

Jahresbericht



2012

Inhaltsverzeichnis

Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand).....	3
Bericht des Segelflugreferenten.....	4
Bericht des Motorflugreferenten.....	6
Ausbildungsbericht 2012 – für Segelflug Motorsegler und UL	10
Ausbildungsstatistik im Fliegerclub	12
Rückblick 2012.....	14
Ausblick 2013.....	17
Discus 2 ct D-KEII das neue Hochleistungssegelflugzeug des Vereins.....	17
Perfekte Navigation auch für VL und JC.....	21
Schmetterlinge.....	24
Batterie und Ladetechnik für unsere Segelflugzeuge	27
Umwandlung nicht JAR-gemäßer Lizenzen für Luftfahrer in Lizenzen nach Teil-FCL; Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen.....	30
Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1962).....	32
Bericht 2012 Luftrettungsstaffel Bayern e.V., Stützpunkt Eichstätt	34
Ein Fluglehrer für drei Generationen.....	35
Wien hat uns... schon verdient.....	36
Segelkunstfluglehrgang 2012 in Erbdorf	42
CRI werden ist nicht schwer.....	43
Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2012).....	45
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2012 –Senioren.....	53
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2012 –Junioren	54
Flüge Piloten FCE DMST 2012 (1)	55
Flüge Piloten FCE DMST 2012 (2)	56
Flüge Piloten FCE DMST 2011 (3)	57
Flüge Piloten FCE DMST 2011 (4)	58
Termine 2013.....	59

Vorwort Karl Kölle (1. Vorstand)

Liebe Vereinsmitglieder,
Liebe Freunde des Luftsports,

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

Rückblickend auf das Jahr 2012 lässt sich sagen, dass es ein Jahr ohne besondere Aufregungen oder Aktivitäten war, auch wenn das Jahr im Januar ganz anders anfing. „Außenlandung der VL kurz vor Sonnenuntergang bei Sornhüll, Gemeinde Pollenfeld.“ Diesen Handyanruf erhielt ich am 16.01.2012 und einer meiner ersten Gedanken war, das Jahr fängt ja gut an. Als ich dann aber erfuhr, dass Pilot und Flugzeug heil waren, ging es mir wieder besser. Das Notlandefeld war zum Glück so lang, dass die VL am anderen Tag dort direkt starten und nach Eichstätt fliegen konnte. Alex der Außenlandepilot feierte an diesem Tag seinen 60. Geburtstag und es war sicher für Ihn ein schönes Geburtstagsgeschenk zu wissen, dass die VL wieder in Eichstätt steht. Ich war froh, dass dies die einzige größere Nervenbelastung 2012 blieb.

Mit dem Wetter hatten wir dieses Jahr auch Glück, wodurch das Fliegerfest wieder einmal ein großer Erfolg wurde und auch die Segelflugstunden wieder angestiegen sind.

Dass Segelfliegen ein Sport für alle Generationen ist und noch dazu jung hält, dafür ist unser Viktor das beste Beispiel. Seit 1955 hat er als Fluglehrer in unserem Verein drei Generationen das Fliegen gelehrt. Mit Pachowsky sen., Pachowsky jun. und Pachowsky jun. jun. (Tobi) hat er einer ganzen Familie das fliegerische Handwerk beigebracht. Das sollte für alle ein Ansporn sein, aktiv am Flugbetrieb teilzunehmen, denn wer Luftsport betreibt bleibt körperlich und geistig fit.

Am Ende der Flugsaison möchte ich mich bei allen bedanken, die aktiv am Vereinsgeschehen mitgewirkt haben, egal ob bei der Werkstattarbeit, beim Flugbetrieb oder bei den Vorbereitungen und Durchführungen von diversen Vereinsaktivitäten. Alles ist wichtig, um am Ende des Jahres auf einen erfolgreichen Verein und vor allem auf eine unfallfreie Flugsaison zurückblicken zu können.

Für die Flugsaison 2013 wünsche ich allen Vereinsmitgliedern viele schöne Flugerlebnisse und vor allem eine unfallfreie Saison.



1. Vorsitzender

Bericht des Segelflugreferenten

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

Das Jahr 2012 hat sehr früh mit einem Auftaktflug am 15. Januar begonnen. Christoph, Hortense und ich haben das schöne winterliche Wetter genutzt und sind zum ersten Mal in diesem Jahr ASW 20 geflogen. In diesem Sinne möchte ich euch nun eine kurze Zusammenfassung über die Segelflugsaison 2012 geben:

Nach dem frühen Auftakt im Januar folgten Viktor, Ottmar, Icke und Uwe ihrem alljährlichen Drang in den Süden, um in La Motte traditionell ihre Segelflugsaison zu beginnen. In ihrem vierzehntägigem Segelflugurlaub konnten sie 24 wunderschöne Flüge durchführen. In Eichstätt wurde die Segelflugsaison am 17. März mit 51 Windstarts und zahlreichen Seilrissübungen begonnen.

Vom 2. bis 13. April fand das Osterfluglager statt. Einige nutzten trotz teilweiser widriger Wetterbedingungen die Gelegenheit bereits den ein oder anderen längeren Überlandflug durchzuführen. Den größten Flug brachte Christoph mit stolzen 328 Kilometern zustande.

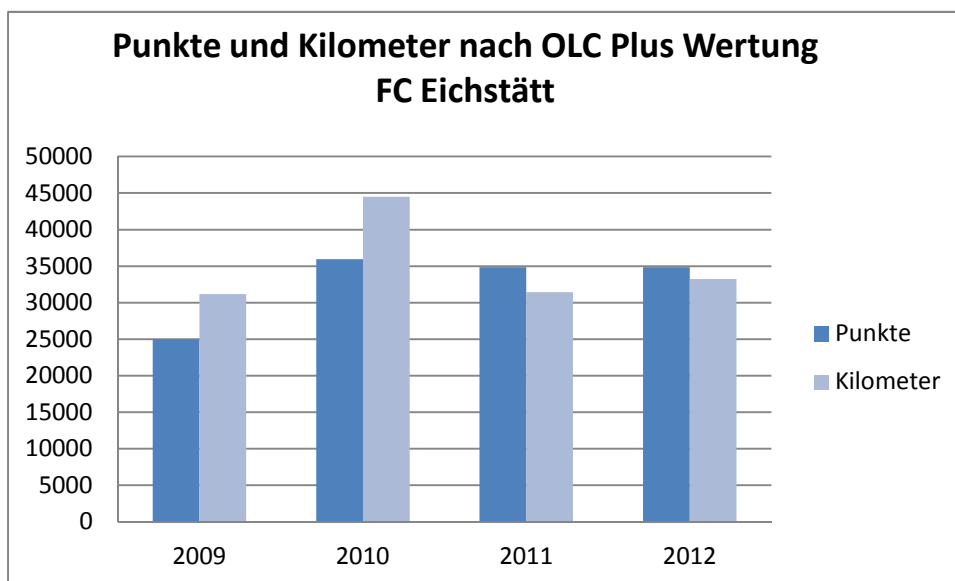
Im Anschluss fand das D- Kader Trainingslager vom 29. April bis 6. Mai wieder an unserem Flugplatz statt. Dass das Trainingslager auch dieses Mal wieder ein voller Erfolg war, belegen folgende Zahlen: In dem Zeitraum konnten 98 Flüge mit insgesamt 31 600 Flugkilometern gewertet werden. Zu meiner Freude haben auch ein paar Vereinsmitglieder zu der Gesamtkilometerzahl beigetragen. Mein Dank gilt an dieser Stelle allen Helfern, die das Trainingslager ermöglicht haben - ohne Eure Hilfe ist so ein Event nicht möglich.

Mit dem Ferienfluglager vom 4. bis 18. August konnten bei perfektem Wetter viele Überlandflüge absolviert werden. Neben dem fliegerischen Erlebnis war auch der soziale Zusammenhalt und das Interesse an den gemeinsamen Aktivitäten deutlich spürbar. In diesem Rahmen konnten einige Schulflüge durchgeführt werden. Um unsere Flugschüler optimal auf die im Herbst bevorstehenden Vergleichsfliegen vorzubereiten, fanden mehrere "Eichstätter - Jugendvergleichsfliegen" statt.

Gut vorbereitet und höchst motiviert nahmen Jonas, Markus, Max und Tobi zunächst am Oberbayerischen Jugendvergleichsfliegen in Dachau teil. Leider spielte das Wetter nicht mit, so dass nicht ein Wertungsflug zustande kam. Trotzdem konnten sich alle unsere Jungpiloten beim Theorietest für das Bayerische Jugendvergleichsfliegen in Saal an der Saale qualifizieren. Dort glänzten unsere Piloten mit ihrer hervorragenden fliegerischen Leistung.

Die Flugsaison 2012 kann als erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison zusammengefasst werden. So kommen wir mit insgesamt 232 gewerteten Flügen auf 60 115 geflogene Kilometer. Dieses Ergebnis ist ausbaufähig wie die Zahlen besagen: Allein die Hälfte der geflogenen Kilometer wurden in dem zweiwöchigem D- Kader Trainingslager erfliegen. Ich würde mich freuen im nächsten Jahr mehrere Pilotinnen und Piloten für den Leistungssegelflug motivieren zu können.

Anbei eine kleine Auswertung der fliegerischen Entwicklung unseres Vereins der letzten Jahre.



In der kommenden Flugsaison dürfen wir uns auf unseren neuen, höchst modern ausgestatteten Discus 2ct mit 18 Metern Spannweite freuen. Dieses Segelflugzeug ergänzt unseren Flugzeugpark perfekt. Ich hoffe, dass alle Pilotinnen und Piloten Freude am Fliegen mit diesem Flugzeug haben werden. Zudem wird das Flarm-Butterfly-Display in folgende Flugzeuge nachgerüstet: Discus b, Duo Discus xt und Ventus 2ct.

Abschließend wünsche ich euch allen eine schöne, erfolgreiche und vor allem unfallfreie Flugsaison 2013!

Roland Berlinghof

(Segelflugreferent)

Bericht des Motorflugreferenten

Liebe Mitglieder, liebe Anwesende,

ich freue mich dass ich als neuer Motorflugreferent das erste Mal diesen Bericht präsentieren darf.

Was brachte abgelaufene Flugsaison 2012?

Für mich das Wichtigste zuerst. Die Flugsaison verlief wieder unfallfrei, obwohl eine Außenlandung aufgrund Motorproblemen mit Wiederstart mit der Jodel D-EKVL zum Jahresbeginn zu vermelden war.

Zunächst darf ich über einige sehr wichtige Modernisierungen an unserem Fluggeräten berichten. So wurden die beiden Vereinsmotorsegler, D-KFCE und D-KFEC, sowie unser UL die Dynamic D-MEIH mit neuen, sehr modernen GPS Systemen der Firma Flymap ausgerüstet.

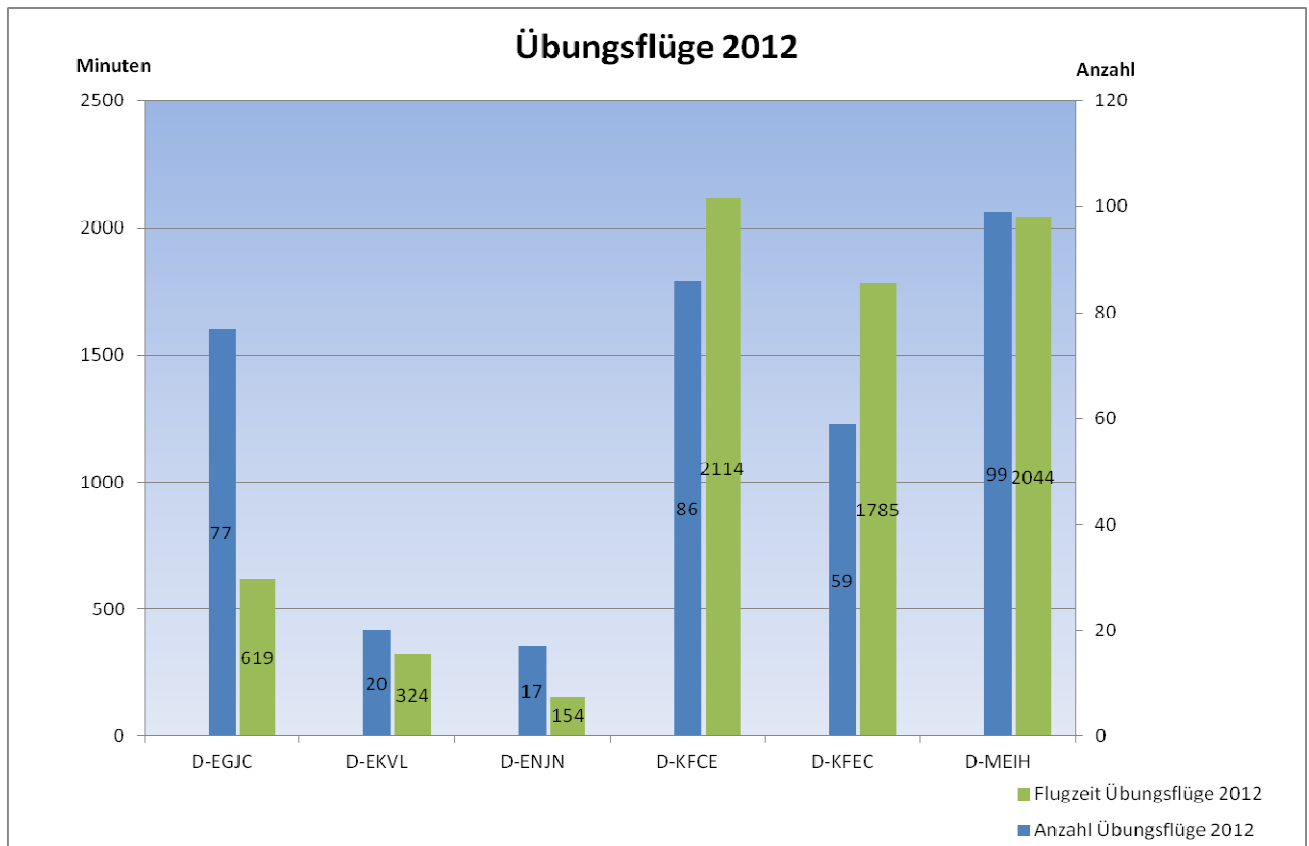
Des weiteren wurde das Programm DFS online geordert und auf dem PC in der Flugleitung installiert. Im Rahmen der Frühjahrsversammlung wurde dieses sehr praktische einfach zu bedienende Tool für die Flugvorbereitung von Erwald Lenk vorgestellt.

Ausbildung und Übungsflüge

In abgelaufenen Flugsaison wurden mit unseren Motorflugzeugen 358 Einweisungs ; Schulungs und Übungsflüge mit einer Flugzeit von mehr als 117 Stunden durchgeführt.

Um dieses Niveau auch zukünftig halten zu können, legten die Motorpiloten Erwald Lenk und Peter Schön die Prüfung als CRI (class rating instructor) ab, Christoph Ehle die Motorfluglehrerprüfung, so dass dem Verein ab der neuen Saison für unsere motorbetriebenen Flugzeuge neue Kräfte für Umschulungs-, Einweisungs -und Übungsflüge zu Verfügung stehen.

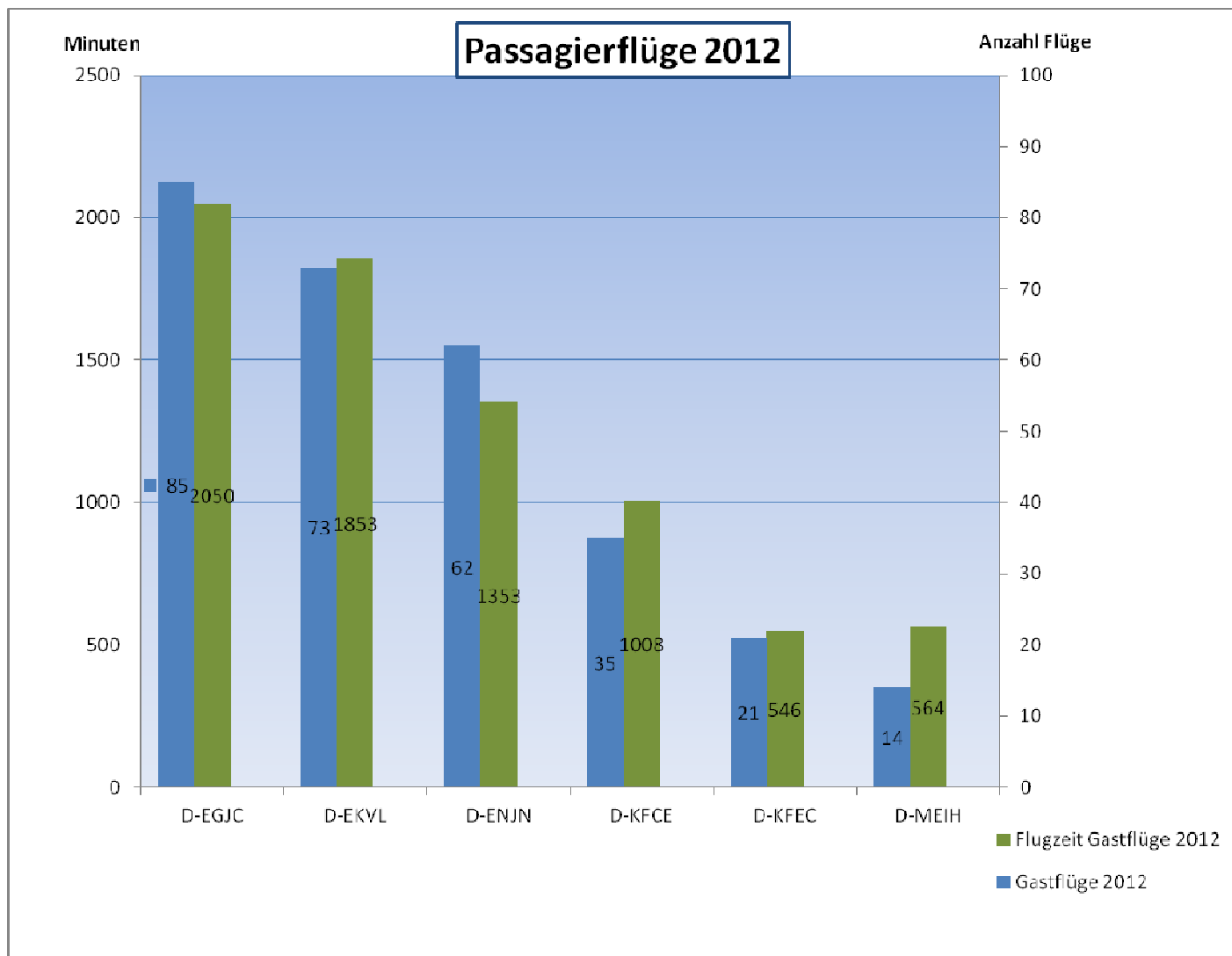
		Anzahl Übungs,- Schul- und Einweisungsflüge 2012	Flugzeit Übungs,- Schul- und Einweisungsflüge 2012
D-EGJC		77	619
D-EKVL		20	324
D-ENJN		17	154
D-KFCE		86	2114
D-KFEC		59	1785
D-MEIH		99	2044
	Summe:	358	7040



Passagierflüge

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt der Sparte Motorflug lag in der Durchführung von Gastflügen. Neben dem Dauereinsatz am Hallenfest konnten in 2012 wieder zahlreiche Gäste die nähere und weitere Umgebung aus der Luft genießen. Sowohl die Anzahl als auch die Flugdauer gegenüber 2011 konnten in der abgelaufenen Flugsaison nochmals deutlich gesteigert werden. So wurden 290 Gastflüge mit einer Gesamtflugzeit von annähernd 123 Stunden durchgeführt.

		Gastflüge 2012	Flugzeit Gastflüge 2012
D-EGJC		85	2050
D-EKVL		73	1853
D-ENJN		62	1353
D-KFCE		35	1008
D-KFEC		21	546
D-MEIH		14	564
	Summe:	290	7374



Ausflüge

Neben den bereits erwähnten Platz und Übungsflügen, zahlreichen Passagierflügen, sowie den nicht zu vernachlässigenden Übungs- und Einweisungsflügen unternahmen in den Sommermonaten Ernst Loibl, Erwald Lenk, Mark Wittmann, Peter Schön, Irmi Bährle und Giggi Nieberle mit unseren Motorseglern und dem UL einen mehrtätigen „Trip“ nach Österreich. Details und Tipps zur Nachahmung könnt Ihr im Jahresbericht 2012 nachlesen.

Nicht zu vergessen sind die Tagesausflüge nach Zell am See, Kempten Freiburg, Kirchdorf, um nur einige Ziele zu nennen.

Highlights 2012

Die spektakulären und exakten Flugvorführungen von Claudius und Flo auf der nagelneuen Extra während des Fliegerfestes rissen nicht nur die Zuschauer von den Sitzen. Kann es da noch eine Steigerung geben? Na klar.

Bei der 52. Deutschen Motorkunstflugmeisterschaft in Nördlingen (02.07. – 07.07) fliegt Claudius als jüngster Teilnehmer die 13 Konkurrenten in Grund und Boden und sichert sich mit großem Abstand die Deutsche Meisterschaft in der Kategorie Advanced. Hier kann man nur anerkennend applaudieren. Weiter so Ihr beiden!!!!

Was wird uns das neue Jahr bringen?

Zum einen mussten die Fluggebühren aufgrund stark gestiegener Kosten (vor allem Kraftstoff) angepasst werden, liegen aber im Vergleich zu den Nachbarvereinen noch deutlich darunter.

Auf der anderen Seite treten zum 08.04.2013 erhebliche Änderungen in Bezug auf die Umwandlung in neue gemäß den EU Richtlinien konforme Scheine für PPL N Lizenzinhaber ,sowie den sogenannten „ICAO Scheinen“ in Kraft. Während die PPL N Lizenz durch die Umwandlung in den einen LAPL (light aircraft pilote licence)deutlich aufgewertet wurde (gilt in allen EU Ländern und ist nicht mehr auf 750 kg beschränkt, Mitnahme von 3 Passagieren möglich um nur einige Vorteile zu nennen) werden einige Rechte bei den ICAO Scheinen eingeschränkt. Diese Lizenzen werden ab 08.04.2013 auf Antrag in den einen LAPL umgeschrieben. Bitte beachten, dass nur gültige Lizenzen umgeschrieben werden können, ansonsten darf eine praktische Prüfung abgelegt werden

Das Positive an der ganzen Neuregelung ist die Möglichkeit, sowohl für PPL N als auch für die ICAO Scheininhaber mit einer circa einstündigen praktischen Navigationsprüfung den JAR Schein zu erwerben. Details können der Homepage des LVB, des LAS sowie des DAEC entnommen werden. Eine nicht verbindliche Zusammenfassung diverser Unterlagen und Erkenntnisse sind auch im Jahresbericht abgedruckt. Ferner beabsichtige ich im Rahmen der Frühjahrsversammlung den aktuellen Stand sowie Details zur Umschreibung zu präsentieren.

Wartung und Instandhaltung

Für viele selbstverständlich ist die sehr hohe Verfügbarkeit unserer Motorflugzeuge. Wieviel Arbeit, Organisation, bearbeiten von Formularen und Durchführung von Bestellungen und was noch alles zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gehört sind mit Zahlen und Fakten fast nicht messbar, aber ein Vergleich mit einem mittelständischen Unternehmen brauchen wir mit unserer CAMO nicht zu scheuen. Vielen herzlichen Dank an Dich, Bachus und Deine vielen Helfer im Hintergrund, denn ohne dieses Engagement wäre diese Performance auch nicht nur ansatzweise denkbar.

Zum Abschluss wünsche ich Euch allen eine unfallfreie Flugsaison 2013 und würde mich freuen, wenn wir die kommende Saison wieder annähernd so viele Stunden wie 2012 in der Luft verweilen würden, einige Motorflieger mehr Freude an der Überlandfliegerei fänden und vor allem die Starts und Stunden beim UL wieder deutlich zulegen würden.

Jürgen Hofmann
(Motorflugreferent)

Ausbildungsbericht 2012 – für Segelflug Motorsegler und UL

Nach neuestem Stand haben wir z.Zt. 16 Segelflugschüler in der Ausbildung. 13 davon sind erfreulicherweise Jugendliche.

Zwei der Segelflugschüler haben inzwischen die Ausbildung abgeschlossen und den PPL-C erhalten. Bauer Mathias und Graf Jonas

Die Theorieprüfung für den Segelflug haben in München Becker Markus, Brunner Christoph und Wiedemann Christina mit gutem Ergebnis bestanden.

Den Luftfahrerschein für den Motorsegler hat sich Apel Fritz „erkämpft“.

Lehrgänge:

Im November-Dezember organisierten wir einen Theorielehrgang mit 9 Teilnehmern. Zwei Gäste für diesen Lehrgang kamen aus Neuburg.

Dazu wurde noch ein Funksprechlehrgang angehängt, somit waren unsere Flugschüler für die Prüfung bestens vorbereitet.

Startzahlen und Flugzeiten für die Ausbildung

Segelflug:

Schulstarts an der Winde	1156	(840)
F – Schlepp	21	(22) mit einer
Flugzeit von	273	Stunden (193)

Motorsegler:

55 Schulstarts mit
16 Stunden Flugzeit für die Ausbildung
24 Stundenflüge wurden für die Scheinerhaltung geflogen
1 Alpenflugeinweisung

Ultraleicht:

90 Schulstarts und
15 Stundenflüge für die Scheinerhaltung
2 Alpenflugeinweisungen

Winde:

1156 Starts wurden für die Segelflugausbildung geschleppt
1854 Gesamtstarts im Jahr 2012
Gesamtstarts der Winde seit 13 Jahren: 24 206.

Ende Mai des letzten Jahres bei etwa 24 000 Starts der Winde hat es gekracht. Der erste Gang des Automatikgetriebes hat den „Geist“ aufgegeben.

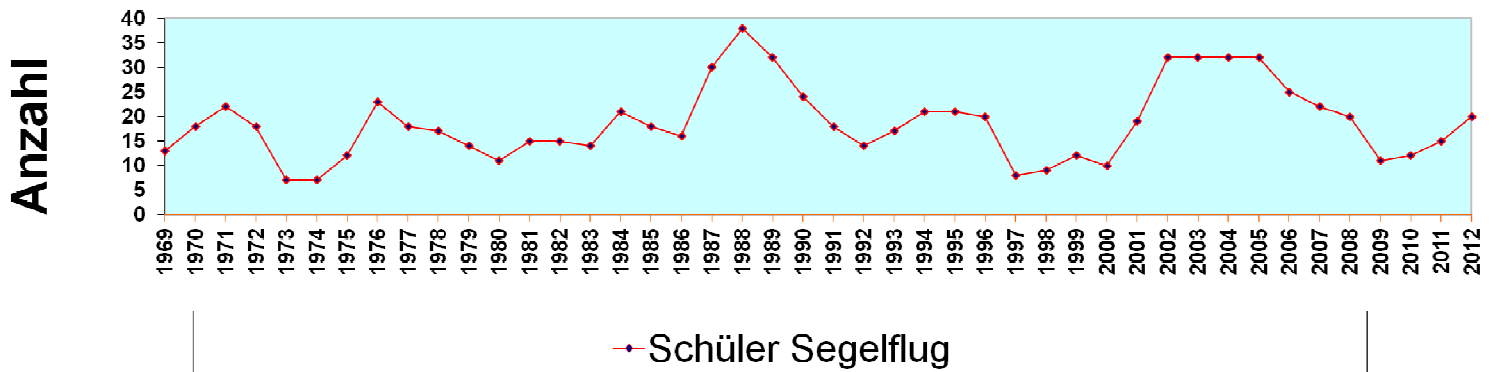
Zum Glück hatten wir ein neues Getriebe auf Lager.
Die zwei Audi Leute Becker Markus, Brunner Christoph bauten mit ein Paar
„Handlanger“ (Ike und ich) innerhalb eines Arbeitstages (mit Überstunden) das
neue Getriebe ein.
So konnte der Flugbetrieb wieder ungestört weitergehen.

Ich wünsche Euch allen eine neue unfallfreie Flugsaison und viele schöne Flüge

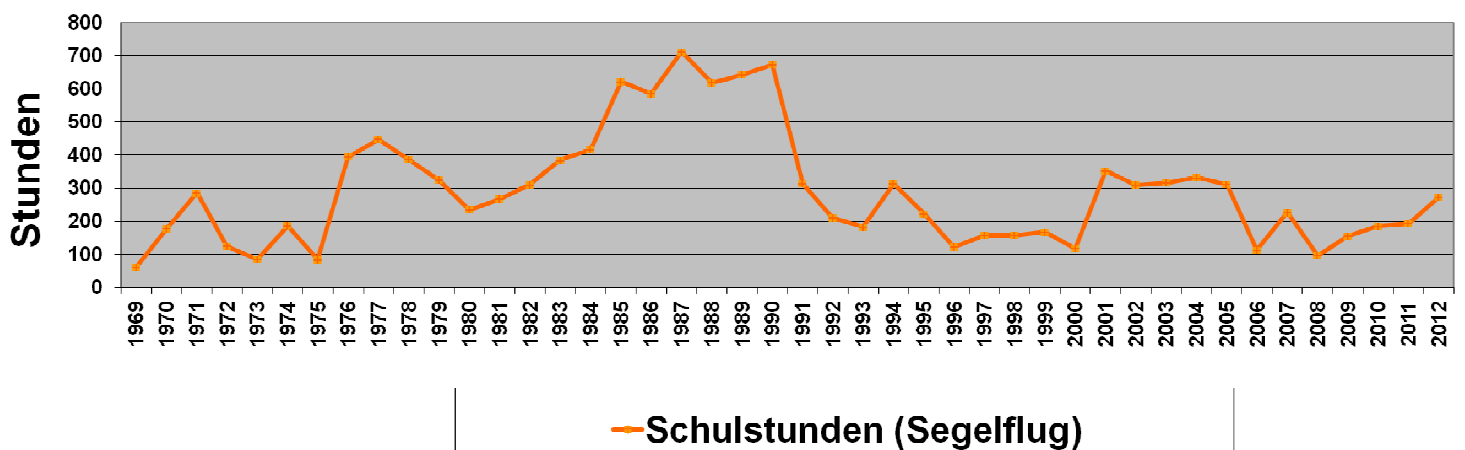
Viktor Meyerle
Ausbildungsleiter

Ausbildungsstatistik im Fliegerclub

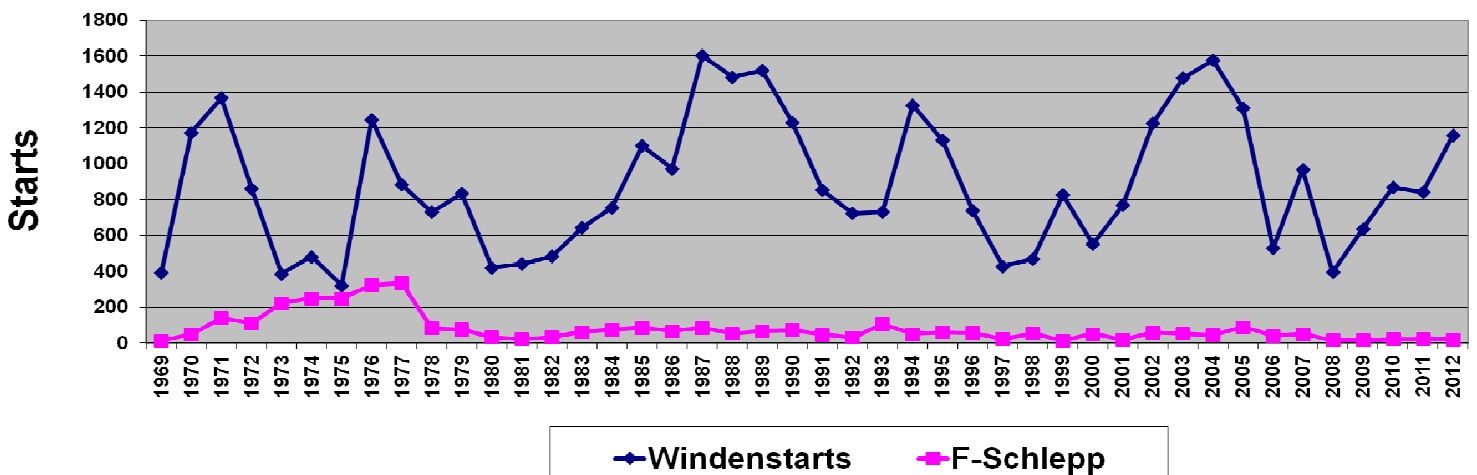
Schülerliste FCE



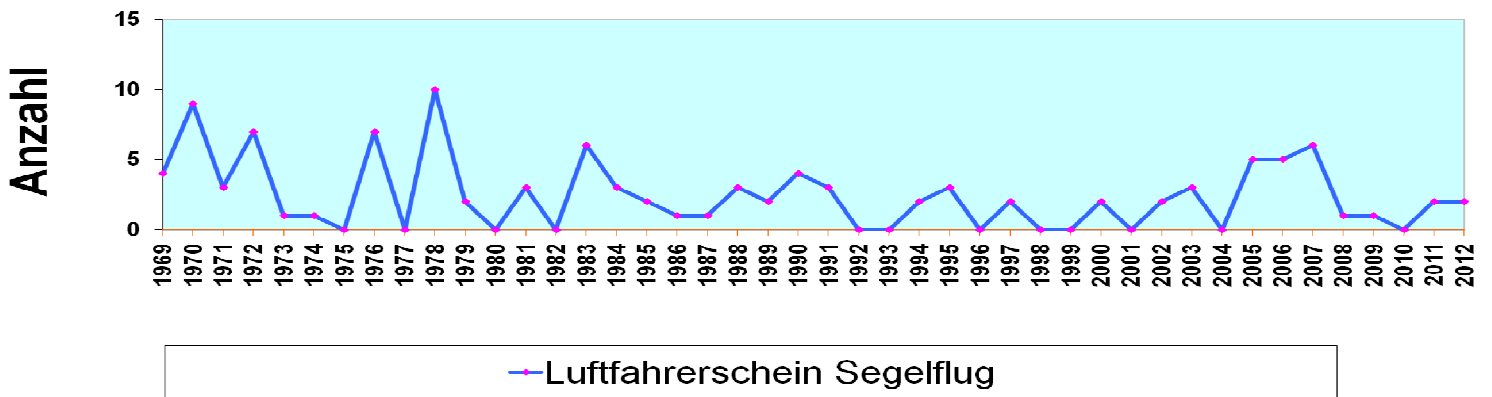
Stunden Segelflug (Schulung)



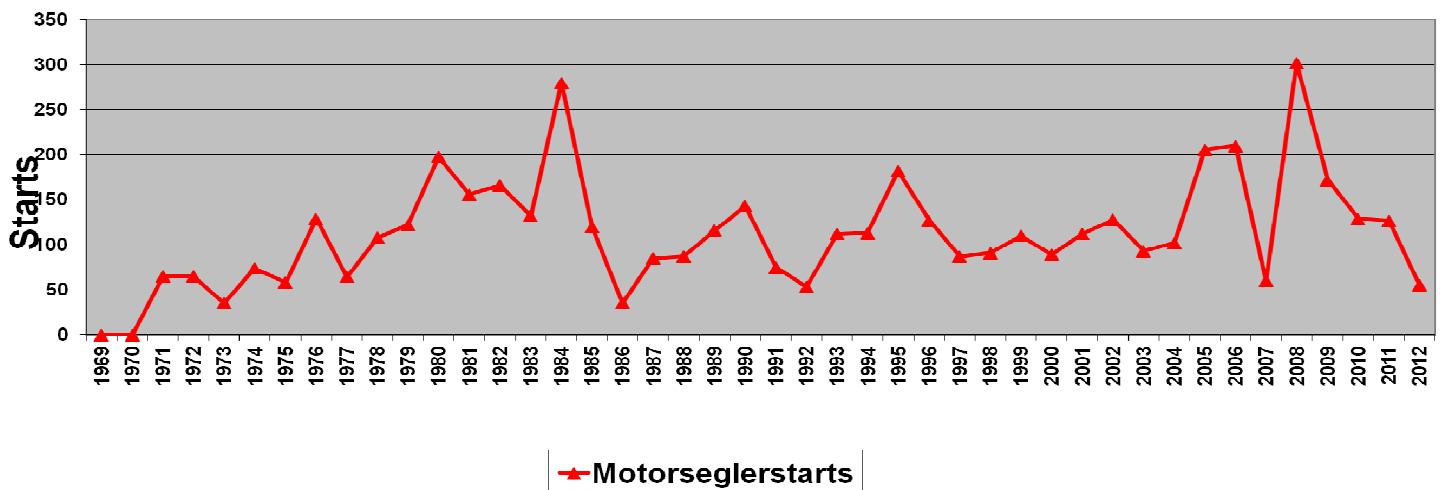
F-Schlepps und Windenstarts (Schulung)



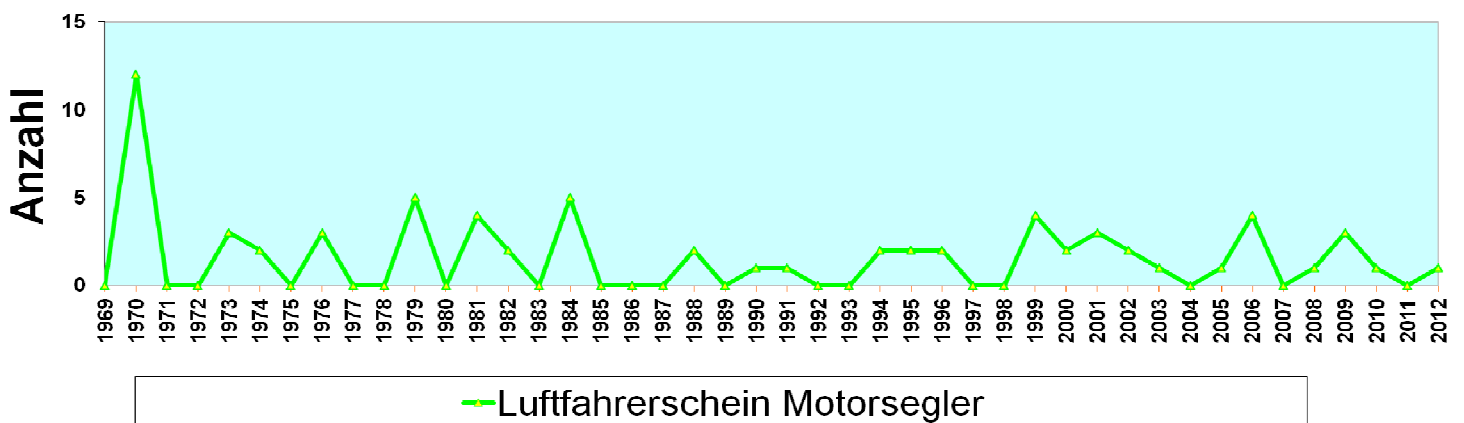
Luftfahrerschein Segelflug



Starts Motorsegler (Schulung)



Luftfahrerschein Motorsegler



Rückblick 2012

FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

Januar

- Der Hänger für die ASK 21 wird fertig gestellt
- Die 3000 Stundenkontrolle der LS 4 D-0221 wird abgeschlossen
- Christoph Böttigheimer wird zum stellvertretender Ausbildungsleiter ernannt
- Am 16.01.2012 landet Alex Bergér mit der EKVL kurz vor Sonnenuntergang wegen Motorproblemen auf einem Außenlandefeld bei Sornhüll, Gemeinde Pollenfeld. Glücklicherweise ist das Feld groß genug und frei von Hindernissen, so dass Arno Jäggle am anderen Tag (17.01.2012, der 60. Geburtstag von Alex), die VL wieder nach Eichstätt fliegen kann.

Februar

- In die ASK 21 wird ein neuer G- Messer eingebaut

März

- Im Rahmen der Jahreshauptversammlung wird die Vorstandschaft neu gewählt
1. Vorsitzender: Karl Kölle; 2. Vorsitzender Dr. Erwald Lenk; Segelflugreferent: Roland Berlinghof; Motorflugreferent Jürgen Hofmann; Modellflugreferent H.P Schlecht; Kassier Jürgen Schneider; 1. Beisitzer Gerhard Pachowsky jun. 2. Beisitzer Ernst Loibl
- Die Frankreichfahrer starten mitte des Monats mit drei Vereinsflugzeugen zum Saisonauftakt nach Südfrankreich
- Am 19. März startet die Segelflugsaison 2012 am Heimatflugplatz

April

- Verkauf der LS 4 D-3479 inclusiv den Eigenbaumetallanhänger nach Polheim
- es wird eine neues Segelflugzeug, ein Discus 2 mit 18 m Spannweite bestellt. Der Liefertermin wird vom Hersteller Schempp Hirth auf Anfang 2013 datiert.
- Aero Besuch zur Auswahl der Instrumentierung für den Discus, gleichzeitig werden die am Markt verfügbaren GPS Geräte betrachtet um Ersatz für die "alten" DX400 Geräte zu finden. Es führt kein Weg an Flymap vorbei!
- Die Osterferien werden hauptsächlich für Schulflüge, sowie einige Überlandflüge genutzt
- Peter Thanner wird für 20 Jahre als Einsatzpilot und Leiter des Stützpunktes im Rahmender Jahreshauptversammlung (21.04.2012) der LRST Bayern mit der Ehrenadel in Gold ausgezeichnet
- Vom 28.04. bis 05.05.2012 findet das Bayerische D – Kadertrainingslager wieder in Eichstätt statt. 15 bayerische Segelflugjunioren und 3 Trainer fliegen bei gutem

Ausblick 2013

FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

Wetter was das Zeug hält und bereiten sich so auf die kommenden Wettbewerbe vor.

Mai

- Die Grundschule Walting unternahm eine Unterrichtsfahrt zum Flugplatz. Fluglehrer Ottmar Schmidt musste viele Fragen beantworten und alle Kinder waren von der Fliegerei begeistert.
- Wir leihen ein Flymap vom Hersteller aus zum Testen im Motorsegleraus >> alle sind begeistert.

Juni

- Bestellung Flymap, durch die Bestellung von 5 Geräten kann ein "ordentlicher" Rabatt ausgehandelt werden
- Das Hallenfest am ersten Wochenende beschert uns optimales Festwetter. Nicht nur die Augen unseres Kassiers leuchten. Auch die spektakulären Figuren unserer Kunstflugsfreaks Claudius und Floh auf der nagelneuen Extra und Roland mit der Lo 100 ziehen die zahlreichen Besucher in Ihren Bann
- große Reparatur am Brandspand der VL

Juli

- Bei der 52. Deutschen Motorkunstflugmeisterschaft in Nördlingen (02.07. – 07.07.) wird Claudius Spiegel Deutscher Meister in der Kategorie Advanced. Er fliegt mit einer Extra 330 SC und kann sich mit einem deutlichen Punktvorsprung den ersten Platz unter den 14 Teilnehmern aus ganz Deutschland sichern. Mit seinen 23 Jahren war Claudius der jüngste Teilnehmer.
- Die beiden Vereinsmotorsegler sowie, die Dynamic werden auf neue Navigationsgeräte von Typ Flymap umgerüstet
- die Bestellauftrag des Discus 2 wird geändert, eine Heimweghilfe (Turbo) wird zusätzlich geordert. Der Liefertermin verschiebt sich marginal

August

- Das Fluglager während der ersten beiden Ferienwochen wird hauptsächlich zu Schul und Übungsflügen genutzt. Die Teilnahme der Eichstätter Piloten ist noch ausbaufähig
- Christoph Ehle legt die Prüfung zum Motorfluglehrer (JAR-FCL) ab

September

- die Vermessung der Aufgleitflächen zeigt, dass noch im Herbst eine größere Holzaktion notwendig wird

Ausblick 2013

FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

Oktober

- Christoph Böttigheimer legt die Prüfung zum Motorseglerlehrer ab
- Für den neuen Discus wird ein Flugzeuganhänger bestellt, einen Cobra Clubstar Bau-satz der Fa. Spindelberger, da der favorisierte Lieferant die Produktion eingestellt hat
- die Lufttüchtigkeitsprüfung der Segelflugzeuge beginnt, unsere ASK 21 absolviert in 2 Jahren so viele Starts, so dass die Kupplungen während der Flugsaison zur Überholung eingeschickt werden müssen
- Ein neuer Traktor wird günstig als Ersatz für das Leihgerät von W. Jäggle erstanden

November

- Ausbildungsleiter Viktor organisiert in gewohnter Manier den Theorieunterricht für unse-re Flugschüler und Nachbarvereine
- Peter Schön und Erwald Lenk legen in Österreich erfolgreich die Prüfung zum CRI (Class rating instructor) ab; somit stehen dem Verein weitere Piloten für die Abnahme von Übungsflügen und Einweisungen zur Verfügung
- Für den UL wird ein neues Funkgerät gekauft, die D-MEIH ist somit unser erstes Flugzeug mit 8,33 kHz Frequenzabstand, das bisherige Funkgerät des UL´s wird in den Discus 2 eingebaut
- Im Rahmen der letzten Versammlung im Vereinsheim müssen die Fluggebühren für 2013 vor allem wegen der extremen Erhöhung der Kraftstoffpreise deutlich angepasst werden
- Die letzten Segelflugzeuge werden abgebaut, die Hallen und Werkstätten für die Win-terarbeit vorbereitet
- Gerhard Pachowsky jun. übernimmt bei der Fa. Spindelberger den neuen Cobra Hän-ger für den den Discus2
- Eine Holzaktion auf der Westseite und nördlich hinter den Wohnwägen sorgt dafür, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Anflugsektoren und seitlichen Sicherheitsflächen wieder frei von Hindernissen sind. Dank der Zustimmung der Waldeigentümer durften wir im Bereich unserer nördlichen Flugplatzgrenze über 50 Bäume fällen.

Dezember

- Die Weihnachtsfeier im Vereinsheim findet wieder sehr große Resonanz bei den Mit-gliedern. Danke an die Fliegerfrauen für die Organisation, das Schmücken des Ver-einsheims und nicht zu vergessen, die Kostenübernahme des Abendessens
- Roland Berlinghof überreicht im Rahmen der Weihnachtsfeier die Karl Kölle Pokal an die Sieger Karl Heinz Ludwig bei den Senioren und Christian Laue bei den Junioren
- Das Bugfahrwerk der D-EKVL wird im Rahmen der Winterarbeit erneuert

Discus 2 ct D-KEII das neue Hochleistungssegelflugzeug des Vereins

Das Warten hat ein Ende. Der Discus 2 ct mit 18 m Spannweite wird im ersten Quartal geliefert. Nachfolgend eine kurze Beschreibung mit den wichtigsten technischen Daten.

Kennzeichen: D-KEII

Hochleistungs-Motorsegler der 18 m Klasse (nicht eigenstartfähig)

- Sehr einfache Triebwerksbedienung
- Geringes Gewicht des Antriebssystems
- "Sägezahn"-Reichweite über 350 km
- Gute Steigleistung

Eine Idee setzt sich durch und ist heute eine weltweit im Einsatz befindliche und bewährte Alternative zu selbststartenden Motorseglern und reinen Segelflugzeugen: Das "Turbo"-Antriebssystem für Schempp-Hirth-Flugzeuge (nach Prof. Oehler).

Die Vorteile gegenüber Selbststartern liegen dabei im wesentlichen im unkomplizierten Aufbau dieses Hilfsantriebes, in der einfachen Bedienung und Wartung, in der damit verbundenen Betriebssicherheit und vor allem im erheblich geringeren Gewicht.



Aus- und eingefahren wird das Zweizylinder-Zweitakt-Triebwerk (SOLO, Type 2350, 15.3 kW) mittels eines elektrischen Spindelantriebes, der über ein speziell für den "Turbo"-

Antrieb entwickeltes Bedienteil angesteuert wird. Über die im Bedienteil integrierten Leuchtdioden werden Drehzahlbereiche, Triebwerksendstellungen, Batteriespannung usw. angezeigt. Die Bedienung ist bewußt einfach gehalten, Bedieneinheiten wie Anlaser, Choke- und Gashebel werden beim "Turbo"-System nicht benötigt.

Der Motor springt durch den Windmühleneffekt der 5-Blatt-Luftschaube bei ca. 115 km/h von selbst an und läuft stets mit der voreingestellten Leistung. Die Leuchtdioden im Bedienteil informieren über den Drehzahlbereich, bzw. warnen vor zu hohen Drehzahlen. Wird dennoch die zulässige Drehzahl und die damit verbundene Fluggeschwindigkeit überschritten, vermeidet eine Zündabschaltung die Überlastung des Triebwerkes.

Das Abstellen des Triebwerkes erfolgt durch "Zündung aus". Bei einer Geschwindigkeit von ca. 95 km/h wird das Triebwerk eingefahren, bis die Propellernabe im Rückspiegel gerade noch über dem Rumpfrücken zu sehen ist. Durch die Schrägstellung kommt der Propeller nach wenigen Sekunden zum Stillstand und kann durch die Faltblätter ohne Rücksicht auf die Propellerstellung vollends eingefahren werden.

Die 18 m Version mit über einem Quadratmeter mehr Flügelfläche als die Standardklasse-Version ermöglicht auch bei erhöhtem Leergewicht (durch das "Turbo"-Antriebssystem) sehr geringe Flächenbelastungen und überdurchschnittlich gute Steigleistungen. Weiterhin ermöglicht diese Spannweite im Vergleich zur 15 m Version eine Verbesserung der Reichweite im Sägezahnflug um ca. 70 km auf 370 km. Dieses "Turbo"-Antriebssystem bietet in beiden Außenflügel-Versionen ein deutlich größeres Einsatzspektrum als die unmotorisierte Version:

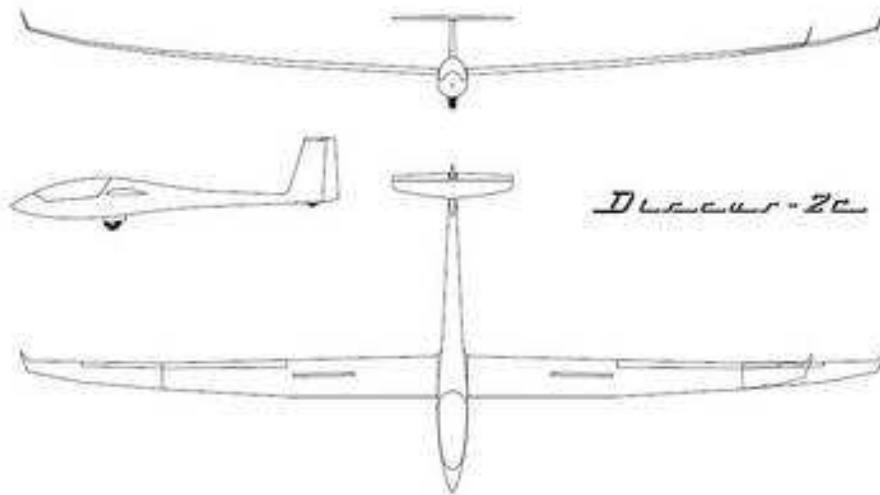
Schließlich können dank des Hilfsantriebes nicht nur Flauten überbrückt und Außenlandungen mit höchstmöglicher Sicherheit vermieden werden, auch im Wandersegelflug

oder z.B. bei der Suche nach Wellenaufwinden hat sich das "Turbo"-System längst bewährt.

Vorab präsentieren wir Euch die Anordnung des Instrumentenpizles.



Technische Daten:



Spannweite	18 / 15m
Flügelfläche	11,36 / 10,16m ²
Flügelstreckung	28,5 / 22,2
Leermasse	ca. 325 / 305kg
Höchstmasse	565 / 525kg
Flächenbelastung	35-50 / 37-52kg/m ²
"Sägezahn"- Reichweite bei festem 12.5l Rumpftank	ca. 370/300km

Perfekte Navigation auch für VL und JC

Nachdem unsere „alten“ DX400 Navigationsgeräte bei weitem nicht mehr Stand der Technik entsprachen und in 2012 bereits sehr positive Erfahrungen mit den GPS Systemen Fa. Stauff System gemacht wurden



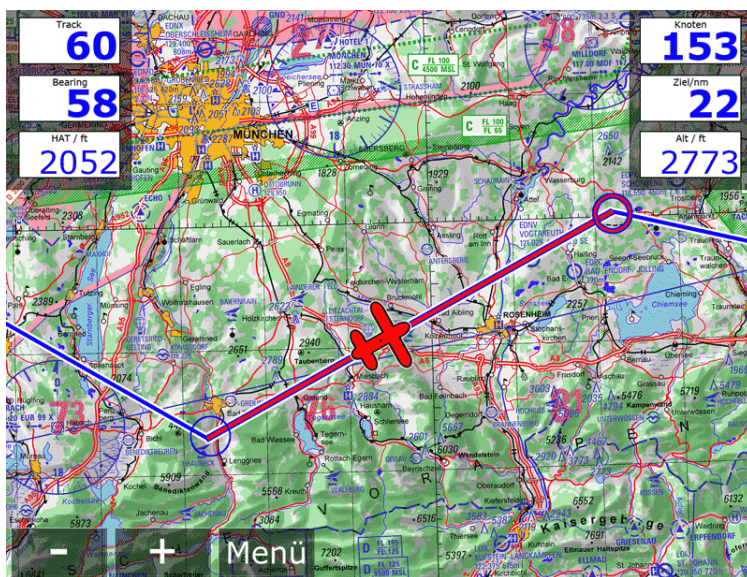
der

(eingebaut in die beiden Motorsegler, sowie des UL des Vereins), werden im Rahmen der Winterarbeit die beiden Motorflugzeuge DR 400 und C 172 ebenfalls mit diesen modernen Geräten ausgestattet. Das Flymap bietet alles was man in der Luft braucht wie ICAO Kartendarstellung und Anflugkarten analog des AIP Ordner. Zusätzlich läßt sich die Flugroute bereits vorher am PC in der Flugleitung erstellen und per Memory Stick einfach auf das entsprechende Flugzeug übertragen. Eine graphische Darstellung mit im Flarm angezeigten Flugzeugen ist ebenfalls möglich

Auch wenn die Geräte die seit Mitte Juli 2012 in den UL und in den beiden Motorseglern eingebaut sind, sehr stabil laufen wird dadurch eine „Papier“ Karte nicht ersetzt, diese ist zwingend, wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben, immer mitzuführen. Bei mir hat sich die Methode bewährt, dass ich mit dem Finger auf der Papierkarte immer mitfliege indem ich die Position aus dem GPS einfach übernehme, so weiß ich sofort wo ich mich befinde, falls das moderne Gerät einfach mal hängen bleibt wie es bei jedem PC zu Hause auch ab und zu mal vorkommt.

Die komplette Bedienung erfolgt über den hochwertigen Touch-Screen des Systems. Sie ist äußerst intuitiv und kann mit dem selbst mit "dicken Daumen" erfolgen.

Die Kartendarstellung erfolgt wahlweise im „Course-Up“ oder im „North Up“ Modus. Alle Anzeigenfenster können frei konfiguriert werden.



Ausblick 2013

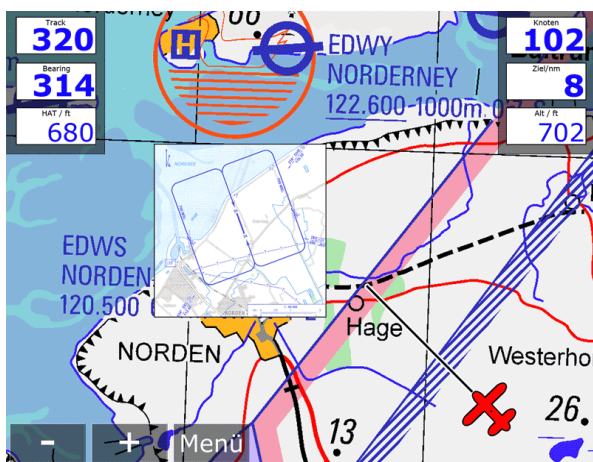
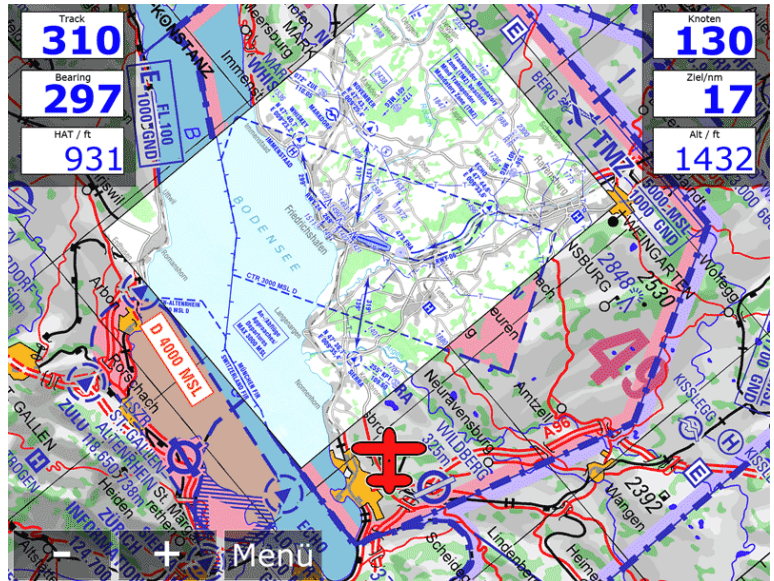
FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e.V.

Wenn man "Course Up" wählen, dreht sich die Karte um das Flugzeugsymbol, welches sich immer am unteren Rand der Karte befindet. Der sichtbare Bereich vor dem Symbol ist somit sehr groß und man hat immer einen weitreichenden Überblick.

Durch Antippen des Flugplatzes auf der Karte blenden Sie die Platzrunde in die ICAO-Karte ein. Die Sichtanflugkarten werden im richtigen Maßstab in die Karte eingeblendet.

Sobald das Flugzeug den Rand der eingeblendeten Sichtanflugkarte erreicht, wird die Platzrunde automatisch auf eine optimale Größe gebracht.

Sie schwenken auf die Platzrundenlinie ein und fliegen sicher zur Piste. Alle Flymap-Funktionen, wie bspw. das Zoomen und das Verschieben der Karte, bleiben natürlich erhalten.

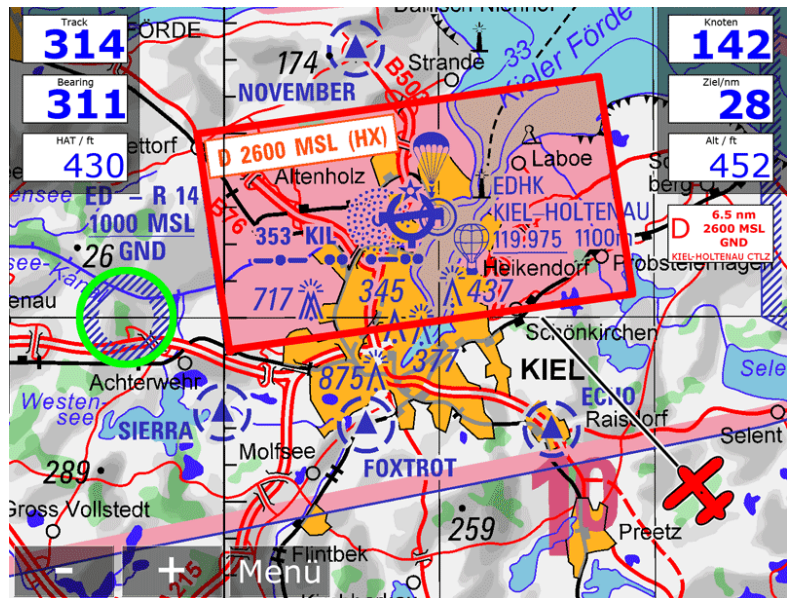


Flymap hebt die Luftraumgrenzen deutlich hervor. Abhängig von Ihrer aktuellen Flughöhe erfolgt die Anzeige mit Luftraumklasse, der Ober- und Untergrenzen und Ihrer Entfernung zum Luftraum.

Ausblick 2013

FLIEGERCLUB EICHSTÄTT e. V.

Zu Ihrer Sicherheit bietet Flymap eine FLARM Anbindung, so werden die mit Flarm ausgerüsteten Luftfahrzeuge nicht nur im Flarm angezeigt sondern auch auf der Karte mit dargestellt.



Die vorgeingestellten Grundeinstellungen bitte ich so belassen bzw. nach Veränderung auf jeden Fall nach dem Flug wieder herzustellen. Hierfür schon mal vielen Dank!

Zur Flugvorbereitung steht in der Flugleitung die Software FLYMAPWIN zur Verfügung.



„Schmetterlinge“



Unter der englischen Bezeichnung für Schmetterlinge (Butterfly) hat sich seit einigen Jahren eine neue Anzeigetechnologie als Ergänzung zur Flarm Anzeige in Segelflugzeugen etabliert und wird ab 2013 auch in den ersten Vereinsflugzeugen zur Anwendung kommen.



Folgende Segelflugzeuge werden ab Beginn der Flugsaison 2013 damit ausgerüstet sein:

- Discus 2cT
- Discus b
- Ventus 2 cT
- Duo Discus xT

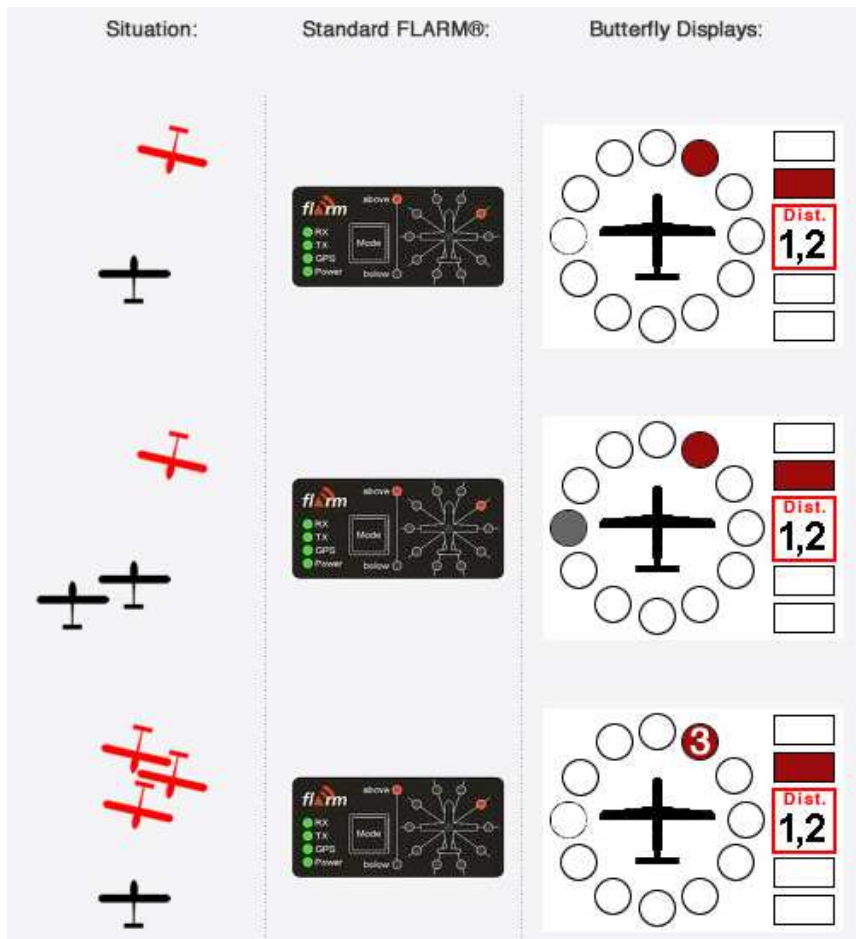
Die beiden LS4 Segelflugzeug werden bei positiven Erfahrungen im Herbst ebenfalls nachgerüstet

Kollisionswarnung:

Im Gefahrfall bieten Butterfly Displays umfangreiche Warnfunktionen. Sollte es zu einer gefährlichen Annäherung kommen, wird automatisch ein Warnbildschirm angezeigt. Dieser kann nicht verlassen werden und gibt – FLARM®-typisch – den Winkel und die Distanz zur größten Gefährdung direkt an.

Warnung vor Pulks und eng fliegenden Flugzeugen

Weiterhin verfügen Butterfly Displays über erweiterte Warnmöglichkeiten. In Fällen mit eng fliegenden Teampartnern, die beim Ausweichen gefährlich werden könnten, werden diese zusätzlich bei der Warnung mit angegeben. Sollte es zu einer gefährlichen Annäherung mit einem ganzen Pulk an Flugzeugen kommen, wird die Anzahl der Kollisionsgegner als Zahl im Warnbildschirm angegeben.



Taktische Funktionen

Steigwerte

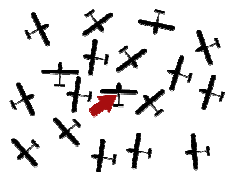
Butterfly Displays werten verschiedene Parameter des empfangenen Verkehrs aus. Unter anderem werden zu jedem empfangenen Flugzeug genaue Steigwerte berechnet und fortlaufend gefiltert. Dies liefert verlässliche Angaben über Thermikgüte von in der Umgebung kreisenden Flugzeugen.

Kreiserkennung

Flugzeuge, die gleichzeitig kreisen und steigen, werden auf der Radaransicht gesondert hervorgehoben. So ist es jederzeit einfach möglich, taktisch wichtigen Verkehr (steigen

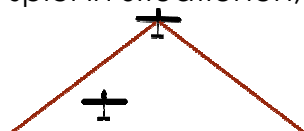
de Flugzeuge) von anderem zu unterscheiden. Die Kreisrichtung wird ebenfalls angegeben, um die Identifikation von Flugzeugen zu erleichtern.

Teamfunktion



Teamfunktion

Um Teampartner besser erkennen zu können ist es möglich, diese gesondert einzufärben (orange). Selbst in Situationen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen (im Wettbewerb vor dem Abflug) ist es so möglich, die Position des Teampartners immer im Auge zu behalten. Speziell im engen Teamflug können Butterfly Displays eine große Hilfe sein, zum Beispiel in Situationen, bei denen sich der Teampartner im toten Winkel befindet.



FlarmNet



Butterfly Displays haben die FlarmNet-Datenbank integriert und können so zu registrierten Flugzeugen Detailinformationen anzeigen. Ein Tastendruck genügt um die gespeicherten FlarmNet-Informationen aufzurufen.

Batterie und Ladetechnik für unsere Segelflugzeuge

Nachdem die elektronische Ausrüstung in den letzten Jahren in unseren Segelflugzeugen immer mehr zugenommen hat und in der Folge die bisher verwendete Batteriekapazität in einzelnen Segelflugzeugen einen langen Flug nicht ausreichend versorgen konnten, haben wir im Herbst entschieden nachfolgendes Optimierungen vorzunehmen.

Basis für die Neuauslegung der Batteriegrößen ist eine Messung der Stromaufnahme unserer eingebauten Geräte.

		mA	Anteil / Std	mAh
Funkgerät	Standby	80	100%	80
	Empfang	20	80%	16
	Senden	3200	15%	480
E Vario	LX mit 50 % Lautstärke	410	100%	410
Flarm	1 x Display	50	100%	50
	1 x Butterfly	20	100%	20

Mit den größten Energieverbrauch weißt das Funkgerät im Sendebetrieb sowie das E-Vario auf. Für den dauerhaft sicheren Betrieb ist man aus diesem Grund gut beraten das „quasseln“ im Funk auf ein Minimum zu reduzieren und das E-Vario erst unmittelbar vor dem Start einzuschalten und bei längeren Flugpausen auszuschalten.

Die Stromaufnahme der Geräte, die Nutzungsdauer, eine angenommen Flugdauer von 10 Stunden und eine Sicherheit von 20 % hat die Größenauswahl im wesentlichen bestimmt.

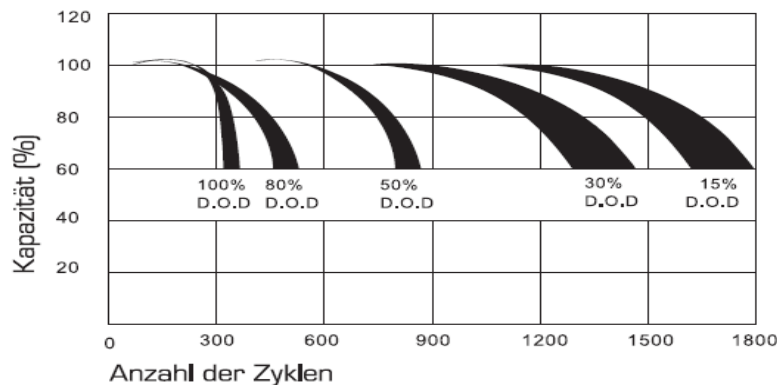
In Zukunft werden unsere Segelflugzeuge wie folgt ausgerüstet :

ASK 21	9 Ah
Ka 8	9 Ah
Astir	9 Ah
Discus	9 Ah vorne für Funk u. Flarm, 15 Ah hinten für Vario
LS 4	15 Ah
Ventus 2cT	15 Ah hinten für Bordelektronik, 23 Ah vorne für Motor mit Notschaltung für Bordelektronik
Duo Discus xT	2 x 9 Ah hinten für Bordelektronik mit festgelegter Zuordnung zu Funk, Flarm, und E-Vario ohne Umschaltung, 23 Ah vorne für Motor mit Notschaltung für Bordelektronik
Discus 2cT	Batterien und Verkabelung werden ähnlich unserem Ventus nach Auslieferung angepasst.

Die Batteriegröße und der Batterietyp ist mitentscheidend für die Lebensdauer. Unser Nutzungsverhalten entspricht einem sogenannten Zyklusbetrieb, d.h. nach dem Laden wird über eine Betriebsdauer kontinuierlich Strom entnommen der erst zu einem späteren Zeitpunkt durch einen Ladezyklus wieder zugeführt. Dieser Zyklusbetrieb fordert

zyklenfeste Batterien welche speziell für dieses Nutzungsverhalten optimiert sind. Die Tiefe der Entladung ist dabei entscheidend für die möglichen Ladezyklen bzw. Betriebszyklen bis zum Versagen der Batterie. Das folgende Schaubild zeigt dies für den von uns ausgewählten Batterietyp.

Auch hier gilt, je weniger „gequasselt“ wird desto länger ist die Lebensdauer der Batterie.



Nach eigener Reschersche und Beratung durch verschiedene Batteriehändler haben wir uns für Zyklenfeste Batterien der **Fa. Longex** vom **Typ LC** entschieden. Die Batterien sind in der sogenannten **AGM Technik** ausgeführt Diese Technik kommt auch bei hochwertigen Autobatterien zur Anwendung.



Bei den Akkus der Marke LONGEX handelt es sich um ventilgeregelte und wartungsfreie AGM-Akkus (Vlies-Technologie). Die Akkus werden auf modernsten Produktionsstraßen gefertigt. Sehr geringe Fertigungstoleranzen, gleichbleibende hohe Qualität und eine lange Lebensdauer zeichnen LONGEX aus.

Trotz der hohen Blei-Preise wird darauf geachtet, dass der kostbare Rohstoff, der unter anderem für eine hohe Zyklenzahl verantwortlich ist, in ausreichender Menge verbaut wird. Von der gängigen Praxis, den Blei-Anteil zu reduzieren und diesen durch aggressivere Batteriesäure zu kompensieren, distanziert sich LONGEX, um den Anspruch der hohen Zyklenzahlen zu erfüllen.

Die häufigsten Einsatzgebiete der Akkus sind durch leicht verständliche Piktogramme auf dem Gehäuse zu erkennen.



Der Bezug der Batterien erfolgt über einen Großhändler in Norddeutschland, die Preise liegen dadurch nicht wesentlich höher als bei den bisher verwendeten Batterien.

Die neuen Batteriegrößen und auch die AGM Technik führt dazu, dass in naher Zukunft der Ladeschrank angepasst werden muss um genügend Platz für die größeren Batterien zu schaffen parallel hierzu werden die zusätzlich die vorhandenen Ladegeräte gegen Ladegeräte mit neuere ausgetauscht um den Ladestrom an die neuen Batteriegrößen anzugleichen. Wesentlich ist auch, dass diese modernen Ladegeräte zusätzliche eine über eine höhere Ladespannung von bis zu 14,7 V ausgelegt sind, um speziell bei AGM Batterien die maximale Kapazität zu erreichen. Der Ladevorgang erfolgt mehrstufig, nach Erreichen der Ladeschlussspannung und Rückgang des Ladestroms wird automatisch auf Erhaltungsladung umgeschaltet. Da es zukünftig Ladegeräte mit unterschiedlichem Ladestrom geben wird ist es zwingend notwendig die jeweilige Batterie immer an den vorgesehenen Ladeplatz zu stellen.

Hier noch einige wichtige Nutzungshinweise:

Batterien müssen möglichst lange an der Ladestation bleiben, vor allem diese wenn bereits am Vortrag entladen wurde.

Nach dem Einbau ins Flugzeug am Vorfeld nur das Funkgerät einschalten (Sprechprobe) und erst alle Verbraucher kurz vor dem Start aktivieren und die Lautstärke reduzieren! Auf unnötigen Stromverbrauch achten und diesen auf ein Minimum reduzieren, da die Lebensdauer der Batterien darunter leidet.

Keine Fremdgeräte bzw. zus. Stromverbraucher mit Zwischensteckern (z.B. PDA; Smartphone etc.) anschließen.

Bei längeren Pausen zwischen den Starts die Hauptverbraucher ausschalten.

Nach der Abschlusslandung am Abend zeitnah alle Verbraucher abschalten und Batterie an der Ladestation anschließen.

Achtung: Jede Batterie hat ihren festen beschrifteten Platz im „Ladeschrank“, da für die unterschiedlichen Batterien unterschiedliche Ladegeräte im Einsatz sind!!!!

Mängel zur Bordstromversorgung bitte umgehend und detailliert im Mängelformular beschreiben und dokumentieren.

Umwandlung nicht JAR-gemäßer Lizenzen für Luffahrer in Lizenzen nach Teil-FCL; Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen

Mit der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 290/2012) zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates wird die Lizenzierung von Luftfahrtpersonal EU-weit einheitlich neu geregelt. Zur Umsetzung der Vorschriften bedarf es einer stufenweisen Umwandlung bestehender Lizenzen für Luftfahrer in Lizenzen nach Teil-FCL (Anh. I zur Verordnung Nr. 1178/2011).

Zwar sind die neuen Vorschriften bereits in Kraft, der Bund hat jedoch die Möglichkeit eines sog. „Opt-Out“ in Anspruch genommen, d. h. die bestehenden Lizenzen müssen bis zu einem bestimmten Termin umgewandelt werden. Einzelheiten sind der NfL I 218/12 zu entnehmen:

- [NfL I 218/12](#)

Hieraus ergibt sich, dass die Umwandlung nicht JAR-gemäßer Lizenzen zum Führen von Flugzeugen, Reisemotorseglern und Hubschraubern bis zum 08.04.2014 zu erfolgen hat. Dies betrifft die Inhaber von gültigen nicht JAR-gemäßen sog. ICAO-Lizenzen (Flugzeug, Reisemotorsegler und Hubschrauber) sowie die Inhaber von gültigen Luftfahrerscheinen nach § 1 LuftPersV (sog. PPL(A-nat)).

Gemäß Anhang II Buchst. A (Flugzeuge) und B (Hubschrauber) zu Teil-FCL ist für die Umwandlung der Lizenz in eine PPL(A) oder PPL(H) unter anderem der Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen zu erbringen. Nach Festlegung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist hierfür eine Flugprüfung mit einem von der zuständigen Stelle bestimmten Prüfer zu erbringen. Diese Flugprüfung soll eine Flugstunde nicht überschreiten. Wird lediglich ein Prüfungsabschnitt nicht bestanden, muss nur dieser Prüfungsabschnitt wiederholt werden; ansonsten ist die gesamte Prüfung zu wiederholen. Wird in der Wiederholungsprüfung ein Abschnitt nicht bestanden, ist die gesamte Prüfung zu wiederholen.

Lizenzinhaber, für die das Luftamt Südbayern die Lizenz führt, können diese Prüfung mit jedem von einer deutschen Länderluftfahrtbehörde oder vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Prüfer für Flugausbildung (Flight Examiner – FE) nach JAR-FCL 1 oder 2 absolvieren. Je nach umzuwandelnder Lizenz kann es sich um einen FE(A) oder FE(H) mit der Berechtigung, die jeweilige Klassen- bzw. Musterberechtigung zu prüfen, handeln.

Für die Prüfung ist der anliegende Prüfbericht zu verwenden.

Dieser wird dem Bewerber nach bestandener Prüfung ausgehändigt.

Ausblick 2013

FLIEGERCLUB
EICHSTÄTT e. V.

Die Prüfung zum Nachweis der Verwendung von Funknavigationshilfen ersetzt nicht eine Befähigungsüberprüfung, einen Übungsflug oder eine praktische Prüfung zur Verlängerung oder Erneuerung einer Klassenberechtigung.

Die Ausstellung der neuen Lizenzen nach Teil-FCL erfolgt gemäß den Opt-Out-Festlegungen nicht vor 08.04.2013. Die hierfür erforderlichen Antragsformulare werden rechtzeitig auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Verfügung gestellt. Der Prüfbericht über die Prüfung der Verwendung von Funknavigationshilfen ist dem Antrag dann beizulegen.

Für die Umwandlung einer nicht JAR-konformen Lizenz in eine Leichtluftfahrzeug-Pilotenlizenz (LAPL(A) oder LAPL(H)) bedarf es keiner solchen Prüfung.

Nach aktuellem Kenntnisstand können Luftfahrerscheine für Segelflugzeugführer (PPL(C)) und Freiballonführer (PPL(D)) künftig (ab 08.04.2013 bis spätestens 08.04.2015) auf Antrag in (unbeschränkte) Segelflugzeugpilotenlizenzen (SPL) und Ballonpilotenlizenzen (BPL) nach Teil-FCL umgewandelt werden.

Zusätzliche links:

http://www.lvbay.de/download_usr/LVB-Part-FCL-Sonderdruck.pdf

Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1962)

Vergleichswettbewerb „Donau-Altmühl“

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



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

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



Unterwössen 1955



Reutte 1962

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

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



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

Bericht 2012 Luftrettungsstaffel Bayern e.V., Stützpunkt Eichstätt

Die Flugsaison 2012 war für den Stützpunkt Eichstätt in Sachen Katastrophenschutz in Bayern eine Nullnummer. 16 Flieger als Einsatzpiloten waren unter der Leitung von Peter Thanner bereit, um Beobachtungsflüge gemeinsam mit Luftbeobachtern des Landratsamtes, der Forstbehörden, der Rettungsleitstelle und der Feuerwehr durchzuführen. Aufgrund der Wetterlage (es wurde einfach nicht trocken genug) mussten jedoch keine Flüge durchgeführt werden bzw. es wurden keine Flüge angeordnet.

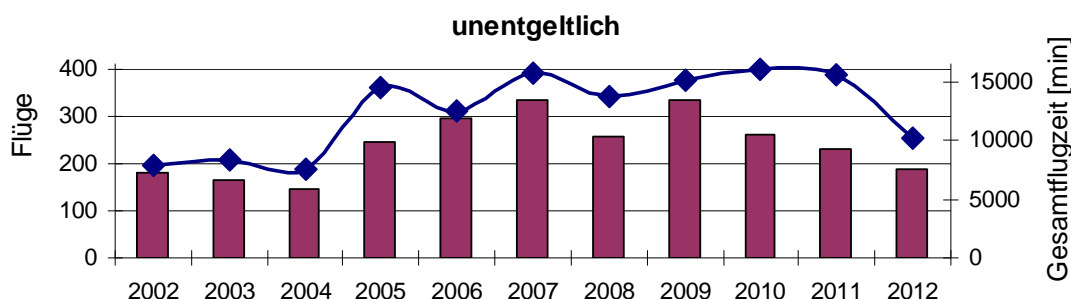
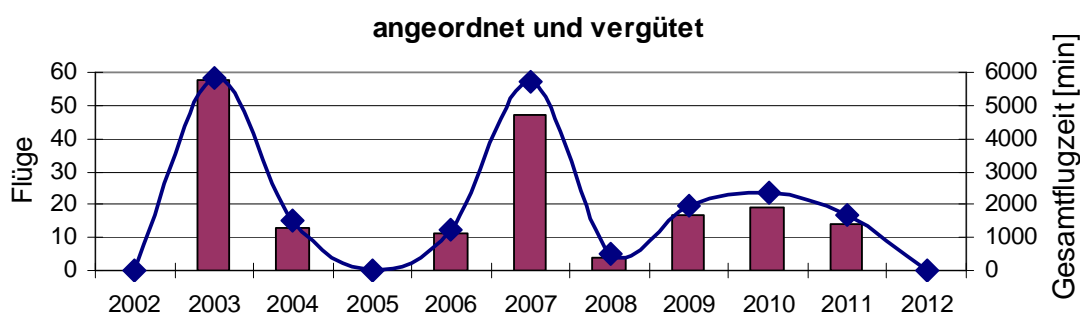
Von den gemeldeten Piloten wurde jedoch im vergangenen Jahr auf 188 Flügen (Flugdauer ab 20 Minuten) mit insgesamt knapp 170 Stunden Flugzeit unentgeltlich Luftbeobachtung durchgeführt.

Zur Ausbildung von Luftbeobachtern bzw. deren In-Übung-Halten ist geplant, im kommenden Frühjahr einen Schulungsnachmittag mit praktischer Übung zu veranstalten. Der Termin wird rechtzeitig bekanntgegeben.

Allen Einsatzpiloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft. Wir wünschen uns zwar keine Waldbrände, Borkenkäferepidemien oder Überschwemmungskatastrophen, aber... die eine oder andere Beobachtungsrunde würden wir schon drehen.

Erwald Lenk

Luftbeobachtung 2002 bis 2012: Flüge (Säulen) und Gesamtflugzeit in Minuten (Kurve):



Ein Fluglehrer für drei Generationen

Segelfliegen ist ein Hobby für alle Generationen. Dass diese Aussage richtig ist, verkörpern auf dem Eichstätter Flugplatz nicht nur die vielen ganz jungen Piloten – viele „Flugplatzkinder“ warten schon sehnsüchtig auf ihren 14. Geburtstag. Auch sehr viele ganz „schon etwas Ältere“. Einige äußerst aktive und agile Piloten haben ihren 80. Geburtstag schon vor einigen Jahren gefeiert.

Kaum eine Familie verkörpert diese generationenübergreifende Leidenschaft wie die Pachowskys: Gerhard Pachowsky senior (73) ist seit über 50 Jahren im Besitz einer Fluglizenz. Gelernt hat er das Segelfliegen bei dem gut zehn Jahre älteren Vereinskollegen Viktor Meyerle aus Eichstätt. Die Jahre vergingen – „Bachus“ Pachowsky leitete jahrzehntelang die Geschicke des Eichstätter Fliegerclubs und verbringt auch heute noch sehr viel Zeit mit der Wartung und der technischen Abnahme der Vereinsflugzeuge. Sein Sohn Gerhard trat selbstverständlich in seine Fußstapfen, als es Zeit war, mit dem Schulan zu beginnen. Gelernt hat er das Segelfliegen – selbstverständlich bei Viktor Meyerle. Auch „Gaggs“ Pachowsky übernahm mit verschiedenen Ämtern Verantwortung im Verein. Und vor 14 Jahren kam sein Sohn Tobias auf die Welt...

Diesen Geburtstag konnte der dritte in der Generationenfolge kaum abwarten. Bedeutete es doch, endlich offiziell mit dem Fliegen anfangen zu dürfen. Hatte er doch schon lange am Computersimulator probiert und auch mal bei Flügen mit dem Vater auf dem Hintersitz kurz das Steuer halten dürfen...

Gelernt hat er das Segelfliegen – bei Viktor Meyerle. Selbst wenn der 83-jährige sich allmählich aus dem Fluglehrergeschäft aus der vordersten Linie zurückzieht, setzte er sich mit Tobias das eine oder andere Mal in die Schulungsmaschine. Unterstützt bei Tobias' Ausbildung wurde er vor allem von dem jüngsten der Eichstätter Fluglehrer – dem Kunstflugpiloten Roland Berlinghof (27). Auch er hat das Zeug dazu, in die Fußstapfen Meyerles zu treten – als Fluglehrer für Generationen. Denn Meyerle hat sich mittlerweile seinen Spruch „Dir lern ich das Fliegen a no“, mit dem er früher jedes neugeborene Flugplatzkind

begrüßte, abgewöhnt. Und so wird die Schulung seiner jüngsten Enkel Alexander (6) und Anja (3) wohl unter anderem auch Roland Berlinghof übernehmen.

Meyerle selbst ist allerdings immer noch ein gern ge-

fragter und angerufener Fluglehrer, wenn es gilt Überprüfungsflüge mit Ultraleicht und Motorsegler zu unternehmen.

Und so wünschen wir Großvater, Vater und Sohn Pachowsky und ihrem gemeinsamen Fluglehrer Viktor Meyerle eine weitere tolle Saison!



Wien hat uns... schon verdient

Lange haben wir uns Gedanken gemacht, wohin es dieses Jahr gehen sollte, verschiedenste Varianten wurden diskutiert und wieder verworfen. Dann stands endlich fest: Einmal stressfrei nach Österreich, die Osthälfte erkunden. Und ein wenig über die Alpen fliegen, das sollte auch sein. Und so war dann die Planung: Von Eichstätt nach Wien, dann nach Süden bis ins Gailtal und von dort überm Alpenhauptkamm wieder zurück in die Heimat. Keine wirklich große Strecke, das sollte in drei Tagen mit unseren zwei Motorseglern und dem UL locker machbar sein.

➤ **Erster Tag (7. August 2012)**

Anfang August ging es los. Die Moses voraus mit Oewe und Peter sowie Mark und Irmi; das UL mit Erwald und Gigi hinterher. Auf Ostkurs und mit richtig schönem Rückenwind. Trotzdem hats fast eine halbe Stunde gedauert, bis die Moses eingeholt waren.



Die Wolkenfetzen hingen noch ein bisserl niedrig, aber den Flugplatz Sonnen haben wir schon gefunden. Wunderbar gelegen, gleich hinterm Steinbruch, Piste deutlich ansteigend (oder andersrum: in Richtung Steinbruch sauber fallend). Gut, dass der Wind so schön blies. Der Flugleiter war dann auch gleich da und nach einem ausgiebigen Schwätzchen (Kaffee gabs keinen) sind wir weiter Richtung Vöslau.



Von den Anhöhen des Bayerischen Waldes ging's hinüber in die Hügellandschaft des Waldviertels. Mittlerweile herrschte strahlender Sonnenschein, die Sicht irgendwo zwischen 25km und unendlich, die Thermik hat uns auch gebeutel't, also kurz: Richtig klasse Flugwetter. Im Mostviertel dann erreichten wir die Donau, genau beim weltberühmten



Kloster Melk.

Schnell eine Fotokurve gezogen und weiter über den Wienerwald (nicht zu verwechseln mit dem Wien-Erwald). Da wars dann schon thermisch recht heftig, aber die „Vorfreude“ auf den Flugplatz Vöslau war noch heftiger. Die Vorbereitung dafür hat uns allein schon mindestens eine Stunde gekostet, wers nicht glaubt, der soll sich mal die Anflugkarte mit den Pflichtmeldepunkten dieses ehemaligen (schon ganz lang her) Militärflugplatzes anschauen.

Der Anflug von den Höhen des Wienerwalds runter dauerte dann auch über eine viertel Stunde, immer brav dem Strich aufm Anflugblatt entlang. Der Kontroller meinte sogar, dass wir das sehr brav machen würden, immer alle Punkte melden. Er wusste damit auch gleich: Die sind zum ersten Mal da. Die Belohnung: Eine granaten Betonbahn mit Rollwegen ohne Ende. Wir kriegten auch drei Abstellplätze auf Beton, haben uns aber nicht gefallen, weil die Verzurrstellen nicht passend waren. Also doch die Geräte ins saftige Gras geschoben und festgenagelt. Hammer (aus Gewichtsgründen zuhause gelassen) für die Heringe konnten wir uns ausleihen. Noch schnell die Propeller alle in eine Richtung gedreht (schaut besser aus), aufm Tower vorbeigeschaut und ab auf die Terrasse des Flugplatzrestaurants zum verspäteten Mittagessen.

Vor Vier kein Bier heißt zwar immer, aber beim G'spritzten ist das ja anders. Gut gelaunt dann per Taxi nach Wien, zu sechst geht das preislich schon, ins Hotel (Mercure Wien City), das professionell von Mark gebucht war. Das lag „fußläufig“ zum Zentrum, und so erkundeten wir den restlichen Nachmittag erstmal Wien: Stephansdom, Cafe Hawelka, Pestsäule, Demel, Burg. Direkt gegenüber der Spanischen Hofreitschule dann ins Cafe Griensteidl, um den Abend zu planen.



Nächster Anlaufpunkt Naschmarkt, von dort (Tipp eines freundlichen Wieners – ja, das gibt's auch) in den Hinterhofbiergarten vom „Wieden Bräu“, sehr zu empfehlen trübes Bier und wunderbare Schweinsbratenbrote. Aufm Heimweg dann (alles zu Fuß!) noch kurz vorm Hotel ein Absacker in der Strandbar am Donaukanal, dann wars auch schon Zeit für den Schönheitsschlaf.

➤ Zweiter Tag (8. August 2012)

Nach einem recht ordentlichen Frühstück gings wieder mit dem Taxi raus zum Flugplatz Vöslau. Das Wetter war mittelprächtigt, etwas diesig, sicher fliegbare, aber... wohin? Geplant war für diesen Tag die Strecke Vöslau – Pinkafeld – Nötsch im Gailtal. Aber die Wetterlage und vor allem die Prognose für den Folgetag war nicht wirklich berauschend. Also starteten wir erstmal Richtung Pinkafeld, ein kleiner Grasflugplatz südlich von Vöslau, Flugzeit eine gute halbe Stunde. Leider zog es immer mehr zu, die Sicht wurde zusehend schlechter, die Luft wurde zwischendrin auch mal etwas feucht, Zeit für... einen Kaffee in Pinkafeld. Der Betriebsleiter war extra wegen uns gekommen, deshalb wurde jetzt auch getankt.



Die Wetterprognose fürs Gailtal sagte Sicht an der Untergrenze und leichten Regen voraus, ein echter Grund die Route zu ändern. Also entschlossen wir uns nach Mariazell zu fliegen, Richtung Nordwesten, wieder „obenrum“. Damit war auch der geplante Zwischenstopp in Österreichs höchstgelegenen Flugplatz Mauterndorf am nächsten Tag gestorben, aber was solls? Der Start in Pinkafeld war unkritisch, obwohl randvoll getankt, aber durchaus interessant. Raus aus der Suppe war die Devise. Diagonal über den Wienerwald gings weiter, das Wetter wurde wieder besser, aber selbst die Landung in Mariazell erschien uns kritisch, vor allem wegen der Gefahr, dort dann vom Regen gefangen zu sein.

So flogen wir südlich des Donautals entlang, bei wunderbarer Sicht bis Gmunden, einem kleinen Flugplatz südwestlich von Linz. Betonbahn, Landegebühr 10€ (für Mose und UL, die E-Klasse zahlt noch mehr!). Aber ein wunderbar sommerliches Wetter. Kurze Brotzeit, lange Beratung über den Weiterflug. Auf nach Zell am See!

Ein toller Flug überm Traunsee und durch kleinere Täler bei sagenhaften Lichtverhältnissen. Die Landung in Zell war unproblematisch, schnell waren die Flugzeuge verzurr und das Tagesabschlussbier geordert.



Der Betriebsleiter war sehr freundlich und fand auch noch ein Hotel mit sechs Einzelzimmern für uns (Seit unserer Übernachtung in Stralsund nehmen wir keine Mehrbettzimmer mehr :-). Zufällig war in Zell am See an diesem Abend Stadtfest, die Innenstadt war rappellvoll. Nach ner kleinen Runde (boa, zu Fuß!) durchs Gewühl nahmen wir uns ein Taxi zurück ins Hotel, dort in der Pizzeria und in aller Ruhe was essen und trinken. Und dann war Zapfenstreich.

➤ **Dritter Tag (9. August 2012)**

Da sah es nun am frühen Morgen wettermäßig gar nicht so gut aus. Wir ließen es langsam angehen, erstmal eine Schiffsrundfahrt überm See mit dem „Dampfer“, danach eine halbe Stunde Bootfahren (Elektroboot, total dekadent). Und schon wurde das Wetter besser. Die Berge südlich vom Flugplatz wollten aber nicht wolkenfrei werden, schade schade. Trotzdem: Der Flug die Salzach aufwärts bis Königsleiten schien machbar. Weil es aber nicht pressierte, gabs am Flugplatz noch ein leichtes Mittagessen.



Dann aber los. Startrichtung nach Osten, noch eine Schleife um Zell herum und ab nach Westen. Kontinuierliches Steigen bis zur Höhe des Gerlospasses, dann von dort aus ins Zillertal und nach der Querung des Inntals rüber zum Achensee, und weiter zum Walchensee, schnell beim König in Neuschwanstein vorbeigeschaut und zum Kaffee nach Kempten. Das Ganze bei 2 bis 4 Achtel Bewölkung und sonst sommerlichem Wetter. Nach ner vollfetten Sahnetorte ließen wir die Moses und das UL zurück nach Eichstätt schnurren, den Weg kennen sie ja mittlerweile selber.

Nach ca. 10 Stunden Flugzeit und vielen schönen Flugerfahrungen landeten wir am späten Nachmittag wieder zuhause.

Wo es wohl 2013 hingehet?

Peter, Oewe, Mark, Gigi, Irmi und Erwald

Segelkunstfluglehrgang 2012 in Erbendorf

Pfingsten 2012 nahm ich in Erbendorf in der Oberpfalz an einem LVB-Segelkunstfluglehrgang teil und erfüllte mir damit einen lang gehegten Kindheitstraum.

Wir waren fünf Teilnehmer und die fliegerische Betreuung übernahmen vier geduldige Fluglehrer unter der Leitung von Peter Golla. Für die Schulung standen uns zwei ASK21 der Segelflugvereine Grafenwöhr und Bayreuth zur Verfügung, die wir dann bald auch einsitzig zum üben des Prüfungsprogramms fliegen durften. Bedanken möchte ich mich für das uns Gastfliegern entgegengebrachte Vertrauen!

Leider war das Wetter nicht wirklich optimal, aber wir nutzten jede Gelegenheit, um zwischen den Wolken unter strikter Einhaltung aller Mindestabstände halbwegs geordnet herunter zu purzeln.

Den Abschluss bildeten die Prüfungsflüge, bei denen ein Prüfer am Boden zuguckt, mit welcher beeindruckender künstlerischer Kreativität freie Interpretationen von ansonsten durchaus bekannten Flugfiguren an den Himmel gezaubert werden.

CRI werden ist nicht schwer...

Jeder, der eine Lizenz für motorgetriebene Flugzeuge hat, kennt das: Alle zwei Jahre ist ein Übungsflug fällig. Dazu brauchts einen Fluglehrer oder Einweisungsberechtigten, neudeutsch Class Rating Instructor, kurz CRI. Oder für eine Einweisung auf nem neuen Flugzeugmuster, oder für das Erlangen einer Schleppberechtigung. So haben wir, Peter und Erwald, gedacht: Es sollte zwei mehr geben im Verein. Also: Der CRI muss her.

Jahrelang (naja, fast) haben wir nach einer Flugschule gesucht, die eine Ausbildung zum CRI anbietet. Das ist nicht so leicht, weil (glauben wir) die Flugschulen, zumindest die in Deutschland, das garnicht wollen. CRIs nehmen nämlich den Flugschulen Arbeit weg, weil sie typischerweise in Vereinen tätig sind und das auch noch kostenlos. Egal, wir wollten das. Da kriegten wir vom Gaggs einen Hinweis auf eine Möglichkeit bei Gerald Gollob, einem selbständigen Fluglehrer. Ausbildung in Österreich. Naja, warum nicht.

➤ **Erster Anlauf**

Am 18. Oktober fuhren wir also nach St. Georgen am Ybbsfelde (80km hinter Linz) zum Lehrgang bei FTOnline, einer österreichischen dezentralen Flugschule. Sechs Tage waren angesetzt, drei für die Theorie, zwei zur praktischen Ausbildung und ein Tag für die Prüfung. Leider war es flächendeckend diesig. Der Theorieschulung schadete das nicht, nach drei Tagen waren wir damit fertig. An Fliegen war nicht zu denken. Deshalb: Abbruch. Auf dem Rückweg fuhren wir noch schnell in Salzburg vorbei, bei Otto Langsteiner, dem Prüfer. Der hat sich uns vier Probanden (zwei aus Eichstätt, zwei auf Kaufbeuren) in Sachen Theorie vorgenommen und nach ca. zwei Stunden mündlicher Prüfung war das wenigstens schon mal geschafft. (Das angenehmste war danach der Kaffee im Hangar 7 – verleiht Flügel!)

➤ **Zweiter Anlauf**

Jetzt stand die praktische Ausbildung an. Klappt das noch dieses Jahr (2012)? In Wels (kurz vor Linz) gabs die Möglichkeit beim Fluglehrer Christian Sixt. Ein netter Kerl, ein bisserl ein Chaot, aber total kompetent. Also auf nach Wels, am 9. November (Freitag) frühmorgens. Am ersten Tag flogen wir (mit ner Katana, ganz neu für uns, mit Verstellpropeller!) bis die große Lampe aus war, gut dass es in Wels noch kleinere gibt, dann klappt das auch mit der Landung kurz vor Einbruch der Nacht (logisch). Am zweiten Tag fingen wir leider etwas zu spät mit der Schulung an, so dass es mit der Prüfung in Salzburg (zu fliegen mit Ottos Katana) nicht mehr zeitlich klappte. Vor allem, weil uns der notwendige Papierkram nochmal zwei Stunden kostete. Und die Wetterprognose für den Tag danach (Sonntag) war bescheiden. Das wars dann, noch ne Runde.

➤ **Dritter Anlauf**

Und mit etwas Glück war das Wetter am 16. November dann fliegbare. In Salzburg sollte es schön sein. Wieder los, über die Autobahn nach Salzburg zum Prüfungsflug. Am Irschenberg sah es dann endlich richtig gut aus, der Nebel war weg, ganzes Alpenpanorama sichtbar. Bis wir aber am Salzburger Airport waren, wars wieder vorbei. Also hieß es warten, bis das weiße Zeug weg war. Otto Langsteiner war unglaublich nett, ganz relaxt, wir weniger. Aber dann kam endlich die Sonne raus und es konnte losgehen. Start in Salzburg: Du brauchst wirklich nur die halbe Bahn. Die Prüfungsflüge waren hart aber fair. Nein, im Ernst: Der Prüfer hat uns nicht auflaufen lassen, hat er doch gleich gewusst, dass wir das können. Nach drei Stunden wars vorbei, das Prüfungsprotokoll unterschrieben und wir wieder aufm Weg nach Hause. Geschafft?

➤ **Vierter Anlauf**

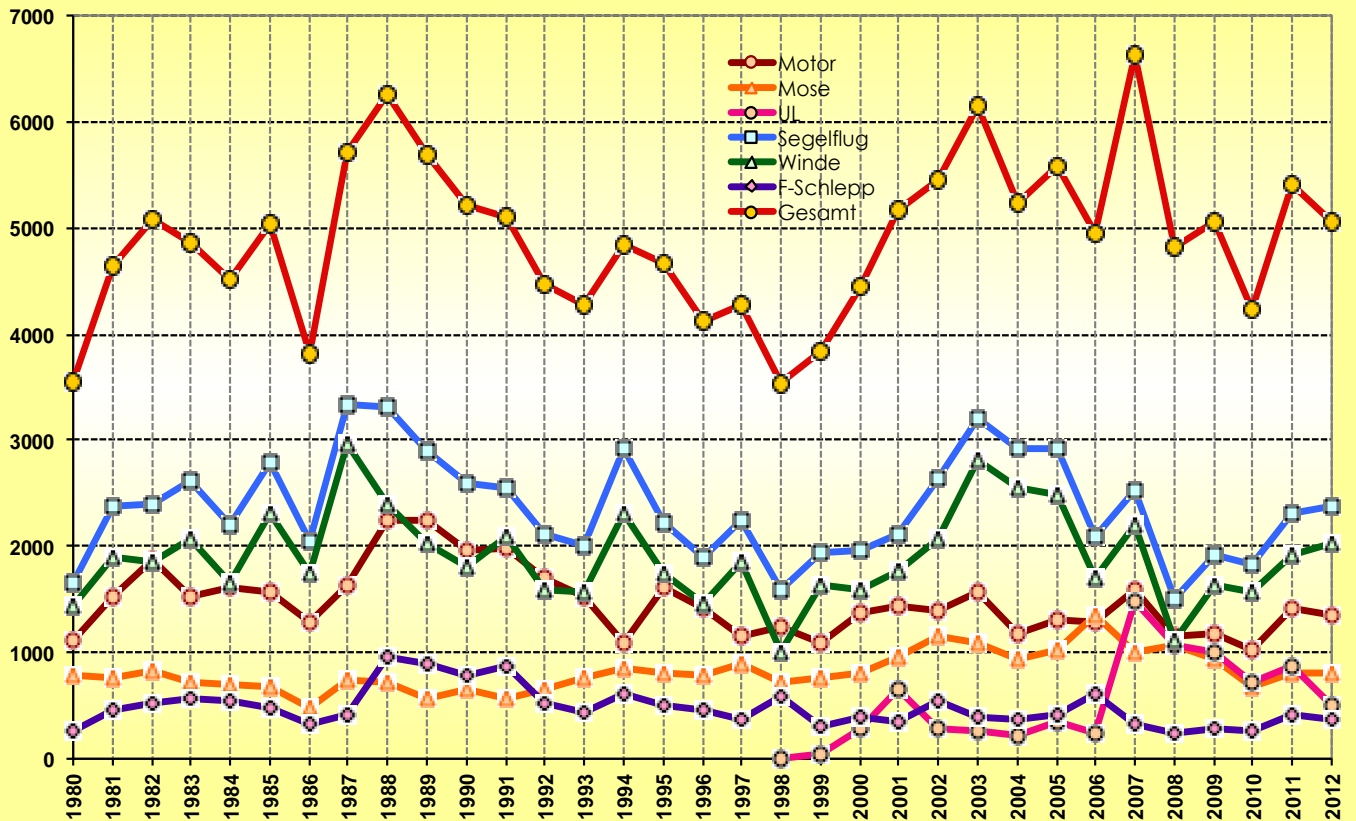
Nun musste der CRI aber noch in den Schein. Den Eintrag macht das Luftamt Süd. Das war nicht ganz einfach. Weil wir ja die Ausbildung und die Prüfung in Österreich gemacht hatten. Ganz streng nach JAR-Regeln, bei ner JAR-zertifizierten Flugschule, mit nem JAR-Fluglehrer und bei einem JAR-Prüfer mit jeder Menge Lizenzen. Mit einem ganzen Schwung Kopien und Bestätigungen gaben wir den Antrag ab. Gut, dass einiges davor schon telefonisch und per Email mit dem Luftamt abgeklärt war (z.B. die Sache mit dem ICAO-Schein). Nur den CRI für den Motorsegler, den wollten wir auch haben. Ist doch in beiden unseren Scheinen der TMG als Rating eingetragen. Nicht so einfach... dazu mussten wir erst noch 10 Mose-Stunden in den letzten 12 Monaten nachweisen. Also nochmal ein Satz Kopien von den Flugbüchern und drei Telefonate, dann endlich konnten wir unsere neuen PPL(A)-Scheine mit CRI-Eintrag für SEP und TMG haben.

Aber nun haben wir sie.

Peter und Erwald

Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2012)

Flugplatz Eichstätt



Starts, gesamt

	2012	(2011)	
Summe	5060	(5403)	-6,3%
davon Motorflug	1357	(1413)	-4,0%
davon Motorsegler	815	(802)	1,6%
davon UL's	506	(869)	-41,8%
davon Segelflug	2382	(2319)	2,7%
Windenstarts	2021	(1911)	5,8%
F-Schlepps	361	(408)	-11,5%

Flüge auf Vereinsflugzeugen

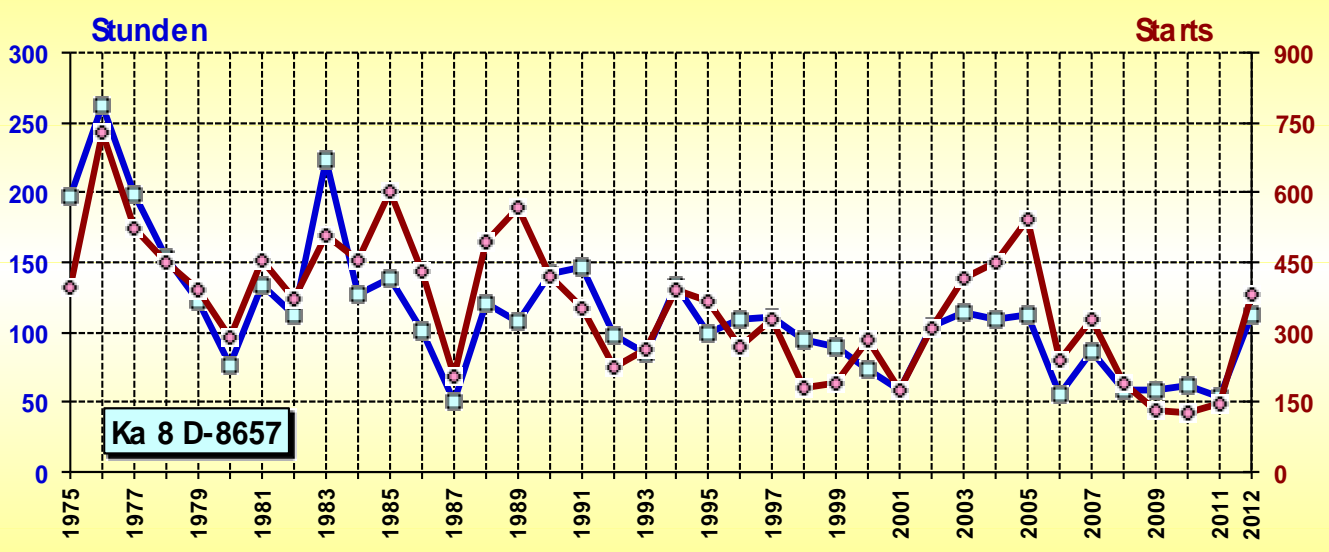
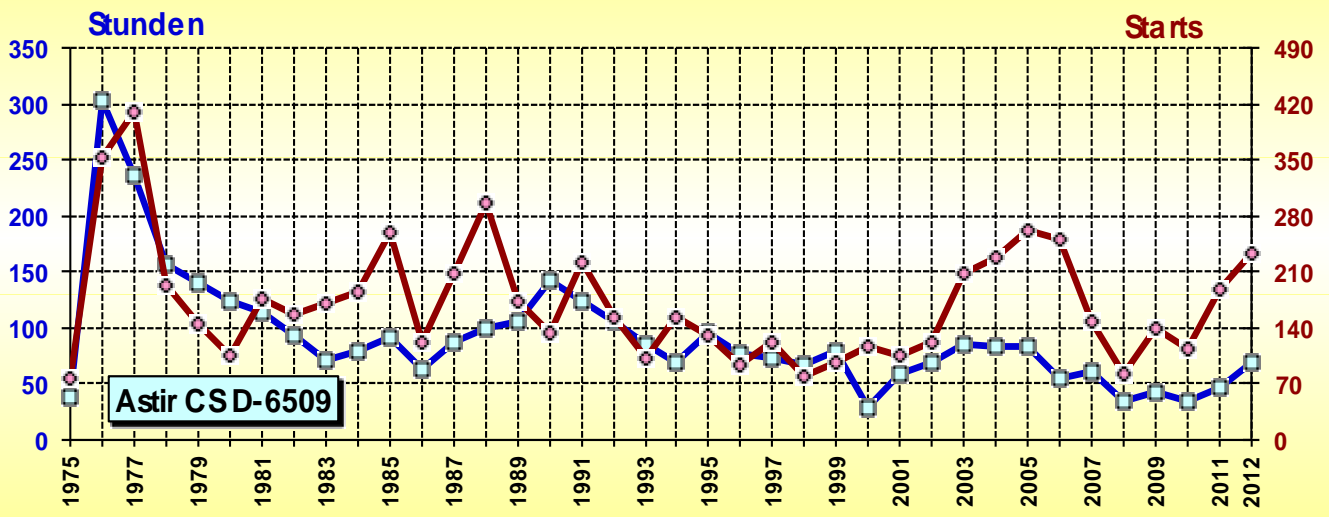
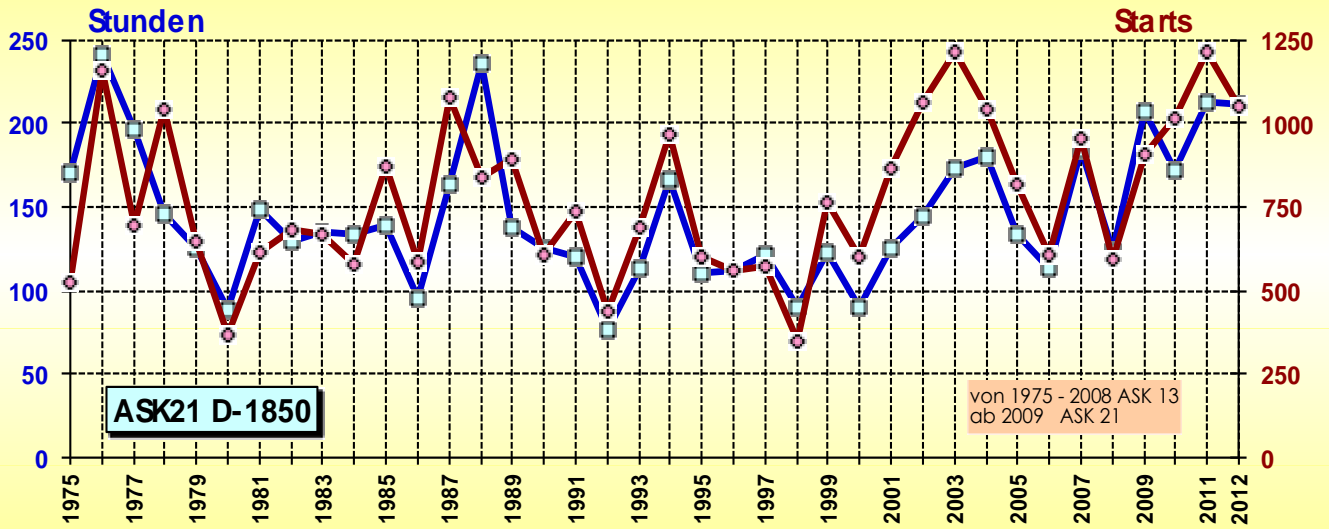
	Stunden			Starts		
	2012	(2011)		2012	(2011)	
Summe	1788	(1733)	3,2%	4735	(4987)	-5,1%
davon Motorflug	279	(328)	-14,9%	1313	(1348)	-2,6%
davon Motorsegler	347	(354)	-2,0%	839	(818)	2,6%
davon Segelflug	1033	(824)	25,4%	2160	(2050)	5,4%
davon UL	129	(227)	-43,2%	423	(771)	-45,1%

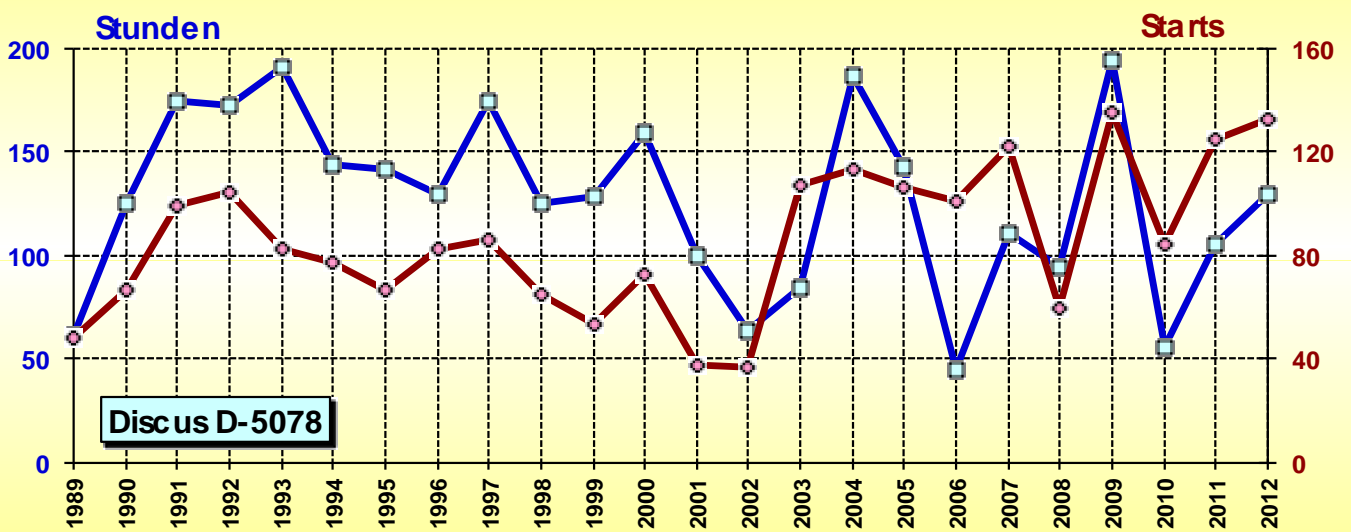
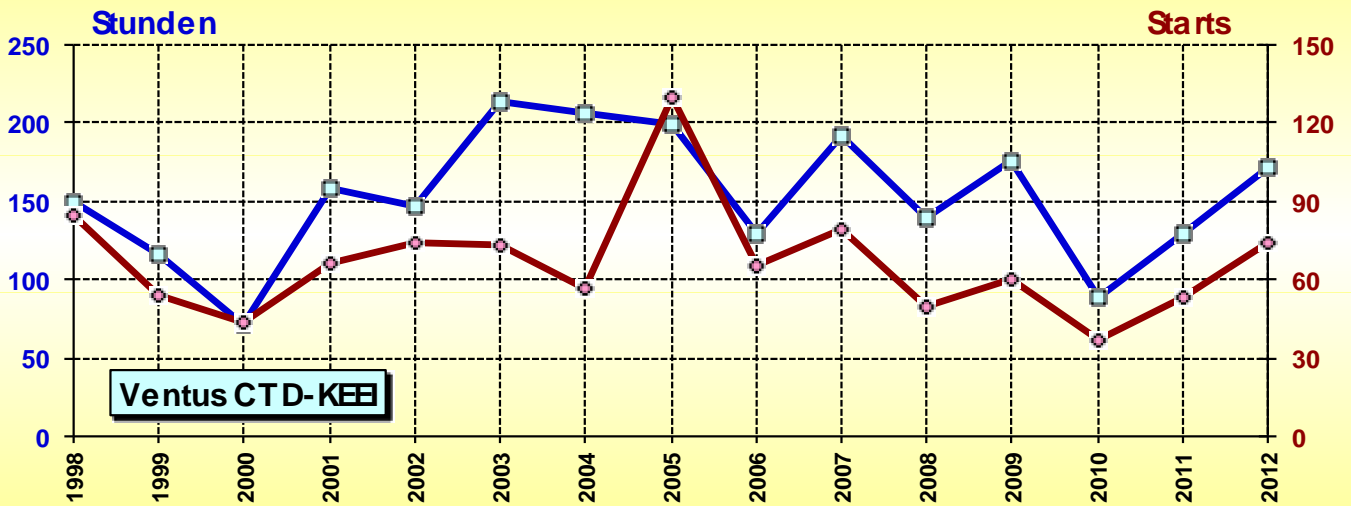
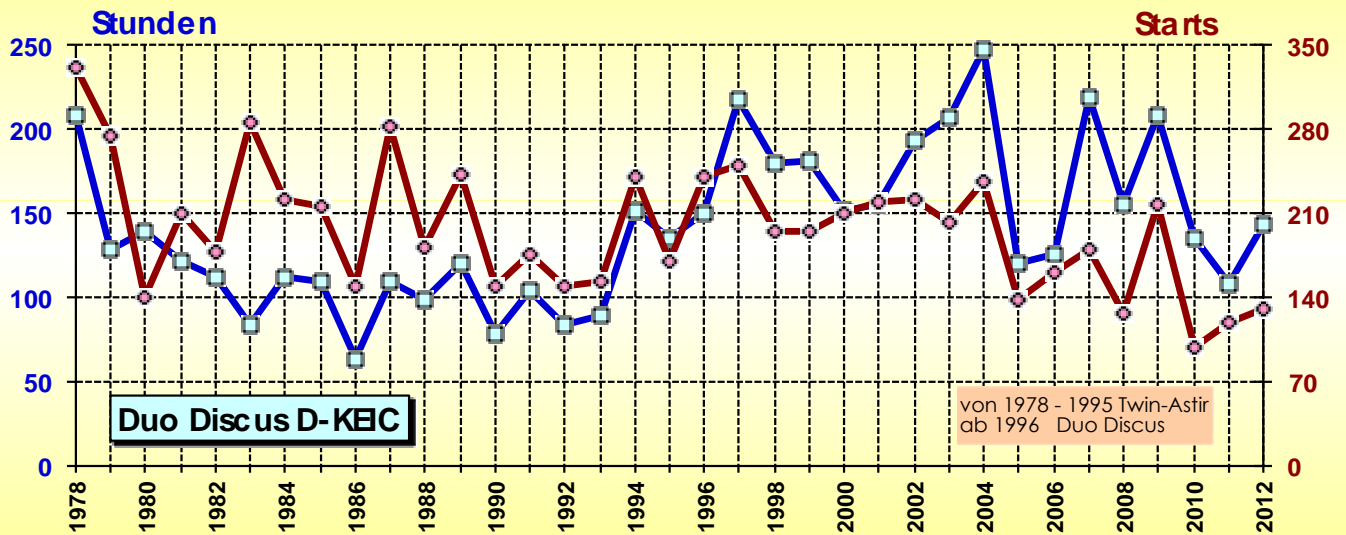
Flugzeugpark Fliegerclub Eichstätt

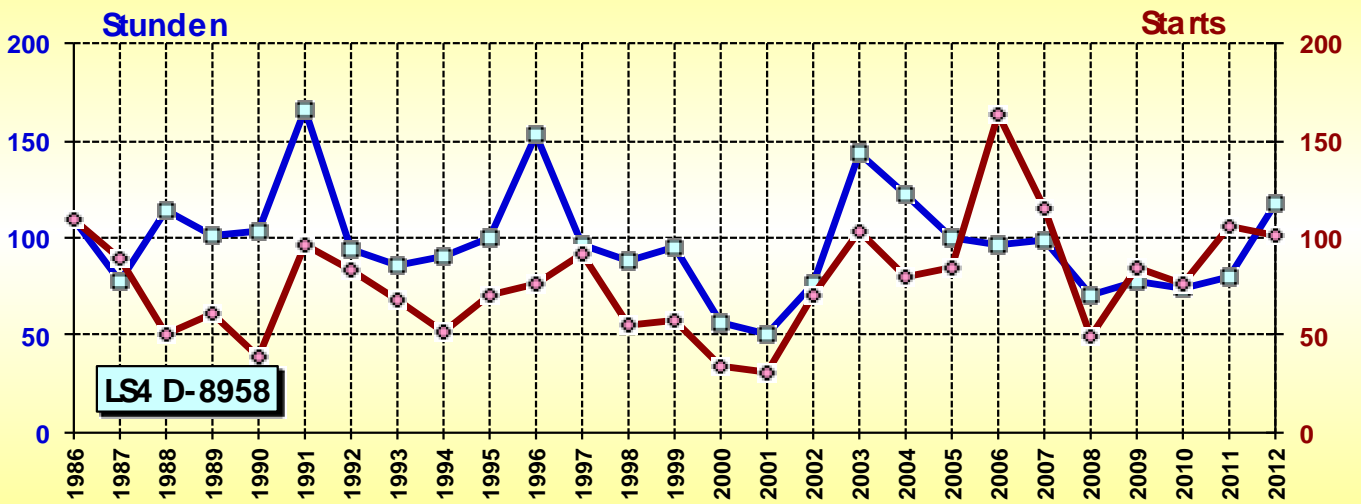
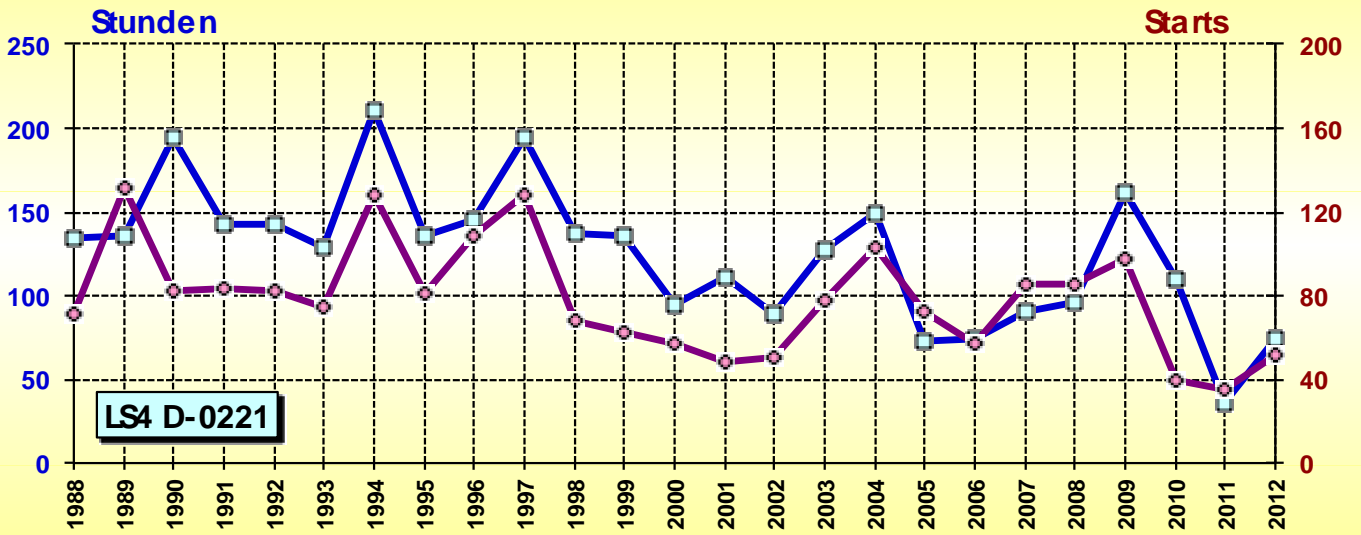
Flugzeug	Kennzeichen	Baujahr	Grundüberhol.	in E seit	Stunden	Starts
DR 300	D-ENJN	1972	87/88	1972	3820	20549
DR 400	D-EKVL	1977	86/87	1982	3807	13320
C 172	D-EGJC	1973	---	1976	3701	9805
Dynamic	D-MEIH	2007	---	2007	1265	4879
SF 25 C	D-KFCE	1992	---	1992	4175	9684
SF 25 C	D-KFEC	1994	---	1994	3551	7666
ASK 21	D-1850	2008	---	2008	805	4187
Ka 8 b	D-8657	1975	90/91	1975	4293	13579
Astir CS	D-6509	1975	---	1975	3486	6519
Duo Discus	D-KEIC	2006	---	2006	2901	3149
LS 4	D-8958	1986	---	1986	2641	2104
LS 4 a	D-0221	1987	---	1987	3119	1962
Discus b	D-5078	1989	---	1989	3044	2068
Ventus CT	D-KEEI	1998	---	1998	2290	1001
Winde	BAY 5850	1999	---	1999	---	17326

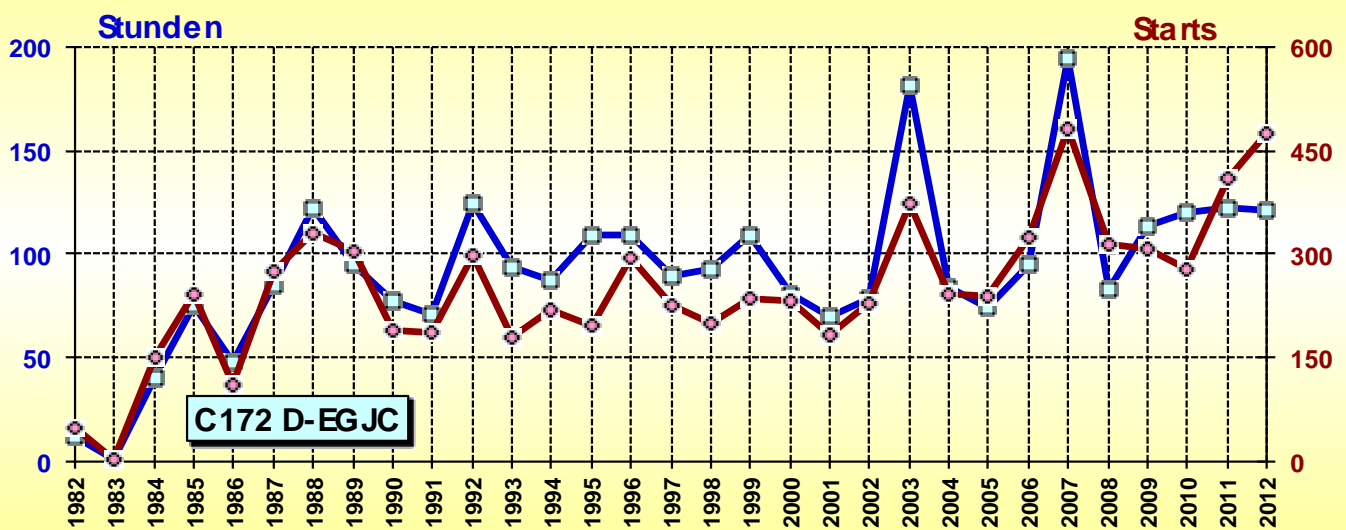
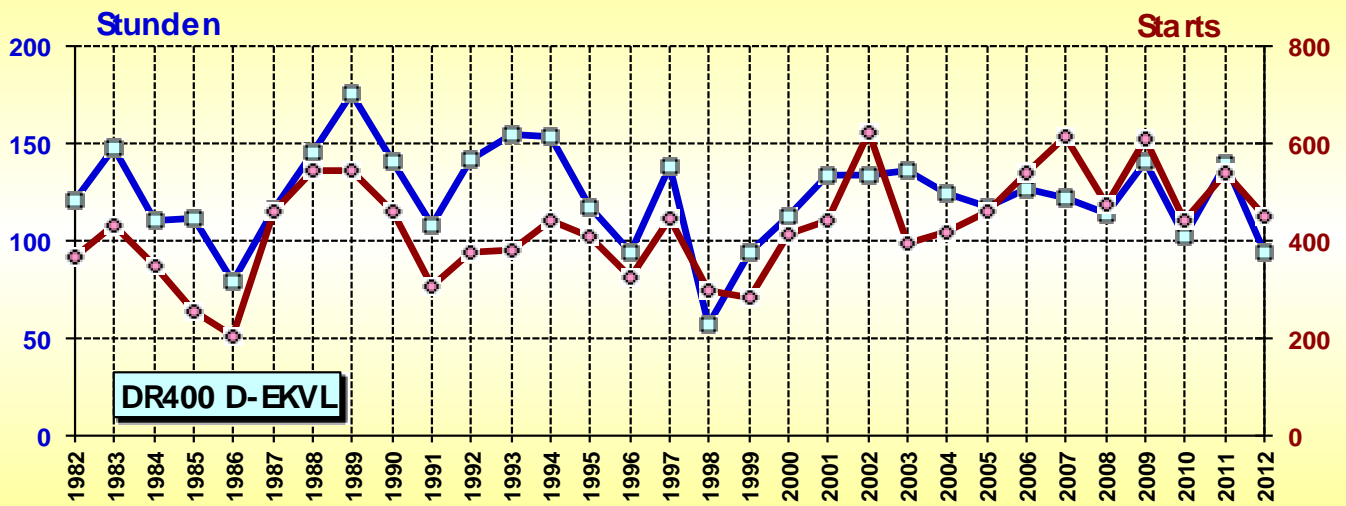
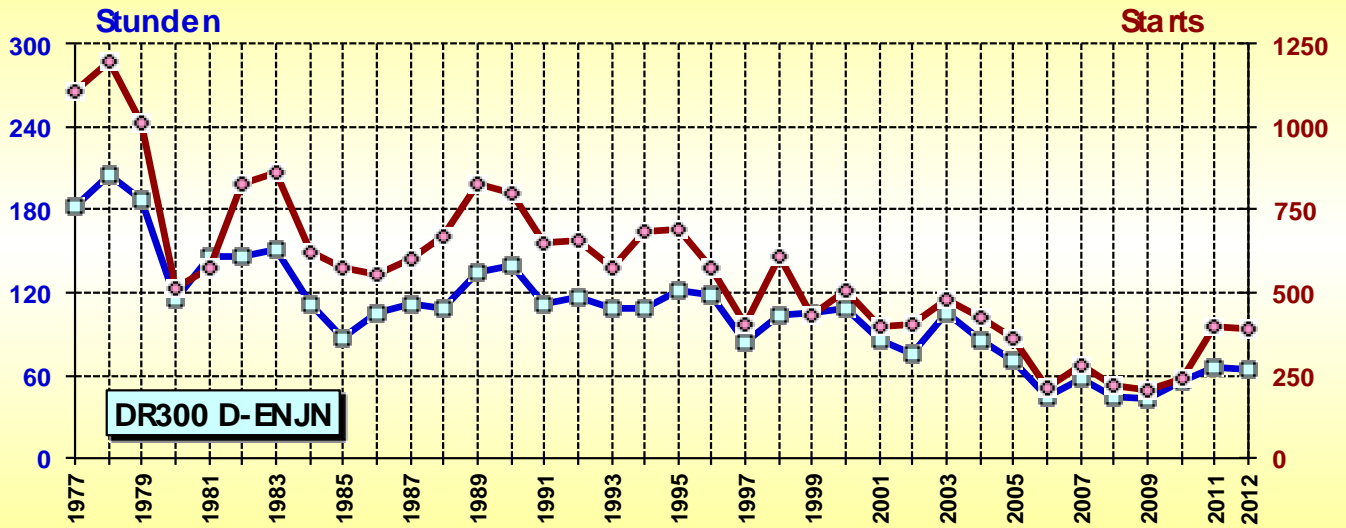
Flüge auf Vereinsflugzeugen

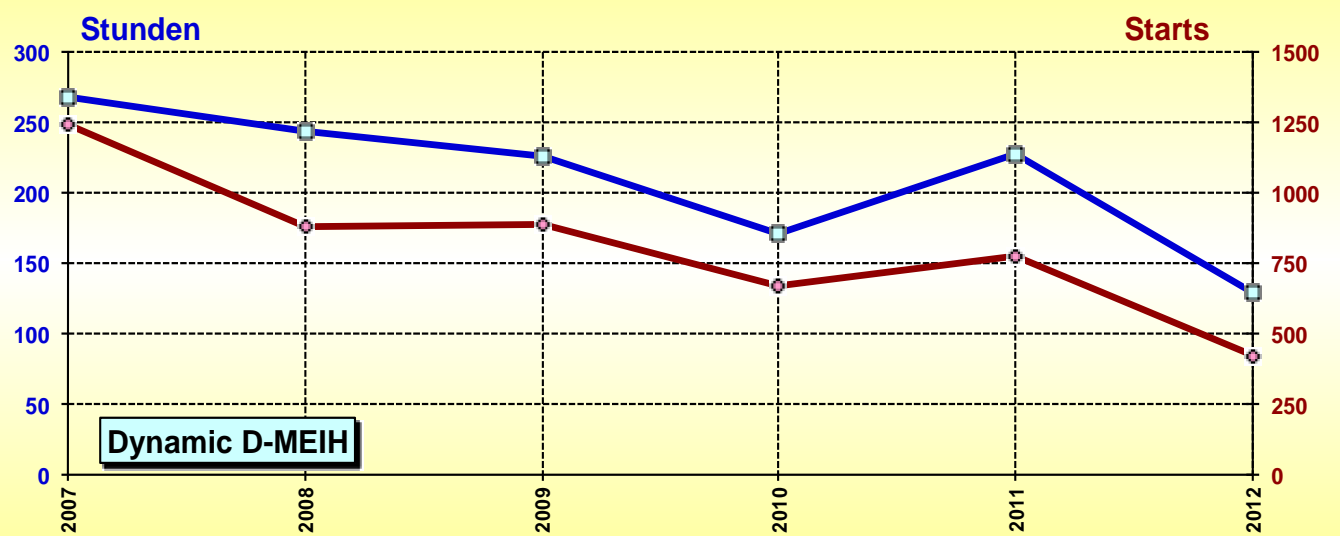
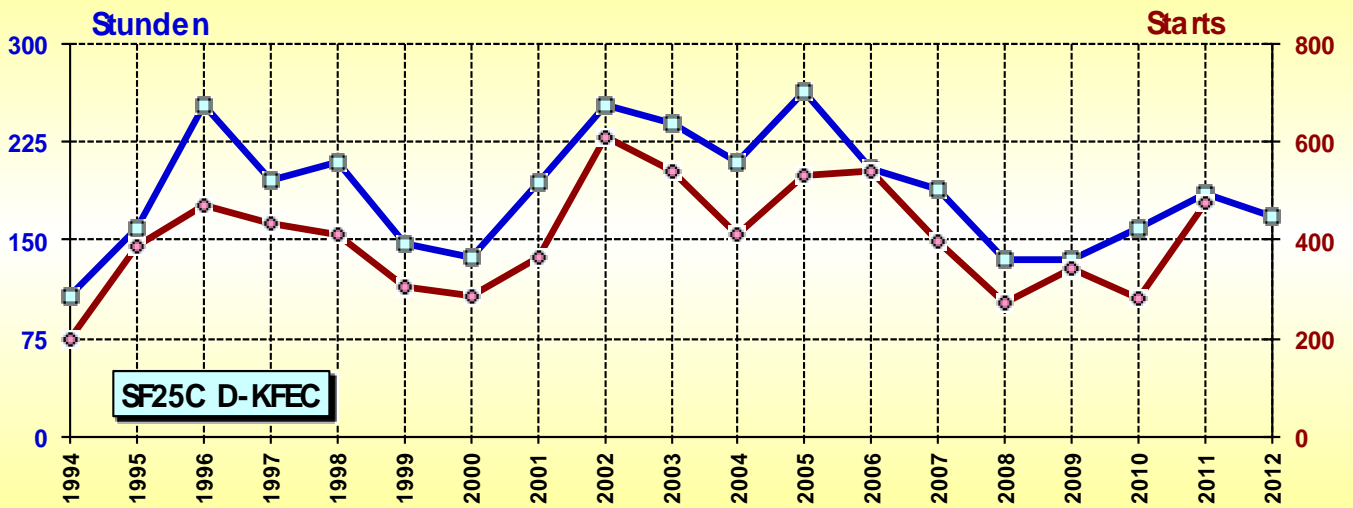
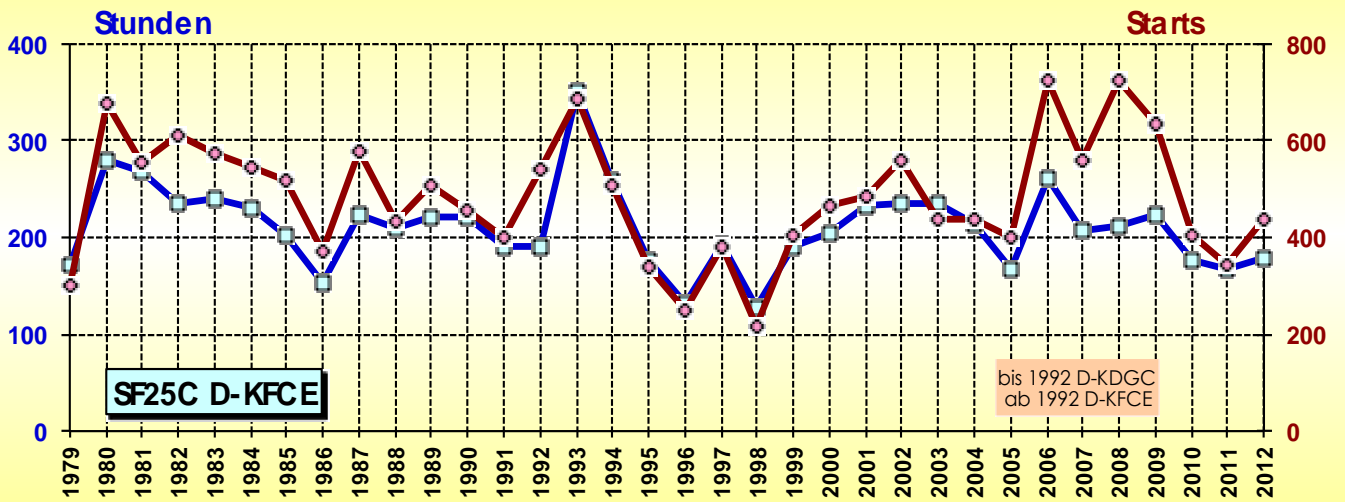
Flugzeug	Kennzeichen	Starts			Stunden		
		2012	(2011)		2012	(2011)	
DR 300	D-ENJN	388	396	-2,0%	64	66	-3,0%
DR 400	D-EKVL	450	541	-16,8%	94	140	-32,9%
C 172	D-EGJC	475	411	15,6%	121	122	-0,8%
Dynamic	D-MEIH	423	771	-45,1%	129	227	-43,2%
SF 25 C	D-KFCE	439	344	27,6%	178	168	6,0%
SF 25 C	D-KFEC	400	474	-15,6%	169	186	-9,1%
ASK 21	D-1850	1052	1211	-13,1%	212	213	-0,5%
Ka 8 b	D-8657	383	147	160,5%	113	53	113,2%
Astir CS	D-6509	234	187	25,1%	70	46	52,2%
Duo Discus	D-KEIC	131	120	9,2%	144	108	33,3%
LS 4	D-8958	101	106	-4,7%	118	80	47,5%
LS 4 a	D-0221	52	35	48,6%	74	36	105,6%
Discus b	D-5078	133	125	6,4%	130	105	23,8%
Ventus CT	D-KEEI	74	53	39,6%	172	129	33,3%
Winde	BAY 5102	1890	1651	14,5%			

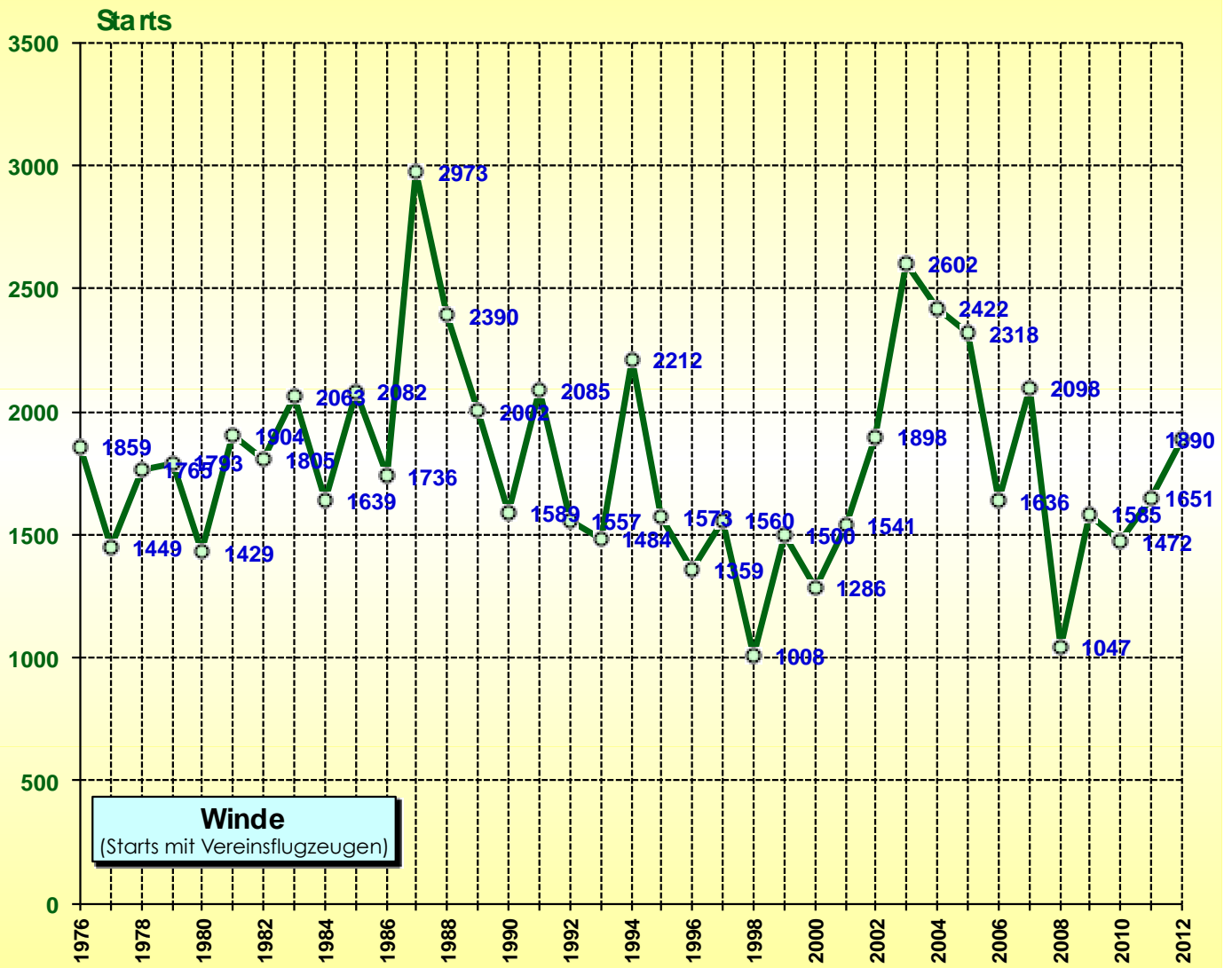


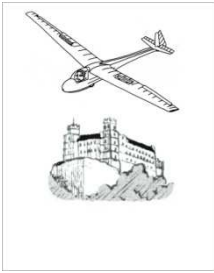




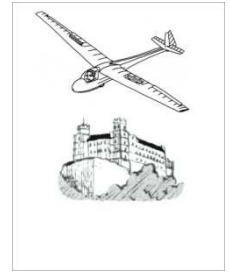








Wertung Karl - Kölle - Pokal 2012 – Senioren



Platz	Datum	Punkte	Summe DMST	Handicap	Gesamtsumme	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
1	17.05.2012	838,47	1650,00	1,10	1500,00	Karlheinz Ludwig	537,6	70,3	Eichstätt	DG 200/17
	11.08.2012	811,53				Karlheinz Ludwig	520,3	65,2	Eichstätt	DG 200/17
2	13.05.2012	794,52	1562,44	1,10	1420,40	Roland Berlinghof	669,7	75,7	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
	11.08.2012	767,92				Roland Berlinghof	647,3	82,0	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
3	13.05.2012	662,05	1192,40	0,90	1324,89	Christoph Böttigheimer	529,6	73,9	Eichstätt	ASW 20 16,6m
	04.05.2012	530,35				Christoph Böttigheimer	583,4	83,3	Eichstätt	ASW 20
5	17.05.2012	404,70	537,60	0,90	597,33	Andreas Banis	309,3	50,9	Eichstätt	Discus
	26.05.2012	132,90				Andreas Banis	142,2	50,3	Eichstätt	Discus
6	04.05.2012	411,91	639,45	1,10	581,32	Viktor Meyerle	457,2	81,7	Eichstätt	Duo Discus XLT
	09.08.2012	227,54				Viktor Meyerle	268,5	75,6	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
7	17.05.2012	521,21	521,21	1,10	473,83	Heinz Pickhard	413,2	60,6	Eichstätt	Duo Discus XLT
8	14.08.2012	243,61	435,74	1,10	396,13	Friedrich Apel	253,4	66,6	Eichstätt	LS 4
	10.08.2012	192,13				Friedrich Apel	199,8	49,8	Eichstätt	LS 4
9	28.05.2012	272,17	337,59	0,90	375,10	Markus Pflüger	208,0	56,6	Eichstätt	Discus
	17.06.2012	65,42				Markus Pflüger	70,0	61,8	Eichstätt	Discus
10	23.06.2012	164,10	320,65	1,10	291,50	Jürgen Smalla	170,7	52,5	Eichstätt	LS 4
	10.08.2012	156,55				Jürgen Smalla	124,1	42,9	Eichstätt	Duo Discus XLT
11	17.05.2012	147,51	250,27	0,90	278,08	Hortense Mayr	153,4	53,2	Eichstätt	LS 4
	13.05.2012	102,76				Hortense Mayr	106,9	43,9	Eichstätt	LS 4
12	17.06.2012	188,30	286,22	1,10	260,20	Uwe Schulz	149,3	22,1	Eichstätt	Duo Discus XLT
	15.08.2012	97,92				Uwe Schulz	82,5	20,8	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
13	25.03.2012	119,50	233,99	0,90	259,99	Helmut Dandl	64,9	40,0	Eichstätt	Ka 8
	14.08.2012	114,49				Helmut Dandl	87,5	40,3	Eichstätt	Discus
14	01.05.2012	216,19	216,19	0,90	240,21	Mark Wittmann	237,8	66,3	Eichstätt	Duo Discus T
15	02.05.2012	127,39	247,02	1,10	224,56	Rüdiger Klam	107,4	25,0	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
	13.08.2012	119,63				Rüdiger Klam	100,8	60,0	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
16	11.08.2012	127,36	242,23	1,10	220,21	Helmut Reuthlinger	101,0	25,7	Eichstätt	Duo Discus XL
	08.08.2012	114,87				Helmut Reuthlinger	127,5	68,4	Eichstätt	Duo Discus XL
17	04.05.2012	104,05	190,30	0,90	211,44	Mathias Bauer	95,7	94,1	Eichstätt	ASK 21
	10.08.2012	86,25				Mathias Bauer	59,1	30,5	Eichstätt	Astir CS
18	10.08.2012	139,27	227,23	1,10	206,57	Karl Kölle	164,3	75,7	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
	17.06.2012	87,96				Karl Kölle	103,8	55,4	Eichstätt	Ventus 2cT/18m
19	05.08.2012	128,72	158,57	0,90	176,19	Markus Becker	102,1	50,2	Eichstätt	Duo Discus XL
	08.08.2012	29,85				Markus Becker	20,5	15,4	Eichstätt	Astir CS
20	17.05.2012	160,73	160,73	1,10	146,12	Ottmar Sichert	119,4	52,2	Eichstätt	LS 4
21	17.06.2012	103,14	103,14	1,10	93,76	Ottmar Schmidt	121,7	75,9	Eichstätt	Ventus 2cT/18m



Wertung Karl - Kölle - Pokal 2012 – Junioren



Platz	Datum	Punkte	Summe DMST	Handicap	Gesamtsumme	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug
1	09.08.2012	381,69	715,79	0,90	795,32	Christian Laue	291,7	57,4	Eichstätt	Discus
	03.05.2012	334,10				Christian Laue	248,2	69,6	Eichstätt	LS 4
2	12.08.2012	121,04	225,72	0,90	250,80	Jonas Graf	129,5	43,3	Eichstätt	Discus
	13.05.2012	104,68				Jonas Graf	79,6	33,5	Eichstätt	Ka 8



Flüge Piloten FCE DMST 2012 (1)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
14.03.2012	160,99	Ottmar Schmidt	135,69	32,36	La Motte	Ventus 2cT/18m	12:02	16:23
15.03.2012	144,14	Ottmar Schmidt	121,49	30,78	La Motte	Ventus 2cT/18m	12:28	16:34
15.03.2012	100,72	Viktor Meyerle	111,8	40,95	La Motte	Duo Discus XLT	12:23	15:50
16.03.2012	182,74	Viktor Meyerle	144,89	27,22	La Motte	Duo Discus XLT	11:26	17:08
17.03.2012	82,93	Christoph Böttigheimer	66,35	24,02	Eichstätt	ASW 20 16,6m	11:29	14:22
17.03.2012	28,90	Christian Laue	30,92	46,23	Eichstätt	Discus	13:17	14:04
18.03.2012	92,64	Christian Laue	70,8	42,59	Eichstätt	Discus	11:05	12:51
20.03.2012	103,16	Uwe Schulz	76,63	23,17	La Motte	LS 4	13:03	16:29
20.03.2012	78,62	Ottmar Schmidt	92,77	38,68	La Motte	Ventus 2cT/18m	11:25	14:49
20.03.2012	27,61	Viktor Meyerle	21,7	36,39	La Motte	Duo Discus T	11:47	13:23
21.03.2012	198,78	Uwe Schulz	147,66	24,88	La Motte	LS 4	11:36	17:41
21.03.2012	186,85	Ottmar Schmidt	157,49	27,26	La Motte	Ventus 2cT/18m	11:16	17:11
21.03.2012	182,46	Viktor Meyerle	143,36	25,7	La Motte	Duo Discus T	11:06	17:04
24.03.2012	185,18	Roland Berlinghof	212,95	61,56	Eichstätt	Ventus cT 17,6m	13:07	16:45
24.03.2012	123,72	Christian Laue	94,56	35,34	Eichstätt	Discus	13:18	16:07
25.03.2012	388,59	Christoph Böttigheimer	310,87	76,31	Eichstätt	ASW 20 16,6m	10:47	15:12
25.03.2012	379,60	Roland Berlinghof	263,49	99,95	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:55	13:59
25.03.2012	150,94	Karlheinz Ludwig	118,6	35,58	Eichstätt	Duo Discus T	12:53	16:35
25.03.2012	124,07	Andreas Banis	132,75	54,81	Eichstätt	Discus	11:04	13:49
25.03.2012	119,50	Helmut Dandl	64,87	40,04	Eichstätt	Ka 8	13:21	15:03
01.04.2012	331,38	Roland Berlinghof	279,3	65,29	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:20	14:46
01.04.2012	271,09	Christoph Böttigheimer	303,62	74,42	Eichstätt	ASW 20 16,6m	09:54	14:15
01.04.2012	168,04	Christian Laue	124,83	49,87	Eichstätt	LS 4	09:20	11:58
01.04.2012	78,59	Andreas Banis	60,07	37,81	Eichstätt	Discus	09:24	11:07
02.04.2012	55,48	Christian Laue	57,7	25,05	Eichstätt	LS 4	14:38	17:07
03.04.2012	82,13	Christian Laue	61,01	40,14	Eichstätt	LS 4	11:55	13:34
10.04.2012	0,00	Roland Berlinghof	22,22	81,38	Eichstätt	Duo Discus XLT	14:17	14:45
13.04.2012	145,01	Christoph Böttigheimer	116,01	49,19	Eichstätt	ASW 20 16,6m	13:48	16:17
13.04.2012	86,68	Karlheinz Ludwig	94,48	42,67	Eichstätt	DG 200/17	13:37	16:39
14.04.2012	108,32	Roland Berlinghof	127,82	59,28	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	13:04	15:43
21.04.2012	181,69	Christian Laue	188,96	67,33	Eichstätt	LS 4	10:14	13:12
21.04.2012	164,13	Karlheinz Ludwig	127,79	42,09	Eichstätt	DG 200/17	11:25	14:36
21.04.2012	124,60	Christoph Böttigheimer	139,55	56,27	Eichstätt	ASW 20 16,6m	12:05	14:47
21.04.2012	100,16	Viktor Meyerle	84,42	35,57	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	12:01	14:32
27.04.2012	76,00	Roland Berlinghof	89,68	56,56	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:42	14:24
28.04.2012	60,15	Karlheinz Ludwig	46,83	28,06	Eichstätt	DG 200/17	14:20	16:08
01.05.2012	224,77	Karlheinz Ludwig	245	68,7	Eichstätt	DG 200/17	11:51	15:39
01.05.2012	218,03	Christian Laue	226,75	63,58	Eichstätt	LS 4	11:43	15:33



Flüge Piloten FCE DMST 2012 (2)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
01.05.2012	216,19	Mark Wittmann	237,81	66,28	Eichstätt	Duo Discus T	11:26	16:24
02.05.2012	127,39	Rüdiger Klam	107,37	24,98	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:38	16:12
03.05.2012	334,10	Christian Laue	248,19	69,59	Eichstätt	LS 4	12:10	16:06
03.05.2012	179,55	Roland Berlinghof	211,87	91,6	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	13:45	16:17
03.05.2012	110,51	Rüdiger Klam	101,67	52,26	Eichstätt	ASK 21	12:38	15:15
04.05.2012	530,35	Christoph Böttigheimer	583,39	83,3	Eichstätt	ASW 20	08:50	16:23
04.05.2012	422,52	Karlheinz Ludwig	460,55	76,63	Eichstätt	DG 200/17	08:54	15:12
04.05.2012	411,91	Viktor Meyerle	457,22	81,67	Eichstätt	Duo Discus XLT	09:56	16:32
04.05.2012	104,05	Mathias Bauer	95,73	94,06	Eichstätt	ASK 21	11:19	12:30
04.05.2012	65,49	Christian Laue	68,11	69,4	Eichstätt	LS 4	10:02	11:11
11.05.2012	173,79	Roland Berlinghof	205,07	75,98	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	12:37	15:33
11.05.2012	137,31	Karlheinz Ludwig	106,91	30,49	Eichstätt	DG 200/17	12:49	16:27
13.05.2012	794,52	Roland Berlinghof	669,66	75,71	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:24	17:28
13.05.2012	662,05	Christoph Böttigheimer	529,64	73,94	Eichstätt	ASW 20 16,6m	08:45	16:16
13.05.2012	594,05	Karlheinz Ludwig	462,51	62,26	Eichstätt	DG 200/17	08:35	16:20
13.05.2012	104,68	Jonas Graf	79,55	33,5	Eichstätt	Ka 8	12:08	14:45
13.05.2012	102,76	Hortense Mayr	106,87	43,92	Eichstätt	LS 4	09:03	12:05
17.05.2012	838,47	Karlheinz Ludwig	537,61	70,34	Eichstätt	DG 200/17	08:58	16:59
17.05.2012	521,21	Heinz Pickhard	413,24	60,61	Eichstätt	Duo Discus XLT	08:56	16:15
17.05.2012	404,70	Andreas Banis	309,3	50,92	Eichstätt	Discus	09:30	16:06
17.05.2012	345,30	Christoph Böttigheimer	386,73	64,75	Eichstätt	ASW 20 16,6m	09:52	16:20
17.05.2012	160,73	Ottmar Sichert	119,4	52,22	Eichstätt	LS 4	13:36	16:04
17.05.2012	147,51	Hortense Mayr	153,41	53,21	Eichstätt	LS 4	09:42	13:15
17.05.2012	117,25	Rüdiger Klam	138,35	54,52	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	13:28	16:36
19.05.2012	479,19	Karlheinz Ludwig	307,25	55,47	Eichstätt	DG 200/17	09:59	15:46
19.05.2012	126,82	Christoph Böttigheimer	101,46	29,44	Eichstätt	ASW 20 16,6m	11:21	15:08
19.05.2012	111,95	Jürgen Smalla	83,16	27,71	Eichstätt	LS 4	09:30	12:39
20.05.2012	199,57	Viktor Meyerle	158,23	66,27	Eichstätt	Duo Discus XLT	12:02	14:49
20.05.2012	177,69	Christoph Böttigheimer	142,15	45,32	Eichstätt	ASW 20 16,6m	12:48	16:05
20.05.2012	110,58	Karlheinz Ludwig	120,53	72,21	Eichstätt	DG 200/17	13:02	15:14
26.05.2012	421,74	Karlheinz Ludwig	459,69	64,23	Eichstätt	DG 200/17	09:44	17:23
26.05.2012	206,36	Christoph Böttigheimer	231,12	82,23	Eichstätt	ASW 20 16,6m	13:30	16:36
26.05.2012	172,19	Christian Laue	179,08	49,1	Eichstätt	LS 4	09:22	13:30
26.05.2012	132,90	Andreas Banis	142,2	50,28	Eichstätt	Discus	09:33	12:35
28.05.2012	489,93	Karlheinz Ludwig	381,45	58,48	Eichstätt	DG 200/17	09:48	16:33
28.05.2012	432,13	Roland Berlinghof	342,61	79,29	Eichstätt	Duo Discus XLT	09:00	13:40
28.05.2012	410,49	Christoph Böttigheimer	328,4	79,47	Eichstätt	ASW 20 16,6m	09:15	13:42
28.05.2012	272,17	Markus Pflüger	208,01	56,59	Eichstätt	Discus	09:30	14:13



Flüge Piloten FCE DMST 2011 (3)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
28.05.2012	214,08	Christian Laue	222,64	60,92	Eichstätt	LS 4	10:12	14:05
16.06.2012	114,77	Christoph Böttigheimer	128,54	42,94	Eichstätt	ASW 20 16,6m	09:50	13:06
16.06.2012	96,26	Roland Berlinghof	113,59	35,56	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:53	12:30
17.06.2012	188,30	Uwe Schulz	149,29	22,1	Eichstätt	Duo Discus XLT	09:15	16:32
17.06.2012	188,09	Christoph Böttigheimer	147,79	48,67	Eichstätt	ASW 20	10:03	14:23
17.06.2012	112,86	Jürgen Smalla	83,84	34,93	Eichstätt	LS 4	12:26	15:09
17.06.2012	104,21	Andreas Banis	77,41	38,06	Eichstätt	LS 4	09:42	12:08
17.06.2012	103,14	Ottmar Schmidt	121,71	75,87	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:12	12:05
17.06.2012	87,96	Karl Kölle	103,79	55,4	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	12:15	14:54
17.06.2012	85,64	Christian Laue	82,22	45,88	Eichstätt	Astir CS	11:28	13:37
17.06.2012	65,42	Markus Pflüger	70	61,76	Eichstätt	Discus	11:06	12:31
22.06.2012	204,47	Christian Laue	212,65	55,58	Eichstätt	LS 4	11:56	16:05
22.06.2012	180,02	Roland Berlinghof	199,82	56,18	Eichstätt	Duo Discus XL	11:29	15:37
22.06.2012	65,80	Rüdiger Klam	60,53	21,82	Eichstätt	ASK 21	12:29	16:14
22.06.2012	42,21	Jonas Graf	32,26	19,46	Eichstätt	Discus	12:20	14:20
23.06.2012	449,19	Christoph Böttigheimer	494,11	70,64	Eichstätt	ASW 20	09:04	16:27
23.06.2012	326,88	Karlheinz Ludwig	356,3	67,62	Eichstätt	DG 200/17	09:21	14:53
23.06.2012	164,10	Jürgen Smalla	170,66	52,46	Eichstätt	LS 4	09:59	13:32
30.06.2012	127,52	Roland Berlinghof	107,48	51,35	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:41	13:10
09.07.2012	146,29	Roland Berlinghof	172,63	68,91	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	14:29	17:21
22.07.2012	228,29	Christian Laue	244,27	45,57	Gardelegen	Discus	10:10	15:49
22.07.2012	93,51	Karlheinz Ludwig	101,93	72,19	Eichstätt	DG 200/17	11:33	13:07
22.07.2012	90,34	Karlheinz Ludwig	98,47	61,35	Gerstetten	DG 200/17	13:35	15:54
22.07.2012	88,66	Jonas Graf	67,38	44,46	Eichstätt	Ka 8	11:12	14:05
23.07.2012	155,21	Christian Laue	166,07	44,6	Gardelegen	Discus	10:11	14:05
25.07.2012	251,54	Christian Laue	192,25	44,99	Gardelegen	Discus	12:44	17:09
26.07.2012	384,13	Christian Laue	293,59	54,97	Gardelegen	Discus	11:11	16:50
05.08.2012	152,19	Christian Laue	162,85	62,63	Eichstätt	Discus	11:27	14:34
05.08.2012	128,72	Markus Becker	102,06	50,15	Eichstätt	Duo Discus XL	11:58	14:18
05.08.2012	122,65	Karlheinz Ludwig	133,69	50,4	Eichstätt	DG 200/17	12:20	15:31
05.08.2012	53,27	Jürgen Smalla	39,57	18,57	Eichstätt	LS 4	13:02	15:19
07.08.2012	218,28	Roland Berlinghof	257,57	92,82	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:10	14:59
07.08.2012	119,72	Christoph Böttigheimer	134,09	32,08	La Motte	ASW 20 16,6m	09:46	14:50
08.08.2012	451,72	Roland Berlinghof	533,03	77,81	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	09:06	16:48
08.08.2012	366,20	Karlheinz Ludwig	285,11	39,57	Eichstätt	DG 200/17	09:39	17:05
08.08.2012	194,39	Christoph Böttigheimer	155,52	34,18	La Motte	ASW 20 16,6m	11:45	16:27
08.08.2012	121,50	Christian Laue	130	58,07	Eichstätt	Discus	09:28	12:06
08.08.2012	114,87	Helmut Reuthlinger	127,5	68,44	Eichstätt	Duo Discus XL	09:14	11:36



Flüge Piloten FCE DMST 2011 (4)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Startplatz	Flugzeug	Start	Ende
08.08.2012	87,98	Jürgen Smalla	69,76	29,07	Eichstätt	Duo Discus XL	14:12	16:58
08.08.2012	29,85	Markus Becker	20,47	15,38	Eichstätt	Astir CS	09:13	10:40
09.08.2012	381,69	Christian Laue	291,72	57,39	Eichstätt	Discus	09:35	16:30
09.08.2012	227,54	Viktor Meyerle	268,49	75,63	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:02	14:15
09.08.2012	167,57	Christoph Böttigheimer	134,06	28,24	La Motte	ASW 20 16,6m	10:42	15:36
09.08.2012	132,84	Jürgen Smalla	105,32	37,78	Eichstätt	Duo Discus XLT	10:37	13:48
10.08.2012	291,67	Christoph Böttigheimer	233,34	43,51	La Motte	ASW 20 16,6m	10:14	15:45
10.08.2012	192,13	Friedrich Apel	199,82	49,83	Eichstätt	LS 4	11:43	16:29
10.08.2012	156,55	Jürgen Smalla	124,12	42,87	Eichstätt	Duo Discus XLT	12:46	16:02
10.08.2012	139,27	Karl Kölle	164,33	75,71	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	12:16	16:05
10.08.2012	86,25	Mathias Bauer	59,14	30,47	Eichstätt	Astir CS	11:40	13:44
10.08.2012	85,45	Christian Laue	65,3	68,22	Eichstätt	Discus	11:26	12:31
11.08.2012	811,53	Karlheinz Ludwig	520,33	65,22	Eichstätt	DG 200/17	08:52	17:10
11.08.2012	767,92	Roland Berlinghof	647,25	82	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	08:43	16:53
11.08.2012	417,50	Christian Laue	319,09	58,37	Hienheim	Discus	10:39	16:58
11.08.2012	198,57	Christoph Böttigheimer	156,02	38,27	La Motte	ASW 20	10:04	14:15
11.08.2012	127,36	Helmut Reuthlinger	100,97	25,71	Eichstätt	Duo Discus XL	13:06	17:19
11.08.2012	58,82	Christian Laue	62,94	67,72	Eichstätt	Discus	08:57	10:08
12.08.2012	166,84	Christian Laue	132,28	73,63	Eichstätt	Duo Discus XLT	12:06	14:48
12.08.2012	121,04	Jonas Graf	129,51	43,31	Eichstätt	Discus	12:32	15:57
12.08.2012	102,65	Karlheinz Ludwig	79,92	41,07	Eichstätt	DG 200/17	13:54	15:59
13.08.2012	119,63	Rüdiger Klam	100,83	60	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	11:31	13:22
13.08.2012	118,00	Christoph Böttigheimer	129,8	52,41	La Motte	ASW 20	12:01	15:09
14.08.2012	732,38	Roland Berlinghof	508,36	87,44	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:47	16:56
14.08.2012	368,82	Karlheinz Ludwig	402,01	73,55	Eichstätt	DG 200/17	10:36	16:26
14.08.2012	243,61	Friedrich Apel	253,36	66,64	Eichstätt	LS 4	09:43	13:49
14.08.2012	226,95	Christoph Böttigheimer	181,56	57,33	La Motte	ASW 20 16,6m	12:23	15:41
14.08.2012	114,49	Helmut Dandl	87,5	40,32	Eichstätt	Discus	10:34	12:51
15.08.2012	161,10	Christoph Böttigheimer	177,21	64,36	La Motte	ASW 20	12:54	16:04
15.08.2012	97,92	Uwe Schulz	82,53	20,77	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	12:44	16:51
15.08.2012	84,00	Karlheinz Ludwig	65,4	26,22	Eichstätt	DG 200/17	13:26	16:03
17.08.2012	268,04	Karlheinz Ludwig	292,17	69,51	Eichstätt	DG 200/17	11:24	16:09
17.08.2012	167,01	Christoph Böttigheimer	187,05	60,4	La Motte	ASW 20 16,6m	11:58	15:27
26.08.2012	156,00	Roland Berlinghof	184,07	82,75	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	10:25	13:05
08.09.2012	123,11	Christoph Böttigheimer	137,88	59,69	Eichstätt	ASW 20 16,6m	12:44	16:22
09.09.2012	62,84	Karlheinz Ludwig	48,93	17,83	Eichstätt	DG 200/17	11:14	14:07
16.09.2012	68,86	Karlheinz Ludwig	75,05	17,69	Eichstätt	DG 200/17	10:29	15:20
20.09.2012	107,71	Roland Berlinghof	127,1	85,77	Eichstätt	Ventus 2cT/18m	13:22	15:06
30.09.2012	34,03	Karlheinz Ludwig	26,49	23,96	Eichstätt	DG 200/17	12:33	13:47

Termine 2013

Samstag	02.03.2013	19.30 Uhr	Jahreshauptversammlung im Trachtenheim
Samstag	09.03.13	10:00 Uhr	Aufbau Flugzeuge (bei schlechtem Wetter eine Woche später)
Freitag	15.03.2013	13.00 Uhr	Flugplatzpflege (wenn das Wetter es zulässt)
Samstag	23.03.2013	18:00 Uhr	Einweisung Rettungsgeräte am Flugplatz
Samstag	23.03.2013	19:00 Uhr	Mitgliederversammlung, Frühjahrsinformation am Flugplatz
	25.03. bis 05.04.2013		Flugwoche in den Osterferien
Samstag	20.04.2013		„Aktion saubere Landschaft“ der Stadt Eichstätt
	27.04. bis 04.05.2013		D-Kadertrainingslager LVB
	20.05.13 - 23.05.2013		Vorbereitung Fliegerfest (Mo 10:00 Uhr, Di-Do ab 18:00Uhr)
Fr.Sa. So.	24.05.13 - 26.05.2013		Fliegerfest
	27.05.13 - 30.05.2013		Abbau Fliegerfest und Aufbau Flugzeug
	03.08.13 - 18.08.2013		Ferienfluglager FCE am Flugplatz (Sommerferien)
Montag	12.08.2013	13:30 Uhr	Segelfliegen für Jugendliche mit dem Kreisjugendring
Samstag	24.08.2013	14:00 Uhr	Basteln von Wurfgleitern (zusammen mit dem Kreisjugendring)
Mitte November			Abbau Flugzeuge / Beginn der Winterarbeit
Nov./ Dez.			Lehrgang Funksprechzeugnis und/oder Theorielehrgang
Samstag	14.12.13		Jahresabschlussfeier