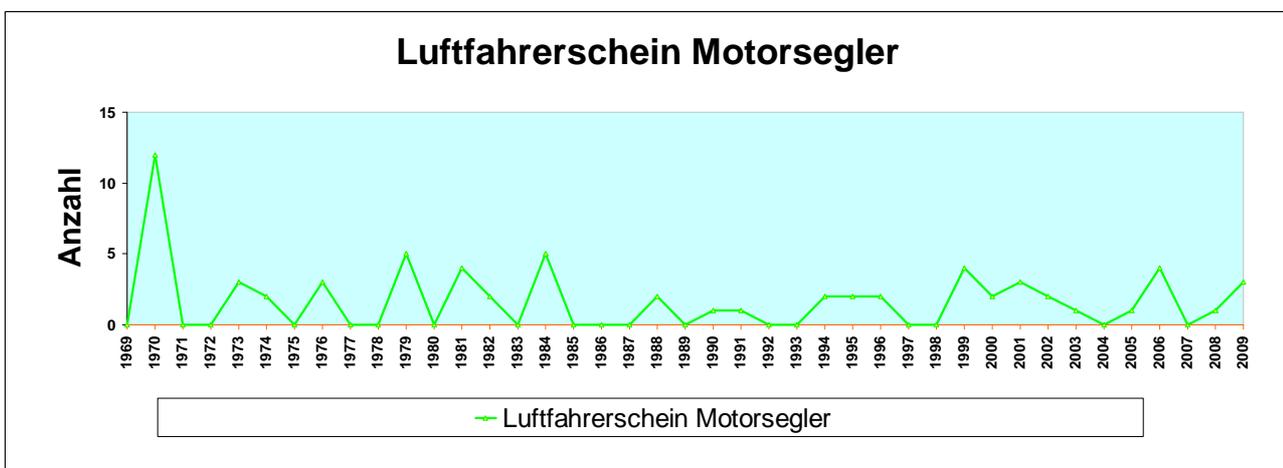
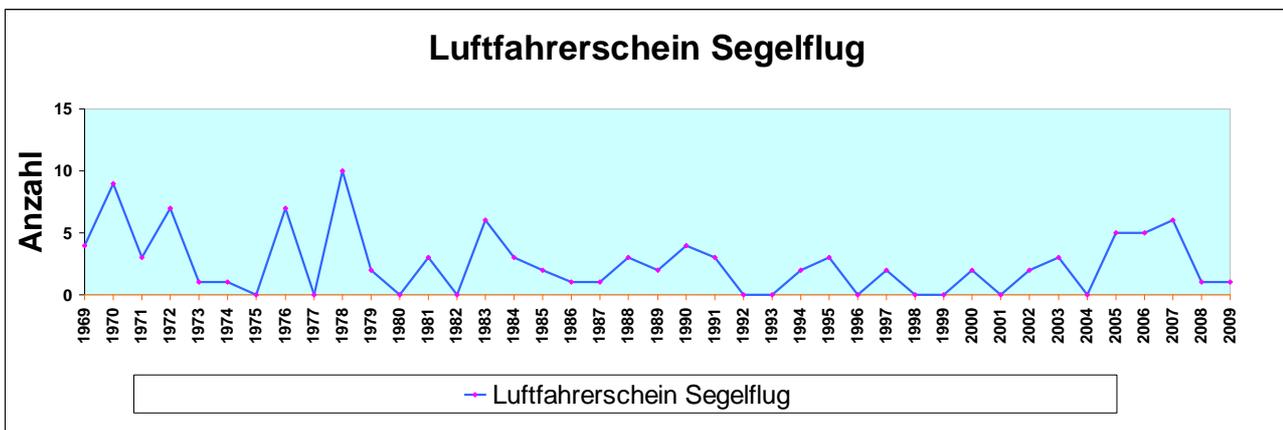
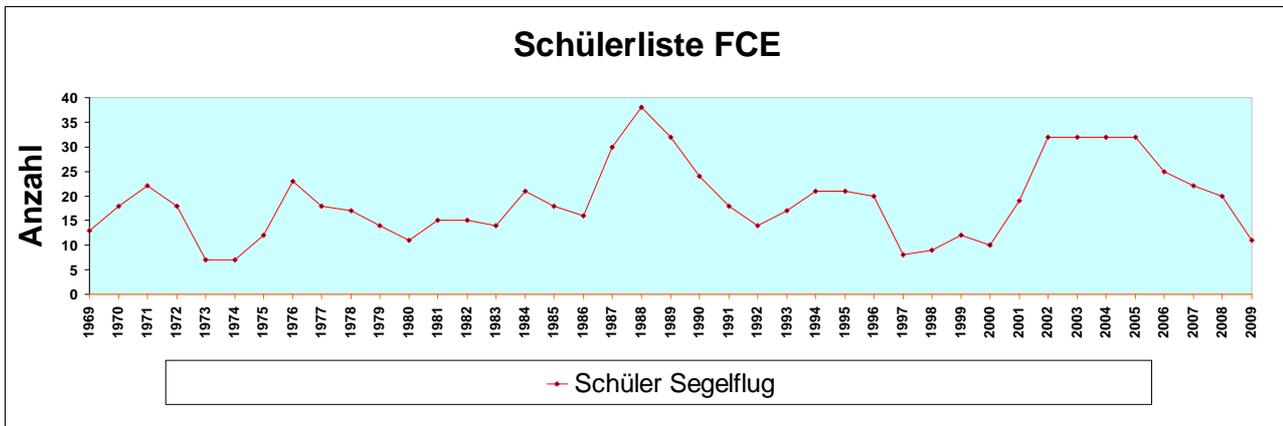
Johannes hatte derzeit erst einige Starts auf dem „Astir“ und flog noch dazu auf einem fremden Flugplatz. Trotz dieser Schwierigkeiten zeigte er gute Flüge und Ziellandungen.

Wie immer zuletzt ein Dankeschön an alle, die sich aktiv beteiligt haben.

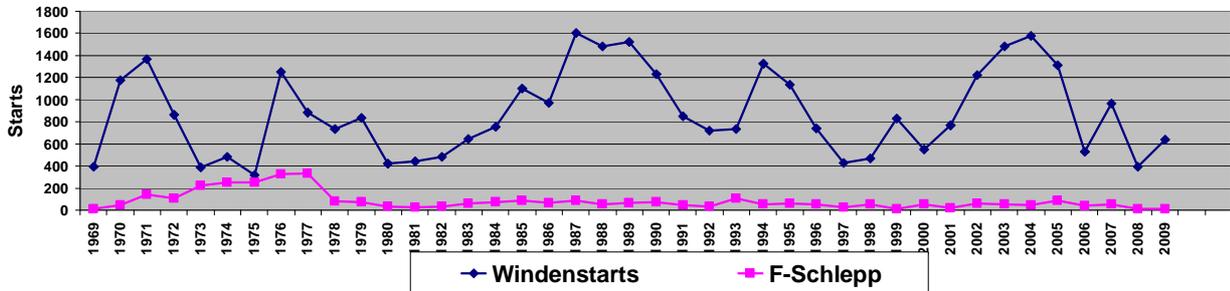
Euch allen eine gute und vor allem eine unfallfreie Flugsaison 2010.

Viktor Meyerle  
Ausbildungsleiter

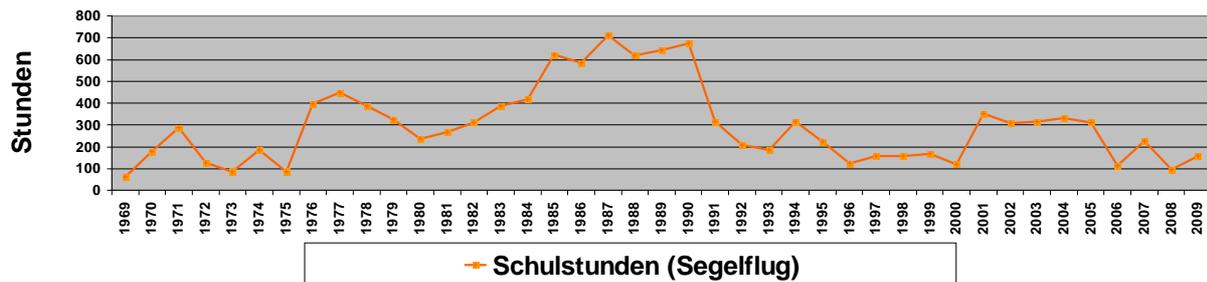
# Ausbildungsstatistik im Fliegerclub



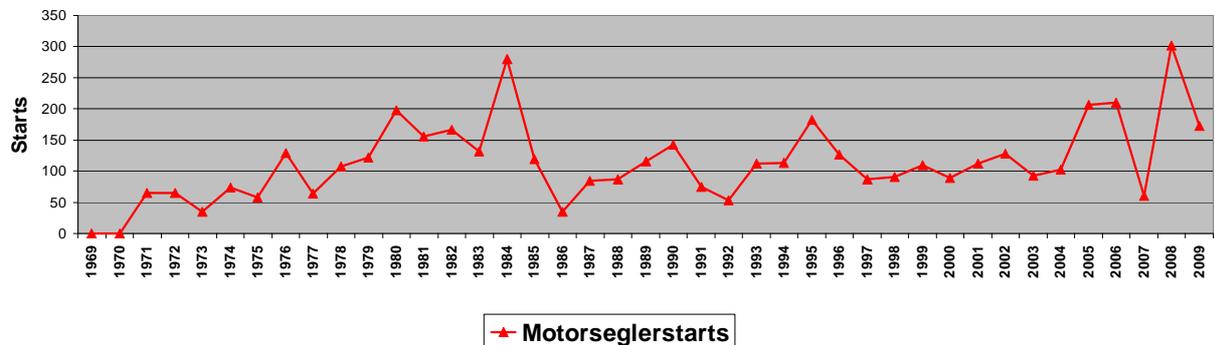
### F-Schlepps und Windenstarts (Schulung)



### Stunden Segelflug (Schulung)



### Starts Motorsegler (Schulung)



# Rückblick 2009

## FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

### Januar

- Unsere neuer Doppesitzer eine ASK 21 wird am 10. Januar bei Fa. Schleicher Flugzeugbau in Poppenhausen abgeholt.
- Nach tiefen Tiefentemperaturen wurde durch fließendes und spritzendes Wasser in der Küche festgestellt, dass der Warmwasserboiler einen massiven Frostschaden erlitten hat.
- Die Winterarbeit an Segel- und Motorflugzeugen schreitet im Januar deutlich voran.
- Unsere ASW 20 wird verkauft und fliegt zukünftig in Manching.

### Februar

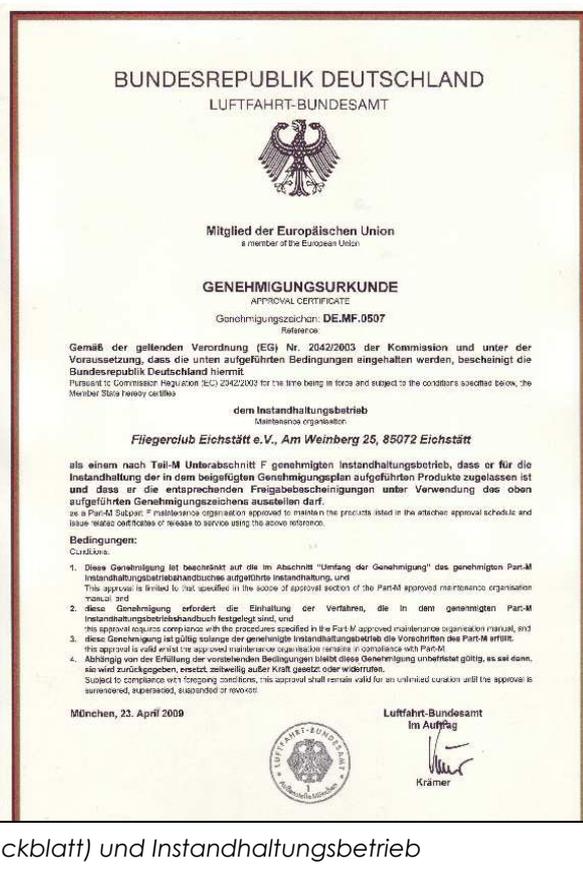
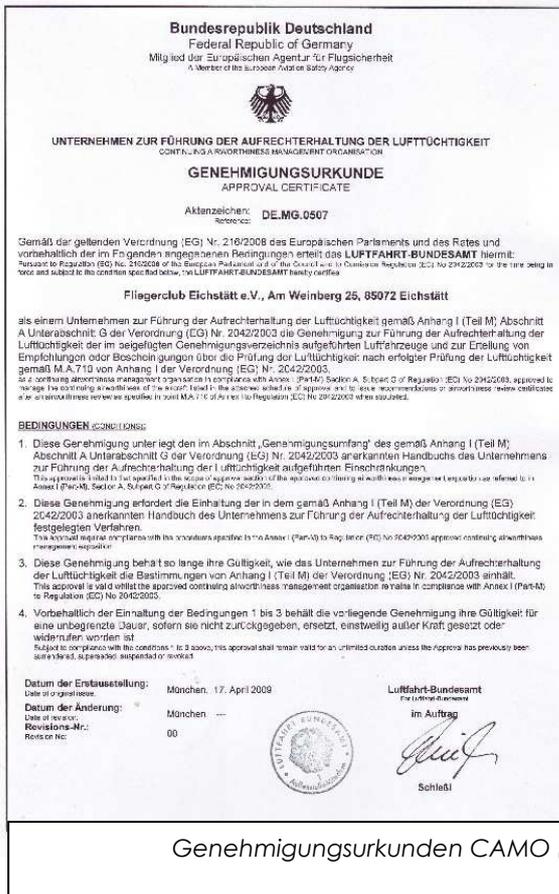
- Die Küche wird komplett renoviert, die Decke mit Rigips verkleidet und neu gestrichen, der defekte Boiler wird durch einen elektrischen Boiler ersetzt. Die Propangasflaschen an der Hallenrückwand werden überflüssig und abgebaut.
- Die Winterarbeiten gehen in den Endspurt und die Vorbereitungen der Frankreichfahrer laufen.
- Aus einem Gespräch im Oktober zum Verkauf einer Ka 8 nach Vilshofen hat sich entwickelt, dass sowohl ASK 13 als auch eine Ka 8 nach Vilshofen verkauft werden. Die Flugzeuge wurden am 09.02.09 einschließlich des offenen Hängers veräußert.

### März

- Die Jahreshauptversammlung findet am 07.03.09 im Trachtenheim statt.
- Hans Schmid wird im Rahmen der Jahreshauptversammlung die Ehrenmitgliedschaft überreicht.
- Am 14. März starten die Teilnehmer des Fluglagers „La Motte“ mit den Flugzeugen Duo, Ventus und Discus und erleben 14 schöne Tage in der Provence.
- Mitte März kann wetterbedingt nur an einem Wochenende sporadisch geflogen werden. Die ersten Einweisungsstarts werden mit der ASK 21 durchgeführt.
- Am 28.03.09 findet bei strömenden Regen die jährliche Einweisung für das am Flugplatz vorhandene Rettungsgerät unter Leitung der FFW Eichstätt statt.

### April

- Die erste Schönwetterperiode des Jahres 2009 beginnt mit den Osterferien, so dass seit vielen Jahren wieder während der Ferien geflogen werden kann.
- Ab Mitte April werden durch die Reg. von Obb. Brandüberwachungsflüge angeordnet.
- Die Frühjahrsversammlung hat die Schwerpunkthemen Camo und diverse Änderungen (Transponder Mode S).
- Der seit Jahrzehnten verwendete Flugplatzgrill wird gestohlen.
- Unser Daten Notebook hat diverse Mängel und kann nicht weiter genutzt werden. Bis zur Neubeschaffung wird mit einem Ersatzgerät gearbeitet.
- Leider müssen wir auf unseren von Wolfgang Jäggle ausgeliehenen Traktor zukünftig verzichten; der Traktor wird nun in Egweil genutzt.



Genehmigungsurkunden CAMO (Deckblatt) und Instandhaltungsbetrieb

## Mai

- Ein neues Notebook für die Erfassung der Starts wird in Betrieb genommen. Der LED Bildschirm des Profigerätes ist auch in der Sonne bestens ablesbar. Die alten Disketten zur Datensicherung sind ausgedient, die Sicherung erfolgt per Datenübertragung automatisch auf einen zentralen Server.
- Fliegerfreunde vom Luffahrtverein Grünstadt (Rheinland - Pfalz) veranstalten vom 16. bis 23.05. ein Streckenfluglager am Flugplatz. Die Teilnahme der Eichstätter Piloten hält sich in Grenzen.
- Nicht lange fackeln heißt die Devise. Roland Berlinghof und Michael Schneider schweißen in Windeseile einen neuen fahrbaren Grill zusammen. Die Einweihung findet am Fronleichnamabend in großer Runde statt.
- Aus einem Schrottfahrzeug können wir Austauschmotor und Antriebseinheit für unsere Winde ausbauen. Diese werden unter Anleitung von Viktor rasch aus dem betagten Audi A8 ausgebaut und eingelagert.
- Franziska Metzel, Andreas Banis und Mark Wittmann bestehen die praktische Motorseglerprüfung. Gratulation den neuen Scheininhabern.
- Aus dem Abbruch einer Halle erhalten wir zwei gebrauchte Industrietore für die Werkstatt. Dank Michael Schneider entstehen keine Kosten, da die Tore als Spende in unseren Besitz übergehen.

### Juni

- Das Hallenfest vom 05.06. – 07.06.09 weist einige Änderungen auf. So wird am Freitag ab 16:00 Uhr Jugendlichen die Möglichkeit geboten zu reduzierten Preisen Passagierflüge im Segelflugzeug an der Winde zu erleben. Am Samstag heizen ab 21:00 Uhr 2 Livebands und ein DJ die Stimmung für das jüngere Publikum an. Eine mehr als volle Halle gibt dem Konzept recht, obwohl die Art der Musik nicht jeden anspricht.
- Am Sonntag zieht es trotz häufiger und intensiver Regenschauer wieder tausende auf den Fliegerberg um den zahlreichen und interessanten Flugvorführungen beizuwohnen oder die Heimat bei Rundflügen aus der Luft kennen zu lernen.

### Juli

- Am ersten Juliwochenende beteiligen wir uns traditionsgemäß mit der Ausstellung eines Segelflugzeuges (Discus) am Altstadtfest.
- Das Funkgerät unseres UL D-MEIH ist defekt und muss zur Reparatur. Um den UL weiter betreiben zu können, wird das Funkgerät aus der Ka 8 angepasst und eingebaut. Die Ka 8 kann für ca. 4 Wochen zum Bedauern von vielen Vereinsmitgliedern nicht geflogen werden.

### August

- Der Wettergott während des 2 wöchigen Fluglagers am Fliegerberg ist uns wohlgesonnen und lässt uns fast täglich fliegen. Die Schulung läuft dank der Anwesenheit zahlreicher Fluglehrer auf Hochtouren, das Interesse an ausgedehnten Streckenflügen hält sich leider in Grenzen.
- Der Sprungverein Colibri aus Waizenhofen bittet den Fliegerclub um Unterstützung und fragt an, ob die Absetzmaschine, ein Pilatus Porter für ca. 2 Wochen in Eichstätt stationiert werden darf. So wird unser Flugplatz kurzfristig zum Ausweichplatz für die Fallschirmspringer und wir können die Kurzstarts und Landungen der Pilatus Porter hautnah erleben.
- Der Verein beschafft ein Netbook zum Auslesen der Logger und Flarms für unsere Segelflugzeuge.
- Anton Lugternburg nimmt vom 10.08.09 bis 20.08. 09 an den Bayerischen Segelflugmeisterschaften der Junioren Clubklasse mit der LS 4 D-0221 in Ansbach teil.
- Hortense Mayr legt am letzten Augustwochenende mit Erfolg die praktische Prüfung für Segelflug ab. Gratulation!
- Das Schiebeter zwischen Halle und Werkstatt wird durch in elektrisch betriebenes Sektionaltor ersetzt.

### September

- Die Jahresnachprüfung der Segelflugzeuge wird erstmals nach den neuen Instandhaltungsvorschriften durchgeführt. Es gibt keine Prüflüge mehr.
- Johannes Isgen nimmt mit unserem Astir am Obb. Vergleichsfliegen in Beilngries teil und belegt einen hervorragenden Mittelfeldplatz.

### Oktober

- Der Herbst brachte uns noch sehr schöne Flugtage mit vielen Passagierflügen. Unsere Gäste wollten diese reizvolle Jahreszeit mit ihrer Farbenvielfalt von oben genießen, und auch einige Vereinsmitglieder nutzten das schöne Herbstwetter bis zum Schluss aus.
- Der Einbau von Tor 2 zwischen Werkstatt und Außenseite wird in Angriff genommen.
- Restarbeiten der Fassadensanierung aus 2008 werden weiter fortgeführt.
- Die Sanierung der Werkstattdecke wird gestartet. Durch zusätzliche Leisten werden die Deckenplatten befestigt, und die Werkstatt erhält einen neuen Farbanstrich.
- Da für die Motorflugzeuge ab Anfang 2010 eine Crashesender (ELT) vorgeschrieben ist, werden drei Geräte mit den notwendigen Zulassungsdokumenten beschafft.
- Unser Discus wird zu Präsentationszwecken bei Audi genutzt. Leider platzt auf dem Weg nach München ein Reifen; vermutlich ein Vorschaden, der nicht bemerkt wurde.

### November

- Ausbildungsleiter Viktor organisiert mit seinen Theorielehrern (Berlinghof Roland, Böttigheimer Christoph, Glaser Frank, Lugtenburg Anton und Schneider Jürgen) wieder einen Kurs für unsere Flugschüler im Vereinsheim. Auch die Nachbarvereine nehmen mit ihren Flugschülern teil.
- Zusätzlich zum neuen Farbanstrich erhält die Werkstatt eine neue Beleuchtung, die aus einer Geschäftsauflösung bereits im Sommer 2008 abgebaut wurde.
- Beim UL D-MEIH wird turnusgemäß das Getriebe ausgebaut und zur Überholung eingeschickt.
- Das traditionelle Schafkopfrennen am 14.11. ist so gut besucht, dass zwei Partien in der Werkstatt spielen müssen, weil der Aufenthaltsraum brechend voll ist.
- Für die ASK 21 wird eine E-Vario beschafft und eingebaut.
- Ende November neigt sich die Flugsaison zu Ende. Die Segelflugzeuge werden abgebaut, die Hallen und die Werkstätten für die Winterarbeit vorbereitet.
- Unsere LS 4 D-3479 ist fast 25 Jahre und hat fast 3000 Flugstunden. Um nicht während der nächsten Flugsaison die vorgeschriebene 3000 Std-Kontrolle durchführen zu müssen, wird sofort nach Abbau der Flugzeuge mit den Arbeiten gestartet.
- Die Versicherungen der Flugzeuge mit mehr als einem Sitzplatz werden auf CSL Versicherungsschutz umgestellt und sind somit ganzjährig versichert.

### Dezember

- Der Einbau der ELTs beginnt, als erstes wird die Cessna ausgestattet.
- Die Sitzplatzunfallversicherung der Schulflugzeuge wird ebenfalls umgestellt und gilt jetzt auch das ganze Jahr ohne Unterbrechung. Zusätzlich ist auch der 2. Motorsegler versichert.
- Die Jahresabschlussfeier findet im gewohnten Umfang im Vereinsheim statt. Der Fliegenernachwuchs, d.h. die anwesenden Fliegerkinder bekommen als Motivation für 2010 ein Styropor Modellflugzeug geschenkt und starten spontan in der Halle einen Flugwettbewerb.
  
- Die Sieger des Karl- Kölle- Pokal lauten 2009 bei den Senioren Ottmar Schmidt und bei den Junioren Anton Lugtenburg.
- Die Auftaktveranstaltung Streckenflugseminar findet unter Leitung von Karl Kölle und Jürgen Hofmann im Vereinsheim statt.
- Unsere Holzlege wird von Dieben heimgesucht, der Holzbestand schwindet rapide.
- Aus dem Wald bei den Wohnwägen darf der im letzten Frühjahr umgefallene Baum zersägt werden um unsere Holzlege wieder zu füllen.
- Der UL wird abgebaut um Positionsbeleuchtung und Anti-Collision-Light an den Flächenenden anzubauen.

## Änderung Darstellung ICAO Karten Sichtflugkarten

Einheitliche europäische Standards bei Sichtflugkarten sollen mehr Sicherheit beim Fliegen innerhalb Europas schaffen. Untersuchungen der europäischen Organisation für Flugsicherung

Eurocontrol zufolge nimmt die Anzahl unerlaubter Einflüge von VFR-Piloten in beschränkte Lufträume immer mehr zu. Deshalb hat die „Airspace Infringement Safety Improvement Initiative“ von Eurocontrol einen Plan erstellt, um die Anzahl der Luftraumverletzungen zu reduzieren. Eine der wichtigsten Maßnahmen ist dabei die Harmonisierung von Karten für Sichtflieger.

Auch die DFS setzt sich für einheitliches europäisches Kartenmaterial ein. Die meisten Standards werden von der DFS ab 2010 und von vielen anderen europäischen Staaten bereits schon jetzt in den Karten abgebildet. Allerdings seien nicht mehr alle Vorgaben der ICAO für Luftfahrkarten zeitgemäß, so Jürgen Mies, Leiter des Bereichs „Büro der Nachrichten für Luftfahrer“, welcher für die Luftfahrtpublikationen bei der DFS zuständig ist. Aus diesem Grund gründete Eurocontrol

| Bisherige Darstellung<br>Present depiction  | Zukünftige Darstellung<br>Future depiction |
|---|--|
| <b>LUFTRAUMSTRUKTUR<br/>AIRSPACE STRUCTURE</b>  |  |
| Luftraum C, D<br>Airspace C, D<br>  |  |
| Kontrollzone D<br>Control zone D<br>  |  |
| Luftraum E<br>Airspace E<br>  |  |
| Luftraum F<br>Airspace F<br>  |  |
| Luftraum G<br>Airspace G<br>keine Darstellung no depiction                              | keine Darstellung no depiction             |
| <b>LUFTRAUMBESCHRÄNKUNGEN / VERSCHIEDENES<br/>AIRSPACE RESTRICTIONS / MISCELLANEOUS</b> |  |
| Gebiet mit Flugbeschränkung<br>Restricted area<br>                                      |  |
| Gefahrengebiet<br>Danger area<br>   |  |

Auszug Darstellung ICAO Karte ab 2010 (Quelle DFS)

vergangenen Jahres die „ICAO Chart Harmonisation Focus Group“, die für die Vereinheitlichung von Sichtflugkarten innerhalb Europas sorgen soll. Die DFS hat derzeit den Vorsitz in der Arbeitsgruppe.

Übriges Kartenmaterial wird auch angepasst.

Die Änderungen gelten nicht nur für die ICAO-Karte 2010, die am 11. März herausgebracht wird. In der Folgezeit passt die DFS auch alle anderen Karten an, auf denen Luftraumstruktur abgebildet ist, beispielsweise die Kartenserie „Visual 500“ für Flüge ins benachbarte Ausland und die Karten des Luftfahrthandbuchs AIP VFR.

Das Luftfahrtinformationsrundsreiben AIC Nummer 6 mit detaillierten Informationen sind unten zum Download veröffentlicht.

## Sprachkenntnisse: Do you speak English?

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat dem DAeC die Zulassung als Stelle zur Abnahme von Sprachprüfungen erteilt. Die Sportfachgruppe Motorflug hat die Federführung für die Umsetzung der Beauftragung im DAeC übernommen. Damit können Piloten zukünftig die geforderten Erst- und Verlängerungsprüfungen auf Level 4 bei den DAeC-Sprachprüfern ablegen.

Im DAeC sind insgesamt zehn leitende Sprachprüfer tätig. Sie sind berechtigt, interne Sprachprüfer, beispielsweise Fluglehrer, zu qualifizieren. Ziel ist es, mit einem dichten Netz an Prüfern allen DAeC-Piloten die Möglichkeit zu bieten, den Nachweis einfach und preiswert zu erwerben. Seit dem 5. März 2008 ist die Regelung der ICAO in Kraft, nach der deutsche Piloten bei Flügen ins nicht deutschsprachige Ausland ihre englischen Sprachkenntnisse nachweisen müssen. Diese Vorschrift gilt für Piloten von Flugzeugen und Hubschraubern. Inhaber von PPL(A), die nur die Klassenberechtigung TMG (ohne SEP) eingetragen haben, sowie die Inhaber einer Segelflugglizenz brauchen keine Sprachkompetenz nachzuweisen.

Nachdem die Pläne für die Sprachprüfungen bekannt wurden, hatte sich die DAeC-Motorflugkommission mit dem Luftfahrt-Bundesamt in Verbindung gesetzt. Es galt eine praxisfreundliche, günstige Regelung für die Luftsportler zu finden. Wären beispielsweise nur Sprachschulen zur Prüfungsabnahme berechtigt, hätten die Piloten viel Zeit und Geld für den Nachweis investieren müssen.

Die DAeC-Organisationsstruktur für die Prüfstelle, die vom LBA anerkannt wurde, sieht vor, dass die Bundesländer in sechs Regionalzentren zusammengefasst werden. „Nord“ betreut Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, „Ost“ Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, „West“ Nordrhein-Westfalen, „Mitte“ Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland, „Südost“ Bayern und „Südwest“ Baden-Württemberg. Für jedes Regionalzentrum ist ein leitender Sprachprüfer mit Sprachlevel 6 aktiv. Carsten Brandt wurde als Verantwortlicher für die Qualitätssicherung (Prüfungen und Ausbildung des prüfungsberechtigten Personals) benannt. Er ist Vorsitzender des Gremiums der leitenden Sprachprüfer. Brandt und die leitenden Sprachprüfer sind verpflichtet, auf die Einhaltung von Vorschriften und die Durchführung der standardisierten Prüfungsverfahren unter Verwendung genormter, vom LBA zur Verfügung gestellter Prüfungsunterlagen zu achten. Damit soll ein einheitlicher Standard gewährleistet werden.

Die leitenden Sprachprüfer im DAeC beginnen nun, bundesweit Sprachprüfer (beispielsweise Fluglehrer) in Wochenendkursen zu qualifizieren. Diese dürfen dann Piloten prüfen und die englischen Sprachkenntnisse nach ICAO-Level 4 bestätigen.

Um als Prüforganisation vom LBA anerkannt zu werden, musste die Motorflugkommission mehr als 10.000 Euro für Verwaltungsgebühren und Qualifikation der LSP aufbringen. Deshalb werden moderate Preise für Prüfungen und Qualifizierungen erhoben. Vorgesehen ist, dass für die Verlängerungsprüfung von DAeC-Mitgliedern 20 Euro erhoben werden, von Nichtmitgliedern werden 50 Euro verlangt.

Erstprüfungen sind bislang noch nicht vorgesehen.

Bitte beachten:

Die zuständigen deutschen Luftfahrtbehörden hatten kostenlose Übergangsbescheinigungen ausgestellt. Voraussetzung dafür war das BZF 1/AZF. Die Übergangsbescheinigungen gelten bis zum 31. Dezember 2010 und erlauben den Funksprechverkehr in englischer Sprache.

Ab dem 1. Januar 2011 müssen die Sprachkenntnisse in die Lizenz eingetragen sein, um Sprechfunk in englischer Sprache im In- und Ausland zu führen.

Piloten, die vor dem 23. September 2008 ein BZF 1/ AZF abgelegt haben, können bis zum 31. Dezember 2011 ihre Sprachkenntnisse durch eine Verlängerungsprüfung nachweisen. Nach Ablauf dieses Termins wird eine Erstprüfung gefordert, die mit erheblichem Aufwand und Kosten verbunden ist.

## Hänger ASK 21

Wie bereits erwähnt, planen wir die Anschaffung eines Segelflughängers für unsere ASK 21.



Beispiel: Hänger Doppelsitzer Fa. Swan-Trailer

Der Anhänger soll als Ausbausatz gekauft werden, das heißt, der Anhänger ist komplett fahrfertig aufgebaut, die Innenausbauten (Flächenhalterung, Rumpfwagen, Flächenwagen Halterung Höhenruder etc.) liegen als Bausatz dem Hänger bei und müssen angepasst und in den Segelflugzeughänger eingebaut beziehungsweise justiert werden.

Als potentielle Lieferanten wurden Angebote der Firmen

- Spindelberger (Cobra)
- Anschau (Komet)
- Swan – Trailer

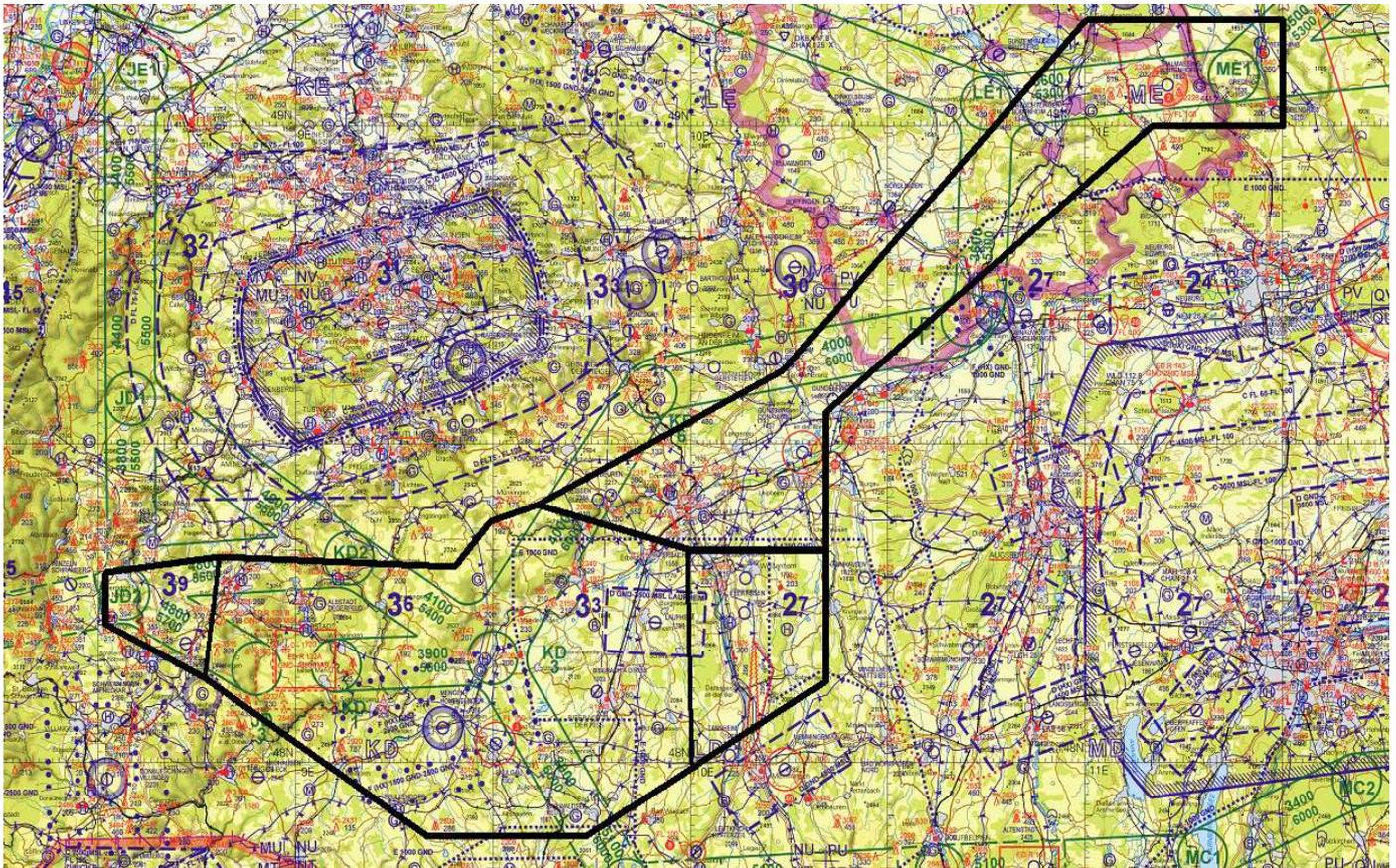
eingeholt.

Parallel hierzu wird der Markt auf der AERO 2010 nochmals sondiert und

anschließend eine Entscheidung bezüglich des Herstellers getroffen. Die Kosten für diese Anschaffung werden bei knapp 10.000 Euro liegen. Die Einsparung gegenüber dem Komplettpreis schwankt je nach Hersteller zwischen 1.300 und 1.800 Euro.

## Übung ELITE 2010 (17.06.-01.07.2010)

In den nachfolgend beschriebenen Gebieten sind Flüge nach Sichtflugregeln von nicht an der Übung beteiligten Luftfahrzeugen nur nach Genehmigung durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle (Fluginformationsdienst Langen und München) möglich. Anfragen zum Durchflug können über Sprechfunk gestellt werden. Durchflugfreigaben können nur erteilt werden, wenn sich kein militärischer Verkehr in den Übungsgebieten befindet. Flüge nach Instrumentenflugregeln werden von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle zu diesem Gebiet gestaffelt. Die zuständige Flugverkehrskontrollstelle kann auch während der Aktivierungszeiten der Übungsgebiete zivilem Verkehr Durchflugfreigaben erteilen, falls sich kein militärischer Luftverkehr in den Übungsgebieten befindet oder der Durchflug mit dem Einsatzführungsdienst der Bundeswehr koordiniert ist.



Während des oben genannten Übungszeitraums ist auch außerhalb der Exercise Restricted Areas (ERAs) in Süddeutschland mit erhöhtem militärischen Flugbetrieb zu rechnen, insbesondere im folgenden Gebiet (kein Flugbeschränkungsgebiet!):

### Gebiet Aalen

49 05 00 N 010 00 00 E - 49 05 00 N 011 15 00 E - 49 00 00 N 011 15 00 E -  
48 30 00 N 010 40 00 E - 48 30 00 N 010 00 00 E - 49 05 00 N 010 00 00 E.  
600 ft GND - FL 095

## Schreiben LAN (Luftamt Nord) Flugbuchführung

### Bord- und Flugbuchführung:

In der 81. Tagung des Bund-Länder-Fachausschusses am 10./11.11.2009 in Bremen hat der BLFA-L einvernehmlich beschlossen, dass die Führung des Flugbuches nach § 120 Abs. 1 Luft-PersV sowie des Bordbuches nach § 30 Abs. 1 LuftBO in schriftlicher und gebundener Form (keine Ringbuchheftung) zu erfolgen habe und eine ausschließliche elektronische Führung der Logbücher im nicht gewerblichen Luftverkehr derzeit unzulässig sei. Hintergrund ist die Wahrung der Fälschungssicherheit.

Das Luftamt Süd hat mittlerweile dies fragliche Regelung übernommen, obwohl im gewerblichen Luftverkehr elektronische Flügbücher Stand der Technik sind. Eine Hilfestellung über die Führung von Flugbüchern durch den Verein und/oder der Fluglehrer kann bis dato nicht gegeben werden. Inwieweit unsere Luftsportverbände (LVB /DAEC) zu diesem Thema Stellung nehmen ist bei Drucklegung des Jahresberichts noch nicht bekannt. Bitte die Aushänge am schwarzen Brett beachten.

## Vor 50 Jahren - ein Rückblick (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 eine 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*

Quelle: Chronik 50 Jahre Fliegerclub Eichstätt

## Luftrettungsstaffel Bayern e.V., Flugbereitschaft Oberbayern, Stützpunkt Eichstätt

Auch im Jahr 2009 war der Stützpunkt Eichstätt wieder aktiv im Katastrophenschutz in Bayern eingebunden. Unter der Leitung unseres erfahrenen Fliegerkameraden Peter Thanner waren 17 Flieger als Einsatzpiloten bereit, um im Falle einer Anforderung durch die für unser Gebiet zuständige untere Katastrophenschutzbehörde, das Landratsamt Eichstätt, Beobachtungsflüge gemeinsam mit den Luftbeobachtern des Landratsamtes, der Forstbehörden und der Feuerwehr Ingolstadt durchzuführen. Neu in den Reihen der ehrenamtlich tätigen Piloten sind seit diesem Jahr Alexander Bergér, Gerhard Mauer und Helmut Reuthlinger.

- Von unserem Flugplatz aus wurden 2009 insgesamt 17 angeordnete Flüge zur **Waldbrandüberwachung** durchgeführt, insgesamt 32h und 36min Flugzeit, die von der Regierung von Oberbayern mit den vereinbarten Stundensätzen vergütet wurden. Dabei wurden drei Brandherde entdeckt und an die zuständigen Feuerwehren gemeldet.
- Weiterhin konnten wir drei Flüge (4h 10min) im Rahmen der Ausbildung von Luftbeobachtern durchführen, ebenfalls mit einer Aufwandsentschädigung durch die Regierung.
- Zusätzlich und unentgeltlich wurden von den Einsatzpiloten des Stützpunkts Eichstätt bei 337 Flügen mit Flugdauer ab 20 Minuten über 250 Stunden Luftbeobachtung durchgeführt.

Unsere alljährliche Fortbildung am 28. Oktober wurde auch von der Presse öffentlichkeitswirksam gewürdigt (Eichstätter Kurier, 06. November 2009)



Die Luftbeobachter zeigten sich bei ihrer Übung bestens präpariert.

Foto: oh

### Heuer drei Brandherde entdeckt

Die Luftbeobachter des Landkreises übten für den Ernstfall

**Eichstätt** (EK) Ende Oktober fand die jährliche Fortbildung statt, an der Luftbeobachter der Katastrophenschutzbehörde des Landratsamtes Eichstätt, der Berufsfeuerwehr und der Rettungsleitstelle Ingolstadt teilnahmen.

Die ausgebildeten Luftbeobachter werden zur Waldbrandüberwachung vom Flugplatz Eichstätt aus im Bereich des Landkreises Eichstätt eingesetzt. In ganz Bayern gibt es sieben Stützpunkte. Der

Stützpunkt Eichstätt war einer der ersten nach Gründung der Luftrettungs- und Luftbeobachtungsstaffel Bayern (LBO) vor 40 Jahren.

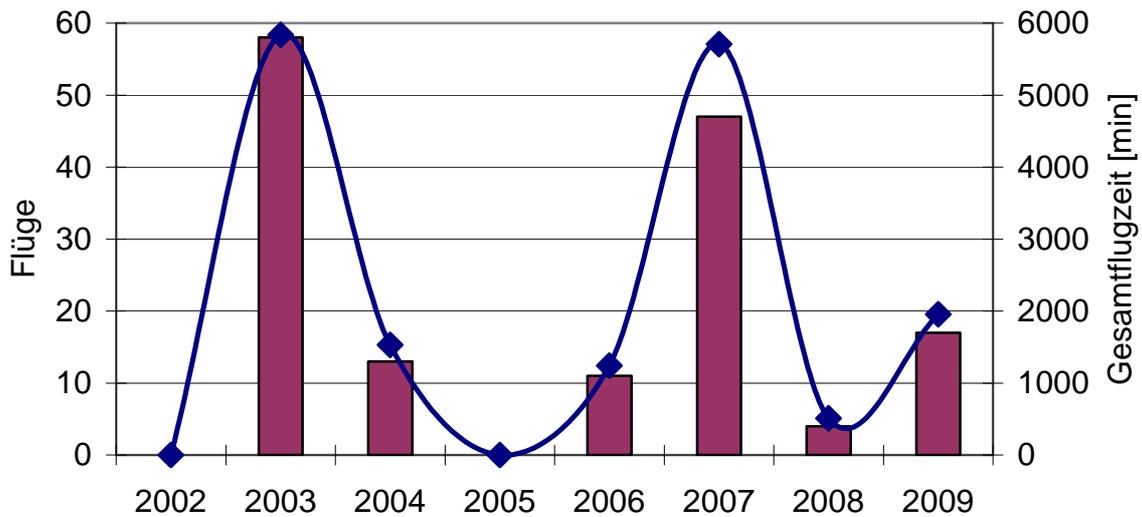
Im Brandfall müssen die Luftbeobachter, die im Fachjargon kurz LBOs genannt werden, in Zusammenarbeit mit den ehrenamtlichen und speziell ausgebildeten Piloten des Fliegerclub Eichstätt die Rettungskräfte zur Brandstelle oder an andere Einsatzorten lotsen. Dies geschieht in der

Regel über Funk, oder nach einem möglichen Funkausfall über taktische Bewegungen mit dem Flugzeug, die wiederum den Einsatzkräften bekannt sind; hier kommt es auf zügige Kommunikation an.

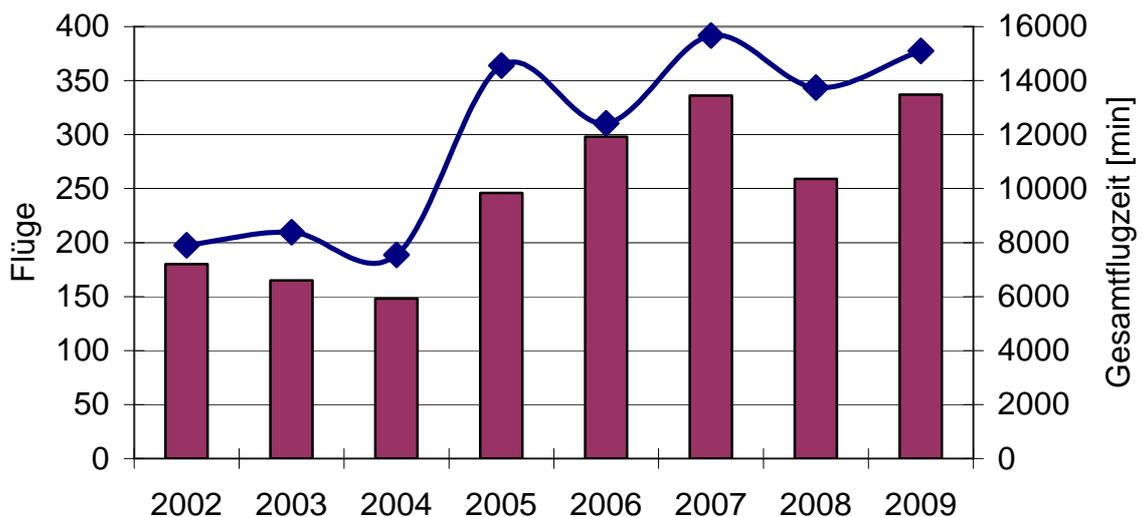
Allein im Jahr 2009 konnten bei Überwachungsflügen im Bereich Eichstätt drei unkontrollierte Brandherde entdeckt, gemeldet und somit die Ausbreitung zu größeren Flächenbränden verhindert werden.

## Luftbeobachtung 2002 bis 2009: Flüge (Säulen) und Gesamtflugzeit in Minuten (Kurve)

angeordnet



unentgeltlich



Die Beobachtung vom Flugzeug aus beschränkt sich dabei nicht nur auf die Suche nach unkontrollierten Bränden, wenngleich dies in unserer waldreichen Gegend wohl die Hauptaufgabe sein dürfte. Sie umfasst unter anderem auch das Lokalisieren von sog. Borkenkäfernestern (lokaler Starkbefall mit Schädlingen), die Verkehrsbeobachtung (schnelle Unfallmeldung) sowie das Erkennen umweltschädigender Vorfälle (z.B. Gewässerschutz). Allen Einsatzpiloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft, die im Rahmen des aktiven Katastrophen- und Umweltschutzes nicht zuletzt auch einen wertvollen Beitrag zu einer positiven Darstellung unseres schönen Sports in der Öffentlichkeit beisteuert.

Erwald Lenk  
Stellv. Stützpunktleiter

## Fluglehrer - Lehrgang von Roland Berlinghof

Am Anfang des Jahres 2009, als wir unsere neue ASK 21 bekommen haben, habe ich mich dazu entschlossen, dass ich jetzt Fluglehrer werden möchte. Als ich mich dann etwas umgehört habe, wie so etwas abläuft, habe ich es dem Karli gesagt. Dieser war von meiner Idee sehr begeistert. Vom Röpling Hannes habe ich dann noch den sehr guten Tipp bekommen, das nicht beim LVB zu machen, sondern in Laucha, im HDL, dem "Haus der Luftsportjugend". Dort habe ich mich dann auch gleich angemeldet und folgende Termine dafür bekommen: 14. bis 21. August Vorauswahltraining mit anschließender Prüfung und 21. August bis 4. September Segelfluglehrer-Lehrgang mit anschließender Prüfung. Als ich dann auch noch von der OSRAM Urlaub bekam, stand der Vorausbildung im Verein nichts mehr im Wege.

Die Anreise verlief ohne Probleme - nach langen 4,5 Stunden im Auto war ich endlich da. Ich habe dann auch gleich die Ersten kennengelernt, mit denen ich die nächsten 3 Wochen zu verbringen hatte. Wir haben uns entschlossen, am ersten Abend doch gleich mal die Unterlagen zusammen durchzuschauen, die wir beim Einchecken bekommen haben. Da bekam ich schon mal einen kleinen Eindruck, was mich die nächsten 3 Wochen so alles erwarten würde.

Am nächsten Tag begann auch gleich bei schönstem Flugwetter der Theorieunterricht, der auch noch die nächsten sieben Tage angedauert hat. Das Vorauswahltraining sieht immer so aus: Theorieunterricht von 8:00 Uhr bis 16:00 Uhr und danach Abendessen und dann noch Lernen bis ca. 20 Uhr. Das war schon ein ganz schöner Scheiß, da während dieser Woche nicht ein Regentropfen vom Himmel fiel und das Wetter wirklich bestens zum Fliegen gewesen wäre. Da verwundert es nicht, dass man ab und zu abends mal ein Bier zuviel getrunken hat ☺ oder zwei oder drei...

Die Prüfung verlief bestens! 3 Stunden Theorieprüfung und danach noch jeder 3 Starts im Segelflieger. Das waren auch die ersten Flüge, die wir dort machten. Das musste natürlich richtig gefeiert werden und das macht man am besten in unserer Stammkneipe, der "Wolke 8", die direkt am Flugplatz lag.

Danach war endlich Fliegen angesagt. Wir lernten zwei neue Leute kennen, den Sigggi und Albert, welche unsere Trainer waren, mit denen wir immer geflogen sind. Am Anfang war noch alles etwas chaotisch, keiner wusste so recht, wo die Akkus für die Flieger sind, am Startwagen war kein Funk... Die nächsten Tage sind wir aber ein echt super Team geworden. Wir haben dann den Start in Rekordzeit aufgebaut. Die nächsten 10 Tage war Fliegen und Feiern ohne Ende angesagt. Ab und zu hatten wir noch einen Theorieunterricht in Methodik, Pädagogik und Übungen für die Lehrprobe.

Am 1. Sept. war es dann soweit: Theorieprüfung und Lehrprobe. Die Theorieprüfung sah so aus: 8 Seiten DinA 4 in Langschrift. Da hab ich echt gedacht, ich werd nimmer fertig. Nur saublöde Fragen! Aber am Ende zählt nur eins und das ist **BESTANDEN** zu haben. Die Prüfung vor der ich am meisten Angst gehabt habe, war jetzt vorbei. Ich war super drauf und als der Prüfer gefragt hat, ob heute schon jemand die praktische Prüfung machen möchte, habe ich mich sofort gemeldet und diese gemacht, während die Anderen die Lehrproben gehalten haben. Dies war möglich, weil 2 Prüfer da waren. Praktische Prüfung war für mich ein Klaks. Nach 2 Starts hat er gesagt: „Gut gemacht Junge, das war´s, du hast **BESTANDEN**." Jetzt fehlt nur noch die Lehrprobe. Die habe ich dann als Letzter gehalten und diese ist auch super gelaufen: **BESTANDEN**. Man kann sagen: „Der 1. Sept. 2009 war ein perfekter Tag!“ Man muss natürlich nicht extra sagen, dass ich das abends ordentlich gefeiert habe! ☺

Die letzten Tage waren noch ein Riesenvergnügen. Wir durften Grunau Baby fliegen. Plötzlich steht so ein komisches Teil am Flugplatz, schaut ähnlich aus wie ein SG 38, ist aber keins. Es ist ein "Soll´s der Teufel holen" und der Besitzer hat gemeint: Wer fliegen will, der darf das auch. Das hat er natürlich nicht zweimal sagen müssen. Als letzte Highlights standen dann noch ASK 21-Kunstflug und Ballonfahren auf dem Programm.



Als am 3. September die Anderen auch alle bestanden hatten, war der Lehrgang perfekt! Abends war dann eine Riesenfete angesagt, und der Bernd hat vom seinem Heimatflugplatz ein Fass Bier einfliegen lassen. Andere haben Fleisch zum Grillen besorgt. Ende der Feier war in der Früh um halb 6 (glaub ich☺).

Am letzten Tag stand dann die Abreise an. Irgendwie war es schon total schade, dass die drei Wochen schon rum waren! Auf der Autobahn hab ich dann noch ein teures Bild von mir schießen lassen: 108 € und 3 Punkte in Flensburg - aber egal. Ich werde immer, wenn ich an den Lehrgang im HDL denke, sehr schöne Momente in Erinnerung haben und ich habe mit Sicherheit dort auch Freunde fürs Leben gefunden.



Berlinghof Roland

## Anton Lugtenburg - Meine Wettbewerbe im Jahr 2009

Da im Prinzip jeder Wettbewerb den gleichen Ablauf hat, sprich Anreise, Aufbau, Eröffnung, Wertung, Siegerehrung und Abreise, werde ich in diesem Bericht alle drei Wettbewerbe, die ich im Jahr 2009 geflogen bin, zusammenfassen.

Angefangen hat alles im Jahr 2008 - ich habe die Qualifikation zum Sportsoldaten nicht geschafft, ich würde ein Jahr im Schlamm robben müssen ohne viel fliegen zu können. Die letzte Chance, die jetzt noch verbleibt, ist sich Jahr 2009 zu qualifizieren.

Wie immer ist Anfang Januar die Anmeldung im SCORE-Portal vom DAeC. Ich melde mich für die Brandenburgischen Landesmeisterschaften in Stölln und für die Bayerischen Junioren ins Ansbach an. Um auf Nummer sicher zu gehen, melde ich mich weiterhin in der Offenen Klasse in Winzeln an, ein offener Wettbewerb der als reines Training gelten sollte - hohes Niveau, Gegner mit weit besseren Flugzeugen (ASH25, Nimbus4, etc. ...) und die Möglichkeit verschiedene Strategien auszuprobieren, da es um nichts geht.

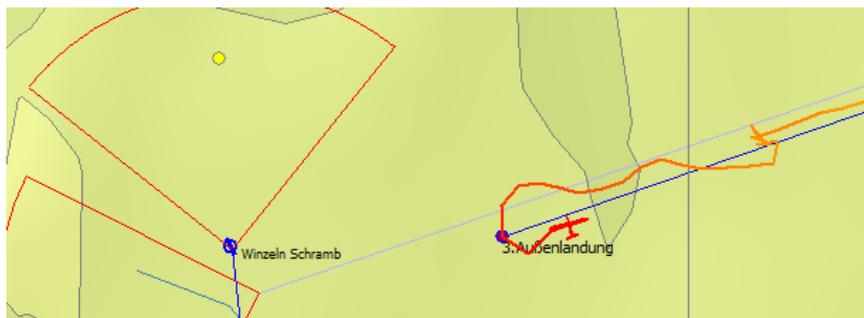
In der Pfingstwoche ist es soweit. Mit dem neuen VW Bus meiner Eltern mache ich mich zusammen mit Marie auf nach Winzeln. Nach vier Stunden Fahrt erblicken wir das Schild, das zum Flugplatz weist. Wir sind 2 Tage vorher da, um uns mit dem Endanflug vertraut zu machen und das Gelände einzuschätzen, in dem ich fliegen werde. Auf dem Flugplatz treffe ich mich mit Robert Schymala, der ebenfalls mit einem Discus anwesend ist. Die Flugzeuge werden aufgebaut, 160 Liter getankt und an den Start geschoben. 20 Minuten später fliegen wir die Kante des Schwarzwaldes ab. Der Wind ist recht stark, deswegen fällt es leicht Bärte zu finden, und wir bekommen die Gelegenheit das Gebiet zu erkunden. Von Osten zieht bereits schlechtes Wetter heran - morgen wird wohl nicht geflogen. Ich fliege wieder zum Platz zurück, schau mir an wie viel Höhe ich für den Endanflug unter schlechten Bedingungen brauche und lande schließlich wieder in Winzeln. Jetzt konnte es losgehen.



Leider bestätigt sich die Vorahnung. Bereits am Abend kühlt es erheblich ab und das Wetter schlägt für zwei Tage in Regen um. Es wird zweimal neutralisiert.

Schließlich kommt aber die Rückseite - wir bekommen eine Aufgabe an der Alb entlang.

Der Einstieg sich an bei-sehr schwer, Schnitt von arbeiten wir Auf der Alb sich die Be- kurzzeitig, finden wir uns



gestaltet den Tagen mit einem 41km/h uns vor. verbessern dingungen schließlich aber auf

dem Rückflug in der Nähe von Schömberg unter der Hangkante wieder. Nachdem wir uns längere Zeit irgendwie am Hang halten, belohnt uns das Wetter mit einem 1,7m Bart und wir gewinnen 1000m Höhe, genug für den Endanflug.

Wir nehmen die letzte Wende am Klippeneck und gleiten von der letzten Wende von der Alb hinunter nach Winzeln. Der nächste Tag verläuft ähnlich, ich verliere Robert hinter mir, er schmeisst den Motor und fliegt zurück. Ich fliege alleine nach Harburg, das Wetter wird zunehmend wieder schlechter und das Thermikende kommt schneller als gedacht. Viele landen außen, ich komm mit einem Schnitt von 42 km/h mit 18 Metern Plus bei einem MC von 0.0 einen Kilometer vor Winzeln an. Ich kann den Platz hinter den Bäumen nicht sehen und entscheide mich für die sichere Variante - die Landung 1900 m vom Platzmittelpunkt entfernt auf einer Wiese auf der anderen Seite der Bäume.

Ein lehrreicher Platz 7 ist das Endergebnis.

Drei Monate später in Eichstätt - ich packe die letzten Sachen in den Bus. Der Discus ist bereits angehängt. Diesmal geht es in den Norden, nach Stölln, dem ältesten Flugplatz der Welt, an dessen Hang damals Otto Lilienthal seine Versuche machte, back to the roots, könnte man sagen...

Nach 8 Stunden Autofahrt und 600 km geradeaus auf der Autobahn nach Berlin später schlagen wir am Flugplatz auf. Wie bekommen von den Fliegerkameraden ein Zimmer mit Frühstück für drei Euro die Nacht am Flugplatz und hauen uns aufs Ohr. Am nächsten Tag brechen wir ohne Flugzeug auf nach Berlin und schauen die üblichen Touri-Attraktionen an. Drei Tage später ist es soweit - der Discus erblickt das erste mal norddeutsches Licht. Es hat ca. 60 km/h Wind und ich mache einen Windenstart. Zwei Minuten später hab ich das erste mal den Überblick über die Landschaft. Überall Alleen und brettebener Boden, ganz und gar nicht vergleichbar mit allem was ich bisher aus der Luft gesehen habe. Mir kommt einfach alles fremd vor. Naja, nichts desto trotz daddel ich zwei Stunden in der Gegend herum, keine Wolke zieht richtig, man säuft andauernd ab und so langsam merke ich, dass hier irgendwie etwas anders läuft. Das bekomme ich auch knallhart am ersten Wertungstag zu spüren. Die Thermik ist wie am Trainingstag sehr sehr schwach, der Wind wie gewohnt für unsere Verhältnisse sehr stark. Ich fliege lauter Umwege, verblödel die Zeit mit viel Wasser in den Flügeln und weiss einfach nicht was ich eigentlich gerade mache. Schließlich komme ich dann doch noch in Stölln an und merke, dass ich nur eines von vier Flugzeugen bin, die wieder in Stölln gelandet sind. Damit war der Tag dann doch noch gerettet und ich wusste nicht, ob ich heute Glück hatte oder ob ich was richtig gemacht habe. Weiterhin verunsichert ging ich in die anderen Wertungstage. Die Aufgaben werden größer, ich fliege oft als Letzter ab. Zweimal werde ich gewissermaßen von den anderen abgezockt und weiß nicht warum. Ich bekomme immer am Ende des Fluges Probleme mit der Thermik. Viel zu spät wird mir klar, dass Thermikende hier viel früher ist, dass die Elbe zu meiden ist und dass bei dem Wind ein vollgetankter Flieger immer noch besser fliegt als geringfügig bessere Steigwerte. Naja, schließlich und endlich mach ich doch irgendwie noch das Beste daraus und lande auf einem Nachrückerplatz für die deutschen Junioren. Bedingung für die Aufnahme als Sportsoldat wär eine Platzierung weiter vorne gewesen und somit war mein Problem noch nicht gelöst, nur die Bedingungen zur Lösung verbessert - eine Menge dazugelernt.

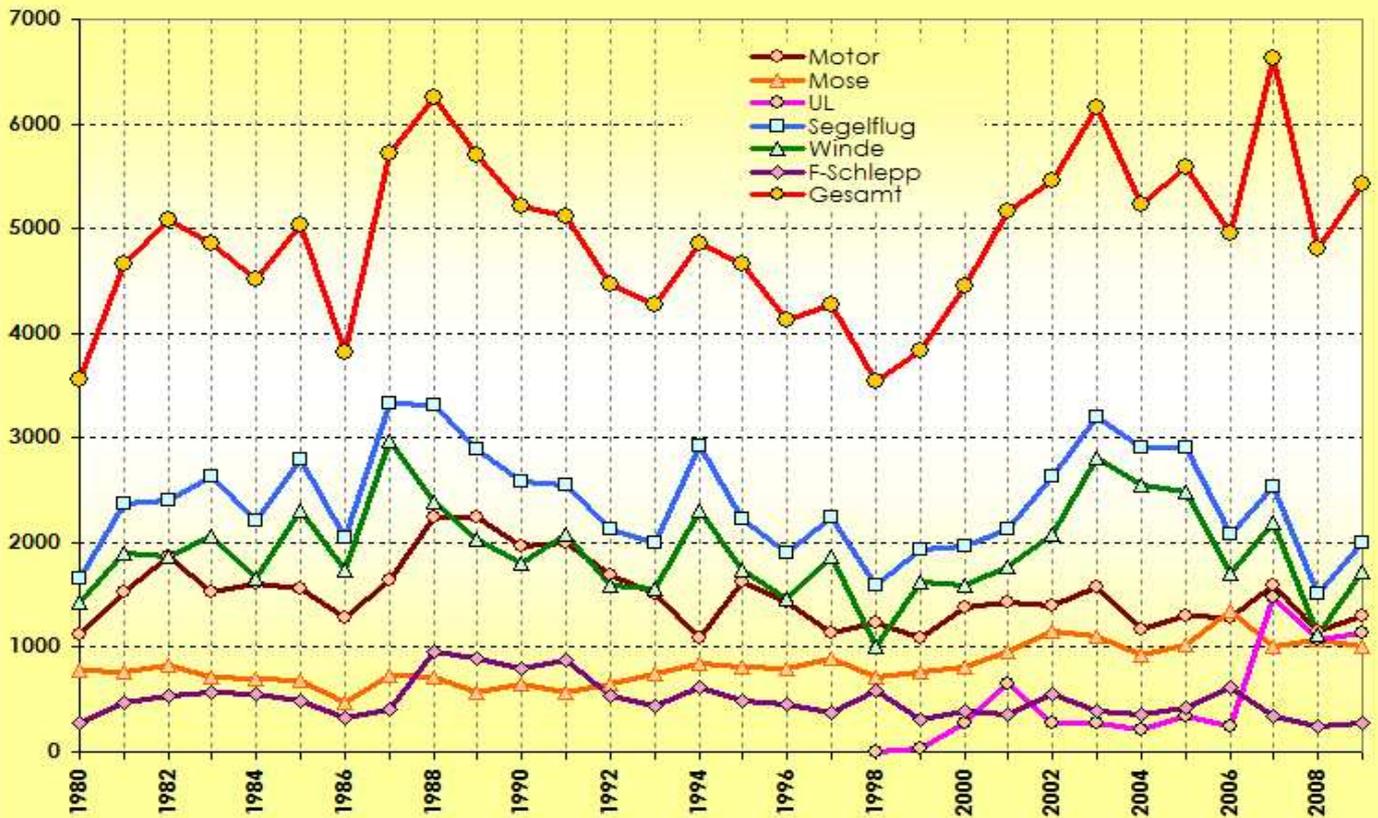
Anfang August geht es dann schon wieder auf nach Ansbach Peterdorf. Ein relativ kleiner Platz, allerdings mit einigen engagierten und guten Fliegerkamraden. Marie und ich treffen auf die Röplings und Benjamin Bachmeier, den ich bereits in Stölln kennengelernt habe, und bauen zusammen die Zelte auf. Die restliche Zeit des Tages verbringen wir im Einkaufszentrum und bereiten sonst alles vor. Zwei Tage später geht es dann ans Eingemachte. Schlechte Steigwerte, niedrige Basis und eine mittelgroße Aufgabe. Für mich läuft dieser Tag sehr gut, ich fliege etwas später als das Hauptfeld ab und treffe die meiste Zeit keine anderen Flugzeuge, bekomme aber mit, dass viele Schwierigkeiten haben. Am A-

bend stellt sich heraus, dass ich den schnellsten Schnitt geflogen habe, allerdings wegen dem Index auf Platz 2 rutsche. Insgesamt kamen nur vier Leute um die Aufgabe. Den Rest des Wettbewerbs fliege ich relativ zurückhaltend um meinen Qualifikationsplatz nicht zu verlieren und komme schließlich nach einer unnötigen Außenlandung auf Platz 6 in der Gesamtwertung an, einem Platz für die deutschen Junioren, und somit auch für die Sportfördergruppe. An dieser Stelle möchte ich nochmal meinen treuen Helfern Marie und Maxi für ihr Engagement, und dem Fliegerclub Eichstätt für die Bereitstellung der beiden Flugzeuge danken.



# Statistik

## Flugplatz Eichstätt

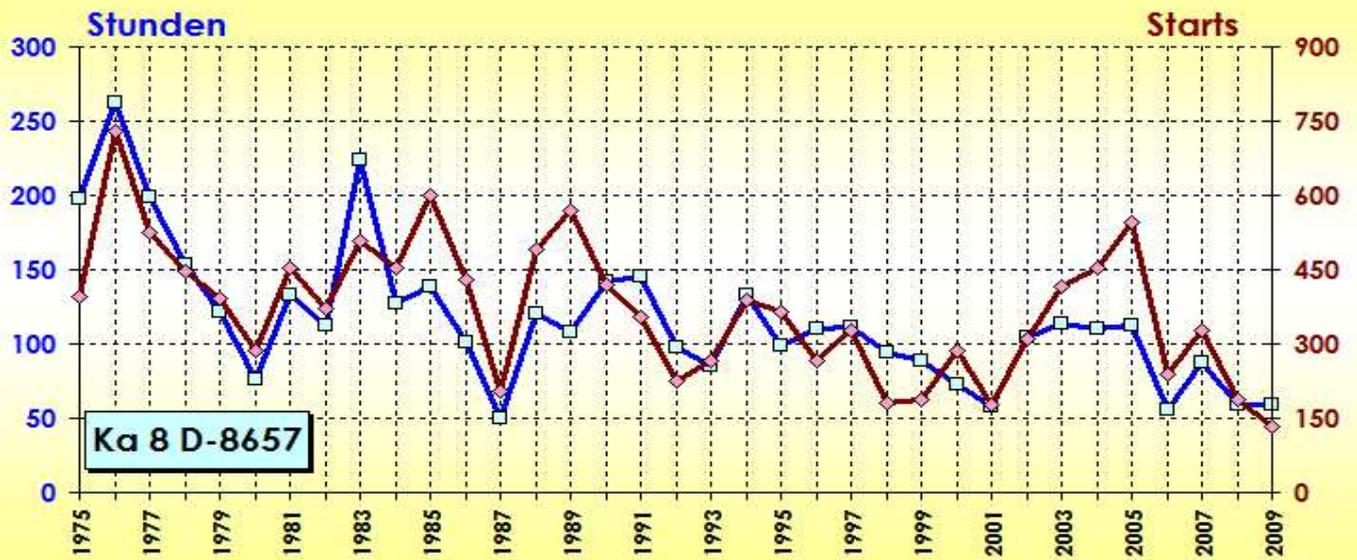
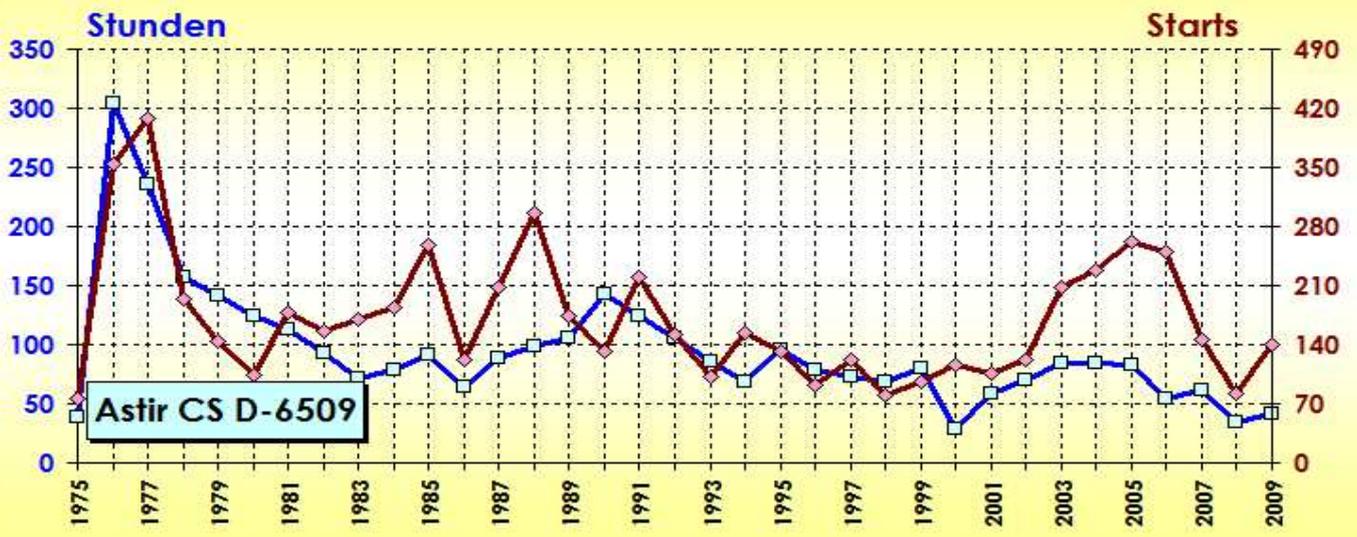
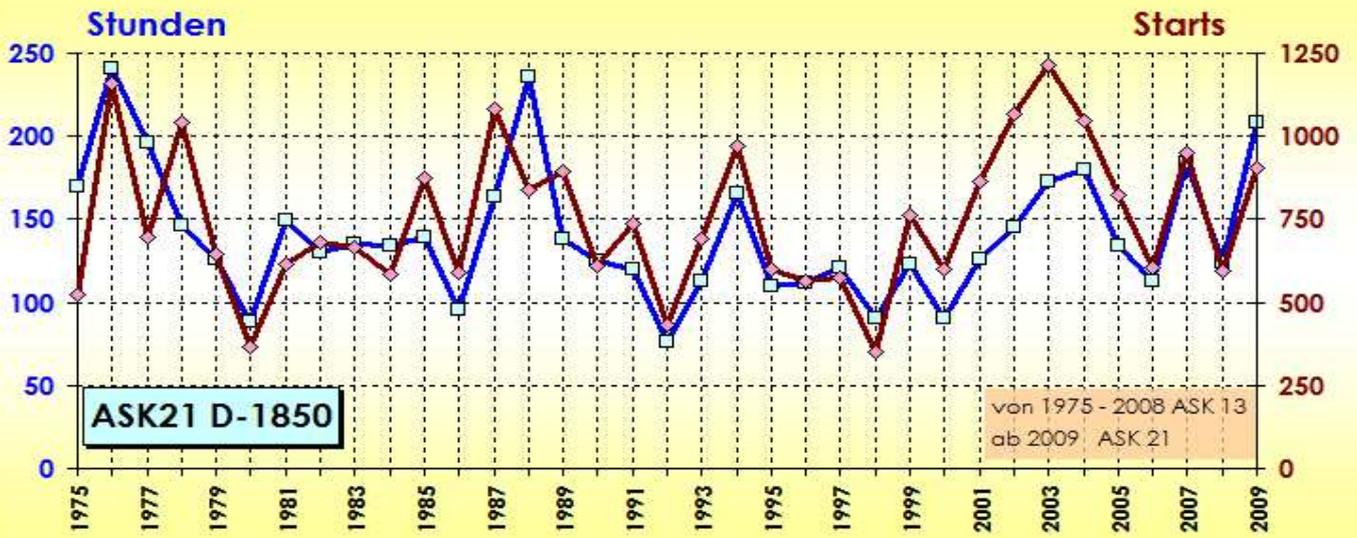


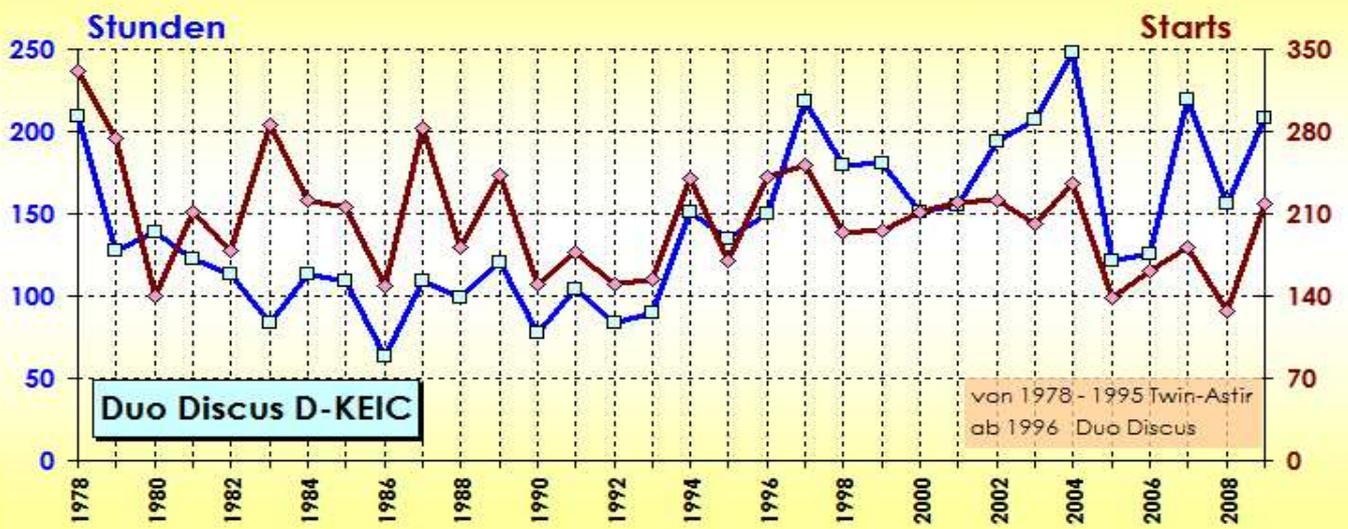
### Starts, gesamt

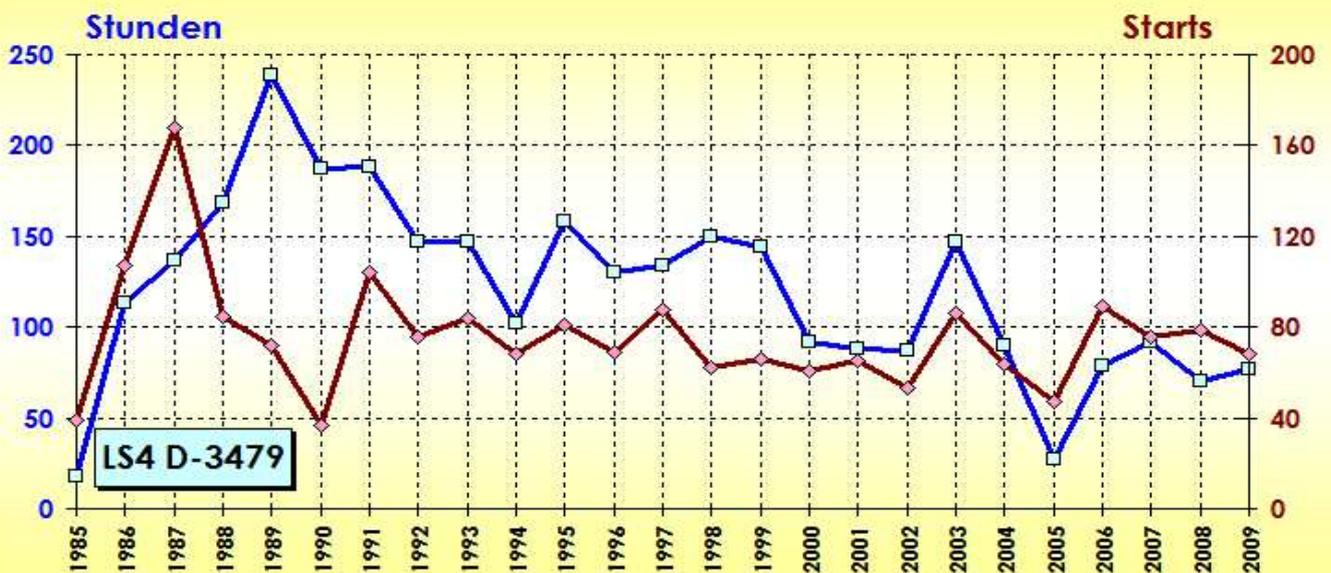
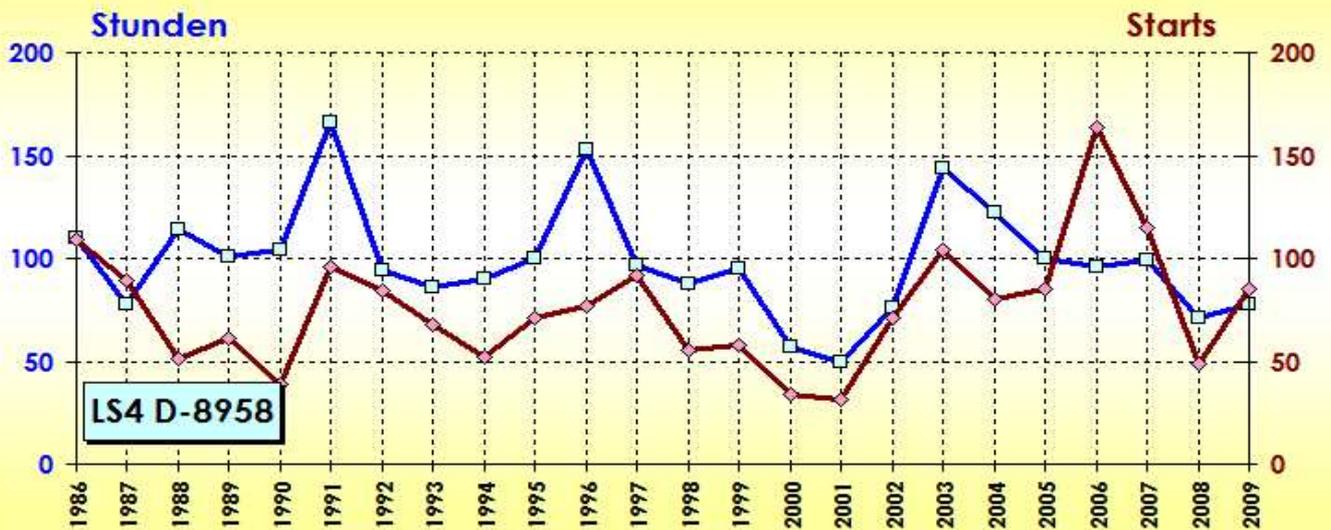
|                   | 2009        | (2008)        |              |
|-------------------|-------------|---------------|--------------|
| <b>Summe</b>      | <b>5430</b> | <b>(4814)</b> | <b>12,8%</b> |
| davon Motorflug   | 1295        | (1161)        | 11,5%        |
| davon Motorsegler | 1004        | (1076)        | -6,7%        |
| davon UL's        | 1131        | (1071)        | 5,6%         |
| davon Segelflug   | 2000        | (1506)        | 32,8%        |
| Windenstarts      | 1717        | (1120)        | 53,3%        |
| F-Schlepps        | 283         | (239)         | 18,4%        |

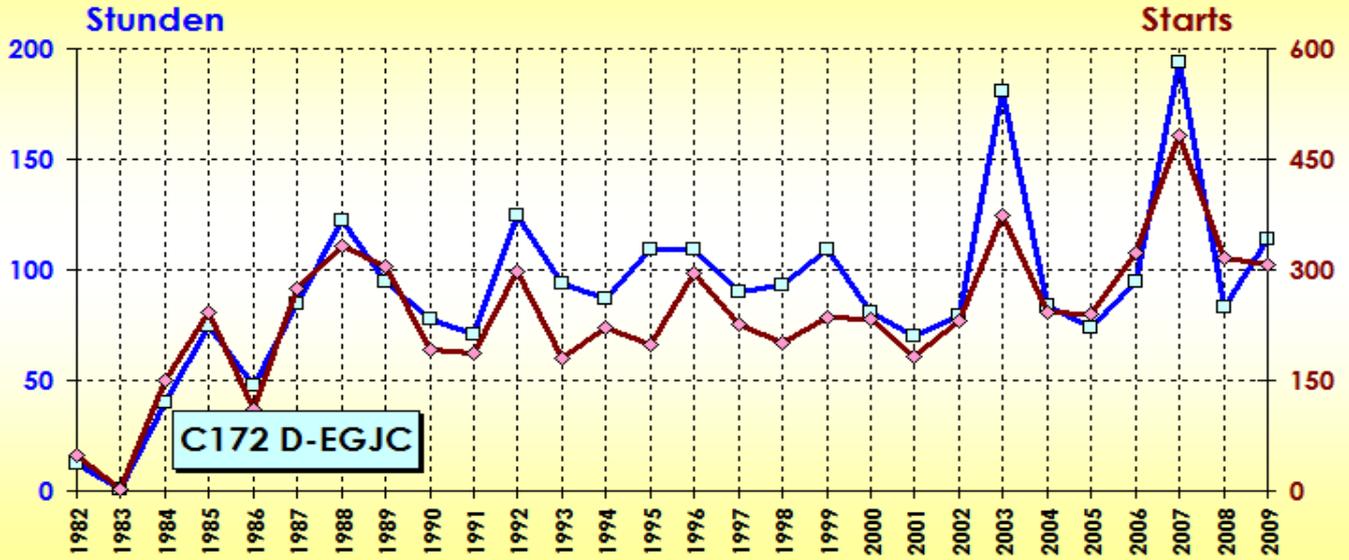
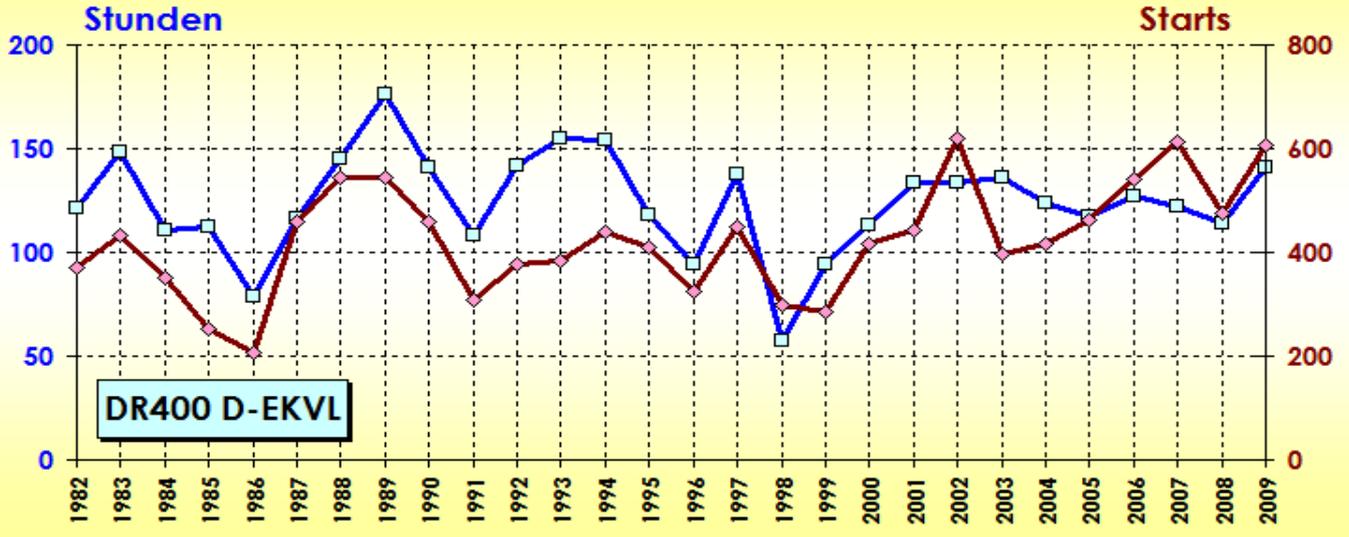
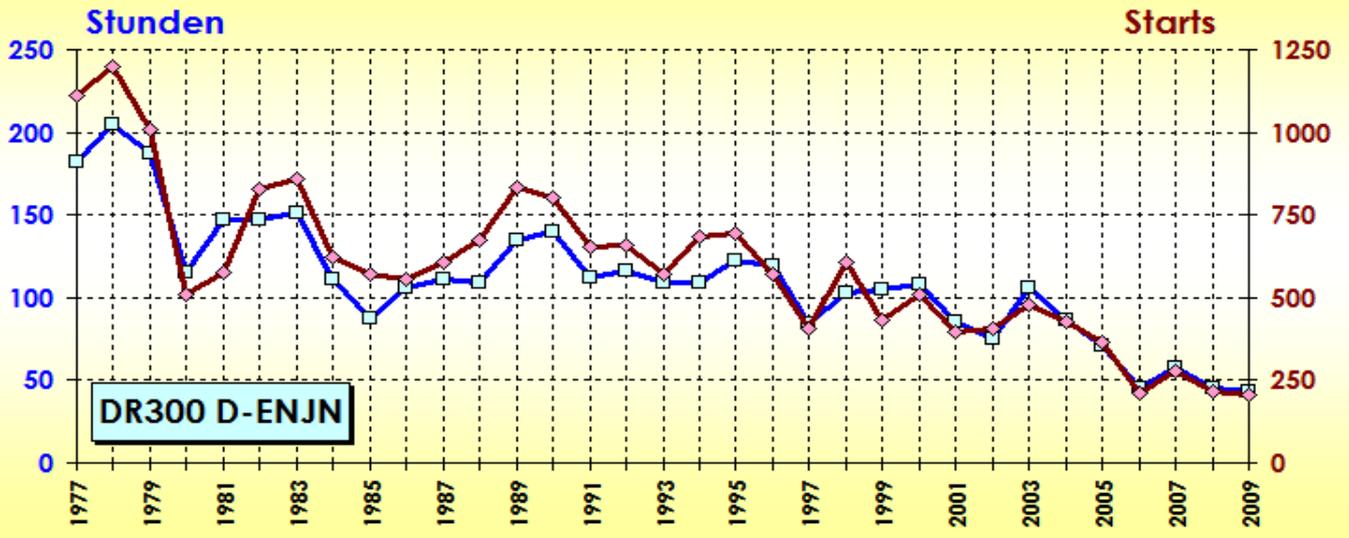
### Flüge auf Vereinsflugzeugen

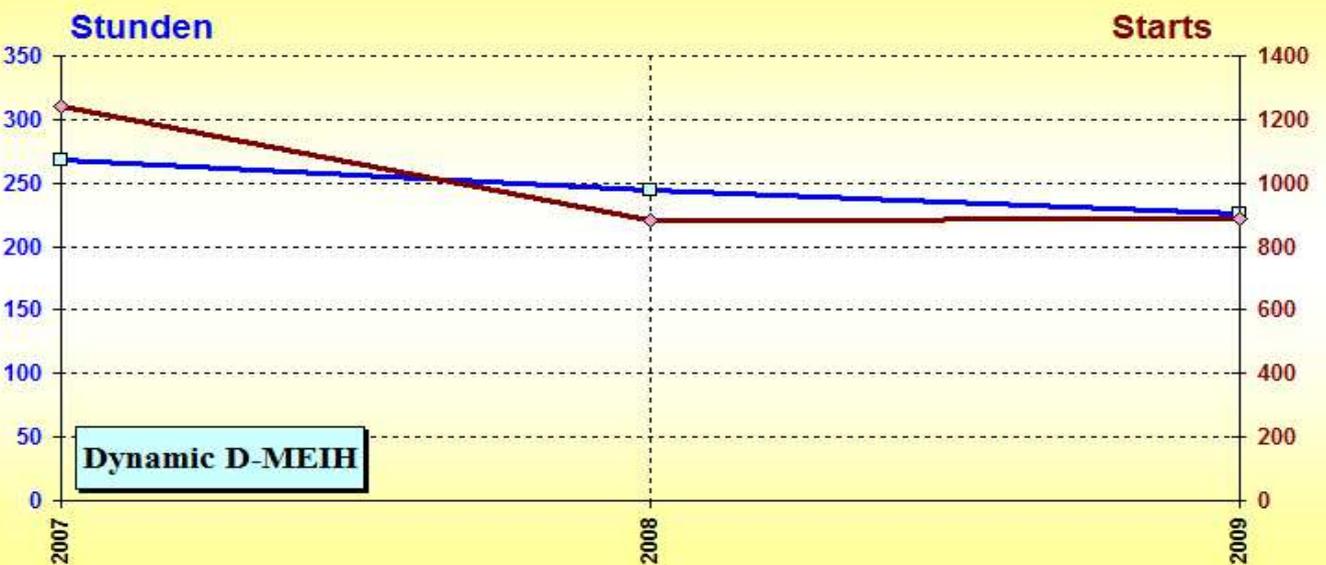
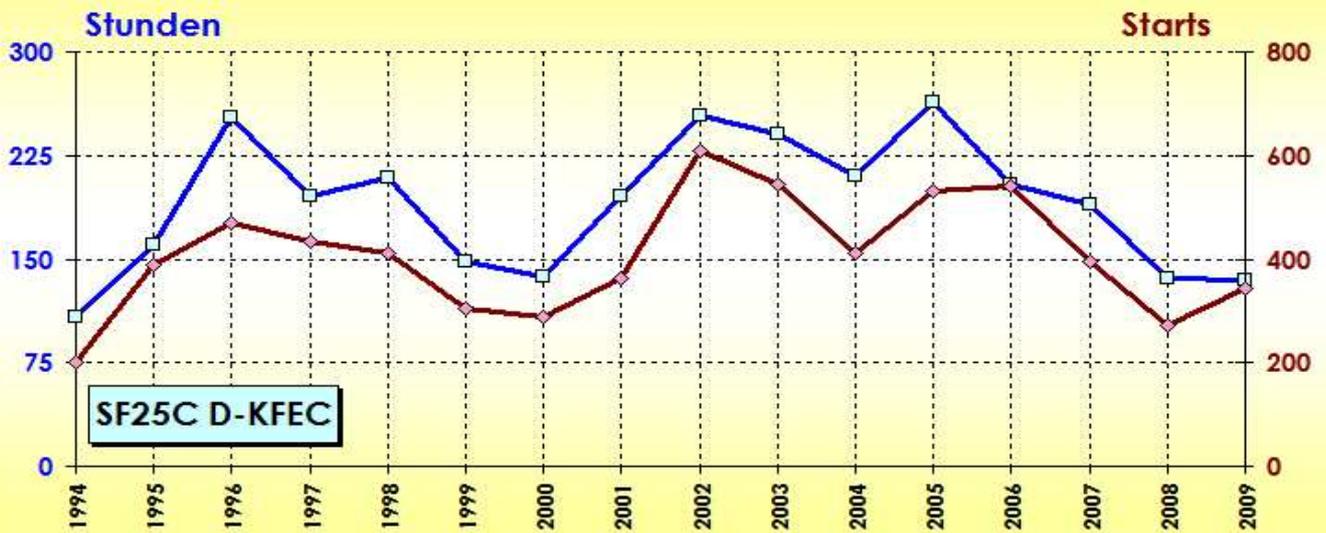
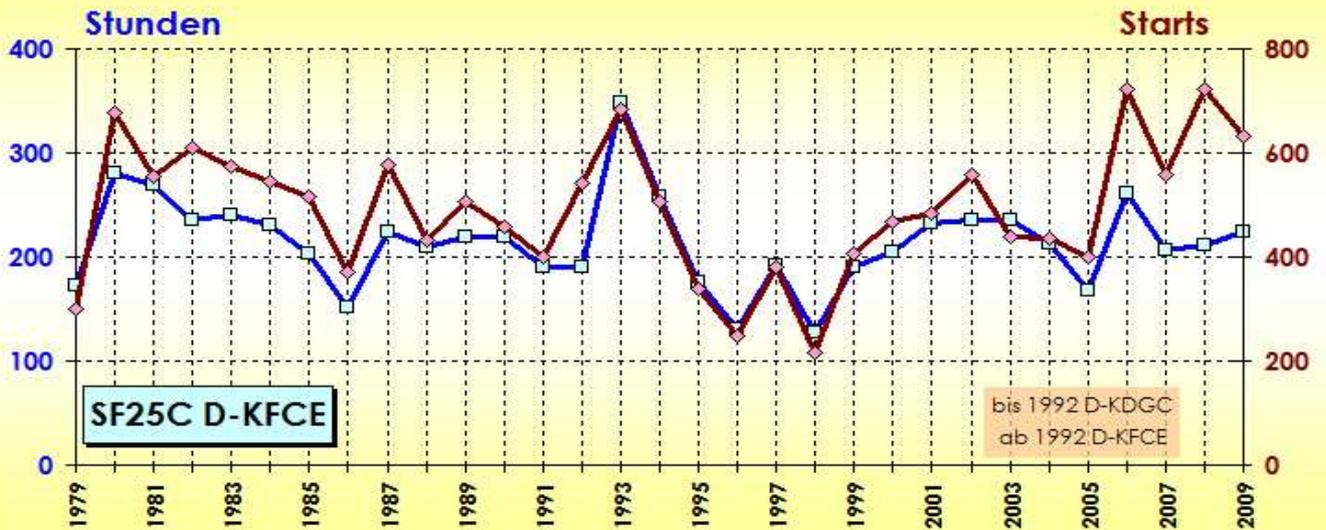
|                   | Stunden     |               |              | Starts      |               |              |
|-------------------|-------------|---------------|--------------|-------------|---------------|--------------|
|                   | 2009        | (2008)        |              | 2009        | (2008)        |              |
| <b>Summe</b>      | <b>2087</b> | <b>(1750)</b> | <b>19,3%</b> | <b>4832</b> | <b>(4274)</b> | <b>13,1%</b> |
| davon Motorflug   | 298         | (242)         | 23,1%        | 1120        | (1010)        | 10,9%        |
| davon Motorsegler | 359         | (348)         | 3,2%         | 977         | (994)         | -1,7%        |
| davon Segelflug   | 1204        | (916)         | 31,4%        | 1845        | (1388)        | 32,9%        |
| davon UL          | 226         | (244)         | -7,4%        | 890         | (882)         | 0,9%         |



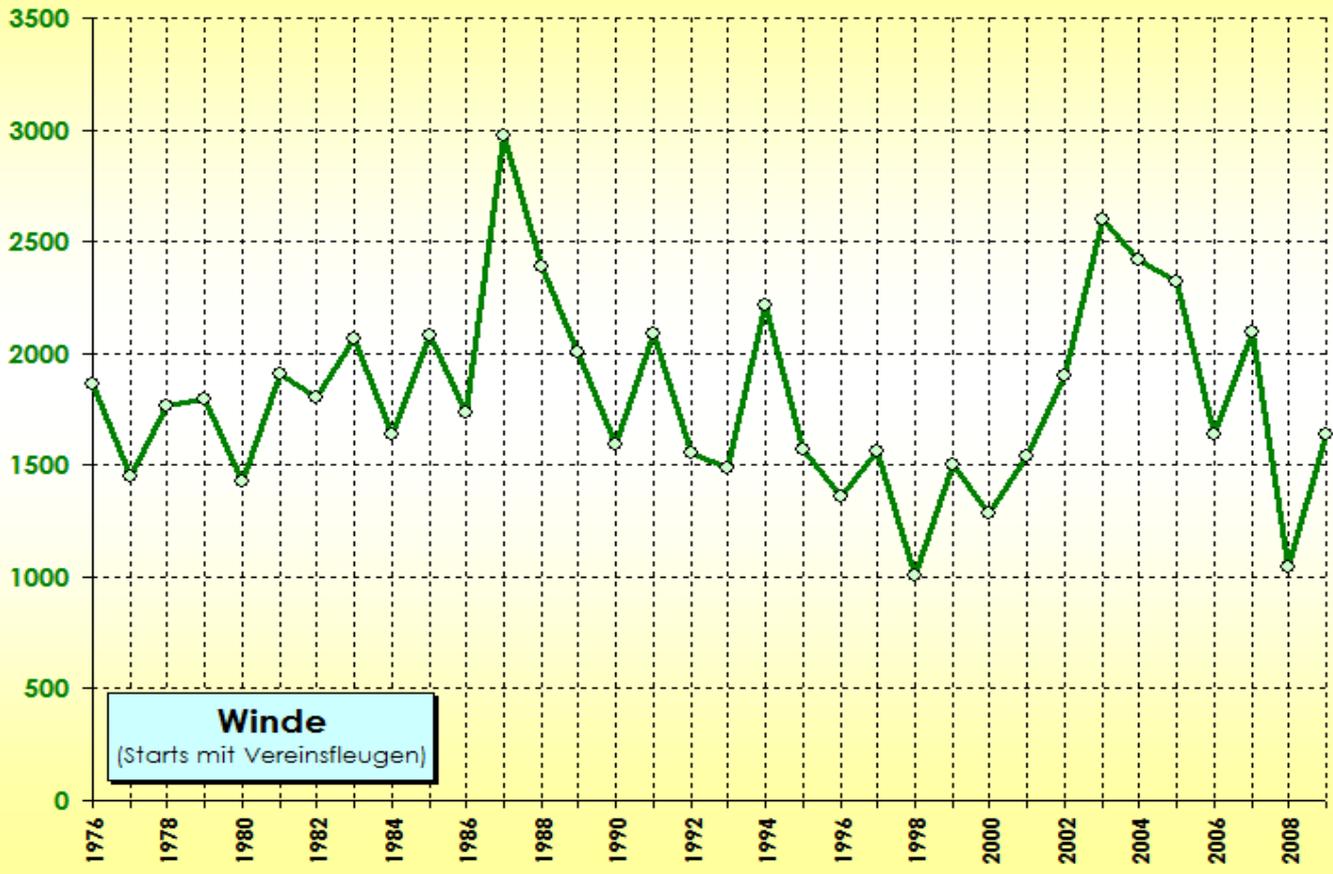








## Starts



# OLC Regeln

## ZIELSETZUNG

Der Online Contest (OLC) hat das Ziel Streckensegelflüge, losgelöst von Fluganmeldungen, zeitnah zu erfassen, um aktuelle dezentrale Leistungsvergleiche zu ermöglichen.

Darüber hinaus soll so die Streckenflugbilanz des Segelflugsports deutlich verbessert werden.

### 1. Dokumentation

Die Dokumentation erfolgt mit GPS-basierten Flugaufzeichnungen, unter Verwendung von validierten Dateien im IGC-Format. Es gibt zwei Validierungsebenen: IGC-valid (grüner V-Punkt im Info-Fenster). Die Files müssen von einem IGC-zugelassenen Flugrekorder erzeugt werden. Eine Aufstellung mit den aktuellen Geräten findet sich auf der IGC-Website (<http://www.fai.org/gliding/gnss/>). Für die OLC-League (Bundesliga) und für den FAI-OLC werden nur Flüge gewertet, welche mit einem IGC-zugelassenen Flugrekorder aufgezeichnet wurden.

OLC-valid (blauer V-Punkt im Info-Fenster)

Alle sonstigen Rekorder, welche mit einer vom OLC freigegeben Software ausgelesen wurden. Eine Aufstellung der aktuellen Software findet sich hier: <http://www2.onlinecontest.org/validate.php>.

Segelflugzeuge mit Motor müssen IGC-zugelassene Flugrekorder (Logger) verwenden und weisen den Segelflug über die Aufzeichnung des ENL nach (grüner Smiley).

Sportzeugen sind nicht erforderlich.

### 2. Wertungsland

Der Flug wird für den OLC desjenigen Landes gewertet, in welchem für den Wertungsflug gestartet wurde.

#### **Ausnahme:**

#### 2.1 Geographisch definierte Wettbewerbe

Der Flug wird für das betreffende Gebiet gewertet, wenn mindestens 50% der Aufzeichnungspunkte des Wertungsfluges bei über den Flug gleich bleibenden Aufzeichnungsintervallen in dem definierten Gebiet liegen.

#### 2.2 Geographisch definierte Gebiete

#### Alpenraum

Der Flug muss vom Abflugpunkt bis zum Endpunkt im antriebslosen Flug durchgeführt werden.

Der Flug wird vom Wertungsanfang bis zum Wertungsende gewertet. Der Wertungsanfang ist der Beginn des antriebslosen Fluges, das Wertungsende ist das Ende des antriebslosen Fluges.

Abflugpunkt, Wegpunkte und Endpunkt müssen jeweils aufgezeichnete Punkte des Flugwegs sein.

Die Wertungsstrecke wird vom OLC-System ermittelt.

#### 3.1 OLC-Classic

Auf dem aufgezeichneten Flugweg werden nach dem Flug Abflugpunkt, bis zu fünf Wegpunkte und Endpunkt so positioniert, dass die Rohpunktzahl, vom Abflugpunkt um die bis zu fünf Wegpunkte bis zum Endpunkt, möglichst groß wird.

#### 3.2 FAI-OLC (In Anlehnung an die FAI-Regeln)

In den aufgezeichneten und geschlossenen Flugweg wird nach dem Flug ein möglichst großes FAI-Dreieck plaziert:

- der kürzeste Schenkel muß mindestens 28% der Gesamtstrecke betragen oder
- bei einer Wertungsstrecke von 500km oder mehr, muss der kürzeste Schenkel mindestens 25% und darf der längste Schenkel höchstens 45% der Gesamtstrecke betragen.

Ein Flugweg gilt als geschlossen, wenn sich beim Rückflug ein Aufzeichnungspunkt innerhalb eines Radius von 1km um den Abflugpunkt befindet.

#### **4. Höhendifferenz**

Die Abflughöhe darf maximal 1000 m höher sein als die Ankunftshöhe.

Die Abflughöhe ist die niedrigste Höhe nach Beginn des Segelflugs und vor Erreichen des Abflugpunktes.

Die Abflugzeit ist die Zeit, zu der die Abflughöhe erreicht wird.

Die Ankunftshöhe ist die höchste Höhe nach Erreichen des Endpunktes und vor dem Ende des Segelflugs.

Das Wertungsende ist die Zeit, zu der die Ankunftshöhe erreicht wird.

#### **5. Bewertung**

Die Mindestpunktzahl für einen Wertungsflug beträgt 50 Punkte (kleinere Flüge werden dargestellt, kommen aber nicht in die Wertung).

Die nach den Regeln 5.1 und 5.2 ermittelte Rohpunktzahl wird mit 100 multipliziert und durch den gültigen DAeC-Index dividiert. Das Ergebnis wird auf hundertstel Punkte gerundet und stellt die zu wertende Punktzahl für den Flug dar.

##### *5.1 OLC-Classic*

Die Strecke vom Abflugpunkt um die bis zu drei Wegpunkte zum 4. Wegpunkt wird mit 1,0 Rohpunkten pro Kilometer bewertet.

Die Strecke vom 4. Wegpunkt zum 5. Wegpunkt wird mit 0,8 Rohpunkten pro Kilometer bewertet.

Die Strecke vom 5. Wegpunkt zum Endpunkt wird mit 0,6 Rohpunkten pro Kilometer bewertet.

Der 4. und 5. Wegpunkt wie auch der Endpunkt können identisch sein.

##### *5.2 FAI-OLC*

Die Strecke um die drei Wegpunkte wird mit 1,0 Rohpunkten pro Kilometer bewertet.

#### **6. Flugmeldungen**

Die Flugmeldungen erfolgen ausschließlich über die im Internet unter <http://www.segelflugszene.org> bereitgestellten Eingabemasken und sind spätestens bis zu dem auf den Flug folgenden Dienstag um 24.00 Uhr einzugeben.

Die IGC-Datei ist zeitgleich auf den Server zu laden.

Mit der Flugmeldung bestätigt der Teilnehmer die Richtigkeit seiner Angaben.

#### **7. Wertungszeitraum**

Wertungsende für das laufende Jahr ist immer der zweite Montag im Oktober. Flüge für das Folgejahr können ab dem darauf folgenden Tag eingereicht werden.

#### **8. Sieger und Siegerehrung**

Sieger und damit 'OLC-Champion' der jeweiligen Jahres-Wertung (OLC-Classic und FAI-OLC) ist, wer mit sechs Flügen die meisten Punkte erzielt.

Die Siegerehrung erfolgt im Rahmen des OLC-Symposiums, Ort und Datum werden rechtzeitig veröffentlicht.

#### **9. Offenlegung/Nutzungsrecht**

Der/die Teilnehmer(in) ist damit einverstanden, dass die Daten seiner/ihrer Flüge und die Flugwegdateien im Internet unter [www.segelflugszene.org](http://www.segelflugszene.org) veröffentlicht werden.

Das Nutzungsrecht der Flugwegdateien geht nicht ausschließlich, unwiderruflich und unbefristet an den Veranstalter des OLC über.

## **10. Kontrollen**

Flüge, für die bis 4 Wochen nach dem entsprechenden Wochenwertungsschluss keine Einsprüche vorliegen, werden endgültig.

Für Flüge ab dem 15. September endet die Einspruchsfrist spätestens am Mittwoch nach dem zweiten Montag im Oktober.

Die Flugwegdateien (igc-files) sind bis einen Monat nach Ende des laufenden Wettbewerbs beim Teilnehmer zu archivieren.

## **11. Teilnehmer**

Teilnehmer sind einzelne Piloten oder Zweierteams für Doppelsitzer.

Die Teilnahme ist kostenlos (die Finanzierung des OLC erfolgt über Spenden, Sponsoring und Zuwendungen des OLC- Fördervereins 'Segelflugszene e.V.').

Die Teilnehmermeldung kann nur über die im Internet unter

<http://www.segelflugszene.org> bereitgestellte Eingabemaske erfolgen und muß jährlich nur einmal bestätigt werden.

Mit der Anmeldung erklärt der Teilnehmer sein Einverständnis mit den Regularien.

## **12. Einhaltung luftrechtlicher Bestimmungen / Luftraumverletzungen**

Die Veranstalter des OLC gehen davon aus, dass die Teilnehmer bei ihren Wertungsflügen nicht gegen luftrechtliche und andere Vorschriften verstoßen.

So muss beispielsweise stets bei einem Einflug in ein entsprechendes Gebiet die erforderliche Freigabe bei zuständigen Stellen eingeholt werden.

Das OLC-Team wird die Einholung einer solchen Freigabe aber nicht überprüfen. Wir sind für luftrechtliche Belange weder kompetent noch zuständig.

Erfahren wir jedoch, dass für einen Wertungsflug ein Bußgeld o.Ä. verfügt wurde, so behalten wir uns entsprechende Maßnahmen außerhalb unserer Regeln vor.

Es bleibt selbstverständlich jedermann unbenommen, Piloten bei eventuellen Luftraumverletzungen anzusprechen.

Die Verletzung von luftrechtlichen Bestimmungen / Luftraumverletzungen wird von einer Behörde oder einem Baufragten des jeweiligen nationalen Aeroclubs festgestellt.

# **Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug Deutscher Aero Club e.V. DMSt- Wettbewerbsordnung (Stand Februar 2009)**

## **1 Allgemeine Regeln**

### **1.1 Zweck der DMSt**

Förderung des Streckensegelfluges und des Leistungssegelflieger-Nachwuchses in den Segelfluggruppen des DAeC.

Ermittlung der Deutschen Meister im Streckensegelflug.

### **1.2 Veranstalter**

Veranstalter ist die Sportfachgruppe Segelflug/Motorsegelflug des DAeC in Zusammenarbeit mit den Segelflugkommissionen der Landesverbände.

### **1.3 Termin und Ort der Meisterschaft**

Die Meisterschaft findet jeweils im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September statt. Es werden nur Flüge gewertet, die in diesem Zeitraum durchgeführt werden. Die DMSt wird dezentral durchgeführt.

### **1.4 Bewerber und Teilnehmer**

Bewerber können alle Luftsportvereine sein, die einem Landesverband des DAeC als Mitglied angehören. Teilnehmer können Segelflugzeugführer/-innen sein, die aktives Mitglied des Bewerbers sind. Jeder Teilnehmer darf nur für einen einzigen Bewerber, über den er die mittelbare und stimmberechtigte Mitgliedschaft in einem DAeC-Landesverband besitzt, teilnehmen. Mit dem ersten gemeldeten Flug legt der Teilnehmer fest, für welchen Bewerber und Landesverband er teilnimmt.

### **1.5 Regeln**

Die Sorgfaltspflicht für die Einhaltung der gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen, sowie der sonstigen für den Segelflug anzuwendenden Vorschriften und Empfehlungen liegen beim Teilnehmer. Für die Anlage und Durchführung der Wertungsflüge gilt der Sporting Code, soweit keine davon abweichenden Regelungen in dieser DMSt-WO enthalten sind. Die Meldungen über Wertungsflüge sind Online einzureichen.

### **1.6 Meldung zur Meisterschaft**

Der erste eingereichte Antrag auf Wertung eines Teilnehmers gilt als Meldung zur Meisterschaft. Damit erkennt der Teilnehmer die DMSt-Regeln unter Ausschluss des Rechtsweges an.

### **1.7 Verstöße**

Bewerber und Teilnehmer, die durch unwahre Angaben und unlautere Methoden Vorteile in der Wertung zu erringen suchen, werden für die aktuelle DMSt disqualifiziert. Bei vorsätzlichen Verstößen gegen die DMSt-Regeln wird eine Sperre von 5 Jahren verhängt und der Name des Betroffenen veröffentlicht. Im Wiederholungsfall beträgt die Sperre 10 Jahre. Den Landesverbänden bleiben in diesen Fällen weitere Maßnahmen vorbehalten.

## 1.8 Einsprüche

Einsprüche und Proteste zu Wertungen werden von der Segelflugkommission des zuständigen Landesverbandes behandelt, deren Beschluss endgültig ist. Einspruchsschluss ist der 10. Oktober des jeweiligen Austragungsjahres.

## 1.9 Siegerehrung

Die Bekanntgabe und Veröffentlichung der Sieger der DMSt des jeweiligen Austragungsjahres, sowie die Siegerehrung erfolgen beim nachfolgenden Deutschen Segelfliegerstag.

## 2 Wertungsklassen

Jeder Teilnehmer kann beliebig viele Flüge zur Wertung anmelden. Die Wertung eines Fluges erfolgt in der Klasse, die dem geflogenen Flugzeugmuster entspricht und in die es in der gültigen DAeC-Indexliste eingeordnet ist. Flüge auf Flugzeugen der Standard-/Clubklasse können wahlweise in der Standard oder der Clubklasse gewertet werden.

**Flugzeuge der Clubklasse können mit variablem Ballast gemäß Flug- und Betriebshandbuch geflogen werden.** Hat ein Teilnehmer Flüge auf Flugzeugen verschiedener Klassen gemeldet, wird er in jeder dieser Klassen bzw. Wertungen gewertet. Bei Flügen mit Doppelsitzern zählt als Teilnehmer nur der Pilot. Alle Flüge werden mit dem Index des Flugzeuges entsprechend der jeweils gültigen DAeC-Index-Liste bewertet.

### 2.1 Einzelwertungen

Sieger in Einzelwertungen werden in folgenden Klassen ermittelt:

- Offene Klasse
- 18m Klasse
- 15m Klasse
- Standardklasse
- Clubklasse
- Doppelsitzer Klasse

Einzelsieger in der jeweiligen Wertung ist der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl aus drei Flügen in dieser Klasse mit Beginn des freien Fluges oder Abflugpunkt in Deutschland.

### 2.2 Internationale Mannschaftswertungen

Sieger in den Mannschaftswertungen werden in den jeweils zu einer Gruppe zusammengefassten zwei Klassen ermittelt:

- Offene-/ 18m Klasse
- Standard-/ 15m Klasse
- Club- / Doppelsitzer Klasse

Drei Teilnehmer eines Vereines bilden mit ihrem jeweils punkthöchsten Flug in einer Gruppe eine Mannschaft. Mannschaftssieger in der jeweiligen Gruppe ist der Bewerber mit der höchsten Punktzahl seiner Mannschaft.

### 2.3 Internationale Einzelwertungen

Sieger in der Einzelwertung werden in den jeweils zu einer Gruppe zusammengefassten zwei Wertungsklassen ermittelt:

- Offene-/ 18m Klasse
- Standard-/ 15m Klasse
- Club- / Doppelsitzer Klasse

Einzelsieger in der jeweiligen Wertung ist der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl aus drei Flügen in dieser Gruppe.

### 2.4 Einzelwertung Frauen

Die in der Einzelwertung gewerteten Flüge von Teilnehmerinnen mit Beginn des freien Fluges oder Abflugpunkt in Deutschland werden zusätzlich in einer Sonderwertung Frauen zusammengefasst. Einzelsiegerin ist die Teilnehmerin mit der höchsten Punktzahl aus drei Flügen.

### 2.5 Einzelwertung Junioren

Die in der Club- und in der Standardklasse gewerteten Flüge von Teilnehmern deren 25. Geburtstag in dem Kalenderjahr der Austragung liegt oder die jünger sind, werden zusätzlich in der Juniorenwertung Club- bzw. Standardklasse gewertet. Einzelsieger in der jeweiligen Wertung ist der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl aus drei Flügen in dieser Klasse mit Beginn des freien Fluges oder Abflugpunkt in Deutschland.

### 2.6 Intern. Mannschaftswertung Junioren

Drei Teilnehmer eines Vereines, deren 25. Geburtstag in dem Kalenderjahr der Austragung liegt oder die jünger sind, bilden mit ihrem punkthöchsten Flug aus allen Wertungen eine Junioren-Mannschaft. Mannschaftssieger ist der Bewerber mit der höchsten Punktzahl seiner Mannschaft.

### 2.7 Vereinswertung

Alle anerkannten Wertungspunkte aller Teilnehmer eines Vereins werden aufsummiert. Sieger ist der Bewerber mit der höchsten Punktzahl.

### 2.8 DMSt-Rangliste

In einer Rangliste werden die drei punkthöchsten Flüge eines Teilnehmers aus allen Wertungsklassen berücksichtigt.

## **3 Flugbeurkundung und –meldung**

Die Beurkundung der Flüge ist nur mit IGC zugelassenen GNSS-Flugrekorden möglich. Abweichende Verfahren werden mit dieser WO und ggf. auf der DAeCHomepage veröffentlicht. Die letzte gültige Fluganmeldung (CRekord) vor dem eigentlichen Flug zählt. Die IGC-Datei muss mit einer gültigen Signatur versehen sein (G-Rekord). Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Beurkundung liegt beim Teilnehmer. Sind längere Ausfälle in der Flugaufzeichnung (siehe Sporting Code 3) zu sehen, wird der Flug nur gewertet, wenn ein ununterbrochener Höhenschrieb und eine ordnungsgemäße Beurkundung der Koordinaten nachgewiesen wird. Durch die Meldung seines Fluges erklärt sich der Teilnehmer mit der Veröffentlichung seiner Flugdateien einverstanden. Die Nutzungsrechte der Flugdaten liegen beim DAeC und dessen Vertragspartner. Alle Dateien sind spätestens am dem auf den Flug folgenden Dienstag, 24.00 Uhr, online zu melden. Letzter Termin ist der 10. Oktober des jeweiligen Austragungsjahres.

## 4. Wertungsflüge und –verfahren

### 4.1 Wertungsflüge

Es können Strecken von einem Abflugpunkt über bis zu drei Wendepunkte (beim DMSt-Viereck max. 4 WP) zu einem Endpunkt gewertet werden. Die Höhendifferenz des Luftfahrzeuges zwischen Abflugpunkt bzw. Beginn des freien Fluges und Endpunkt bzw. Ende des freien Fluges darf max. 1km betragen.

### 4.2 Punktbewertung

Jeder Kilometer wird mit einem Punkt gewertet. Die Punktzahl für die Wertungsflüge ergibt sich als das Hundertfache der Wertungsstrecke geteilt durch den Index des jeweiligen Flugzeuges zzgl. Summe der möglichen Boni. In der DMSt werden nur Streckensegelflüge mit mindestens 50 Punkten gewertet.

### 4.3 Bonusregelungen

4.3.1 Bei einem geschlossenen FAIDreiecksflug wird ein Bonus von 20% addiert, wenn – der kürzeste Schenkel mindestens 28% der Gesamtstrecke beträgt, oder – bei einer Wertungsstrecke von 500km oder mehr, der kürzeste Schenkel mindestens 25% und der längste Schenkel höchstens 45% der Gesamtstrecke beträgt. Bei FAI-Dreiecksflügen wird die Strecke zwischen den drei Wendepunkten als Wertungsstrecke gewertet. Der Abflugpunkt kann dabei zwischen zwei Eckpunkten des Dreiecks liegen. Abflug- und Endpunkt müssen identisch sein.

4.3.2. Bei einem geschlossenen angemeldeten DMSt-Vierecksflug wird ein Bonus von 30% addiert, wenn die Fläche zwischen den Wendepunkten bzw. den Wendepunkten und dem Abflug-/Endpunkt durch zwei Dreiecke beschrieben werden kann, für die gilt:

- beide Dreiecke müssen die Forderung nach 4.3.1 erfüllen,
- die Dreiecke müssen mit einem identischen Schenkel aneinander liegen,
- die Dreiecke dürfen nicht übereinander liegen.

Bei Vierecksflügen wird die Strecke zwischen den max. 4 Wendepunkten als Wertungsstrecke gewertet. Der Abflugpunkt kann dabei zwischen zwei Eckpunkten des Vierecks liegen. Abflug- und Endpunkt müssen identisch sein.

### 4.3.3 Bonus für angemeldete Flüge

Wird durch die Flugaufzeichnung, die vor dem Flug ins Gerät eingegebenen Flugaufgabe entsprechend 4.4 dokumentiert, wird ein Bonus von 10% addiert. Hiervon ist das DMSt-Viereck ausgenommen, da es schon 30% Bonus bekommt!

### 4.4 Deklarieren der Flugaufgabe

Bei einem angemeldeten Flug müssen alle Zielpunkte des Fluges (Abflug-, Wende und Endpunkt) über die Angabe ihrer geografischen Koordinaten vor dem Start als Flugaufgabe im Flugrekorder eindeutig festgelegt werden. Ein Flug mit mehreren Flugaufgaben ist nicht zulässig und wird als vorsätzlicher Verstoß gegen die DMSt-Regeln gewertet. Die Zielpunkte sind in der vorgesehenen Reihenfolge anzufliegen und zu dokumentieren.

### 4.5 Dokumentation der Zielpunkte

Abflug-, Endpunkt und Wendepunkte gelten als positiv umrundet, wenn der Einflug in den 90° Sektor (gem. Sporting Code) nachgewiesen wurde.

Abflug- und Endpunkt gelten auch als positiv umrundet, wenn der Einflug in einen Kreis mit einem Radius von 1km um den entsprechenden Punkt nachgewiesen wurde, bzw. der Abflug/Endpunkt ein Flugplatz ist, in dessen Grenzen das Segelflugzeug landet. Bei nicht ordnungsgemäßer Wendepunktumrundung (auch Abflug-/Endpunkt) entfällt der Bonus für angemeldete Flüge.

Bei „freien“ Flügen werden als Abflug- Wende- und Endpunkt nur aufgezeichnete Koordinaten des Flugweges gewertet. Freie Flüge gelten als geschlossen, wenn Abflug- und Endpunkt nicht mehr als 1km von einander entfernt sind.

## **5 Zusätzliche Regeln für Motorsegler**

Der Motorsegler muss einen Flugrekorder mit betriebsbereitem Antriebslaufzeitschreiber gemäß Sporting Code Sektion 3 mitführen. Bei Benutzung des Antriebs zwischen Abflugpunkt und End-/Zielpunkt wird der Flug nur bis zur letzten, nachweislich ohne Antriebsunterstützung erreichten, Koordinate gewertet.

Bemerkung: Das Kollisionswarngerät FLARM ist nur für die Beurkundung von freien Flügen zugelassen.

**Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug**

**Deutscher Aero Club e.V.**

DMS- Wettbewerbsordnung Stand Februar 2009



## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2009 – Senioren



| Platz | Datum | Punkte | Summe DMST | Handicap | Gesamtsumme | Name | km | km/h | Startplatz | Flugzeug |
|-------|-------|--------|------------|----------|-------------|------|----|------|------------|----------|
|-------|-------|--------|------------|----------|-------------|------|----|------|------------|----------|

|    |           |        |         |      |         |                        |        |       |           |                |
|----|-----------|--------|---------|------|---------|------------------------|--------|-------|-----------|----------------|
| 1  | 19.5.2009 | 764,76 | 1153,85 | 1,10 | 1048,95 | Ottmar Schmidt         | 705,93 | 81,74 | Eichstätt | Ventus 2cT/18m |
|    | 3.5.2009  | 389,09 |         |      |         |                        | 466,91 | 74,91 | Eichstätt | Ventus 2cT/18m |
| 2  | 17.6.2009 | 550,74 | 1054,84 | 1,10 | 958,95  | Karlheinz Ludwig       | 504,85 | 57,51 | Eichstätt | DG 200/17      |
|    | 23.8.2009 | 504,10 |         |      |         |                        | 462,09 | 66,23 | Eichstätt | DG 200/17      |
| 3  | 5.8.2009  | 504,71 | 1020,71 | 1,10 | 927,92  | Viktor Meyerle         | 504,71 | 67,99 | Eichstätt | Ventus 2cT/18m |
|    | 19.5.2009 | 516,00 |         |      |         |                        | 473,48 | 72,32 | Eichstätt | Duo Discus T   |
| 4  | 13.4.2009 | 439,31 | 836,26  | 1,10 | 760,24  | Frank Glaser           | 421,73 | 72,91 | Eichstätt | Astir CS       |
|    | 3.5.2009  | 396,95 |         |      |         |                        | 363,87 | 77,69 | Eichstätt | Duo Discus T   |
| 5  | 13.4.2009 | 391,40 | 720,40  | 0,90 | 800,44  | Mark Wittmann          | 414,88 | 76,65 | Eichstätt | LS 4           |
|    | 12.4.2009 | 329,00 |         |      |         |                        | 348,74 | 67,53 | Eichstätt | LS 4           |
| 6  | 29.8.2009 | 328,11 | 615,75  | 0,90 | 684,17  | Christoph Böttigheimer | 360,92 | 72,47 | Eichstätt | Duo Discus T   |
|    | 3.5.2009  | 287,64 |         |      |         |                        | 310,65 | 53,81 | Eichstätt | Discus         |
| 7  | 23.8.2009 | 345,11 | 588,49  | 0,90 | 653,88  | Uwe Schulz             | 365,81 | 55,97 | Eichstätt | LS 4           |
|    | 7.8.2009  | 243,38 |         |      |         |                        | 267,72 | 71,33 | Eichstätt | Duo Discus T   |
| 8  | 29.8.2009 | 250,76 | 444,43  | 0,90 | 493,81  | Helmut Reuthlinger     | 270,82 | 54,55 | Eichstätt | Discus         |
|    | 8.8.2009  | 193,67 |         |      |         |                        | 213,03 | 83,65 | Eichstätt | Duo Discus T   |
| 9  | 29.8.2009 | 190,36 | 275,27  | 0,90 | 305,86  | Andreas Banis          | 201,79 | 73,22 | Eichstätt | LS 4           |
|    | 16.8.2009 | 84,91  |         |      |         |                        | 90,00  | 54,33 | Eichstätt | LS 4           |
| 10 | 30.8.2009 | 119,40 | 198,08  | 0,90 | 220,09  | Dietrich Bock          | 126,57 | 55,85 | Eichstätt | LS 4           |
|    | 16.8.2009 | 78,68  |         |      |         |                        | 84,98  | 36,16 | Eichstätt | Discus         |
| 11 | 23.8.2009 | 117,19 | 117,19  | 0,90 | 130,21  | Jürgen Smalla          | 107,43 | 44,70 | Eichstätt | Duo Discus T   |
| 12 | 29.8.2009 | 78,68  | 141,87  | 1,10 | 128,97  | Jürgen Hofmann         | 94,41  | 71,49 | Eichstätt | Ventus 2cT/18m |
|    | 12.9.2009 | 63,19  |         |      |         |                        | 69,51  | 44,83 | Eichstätt | Duo Discus T   |
| 13 | 16.8.2009 | 55,71  | 55,71   | 0,90 | 61,90   | Irmi Bährle            | 61,28  | 74,73 | Eichstätt | Duo Discus T   |



## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2009 -Junioren

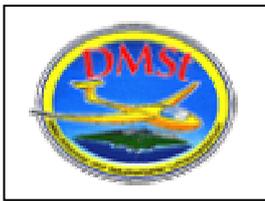


| Platz | Datum | Punkte | Summe DMST | Handicap | Gesamtsumme | Name | km | km/h | Startplatz | Flugzeug |
|-------|-------|--------|------------|----------|-------------|------|----|------|------------|----------|
|-------|-------|--------|------------|----------|-------------|------|----|------|------------|----------|

|   |           |        |         |      |         |                   |        |       |           |                |
|---|-----------|--------|---------|------|---------|-------------------|--------|-------|-----------|----------------|
| 1 | 19.5.2009 | 574,72 | 1139,26 | 1,10 | 1035,69 | Anton Lugtenburg  | 609,20 | 70,70 | Eichstätt | LS 4           |
|   | 13.4.2009 | 564,54 |         | 1,10 |         |                   | 598,41 | 85,73 | Eichstätt | LS 4           |
| 2 | 25.4.2009 | 121,13 | 239,70  | 0,90 | 266,33  | Roland Berlinghof | 145,35 | 81,50 | Eichstätt | Ventus 2cT/18m |
|   | 6.8.2009  | 118,57 |         | 0,90 |         |                   | 128,06 | 82,21 | Eichstätt | Discus         |



Duo D-KEIC am Fliegerfestfreitag im Passagierflugeinsatz (Foto Iris Pachowsky)



## Flüge Piloten FCE DMST 2009 (1)

| Datum      | Punkte | Name                   | km     | km/h  | Startplatz         | Flugzeug       |
|------------|--------|------------------------|--------|-------|--------------------|----------------|
| 21.03.2009 | 319,31 | Anton Lugtenburg       | 338,47 | 63,10 | Eichstätt          | LS 4           |
| 04.04.2009 | 370,13 | Anton Lugtenburg       | 392,34 | 76,44 | Eichstätt          | LS 4           |
| 10.04.2009 | 142,68 | Karlheinz Ludwig       | 156,95 | 52,66 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 11.04.2009 | 182,81 | Karlheinz Ludwig       | 201,09 | 62,06 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 12.04.2009 | 422,15 | Anton Lugtenburg       | 447,48 | 90,74 | Eichstätt          | LS 4           |
| 12.04.2009 | 156,78 | Christoph Böttigheimer | 188,14 | 36,25 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m |
| 12.04.2009 | 368,86 | Karlheinz Ludwig       | 405,75 | 66,83 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 12.04.2009 | 329,00 | Mark Wittmann          | 348,74 | 67,53 | Eichstätt          | LS 4           |
| 13.04.2009 | 564,54 | Anton Lugtenburg       | 598,41 | 85,73 | Eichstätt          | LS 4           |
| 13.04.2009 | 439,31 | Frank Glaser           | 421,73 | 72,91 | Eichstätt          | Astir CS       |
| 13.04.2009 | 457,25 | Karlheinz Ludwig       | 502,97 | 80,26 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 13.04.2009 | 391,40 | Mark Wittmann          | 414,88 | 76,65 | Eichstätt          | LS 4           |
| 13.04.2009 | 413,56 | Viktor Meyerle         | 496,28 | 88,85 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m |
| 19.04.2009 | 351,35 | Karlheinz Ludwig       | 386,48 | 72,33 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 25.04.2009 | 155,17 | Karlheinz Ludwig       | 170,69 | 49,19 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 25.04.2009 | 121,13 | Roland Berlinghof      | 145,35 | 81,50 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m |
| 01.05.2009 | 69,17  | Karlheinz Ludwig       | 76,08  | 52,69 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 02.05.2009 | 460,93 | Anton Lugtenburg       | 407,16 | 57,45 | Eichstätt          | LS 4           |
| 02.05.2009 | 165,41 | Christoph Böttigheimer | 178,64 | 44,59 | Eichstätt          | Discus         |
| 02.05.2009 | 284,68 | Frank Glaser           | 313,15 | 47,14 | Eichstätt          | Duo Discus T   |
| 02.05.2009 | 286,47 | Karlheinz Ludwig       | 315,11 | 58,30 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 03.05.2009 | 461,57 | Anton Lugtenburg       | 489,26 | 73,87 | Eichstätt          | LS 4           |
| 03.05.2009 | 287,64 | Christoph Böttigheimer | 310,65 | 53,81 | Eichstätt          | Discus         |
| 03.05.2009 | 396,95 | Frank Glaser           | 363,87 | 77,69 | Eichstätt          | Duo Discus T   |
| 03.05.2009 | 411,79 | Karlheinz Ludwig       | 452,97 | 74,45 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 03.05.2009 | 389,09 | Ottmar Schmidt         | 466,91 | 74,91 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m |
| 16.05.2009 | 196,20 | Karlheinz Ludwig       | 215,82 | 43,58 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 19.05.2009 | 574,72 | Anton Lugtenburg       | 609,20 | 70,70 | Eichstätt          | LS 4           |
| 19.05.2009 | 764,76 | Ottmar Schmidt         | 705,93 | 81,74 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m |
| 19.05.2009 | 430,44 | Viktor Meyerle         | 473,48 | 72,32 | Eichstätt          | Duo Discus T   |
| 27.05.2009 | 340,95 | Karlheinz Ludwig       | 312,54 | 56,65 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 31.05.2009 | 446,84 | Anton Lugtenburg       | 473,65 | 72,94 | Eichstätt          | LS 4           |
| 31.05.2009 | 257,14 | Christoph Böttigheimer | 308,57 | 57,46 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m |
| 31.05.2009 | 446,43 | Karlheinz Ludwig       | 491,07 | 68,48 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 31.05.2009 | 290,83 | Mark Wittmann          | 308,28 | 55,12 | Eichstätt          | LS 4           |
| 12.06.2009 | 281,14 | Anton Lugtenburg       | 303,63 | 60,71 | Winzeln Schramberg | Discus         |
| 13.06.2009 | 362,15 | Anton Lugtenburg       | 391,12 | 60,85 | Winzeln Schramberg | Discus         |
| 17.06.2009 | 438,13 | Anton Lugtenburg       | 473,18 | 61,31 | Eichstätt          | Discus         |
| 17.06.2009 | 550,74 | Karlheinz Ludwig       | 504,85 | 57,51 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 28.07.2009 | 224,95 | Anton Lugtenburg       | 242,95 | 79,74 | Stoelln Rhinow     | Discus         |
| 29.07.2009 | 345,69 | Anton Lugtenburg       | 373,35 | 68,37 | Stoelln Rhinow     | Discus         |
| 30.07.2009 | 289,76 | Anton Lugtenburg       | 260,78 | 53,08 | Stoelln Rhinow     | Discus         |
| 31.07.2009 | 450,77 | Anton Lugtenburg       | 486,83 | 81,44 | Stoelln Rhinow     | Discus         |
| 05.08.2009 | 488,70 | Anton Lugtenburg       | 431,68 | 62,19 | Eichstätt          | LS 4           |
| 05.08.2009 | 244,58 | Christoph Böttigheimer | 269,04 | 58,36 | Eichstätt          | Duo Discus T   |
| 05.08.2009 | 190,64 | Karlheinz Ludwig       | 209,70 | 77,22 | Eichstätt          | DG 200/17      |
| 05.08.2009 | 504,71 | Viktor Meyerle         | 504,71 | 67,99 | Eichstätt          | Ventus 2cT/18m |
| 06.08.2009 | 27,13  | Roland Berlinghof      | 29,31  | 37,15 | Eichstätt          | Discus         |



## Flüge Piloten FCE DMST 2009 (2)

| Datum      | Punkte | Name                   | km     | km/h   | Startplatz      | Flugzeug       |
|------------|--------|------------------------|--------|--------|-----------------|----------------|
| 06.08.2009 | 118,57 | Roland Berlinghof      | 128,06 | 82,21  | Eichstätt       | Discus         |
| 07.08.2009 | 419,83 | Anton Lugtenburg       | 445,02 | 68,67  | Eichstätt       | LS 4           |
| 07.08.2009 | 478,00 | Karlheinz Ludwig       | 438,17 | 66,40  | Eichstätt       | DG 200/17      |
| 07.08.2009 | 243,38 | Uwe Schulz             | 267,72 | 71,33  | Eichstätt       | Duo Discus T   |
| 08.08.2009 | 174,59 | Christoph Böttigheimer | 209,51 | 61,04  | Eichstätt       | Ventus 2cT/18m |
| 08.08.2009 | 72,98  | Dietrich Bock          | 78,82  | 55,50  | Eichstätt       | Discus         |
| 08.08.2009 | 193,67 | Helmut Reuthlinger     | 213,03 | 83,65  | Eichstätt       | Duo Discus T   |
| 08.08.2009 | 147,62 | Karlheinz Ludwig       | 162,38 | 77,79  | Eichstätt       | DG 200/17      |
| 12.08.2009 | 213,56 | Anton Lugtenburg       | 188,65 | 46,50  | Ansbach Petersd | LS 4           |
| 15.08.2009 | 355,37 | Anton Lugtenburg       | 376,69 | 70,39  | Ansbach Petersd | LS 4           |
| 15.08.2009 | 341,52 | Karlheinz Ludwig       | 375,67 | 56,38  | Eichstätt       | DG 200/17      |
| 16.08.2009 | 84,91  | Andreas Banis          | 90,00  | 54,33  | Eichstätt       | LS 4           |
| 16.08.2009 | 299,15 | Anton Lugtenburg       | 264,25 | 57,20  | Ansbach Petersd | LS 4           |
| 16.08.2009 | 78,68  | Dietrich Bock          | 84,98  | 36,16  | Eichstätt       | Discus         |
| 16.08.2009 | 103,22 | Helmut Reuthlinger     | 113,54 | 47,51  | Eichstätt       | Duo Discus T   |
| 16.08.2009 | 55,71  | Irmi Bährle            | 61,28  | 74,73  | Eichstätt       | Duo Discus T   |
| 16.08.2009 | 258,01 | Karlheinz Ludwig       | 283,81 | 59,83  | Eichstätt       | DG 200/17      |
| 16.08.2009 | 81,68  | Uwe Schulz             | 98,02  | 50,13  | Eichstätt       | Ventus 2cT/18m |
| 16.08.2009 | 64,82  | Uwe Schulz             | 77,78  | 59,01  | Eichstätt       | Ventus 2cT/18m |
| 18.08.2009 | 360,43 | Anton Lugtenburg       | 382,05 | 55,87  | Ansbach Petersd | LS 4           |
| 18.08.2009 | 387,95 | Karlheinz Ludwig       | 426,75 | 57,34  | Eichstätt       | DG 200/17      |
| 23.08.2009 | 117,19 | Jürgen Smalla          | 107,43 | 44,70  | Eichstätt       | Duo Discus T   |
| 23.08.2009 | 504,10 | Karlheinz Ludwig       | 462,09 | 66,23  | Eichstätt       | DG 200/17      |
| 23.08.2009 | 303,01 | Mark Wittmann          | 327,25 | 45,85  | Eichstätt       | Discus         |
| 23.08.2009 | 345,11 | Uwe Schulz             | 365,81 | 55,97  | Eichstätt       | LS 4           |
| 29.08.2009 | 190,36 | Andreas Banis          | 201,79 | 73,22  | Eichstätt       | LS 4           |
| 29.08.2009 | 328,11 | Christoph Böttigheimer | 360,92 | 72,47  | Eichstätt       | Duo Discus T   |
| 29.08.2009 | 250,76 | Helmut Reuthlinger     | 270,82 | 54,55  | Eichstätt       | Discus         |
| 29.08.2009 | 78,68  | Jürgen Hofmann         | 94,41  | 71,49  | Eichstätt       | Ventus 2cT/18m |
| 29.08.2009 | 301,57 | Karlheinz Ludwig       | 331,73 | 76,25  | Eichstätt       | DG 200/17      |
| 29.08.2009 | 295,85 | Viktor Meyerle         | 355,02 | 100,19 | Eichstätt       | Ventus 2cT/18m |
| 30.08.2009 | 155,42 | Christoph Böttigheimer | 186,51 | 60,82  | Eichstätt       | Ventus 2cT/18m |
| 30.08.2009 | 119,40 | Dietrich Bock          | 126,57 | 55,85  | Eichstätt       | LS 4           |
| 30.08.2009 | 257,52 | Karlheinz Ludwig       | 283,27 | 64,08  | Eichstätt       | DG 200/17      |
| 06.09.2009 | 296,03 | Karlheinz Ludwig       | 325,64 | 54,16  | Eichstätt       | DG 200/17      |
| 12.09.2009 | 63,19  | Jürgen Hofmann         | 69,51  | 44,83  | Eichstätt       | Duo Discus T   |
| 13.09.2009 | 195,03 | Karlheinz Ludwig       | 214,53 | 55,43  | Eichstätt       | DG 200/17      |

Summe 26218,70

| Strecken       | Anzahl |
|----------------|--------|
| > 700 km       | 1      |
| 601 - 700 km   | 1      |
| 501 - 600 km   | 4      |
| 401 - 500 km   | 19     |
| 301 - 400 km   | 23     |
| 201 - 300 km   | 15     |
| 151 - 200 km   | 7      |
| Flüge < 150 km | 15     |

# Termine 2010

|                   |                   |                  |   |
|-------------------|-------------------|------------------|---|
| <b>Samstag</b>    | <b>06.03.2010</b> | <b>20:00 Uhr</b> | <b>Jahreshauptversammlung im Trachtenheim</b>                 |
| Samstag/Sonntag   | 06./07.03.10      | 10:00 Uhr        | Aufbau Flugzeuge  |
| 12.03.10          | bis               | 19.03.10         | Fluglager Frankreich (Info Heinz Ludwig)                      |
| Samstag           | 13.03.10          | 10:00 Uhr        | Vorbereitung/Start Flugsaison                                 |
| Freitag           | 26.03.10          | 15:00 Uhr        | Flugplatzpflege   |
| Samstag           | 27.03.10          | 17:00 Uhr        | Einweisung in Rettungsgeräte (Feuerwehr)                      |
| Samstag           | 27.03.10          | 19:00 Uhr        | Frühjahrsversammlung (Infos zum Flugbetrieb)                  |
| 29.03.10          | bis               | 10.04.10         | Ferienfluglager (Ostern) FCE am Flugplatz                     |
| 25.04.10          | bis               | 01.05.10         | Trainingslager D-Kader in Eichstätt                           |
| 11.05.10          | bis               | 15.05.10         | Leistungsflugwoche FCE am Flugplatz                           |
| 23.05.10          | bis               | 27.05.10         | Vorbereitung Fliegerfest (Mo ab 10:00 Uhr; Di-Do ab 18:00Uhr) |
| <b>28.05.10</b>   | <b>bis</b>        | <b>30.05.10</b>  | <b>Fliegerfest</b>  |
| 31.05.10          | bis               | 03.06.10         | Abbau Fliegerfest und Aufbau Flugzeuge                        |
| 03.07.10          | bis               | 04.07.10         | Beteiligung am Altstadtfest                                   |
| 02.08.10          | bis               | 15.08.10         | Ferienfluglager FCE am Flugplatz                              |
| Samstag           | 21.08.10          | 14:00 Uhr        | Basteln von Wurfgleitern (zusammen mit dem Kreisjugendring)   |
| Samstag           | 20.11.10          | 10:00 Uhr        | Abbau Flugzeuge / Start Winterarbeit                          |
| November/Dezember |                   |                  | Lehrgang Funksprechzeugnis oder Theorielehrgang               |
| Samstag           | 11.12.10          |                  | Jahresabschlussfeier im Vereinsheim                           |