

Fliegerclub Eichstätt e.V.

---

# Jahresbericht



# 2015

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort zum Jahresbericht 2015 .....	3
Bericht des Segelflugreferenten 2015.....	5
Bericht des Motorflugreferenten.....	9
Statistik Motorflug .....	11
Ausbildungsbericht 2015 für Segelflug und Motorsegler.....	13
Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (1).....	16
Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (2).....	17
Neue Mitglieder 2015.....	18
Rückblick 2015.....	19
Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1965).....	21
Luftrettungsstaffel Bayern e.V. – Stützpunkt Eichstätt .....	23
Sommerfliegerlager - Splitter .....	24
Austria längs .....	25
D-Kader Trainingslager am Flugplatz Burg Feuerstein .....	30
Presseschau (Der Fliegerclub in der Lokalpresse) .....	33
Ein Ausflug nach Südtirol .....	35
Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2015).....	37
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2015 –Senioren (1) .....	43
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2015 –Senioren (2) .....	44
Wertung Karl - Kölle - Pokal 2015 –Junioren .....	45
Flüge Piloten FCE DMST 2015 (1) .....	46
Flüge Piloten FCE DMST 2015 (2) .....	47
Flüge Piloten FCE DMST 2015 (3) .....	48
Flüge Piloten FCE DMST 2015 (4) .....	49
Flüge Piloten FCE DMST 2015 (5) .....	50
Termine 2016.....	51

## Vorwort zum Jahresbericht 2015

Liebe Vereinsmitglieder,  
liebe Freunde des Luftsports,

seit März des vergangenen Jahres gibt es wieder einmal eine neue Vorstandschaft. Neu ist relativ, denn die „Neue“ besteht aus erfahrenen und bewährten Mitgliedern. Mein Dank an dieser Stelle nochmals allen, die der neuen Vorstandschaft, damit auch mir als Vorsitzendem, ihr Vertrauen ausgesprochen haben.

Besonderer Dank gebührt unserem bisherigen ersten Vorsitzenden Karl Kölle für sein langjähriges, außergewöhnliches Engagement für den Verein. Wir freuen uns, dass er Mitglieder wie Vorstandschaft weiterhin und jederzeit mit Rat und Tat unterstützt.

Drei Fliegerkameraden sind im vergangenen Jahr von uns gegangen: Josef Mögn sen., Alfons Meister und Heiko Brinkmann. Wir werden ihnen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Erfreulicherweise verlief die zurückliegende Flugsaison unfallfrei und ebenso ohne größere Störungen. Dies ist zweifelsohne auch dem verantwortungsvollen Handeln und der aktiven Mitarbeit Vieler geschuldet, die sich im Flugbetrieb, bei der Werkstattarbeit und bei Vereinsveranstaltungen selbstlos und nachhaltig einbringen.

Sportliche Erfolge in 2015 waren unbestritten viele herausragende Streckensegelflüge und dadurch gute oder gar sehr gute Platzierungen bei unterschiedlichen Wettbewerben. Letztlich jedoch als Highlight der abgelaufenen Saison bezeichnen kann man den hart erkämpften Aufstieg in die zweite Segelflugbundesliga. Allen teilnehmenden Piloten gebührt größte Anerkennung. Beim motorisierten Leistungsflug sind wir stolz auf die Erfolge unserer Kunstflugpiloten, die sich in 2015 auch international einen Namen machen konnten.

Die Entwicklung der Startzahlen und Flugzeiten zeigt leider, dass der Abwärtstrend anhält. Übersicht und Details lassen sich den statistischen Auswertungen im vorliegenden Jahresbericht entnehmen, hierbei bleibt genügend Raum für individuelle Interpretationen. Der Verein bietet allen Mitgliedern eine breite Palette von Möglichkeiten, sich fliegerisch zu betätigen. Bitte nutzt diese auch.

Die Teilnahme von Mitgliedern an Lehrgängen und Wettbewerben, auch unter Verwendung von Fluggerät des Vereins, wollen wir im kommenden Jahr wieder nach Kräften unterstützen. Gleichwohl werden wir ebenso alle vereinsinternen Aktionen der Aus- und Weiterbildung sowie den Erhalt der fliegerischen Kenntnisse und Fähigkeiten fördern.

Den Flugsport im Verein zu betreiben heißt auch, das gemeinsame Flugerlebnis zu genießen. Ob das nun der gemeinsame Flugbetrieb am Platz oder in seiner unmittelbaren Umgebung ist, ob es gemeinsam durchgeführte Leistungssegelflüge kreuz und quer durch Süddeutschland sind oder Ausflüge mit Motorkraft in Gegenden und zu Flugplätzen ganz Mitteleuropas.

In vielen verschiedenen Ausprägungen betreiben unsere Mitglieder das Gruppenerlebnis und es bleibt zu hoffen, dass sich dies weiter ausbauen lässt.

Ein ausdrücklicher Dank den engagierten Mitgliedern, Freunden und Gönnern des Vereins, die sich unermüdlich für das erfolgreiche Fortbestehen unseres Vereins eingesetzt haben und sich hoffentlich zu unser aller Wohle auch in der kommenden Saison wieder einsetzen werden. Nicht zuletzt all denjenigen ein herzliches Dankeschön, die den vorliegenden Jahresbericht mit ihren Beiträgen ermöglicht haben.

Für die Flugsaison 2016 wünsche ich allen Mitgliedern und Fluggästen schöne Flugerlebnisse und vor allem eine unfallfreie Saison. Möge das Jahr 2016 sportlich erfolgreich sein und allen von uns viel Freude am Fliegen bescheren, jedoch die Sicherheit immer oberste Priorität haben.

Erwald Lenk

1. Vorsitzender  
Fliegerclub Eichstätt e.V.

---

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

---

# Bericht des Segelflugreferenten 2015

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

Während der Winterarbeit hat es einige Änderungen bei den Instrumenten im Flugzeugpark gegeben. Beide LS4´ren wurden mit den bewährten Flarm View Geräten ausgestattet, Ventus und Discus erhielten ein LX 8080 und ein neues Funkgerät. Die ASK 21 bekam ebenfalls ein neues Funkgerät. Für die Ka8 wurde eine zweite Haube gebaut, um mit ihr jetzt Kabrio fliegen zu können.

Vom Bau der Haube sind auf unserer Homepage ein paar schöne Bilder. Somit waren wieder alle Voraussetzungen gegeben, um eine möglichst gute Segelflugsaison zu ermöglichen.

Anfang März hat Sven einen Funksprech-Auffrischkurs angeboten. Für mich war es sehr hilfreich, mal wieder zu hören wie der Sprechfunk eigentlich richtig geht.

Fliegerisch hat die Saison damit begonnen, dass -wie jedes Jahr- unsere traditionelle Frankreich-Truppe nach La Motte gefahren ist. Dieses Jahr waren Christian Laue, Christoph Böttigheimer, Andreas Lüttgering und Rüdiger Klam dabei.

Bei uns in Eichstätt am Platz begann die Saison schon früh mit guten thermischen Wetterlagen. Am Samstag, 18. April hatten wir zu Beginn der Saison einen absoluten Hammertag. In Summe wurden 5568km an diesem Tag erflogen.

Am Montag nach unserem Fliegerfest haben Tobi, Max und ich am Limalehrgang in Stillberghof teilgenommen. Das war ein wirklich schöner Lehrgang und ich kann jedem frischen Scheininhaber empfehlen, an so einem Lehrgang teilzunehmen.

An folgenden Streckenflug-Wettbewerben wurde teilgenommen:

Sven flog bei der Deutschen Meisterschaft in der Clubklasse in Zwickau mit. Am Ende war er mit einem Tagessieg in der Gesamtwertung auf Platz 11.

Bötti hat beim Klippeneck Wettbewerb in der 15m Klasse sein Können unter Beweis gestellt, mit ebenfalls einem Tagessieg und mit Platz 5 von 10 der Gesamtwertung einen guten Platz im Mittelfeld erreicht.

Beide haben absolut super Leistungen erflogen, Gratulation meinerseits!

Andreas Winhard und Sven Baldauf haben einen Militär Wettbewerb in Holzdorf organisiert. Insgesamt nahmen 74 Flugzeuge in der Club-, Standard- und Gemischten-Klasse teil. Also ein riesen Wettbewerb der organisatorisch sicherlich jede Menge Arbeit bedeutete. Vielleicht haben die beiden ja mal Lust einen Junioren Quali Wettbewerb in Eichstätt zu organisieren?

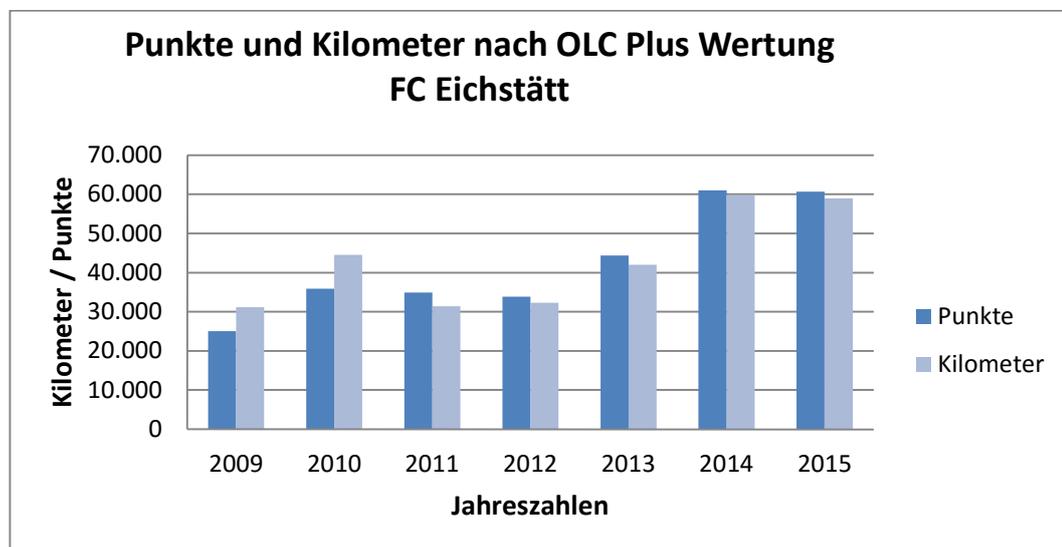
Darüber hinaus haben wieder etliche Pilotinnen und Piloten an den Jugendvergleichsfliegen teilgenommen.

Das Oberbayerische Jugendvergleichsfliegen hat dieses Jahr bei uns am Platz stattgefunden. Christoph Pachowsky konnte den ersten Platz erfliegen, ganz dicht gefolgt von Julian Alin auf Platz 3, der eine Woche zuvor seinen ersten Start auf der Ka8 machte. Elisa mit der besten fliegerischen Leistung hatte bei der Theorieprüfung etwas Pech... ☺ Christoph und Julian qualifizierten sich so für das Bayerische Vergleichsfliegen in Oberhinkhofen. Julian hat den ersten Platz erfliegen und Christoph einen ebenfalls guten 11. In der Mannschaftswertung waren wir auf Platz 2 und somit müssen wir nächstes Jahr kein Jugendvergleichsfliegen ausrichten.

Tobias und Max waren für das Bundesjugendvergleichsfliegen am Klippeneck qualifiziert, aber die zwei sind irgendwie aus dem Jugendvergleichsfliegen „rausgewachsen“ und haben deshalb nicht daran teilgenommen. Aufgrund ihrer fliegerischen Leistungen kann ich das auch voll nachvollziehen.

Währenddessen haben wir in Eichstätt natürlich fleißig am Aufstieg in die Zweite Segelflug-Bundesliga gearbeitet und am 16. August war es dann endlich soweit. Eine Woche vor dem Ligafinale hatten wir genug Punktvorsprung, so dass es rechnerisch nicht mehr möglich war nicht aufzusteigen. Das wurde natürlich im Rahmen einer Aufstiegsfeier ordentlich gefeiert, an der sogar ein neues Flächenrad für unseren Discus 2ct gesponsert wurde.

Somit kann die Segelflugsaison 2015 als absolut erfolgreiche Flugsaison bezeichnet werden. Wie die letzten Jahre habe ich dieses Jahr wieder eine kleine Auswertung gemacht, die aufzeigt wie viele Kilometer und Punkte wir im Vergleich zum Vorjahr erfliegen haben. Wie jeder sehen kann, haben wir in 2015 an die gute Leistung von 2014 anknüpfen können.



Die Aussichten für die kommende Flugsaison sind ebenfalls sehr rosig. Die zwei Ls4´ren werden ab Mitte August verkauft und ein weiterer neuer Discus 2c wird unseren Flugzeugpark bereichern. Dieser wird sowohl als 15 als auch 18m Variante fliegbar sein. Um die Schulungsflugzeuge noch weiter aufzuwerten, bekommen Ka8 und Astir ein neues Funkgerät und E-Vario, genauso wie bereits in der ASK 21 verbaut. In einigen anderen Flugzeugen werden ebenfalls weitere neue Funkgeräte verbaut.

Ich hätte noch einige, wie ich denke sehr wichtige Dinge, die ich hier gerne erwähnen möchte:

- An einigen Segel- und Motorflugzeugen vor allem an unserer ASK 21 gibt es zahlreiche Beschädigungen, die auf Einräumschäden vom Anhänger und von der Halle zurückzuführen sind: Wir müssen wirklich alle zusammen besser auf unsere Flugzeuge achten! Ein vorsichtiger und verantwortungsvoller Umgang mit den Maschinen ist zwingend erforderlich, um einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten zu können und Sicherheit sollte das wichtigste Maß für uns alle sein.
- Genauso wichtig wie ein schöner Flug, finde ich, ist das Zusammensein am Flugplatz. Leider kommt es im Sommer sehr häufig vor, dass die Hallen noch offen sind, in der Küche das Geschirr sich stapelt und nur noch zwei oder drei Leute da sind, an denen die Arbeit hängen bleibt. Wenn wir alle zusammen helfen und besser aufeinander Rücksicht nehmen, macht das Zusammenleben am Flugplatz sicherlich noch mehr Spaß.
- Christoph wird es sicherlich in seinem Ausbildungsbericht erwähnen. Unsere Flugschüler werden immer weniger. Einige Versuche für unseren Flugplatz zu werben, haben bis jetzt leider noch nicht den gewünschten Erfolg gebracht. Vielleicht können wir alle etwas dagegen tun, indem wir zuhause unseren Freunden von unserem schönen Hobby erzählen. Dies sollte sich nicht nur auf junge Leute beschränken, sondern alle Altersgruppen ansprechen.

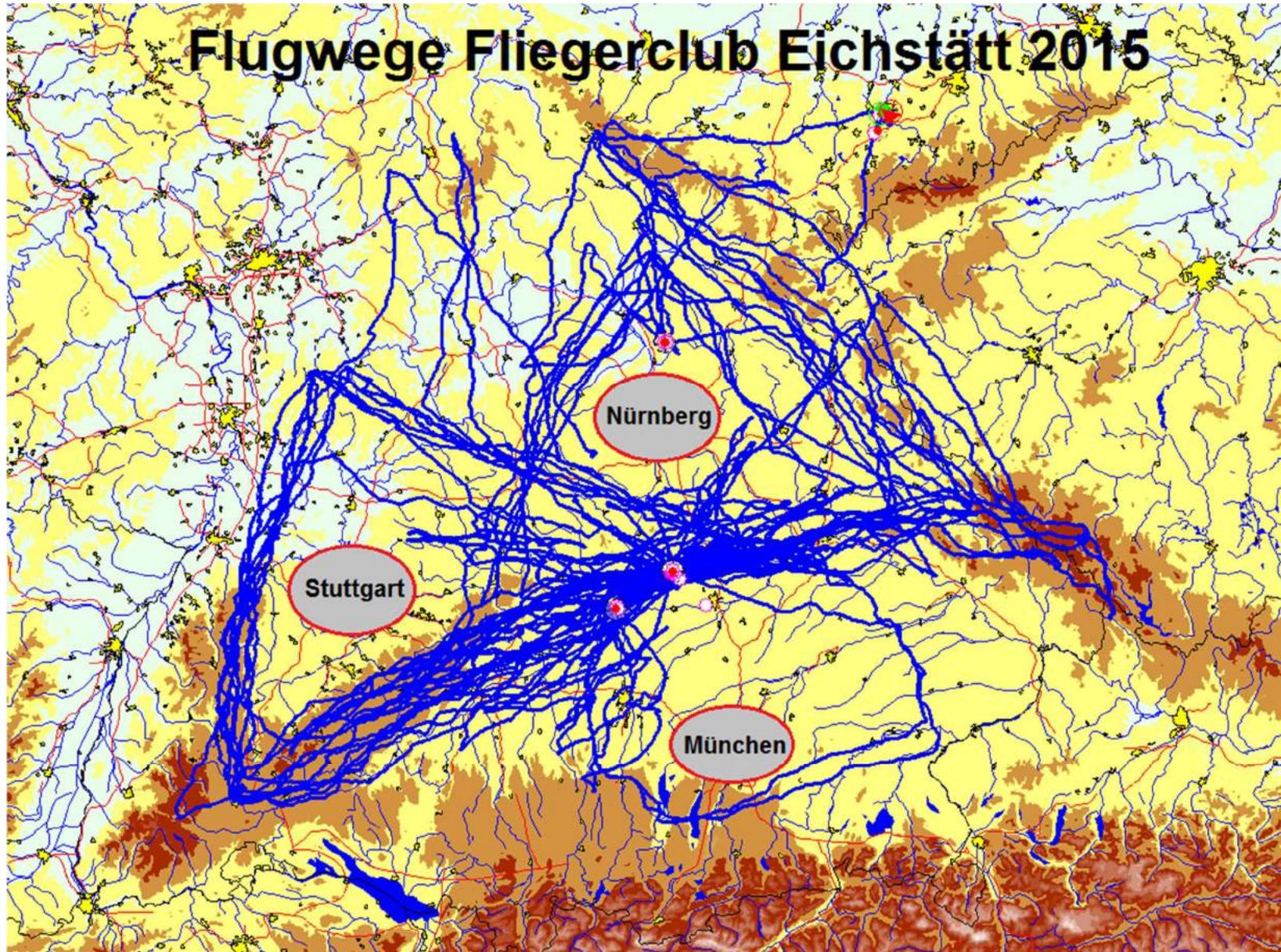
Zum Schluss möchte ich mich noch bei der gesamten Vorstandschaft bedanken: Ich meine, dass wir in der vergangenen Saison super zusammen gearbeitet haben und wir so noch viele Jahre weitermachen können.

Allen eine weitere schöne, erfolgreiche und unfallfreie Flugsaison 2016!



(Segelflugreferent)

# Flugwege Fliegerclub Eichstätt 2015



## **Bericht des Motorflugreferenten**

Liebe Mitglieder, liebe Anwesende,

vorab für uns alle das Allerwichtigste. Die Flugsaison 2015 verlief dank der Umsicht der meisten Piloten unfallfrei.

Leider muss ich wie fast jedes Jahr anmerken, dass wir einige „Einräumschäden“ an diversen Flugzeugen zu beklagen hatten. Besonders schlimm hat es die Cessna D-EGJC „erwischt“. Beim Zuschieben des Hallentores wurde der linke Außenflügel stark in Mitleidenschaft gezogen.

### **Ausbildung und Übungsflüge**

Nach Erhalt unserer Ausbildungsgenehmigung wurden zwar wieder einige Flugschüler zur Ausbildung der Motorseglerberechtigung gemeldet, aber leider mehr oder weniger nur auf dem Papier. Hier gilt es in der kommenden Flugsaison wieder verstärkt aktiv zu werden. An der Verfügbarkeit der Fluggeräte und der großen Anzahl der Lehrer kann es nicht liegen. So sollte eine zügige und erfolgreiche Ausbildung jederzeit möglich sein.

Im Bereich unserer UL Ausbildung gibt es nach einigen Jahren der Stagnation Positives zu berichten. Mit Andreas Lüttgering und Wilfried Sippl legten zwei alte Hasen die UL Prüfung erfolgreich ab.

In gewohnter Manier wurden in der vergangenen Flugsaison wieder zahlreiche Auffrischungsschulungen und Einweisungsflüge im Bereich UL, Mose und last but not least bei den Motorflugzeugen durch unser Ausbildungsteam bewältigt.

Ferner darf ich an dieser Stelle erwähnen, dass die Flugzeit im Rahmen der vorher erwähnten Flüge von 63 Stunden im Jahr 2014 auf rund 94 Stunden in 2015 gesteigert werden konnte. Die Anzahl der Starts erhöhte sich nur minimal von 254 auf 293 Starts.

### **Passagier- und Arbeitsflüge**

Dank eines überdurchschnittlichen Hallenfestes sowie zahlreicher Brandüberwachungsflüge konnte die Anzahl der Passagierflüge sowie die Flugstunden in diesem Bereich gegenüber 2014 leicht gesteigert werden.

### **Ausflüge**

Ernst Loibl, Erwald Lenk, Mark Wittmann, Peter Schön, Irmi Bährle und Gigi Nieberle unternahmen der langjährigen Tradition folgend mit unseren Motorseglern und dem UL einen mehrtätigen „Trip“ in den Süden mit dem Ziel Österreich. Details und Tipps zur Nachahmung könnt Ihr wie gewohnt im Jahresbericht nachlesen. Ferner steuerten unsere Piloten die klassischen Ziele wie zum Beispiel St. Johann, Zell am See, Donauwörth (zum Pizzaessen) nicht nur einmal an.

## Sportliche Erfolge 2015

Ganz klar waren dies wie in den letzten Jahren die Erfolge unserer beiden Kunstflugcracks Florian Bergér und Claudius Spiegel.

Nach Claudius Spiegel wurde Flo Bergér in die Red Bull Air Race Familie als Nachwuchspilot berufen. Des Weiteren vertrat Flo bei der Motorkunstflug WM in Frankreich die deutschen Fahnen. Als bestplatziertes deutsches Teilnehmererfolgte sich Flo eine hervorragende Platzierung im vorderen Mittelfeld.

Claudius Spiegel belegte mit einer Extra 330LX bei der deutschen Motorkunstflugmeisterschaft in Gera einen sechsten Platz. Dieses Ergebnis ist umso höher zu bewerten, da er so gut wie gar nicht trainierte, und er mit dieser schwächeren Extra gegenüber den anderen Piloten deutlich benachteiligt war.

## Was wird uns 2016 bringen?

Die Verlängerung der EU FCL Lizenzen kann wieder vom CRI oder Fluglehrer in die Lizenz eingetragen werden. Allerdings ist nach dem Abschluss der Auffrischungsschulung (vormals Übungsflug) ein Flugprotokoll anzufertigen, welches dem Luftamt übermittelt werden muss. Bei der Verlängerung der LAPL Lizenzen sind keine Änderungen oder Anpassungen bekannt.

Zum Abschluss meines Berichtes wünsche ich uns allen eine unfallfreie Flugsaison 2016 und vor allem wieder ein ähnlich optimales Flugwetter wie im vergangenen Jahr.

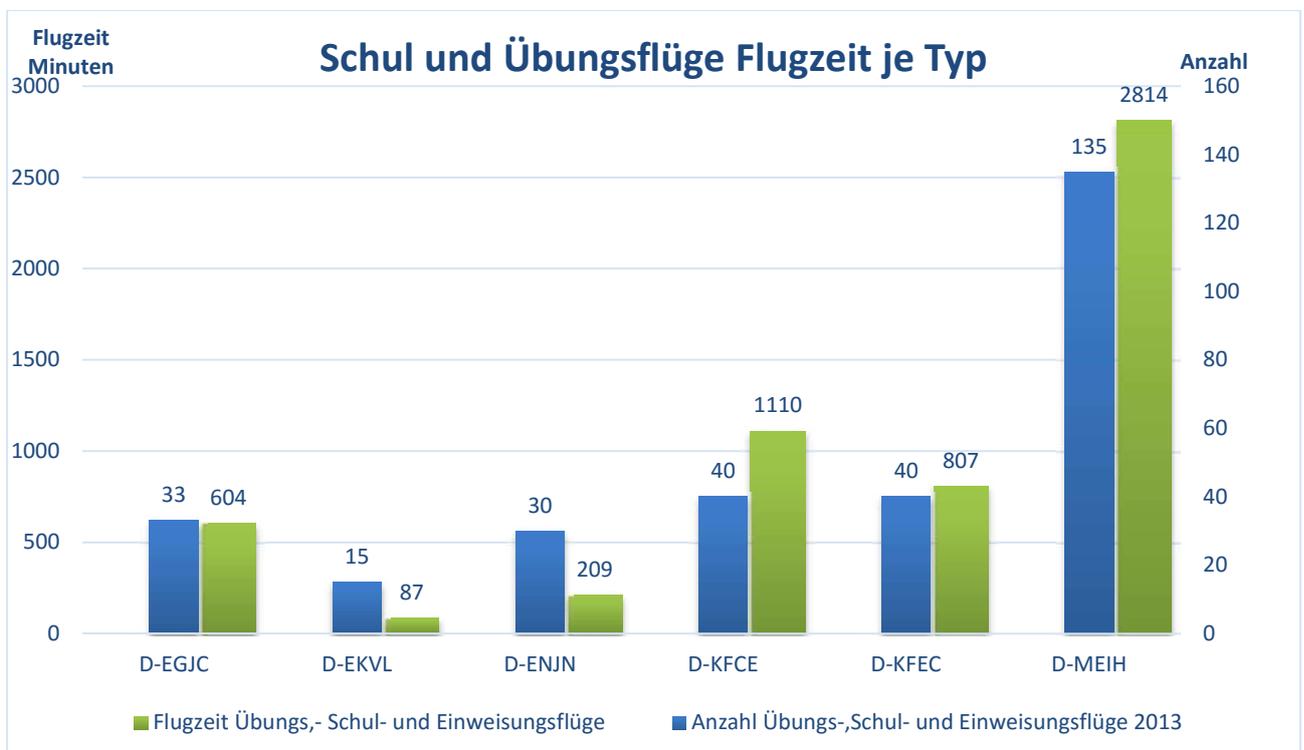
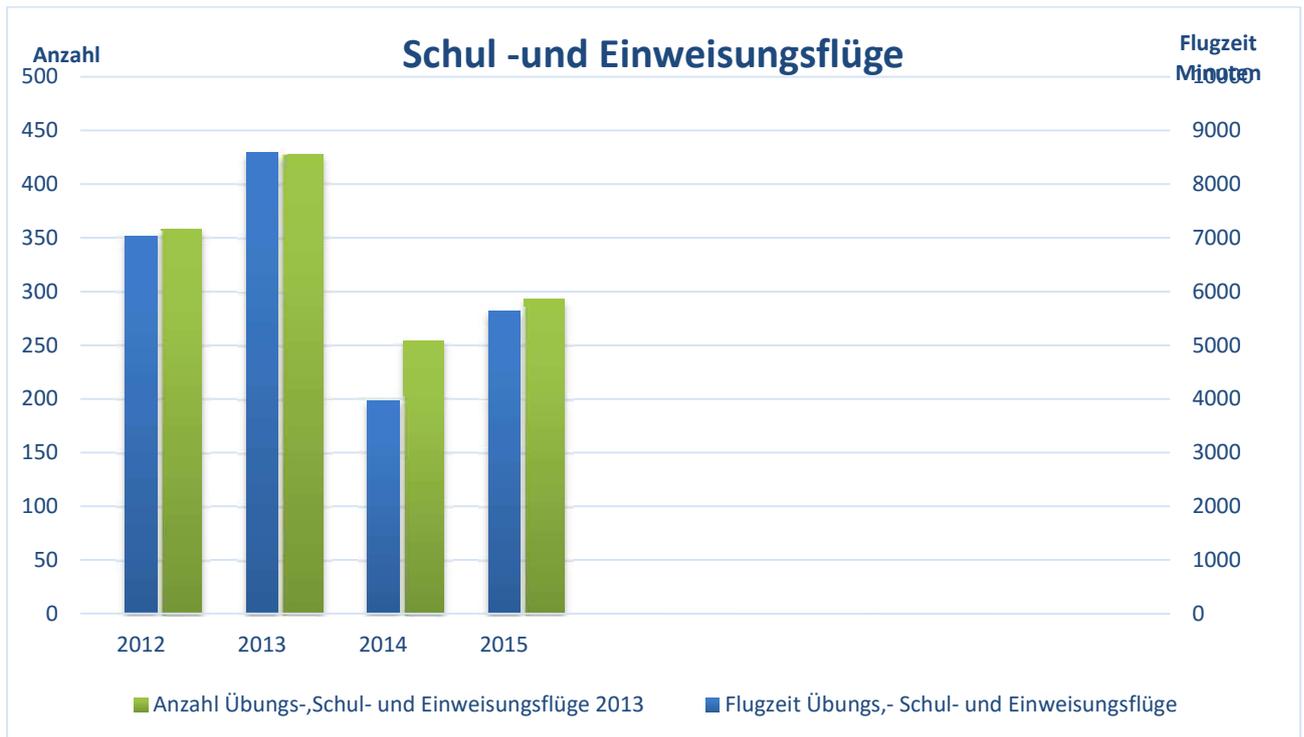
Last but not least bedanke mich im Namen aller Motorflieger bei der Vorstandschaft, beim Luftfahrttechnischen Betrieb unter der Leitung von Gerhard Pachowsky, sowie bei den Fluglehrern und CRIs für ihr ehrenamtliches Engagement.

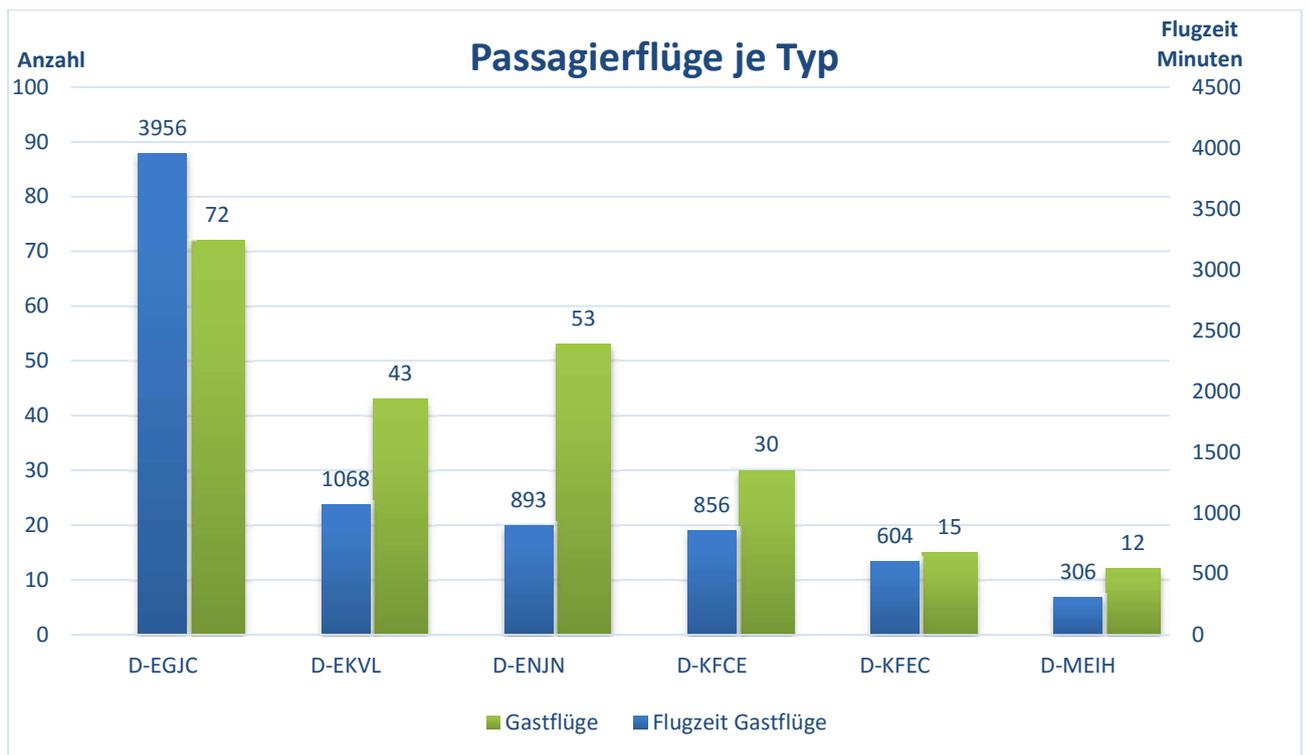
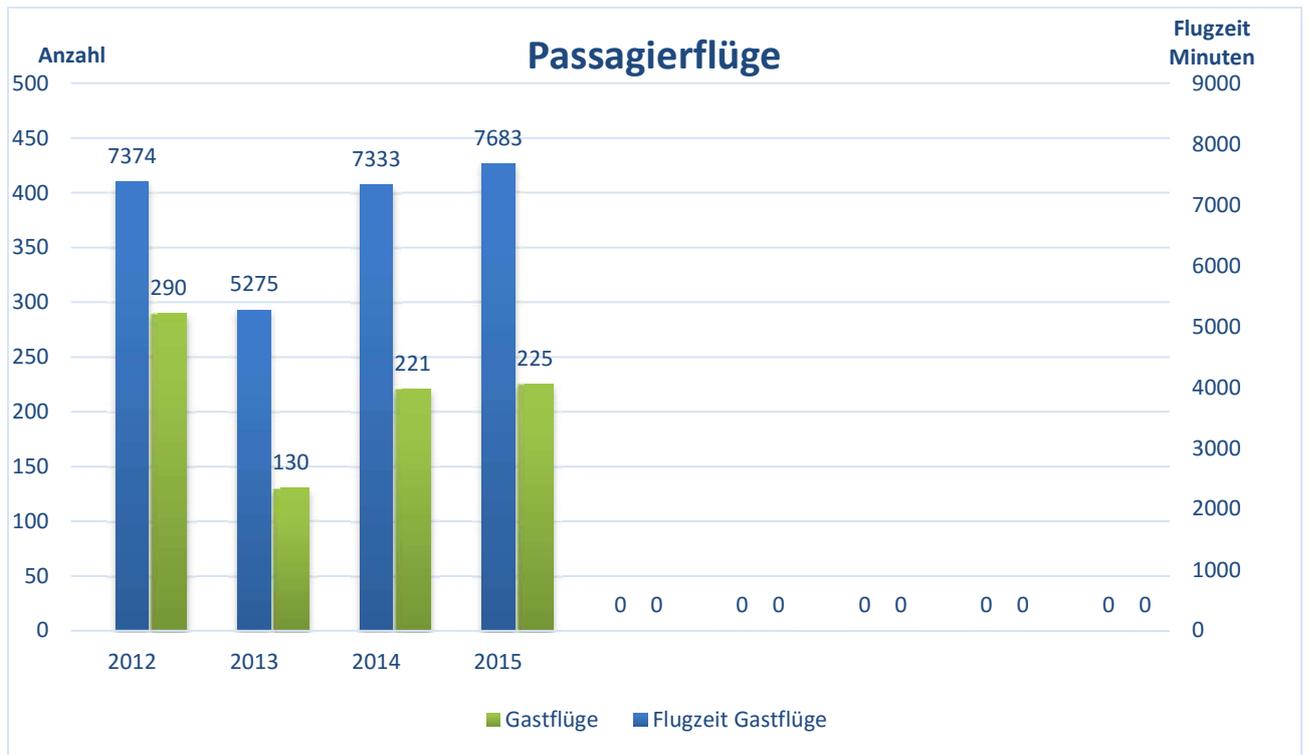
Jürgen Hofmann  
(Motorflugreferent)



Die C172 beim Absetzen von Fallschirmspringern während des Hallenfestes  
(Bild M. Metzel)

# Statistik Motorflug





## **Ausbildungsbericht 2015 für Segelflug und Motorsegler**

Im Rückblick auf das vergangene Ausbildungsjahr möchte ich zunächst hervorheben, dass es unfallfrei und ohne besondere Zwischenfälle verlaufen ist. Gewiss ist diese erfreuliche Nachricht u. a. dem ausgeprägten Sicherheitsbewusstsein geschuldet, das die Fluglehrer und der Verein insgesamt an den Tag legen. Hierzu zählt, um nur ein Beispiel von vielen möglichen zu nennen, das Abschreiten der Windenseile vor Aufnahme des Flugbetriebs. Allein dies war wohl mit ein Grund dafür, dass bei den Alleinflügen unserer Flugschüler keinerlei ungeplante Seilrisse auftraten. Doch auch in einem solchen Fall wären sie gut vorbereitet gewesen, da die Seilrissübungen während der Ausbildung von uns Fluglehrern sehr ernst genommen werden. Hier gilt wie grundsätzlich in der Fliegerei: Übung macht den Meister – oder treffender: Übung bringt Sicherheit.

Damit bin ich bereits bei einem Punkt angekommen, der mir am Herzen liegt. Bei nicht wenigen Scheininhabern stelle ich fest, dass sich deren Segelflugaktivität auf ein Minimum reduziert. Darum möchte ich in Erinnerung rufen, was das Büro für Flugsicherung des DAEC in seinem Trainingsbarometer als Kriterium für einen guten Übungsstand vorgibt: Mindestens 20 Flugstunden und 30 Starts in den letzten 6 Monaten. Manche von uns, so schätze ich, kommen auf diese Werte – wenn überhaupt – nur in den letzten 24 Monaten. Das aber bedeutet, und das möchte ich in aller Klarheit sagen, dass Fliegen zum Risiko werden kann respektive unerwartete Ereignisse schnell gefährlich werden können. Es gibt sicherlich Freizeitaktivitäten, die nur sporadisch wahrgenommen werden können, die Fliegerei jedoch gehört definitiv nicht dazu, soll sie sicher für einen selbst und für die anderen Piloten betrieben werden. Darum die Bitte, selbstkritisch seinen Übungsstand einschätzen und gegebenenfalls mehr oder aber mal wieder mit einem Fluglehrer fliegen.

In der vergangenen Ausbildungssaison konnten vier unserer Flugschüler ihre Segelfluglizenz erwerben: Julian Alin, Philipp Eichhorn, Robert Nowak und Max Pohlmann. Ihnen gratuliere ich sehr herzlich und wünsche Ihnen viele sichere und unvergessliche Flüge. Dass unsere Flugschüler sämtliche Prüfungen mit Bravour bestanden haben, spricht sicherlich für den hohen Qualitätsstandard unserer Segelflugausbildung. Alle vier Flugschüler haben sowohl die theoretische als auch die praktische Prüfung einschließlich der Prüfung für das Funksprechzeugnis mit überdurchschnittlichen Ergebnissen abgelegt. In diesem Zusammenhang darf ich allen Fluglehrerkollegen ganz herzlich für ihre Engagement danken, das gilt sowohl für den unermüdlichen Einsatz bei der praktischen Flugausbildung als auch für die Gestaltung des theoretischen Unterrichts.

Vier neue Scheininhaber in einem Ausbildungsjahr ist für einen so überschaubaren Verein wie den unsrigen eine durchaus beachtliche Zahl. Dem steht allerdings ein anderes Faktum gegenüber, das uns weniger zufriedenstellen kann: Seit Jahren gehen die Ausbildungszahlen stetig zurück. Die Anzahl der Flugschüler wird immer geringer und damit verbunden sind die Segelflugschulstarts sowie die Gesamtflugzeit in der Segelflugausbildung anhaltend rückläufig. Im letzten Jahr befanden sie sich gar im freien Fall: die Anzahl der Segelflugschulstarts ging um 41% zurück und die Gesamtflugzeit in der Segelflugausbildung sogar um 44%. Da es sich bei den Nachwuchspiloten um die Zukunft des Vereins handelt, erfüllen mich solche Zahlen mit Sorge.

Was die Anzahl der Flugschüler anbelangt, so hatten wir im Jahr 2013 18 Flugschüler, im Jahr 2014 17 Flugschüler und im letzten Jahr 13 Flugschüler. In diesem Jahr starten wir mit 9 Flugschülern – 50% weniger innerhalb von drei Jahren. Natürlich gab es in der Vergangenheit immer wieder Schwankungen, dennoch ist eine negative Tendenz unübersehbar. Nebenbei: Das sind die Zahlen auf dem Papier, wie die aktive Beteiligung aussieht, steht dabei nochmals auf einem ganz anderen Blatt. In der bedenklichen Ausbildungssituation bildet sich m. E. ab, dass unser Verein in den letzten Jahren der Nachwuchs- und Jugendarbeit zu wenig Beachtung geschenkt hat; so gibt es in unserem Verein seit Jahren keinen Jugendreferenten, um nur ein Defizit zu benennen. Damit möchte ich keinesfalls verschweigen, dass manche unserer Flugschüler an Vergleichsfliegen mit großem Erfolg teilgenommen haben, worüber Roland sicherlich ausführlicher berichten wird, doch über solche Aktivitäten hinaus findet bei uns so gut wie keine die Fliegerei flankierende Freizeitaktivität statt, ganz zu schweigen von einer offensiven Mitgliederwerbung. Uns allen ist bewusst, dass die Nachwuchsarbeit in den Flugvereinen allgemein schwierig und mühsam ist. Trotzdem aber gibt es Vereine, die hier eine Vorbildfunktion ausüben und viele gute Impulse für eine gelungene Nachwuchs- und Jugendarbeit geben können.

Ähnlich ambivalent wie in der Segelflugausbildung stellt sich die Situation in der Motorseglerausbildung dar: Hier haben wir insgesamt 5 Anwärter – eine stolze Zahl –, die im vergangenen Jahr allerdings nur gerade einmal 16 Starts absolviert haben und insgesamt lediglich 2 Stunden und vier Minuten geflogen sind.

Blicke ich auf die neue Flugsaison 2016, so regen sich in mir verschiedene Wünsche. Analog zur Frage einer guten Fee möchte ich mich auf drei beschränken:

1. Im Sinne der Zukunft des Vereins wünschte ich mir, dass der Nachwuchs- und Jugendarbeit mehr Gewicht beigemessen würde, insbesondere auch während der Wintermonate, in denen außer dem Jahresabschluss keine gemeinsamen Vereinsaktivitäten stattfinden. In diesem Zusammenhang möchte ich mit zu bedenken geben, dass, gemessen an meinen Erfahrungen in anderen Flugvereinen, Austausch und Geselligkeit bei uns oft zu kurz kommen.

2. Mein zweiter Wunsch wäre, dass seitens der Vorstandschaft die Vereinsmitglieder stärker eingebunden und ernster genommen würden. Gemäß des allgemein geltenden Vereinsmottos: „Was alle angeht, soll auch von allen entschieden werden“, träume ich davon, dass Vereinsinvestitionen gemeinsam besprochen und nicht etwa bei einer außerordentlichen Mitgliederversammlung lediglich definitive Entscheidungen über den Ver- bzw. Neukauf von Flugzeugen mitgeteilt werden – Vereinssatzung hin oder her. Für eine Motivationssteigerung der Vereinsmitglieder ist ein solches Vorgehen m. E. kontraproduktiv – mein Engagement wurde in den letzten Monaten dadurch jedenfalls nachhaltig getrübt. Engagierte Mitarbeit impliziert aktive Mitentscheidung!
3. Hätte ich noch einen dritten Wunsch frei, so wäre dies ein alter Wunsch und das in zweifacher Hinsicht: Zum einen deshalb, weil ich ihn schon öfters geäußert habe, und zum andern, weil er in unzähligen anderen Vereinen seit Jahrzehnten realisiert ist und sich seit langem bewährt hat: ein Plan für alle für einen Flugbetrieb nötigen Dienste. Ich weiß, dass sich manche mit Händen und Füßen dagegen wehren und glaubend machen wollen, der Eichstätter Verein sei etwas so Besonderes, dass hier nicht praktiziert werden könne oder müsse, was sich in den meisten Vereinen längst etabliert hat. Allerdings möchte ich in diesem Zusammenhang eines mit zu bedenken geben: Wer sich gegen einen solchen Plan ausspricht, verhindert einen effektiven Flugbetrieb und mutet den engagierten Vereinsmitgliedern zu, endlos viele Stunden sinnlos auf dem Platz verbringen zu müssen, bedingt durch das Nicht-Zustandekommen eines ordentlichen Flugbetriebs. Die Motivation aktiver Mitglieder wird auf diese Weise schwerlich forciert. Außerdem: Jugendliche, die zwei oder drei Stunden warten müssen bis ihr Fußballtraining, ihre Musikprobe oder Schwimmkurs endlich beginnen kann, machen das einmal mit, vielleicht auch ein zweites Mal, irgendwann aber wird sich eine solche Desorganisation unweigerlich auf ihr Verhalten niederschlagen. Die Konfusion unseres Flugbetriebs produziert unnötigen Leerlauf in unserem ohnehin schon zeitintensiven Hobby.

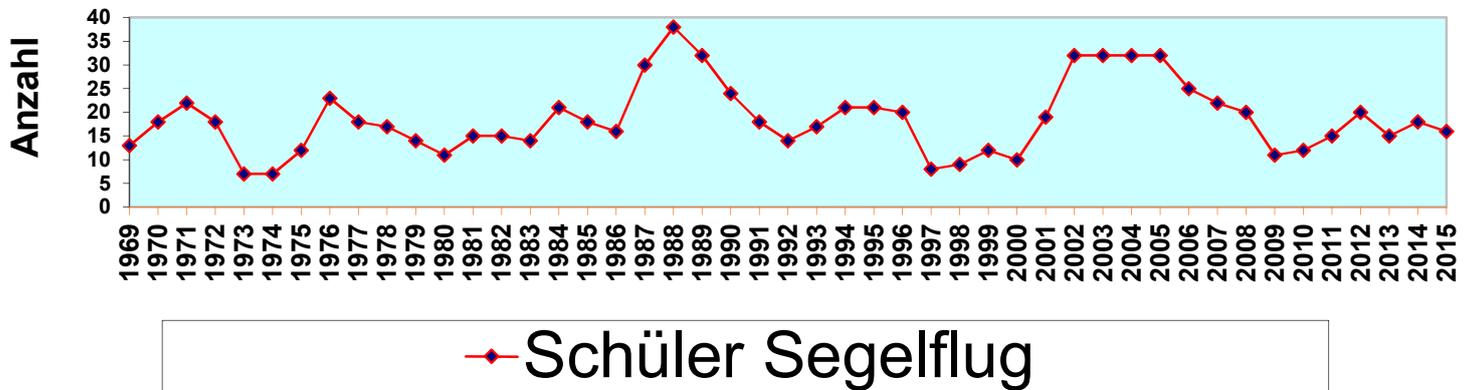
Mit diesen drei Wünschen beende ich meinen Bericht. Seit meinen Kindertagen weiß ich, dass man sich Vieles wünschen kann, oftmals aber nur wenig in Erfüllung geht. Manchmal aber ändert sich ja doch etwas und nicht selten bedarf es dazu nur etwas guten Willens.

Euch allen wünsche ich eine unfallfreie Flugsaison 2016 und besonders unseren Flugschülern viele faszinierende und unvergessliche Flüge.

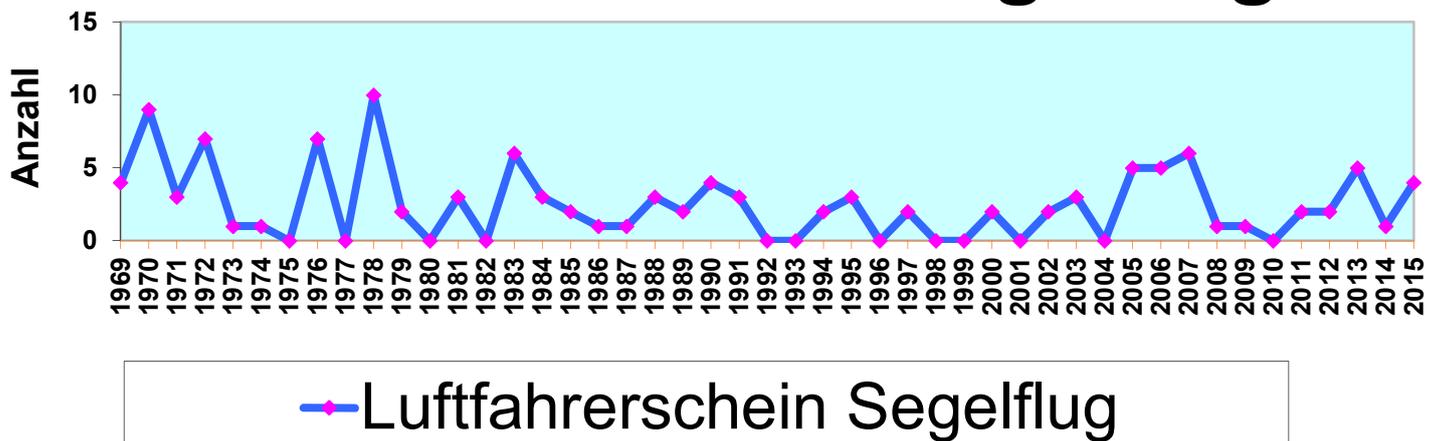
Christoph Böttigheimer  
Ausbildungsleiter

## Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (1)

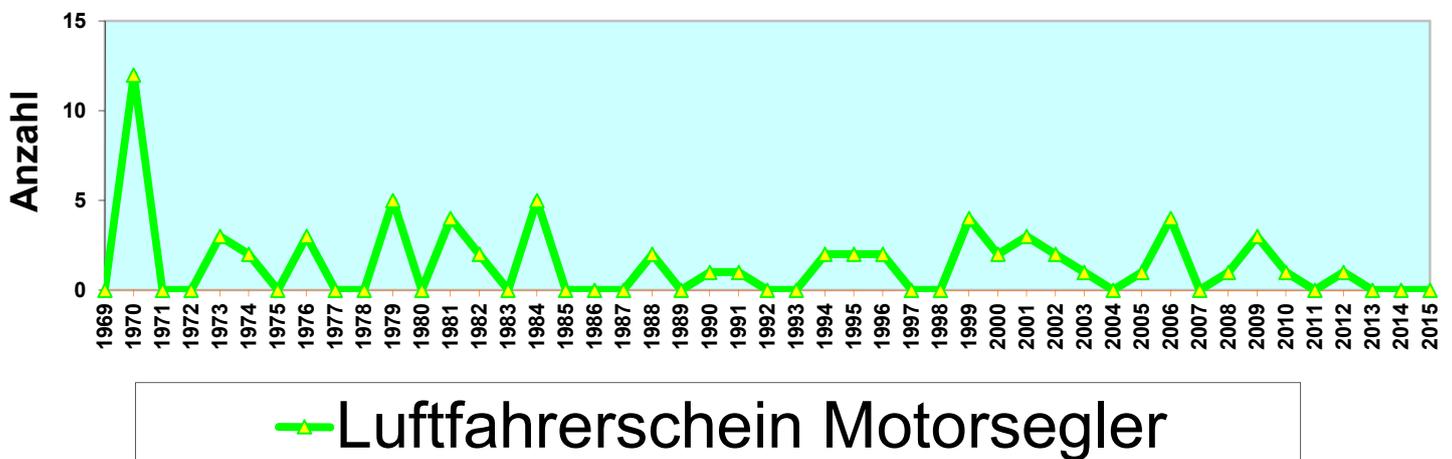
### Schülerliste FCE



### Luftfahrerschein Segelflug

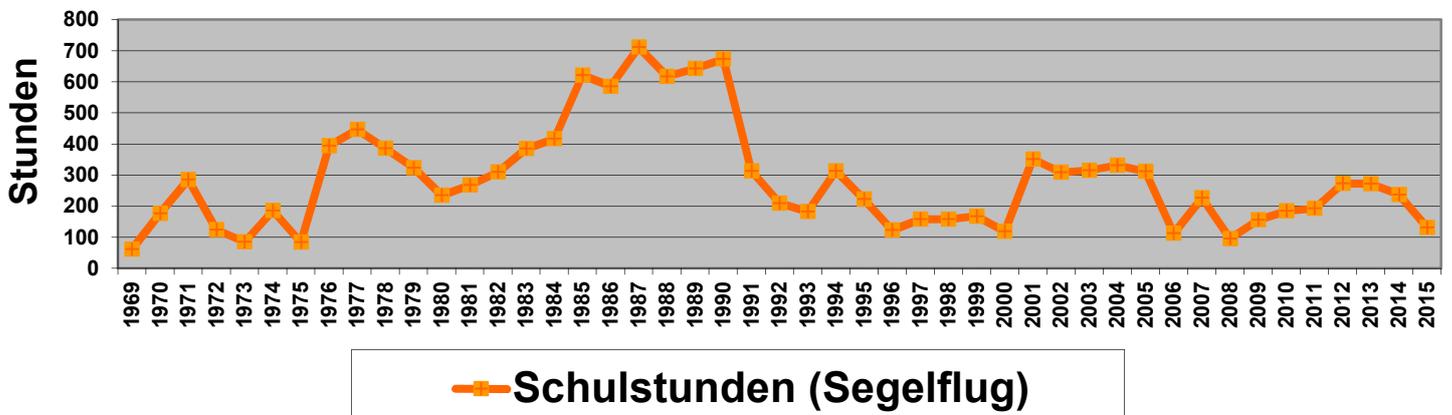


### Luftfahrerschein Motorsegler

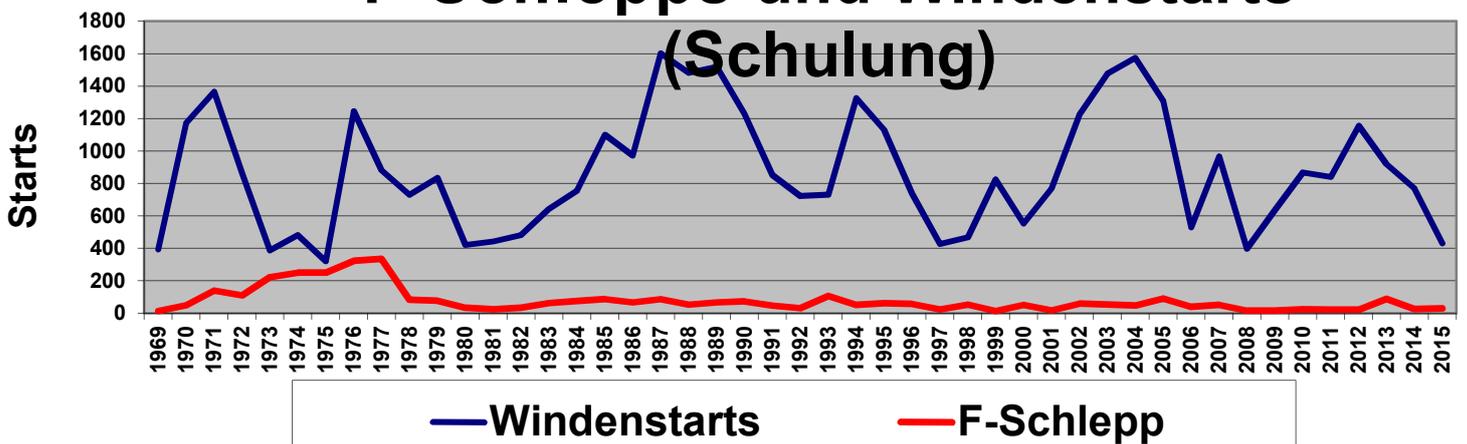


## Ausbildungsstatistik im Fliegerclub (2)

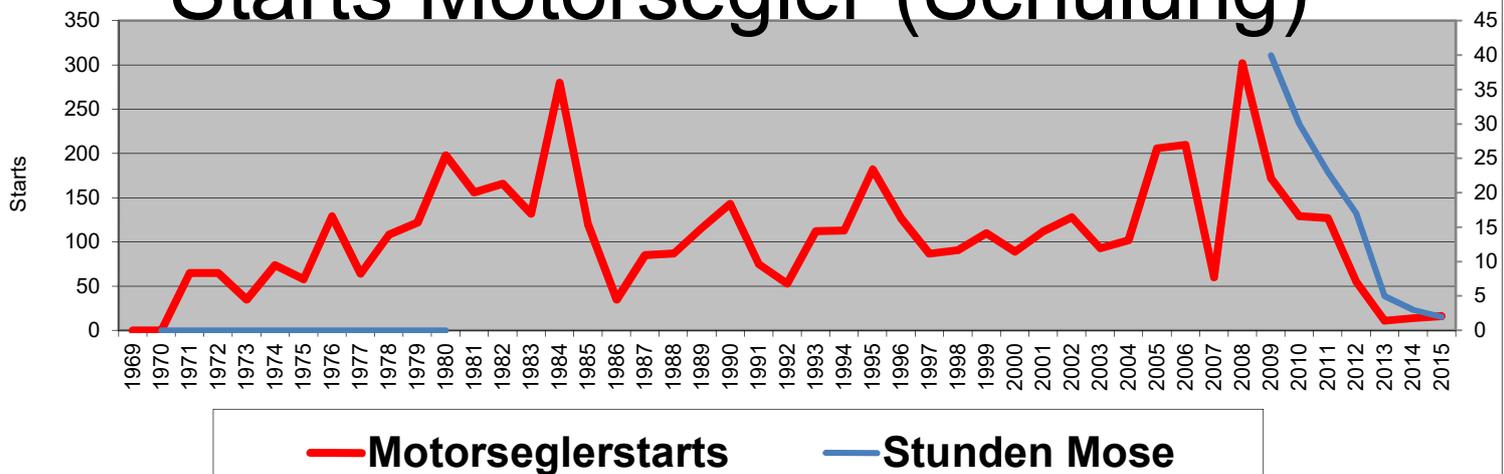
### Stunden Segelflug (Schulung)



### F-Schlepps und Windenstarts (Schulung)



### Starts Motorsegler (Schulung)



## Neue Mitglieder 2015

**Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.**



Name: Michael Niesen  
Beruf: Student  
Alter: 20  
Sparte: Segelflug  
Flugerfahrung: Lizenz GPL/SPL  
ca. 250 Starts und 90 h auf ASK21, Astrir, K6,  
K8, K2, DG300, LS4 u. Twin Astrir

**Herzlich willkommen!**

**Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.**



Name: Elias Daniel  
Beruf: Schüler  
Alter: 14  
Sparte: Segelflug  
Flugerfahrung: Flugschüler

**Herzlich willkommen!**

**Neu im Fliegerclub Eichstätt e.V.**



Name: Frieda Schlecht  
Beruf: Flugplatzhund  
Alter: 12 Monate – oder Geburtstag:  
16.11.2015 - halt, da hab ich mich  
verschrieben - es sind nur 12  
Wochen - Frauen sind beim Alter  
ja immer schnell beleidigt  
Sparte: Modellflug  
Flugerfahrung: Welpen

**Herzlich willkommen!**

# Rückblick 2015

## Januar

- Die ATO (Approved Training Organisation – für uns die Flugschule des LVB) wirft Ihre Schatten voraus: Christoph, Karli, Erwald und Jürgen nehmen am 18.01. im Haus des Sports an der Info Veranstaltung des LVB teil.
- Mitte Januar werden die ersten Flüge auf dem Mose und UL durchgeführt. Die Freude ist nur von kurzer Dauer; Schlechtwetter und Schnee lassen keine weiteren Flugbewegungen zu.

## Februar

- Für den Discus-Anhänger werden die Halterungen für die Winglets gefertigt.
- Bei der Jahreshauptversammlung tritt Karl Kölle nach 12 Jahren nicht mehr für das Amt des ersten Vorsitzenden an. Die Neuwahl der Vorstandschaft führt zu folgendem Ergebnis: 1. Vorsitzender Erwald Lenk; 2. Vorsitzender Ernst Loibl; Segelflugreferent Roland Berlinghof, Motorflugreferent Jürgen Hofmann, Modellflugreferent Hans Peter Schlecht, Kassier Jürgen Schneider, Schriftführer Mark Wittmann, Beisitzer Gerhard Pachowsky jun. und Jonas Graf.
- Sven Baldauf hält einen verkürzten Sprechfunkkurs für die Mitglieder ab.

## März

- Andreas Lüttgering, Christoph Böttigheimer, Rüdiger Klam sowie Christian Laue verbringen zwei Wochen mit einer LS4, dem Discus sowie der ASW 27 von Christoph in la Motte, passendes Wetter lassen an zehn Tagen Flüge in den südfranzösischen Alpen zu.
- Am 07.03.15 werden die Flugzeuge aufgebaut und am gleichen Tag starten wir in die neue Flugsaison.

## April

- Die Frühjahrsversammlung sowie die Einweisung in die Rettungsgeräte findet zu Beginn der Osterferien statt.

## Mai

- Tobias Pachowsky wird zum Trainingslager des Segelflug-D-Kaders am Feuerstein eingeladen.
- Am 23.05.2015 verstirbt bei einem Modellflugwettbewerb auf der Wasserkuppe unser langjähriges Mitglied Josef Mögn sen.
- Das Fliegerfest ist ein voller Erfolg: Wenige Regenschauer und etwas Wind am Samstag waren die einzigen Wermutstropfen, der Sonntag brachte bei optimalem Schönwetter alle Beteiligten an Ihre Grenzen. Unser Flugplatz wurde von Zuschauern überflutet, die Darbietungen von Roland auf der Pilatus B4 sowie von Yvonne Schöneck (Extra 300) und Franz Eckerle (Decathlon) brachten das Blut zum Kochen.

## Juni

- Am 07.06.2015 verstirbt unser langjähriges Mitglied Alfons Meister.
- Max Böswald und Tobias Pachowsky nutzen den LIMA Lehrgang in Donauwörth um während der Ferien zu fliegen.
- Sven Baldauf belegt bei der deutschen Meisterschaft in der Clubklasse in Zwickau einen tollen 11. Platz.

## Juli

- Aufgrund des trockenen und heißen Saharawetters werden ab 01.07. wieder Waldbrandüberwachungsflüge durchgeführt.
- Wir beteiligen uns am ersten Juliwochenende mit unserem Discus2ct am Altstadtfest.
- Claudius Spiegel belegt bei den Deutschen Kunstflugmeisterschaften in Gera einen 6. Platz in der Klasse unlimited.
- Am 19.07. findet der Teamtag von Audi Sport am Flugplatz statt. Die Audi-Rennfahrer werden in unseren Doppelsitzern und zwei Duos aus Aalen chauffiert.

## August

- In den ersten zwei Augustwochen findet unser traditionelles Fluglager statt. Es kann fast jeden Tag geflogen werden, das Interesse ist jedoch bei den hochsommerlichen Temperaturen eher verhalten.
- Aufstieg in die 2. Segelflugbundesliga: Wir stehen bereits am vorletzten Wertungstag als Aufsteiger fest.
- Flo Bergér belegt bei der Motorkunstflugweltmeisterschaft vom 20. bis 29. August 2015 in Châteauroux-Deols (Frankreich) den 27. Platz.

## September

- Der Discus D-5078 wird von Karli und Erwald für eine neue Lackierung sowie die Anbringung von Winglets in die Slowakei gebracht.
- Am 12. und 13.09. findet das bayerische Jugendvergleichsfliegen auf unserem Flugplatz statt. Tobi Pachowsky und Max Böswald belegen die Plätze 1 und 3, in der Mannschaftswertung belegt der Fliegerclub Eichstätt den ersten Platz.

## Oktober

- Julian Alin, Philip Eichhorn, Robert Nowak und Max Pohlmann legen bei Herrn Lichtenberg vom Luftamt Süd am 23.10. die praktische Prüfung als Segelflugzeugführer ab.

## November

- Am 07.11. beginnt die Jahresnachprüfung der Segelflugzeuge, parallel hierzu werden die Hallen sowie die Werkstätte für die Winterarbeit vorbereitet.
- Am gleichen Tag findet das jährliche Schafkopfturnier im Vereinsheim statt, Helmut Reuthlinger wird Schafkopfkönig.
- Gerhard Pachowsky jun. ersteigert einen gebrauchten Cobra Anhänger für den bestellten neuen Discus 2b

## Dezember

- Die Jahresabschlussfeier findet am 12.12. in gewohnter Manier statt. Traditionell werden im Rahmen dieser Feier die Gewinner des Karl-Kölle-Pokals geehrt: Bei den Junioren belegt Tobias Pachowsky den ersten Platz, gefolgt von Max Böswald und Jonas Graf. Bei den Senioren sichert sich Roland Berlinghof vor Sven Baldauf und Christoph Böttigheimer den Pokal.
- Am 24.12.2015 verstirbt unser aktives Mitglied Heiko Brinkmann.
- Schönes trockenes Frühjahrs Wetter ermöglicht es zahlreichen Mitgliedern über Weihnachten Flüge mit den motorgetriebenen Flugzeugen durchführen.

## Vor 50 Jahren - ein Rückblick (1965)

# Der bayerische Meister kommt aus Eichstätt

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



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

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



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



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

Quelle: Chronik 50 Jahre Fliegerclub Eichstätt

# Luftrettungsstaffel Bayern e.V. – Stützpunkt Eichstätt

Zur Unterstützung des Katastrophenschutzes in Bayern waren die Einsatzpiloten des Stützpunkts Eichstätt unter der Leitung von Peter Thanner auch in der Flugsaison 2015 wieder bereit, Beobachtungsflüge gemeinsam mit Luftbeobachtern des Landratsamtes, der Forstbehörden, der Rettungsleitstelle und der Feuerwehr zu unternehmen.

Vom 30. Juni bis 7. Juli, vom 17. Juli bis 14. August (mit kurzen Pausen) sowie am 1. September waren Flüge zur Waldbrandüberwachung angeordnet. Es wurden insgesamt 23 Beobachtungsflüge durchgeführt, überwiegend bei extremer Hitze, mit einer Gesamtflugzeit von 45:33 Stunden, die von der Regierung von Oberbayern mit den vereinbarten Stundensätzen vergütet wurden. Beobachtungen waren: Brand eines Getreidefelds südlich Beilngries, Flächenbrand westlich Böhmfeld, Brand am Kindinger Berg an der A9.

Unentgeltliche Luftbeobachtung wurde von den Einsatzpiloten bei zusätzlich 196 Flügen mit insgesamt über 235 Stunden Flugzeit durchgeführt.

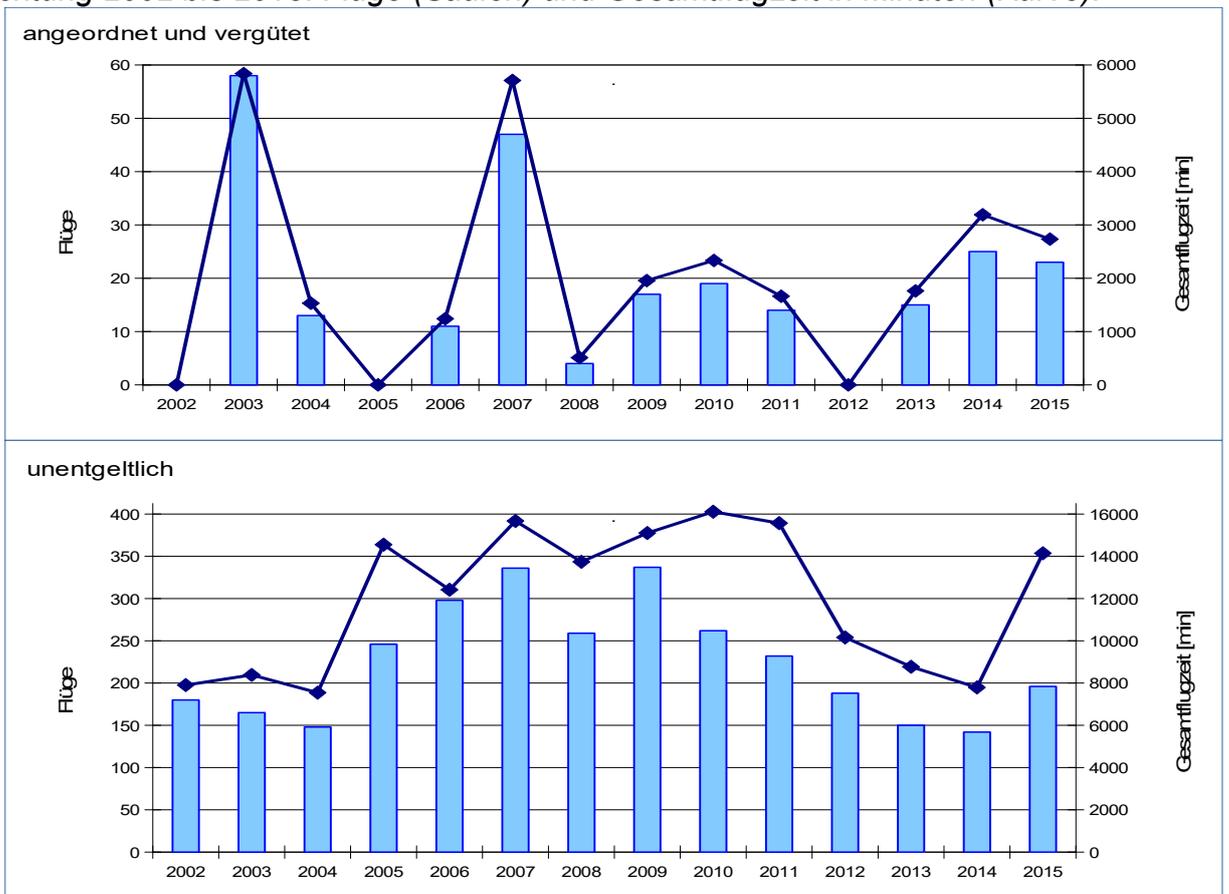
Im Spätherbst erfolgte dann die Ausstattung aller gemeldeten Einsatzflugzeuge des Fliegerclubs Eichstätt mit Antennen für den digitalen Behördenfunk.

Die geplante Standortweiterbildung musste aus metrologischen Gründen leider abgesagt bzw. in das nächste Jahr verschoben werden. Zusätzlich wird am 16.04.2016 eine sog. Regionalübung der Flugbereitschaft Oberbayern bei uns in Eichstätt stattfinden.

Allen Piloten ein herzliches Dankeschön für ihre Einsatzbereitschaft.

Erwald Lenk, stellv. Stützpunktleiter

*Luftbeobachtung 2002 bis 2015: Flüge (Säulen) und Gesamtflugzeit in Minuten (Kurve):*



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

## Sommerfliegerlager - Splitter

Unser Fliegerlager Anfang August war dieses Jahr zwar nicht so gut besucht wie in den letzten Jahren, aber dafür hatten die Beteiligten super Wetter, viel Spaß und gute Verpflegung:

Bei 35° und mehr fehlten nur noch die Giraffen und unsere Steppe wäre als Bild aus Afrika durch gegangen. Was macht man da?

- Füße in Eimer mit kaltem Wasser stellen.
- Nach der Warnung "Handy und Geldbeutel ablegen" werden Ankommende mit 10 l Wasser begrüßt. Brandüberwachungspiloten werden auch nicht verschont.
- Bei Hofmühl und Hansl um Hilfe schreien, weil die Getränkekühlschränke nicht tropentauglich sind.
- Die Nächte im Freien verbringen und Sternschnuppen gucken. "Mach's Licht aus, es ist sonst so laut" und dann setzt sich einer auf eine Bank, die nicht mehr da ist.
- Ka8 offen fliegen.
- Kampf gegen "Eichstätter Beiß", der sich wohl bei der Hitze bestens vermehrt und alle zum Kratzen veranlasst.
- Ameisen als Haushaltshilfe anstellen: Dialog: "Kannst Du bitte die Tische abwischen" - "Nicht nötig, die Ameisen fressen die Krümel schon auf".

Und da gab's dann noch einige Geschichten!

- Julia und Benni heiraten, ausgerechnet an dem Samstag kündigt sich das Luftamt zur Platzüberprüfung an.
- Flo muss nach Landshut fliegen, dreht aber um, weil das GPS nicht geht.
- Dieter wartet bis spät in die Nacht, um nicht in den Urlaubsstau zu kommen. Um 0 Uhr kommt sein Anruf, Autobahn gesperrt, er steht!
- Ulli und Uwe kämpfen nachts mit dem Garagentor, das keinen Strom mehr hat. Ergebnis: Uwe schläft als Wachhund vor dem offenen Tor. Hier ein Tipp für Nachahmer: es gibt einen Stecker, der nur in die Steckdose gesteckt werden muss.
- Der Forellenklau: Das Anmelden beim Essen ist eigentlich nicht schwer und wenn es mal einer vergisst auch kein Problem, dann wird halt mit Wasser gestreckt...aber Forellen lassen sich nicht verlängern und bis es dann aufgefallen ist, hatten die "Diebe" die Fische schon verspeist.

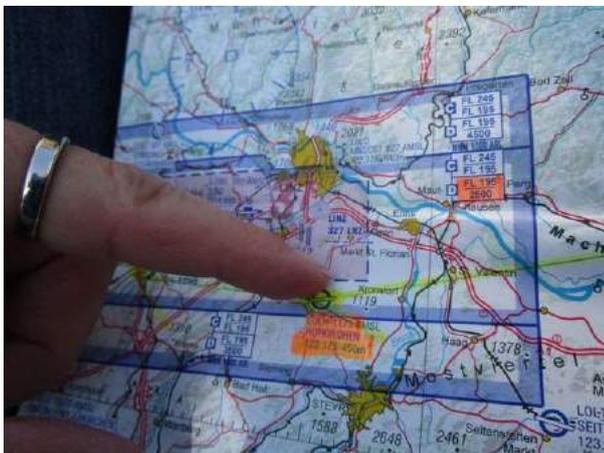
PS: Aus gegebenem Anlass legen wir Wert auf folgende Feststellung: Wir freuen uns über rege Beteiligung unserer Jugend und Flugschüler bei den Fluglagern. Beim Flugbetrieb stehen unsere Flugschüler unter der Obhut der Fluglehrer, aber außerhalb des Flugbetriebs sind die Erziehungsberechtigten und nicht der Fliegerclub für die Aufsicht verantwortlich.

## Austria längs

Unser traditioneller Aus-Flug mit der vereinseigenen Rotax-Meute (CE, EC und IH) ging in diesem Jahr wieder „in den Süden“, nicht ins Land der Zitronen, aber immerhin nach Österreich, in die Heimat des grünen Veltliners.

### Erster Tag (Freitag, 10. Juli 2015)

Abflug in Eichstätt um halb drei nachmittags, da ist der Tag noch nicht wirklich alt. Wetter wunderbar, nur ein wenig diesig am Horizont, die erste Etappe lief nahezu von selbst. Und weil wir so einen wunderbaren, kräftigen Rückenwind hatten, konnten wir auch ohne Zeiteinbußen gegenüber der ursprünglichen Planung den Motorsegler mit 4200U/min betreiben, das sind dann etwa 130km/h am Stau, aber dennoch hatten wir gute 150 über Grund. Zwischenziel Hofkirchen [LOLH], südöstlich knapp hinter Linz.



Ein sehr schöner, gepflegter Grasplatz mit einer erstaunlich großen Menge an HB-21 oder HB-23, das sind die Motorsegler mit Druckpropeller, fälschlicherweise auch als Hrdlitschka bezeichnet, aber richtig wäre Brdlitschka, so hieß der Konstrukteur. Dort vor Ort ist nämlich auch die Fa. HB Flugtechnik. Nach einem lässigen Kaffeetscherl (gute Stunde) gings weiter nach Stockerau [LOAU], dem Tagesziel (Flugzeit ebenfalls eine gute Stunde).

800m Teerbahn, ein wunderbarer Anflug über sieben Ecken und ansonsten (zu der Zeit) nichts mehr los. Dann wars auch schon dreiviertel sieben und Zeit für a Viertl, wahlweise zwa Ochtl. Aber erst noch die Flugzeuge gewaschen und verzurrt, ganz brav, die Tankstelle war schon geschlossen, das Angebot einer recht hübschen Australierin (stimmt das eigentlich, woher kam die Dame denn?) ausgeschlagen, die unbedingt einen Rundflug machen wollte, und ab in Richtung Abendessen, zwa Viertl (oda drei?) und eine große Mütze Schönheitsschlaf.

### Zweiter Tag (Samstag, 11. Juli 2015)

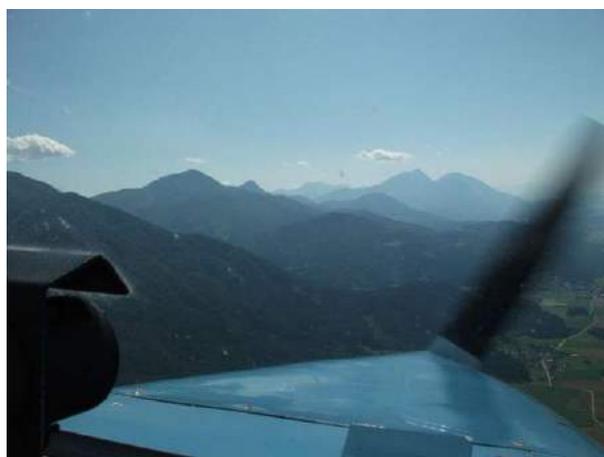
Strahlender Sonnenschein begrüßte uns am Morgen, da wars auch noch kühl, geradezu angenehm. Aber erstmal Tanken: Jetzt kam die Überraschung, denn infolge der reduzierten Motordrehzahlen (bei dem Rückenwind sind wir doch eh schnell genug) am Vortag war der Stundenverbrauch der Moses deutlich unter 11 l, was ja schon nicht schlecht ist. Nun aber auf-auf, bevor die Mittagshitze kommt.



Start in Stockerau um 08:15 UTC, das klingt früh, war aber schon viertel elfe Lokalzeit, da begann „der Planet“ schon zu brennen. Erstes Tagesziel war Spitzerberg [LOAS], ein ziemlich großer Grasflugplatz (na gut, eher breit, und auch eher Heu als Gras) östlich von Wien, also auf der Balkanseite. Flugzeit eine gute halbe Stunde, über eine Unmenge von Windrädern hinweg und unter so manchem auf Wien-Schwechat anfliegenden größeren Gerät durch. Nach einer kurzen Pause (nein, fürs Mittagessen wäre es zu früh gewesen) gings weiter nach Fürstenfeld [LOGF]. Flugzeit eine Stunde, überwiegend nach Süden, d.h. die Sonne immer vor uns. Wunderbar. Die Streckenführung über den Neusiedler See, schön am Ufer bleiben, und bei Mörbisch nach Westen abbiegen, huschhusch. In Fürstenfeld (Füasdñföhd) erwarten dich 700m Teer (sorry... Asphalt!) oder wahlweise 250m

Grasbahn. Aber (siehe oben) keine Wirtschaft. Ja gut, Kaffee und Getränke, sogar ein Eis, aber sonst... da mussten wiederum Gigis Gummibärvorräte dran glauben, zum Schutz vor Untertzucker. Heiß war es nämlich jetzt auch, richtig heiß, und so hatte niemand rechte Lust, ins „Dorf“ zu latschen. Nach ausreichendem Abhängen also weiter zum nächsten Ziel, nach Ferlach [LOKG], das ist südlich von Klagenfurt, ein wirklich idyllisch gelegener Platz. Landung nur Richtung 22, Start nur 04, weil der Platz ein ausgeprägtes Gefälle hat, deswegen durchaus sinnvoll. Aber ein wunderbarer Grasplatz, keine Landegebühr und AVGAS und MOGAS im Verkauf.

Der Flug von Fürstenfeld nach Ferlach ist allerdings anspruchsvoll, weil dort ist es dann schon richtig bergig, und wenn man sich auch noch zwischen Kontrollzonen und Landesgrenze durchmogeln will, dann ist so ein FlyMap mit den aktuellen Karten von Österreich schon recht hilfreich. Südlich tauchen im Verlauf auch die Karawanken auf,



landschaftlich „ein Traum“, aber irgendwie war der Tag schon lang genug, so dass wir uns den

Abstecher zum Loibl-Pass (!) verkniffen haben. Der Landeanflug in Ferlach-Glainach ist auch ein wenig traumhaft, die Position „Kraftwerk“ sei da nur erwähnt. Welches Kraftwerk?

Aber gut, abends dann nach Klagenfurt, auch wenns so einfach mit dem Taxi nicht immer ist, bis es halt mal da ist. Klagenfurt by night – ja, schon schön.



Ist ER >>>nicht auch sowas wie ein Motorsegler?

### Dritter Tag (Sonntag, 12. Juli 2015)



Sonne am Sonntag, selbstverständlich, und Sicht ohne Ende. Brauchten wir ja auch. Weil es nach dem Tanken (ganz voll) und ausführlichen Diskussionen (pre-flight-briefing) weiter ging nach Mauterndorf [LOSM], Österreichs höchstgelegenen Flugplatz (ELEV 3642ft). Abflug halb elf, eine Stunde Flugzeit, überwiegend Steigflug. Aber eine wirklich wunderbare Strecke, vorbei am Wörthersee, Ossiacher See und Milstätter See, den Katsch-

berg links liegen lassen, und schon ist man da. Der Anflug geht um einen kleinen Hügel herum, da braucht man Geduld, er ist ziemlich lang. Die „Restauration“ am Flugplatz Mauterndorf gestaltet sich recht bescheiden, zu deutsch: Null. Aber wir waren da, und das reicht dann auch.



Kurz vor eins gings auf zur großen Etappe, Ziel Hohenems [LOIH], ganz im Westen Österreichs, mit der Option auf nen Zwischenstopp in Zell am See, manchen sehr gut bekannt. Dazu muss man erstmal über die Obertauern, was ohne die Ausnutzung von Hangthermik gar nicht so einfach ist. Aber es gelingt, auch dank hervorragendem Wetter. Und so zieht man erleichtert und in ausreichender Höhe an Zell vorbei, die Zwischenlandung lassen wir sein, wo wir doch schon so gut unterwegs sind. Ein Fehler, ein wenig mehr Gemütlichkeit wäre rückschauend betrachtet besser gewesen. Aber nun – go west! Die Streckenführung das Salzachtal rauf und über Gerlos ins Zillertal, das Inntal östlich von Innsbruck queren und rüber zum Aachensee, die dürfte vielen bekannt sein. Wunderschön eigentlich, nur



eins darf man nicht: Am Aachensee zu tief ankommen. Weil es sehr schwer ist, aus dem kalten Loch wieder rauszusteigen. :-). Da heißt dann ausweichen, den See entlang und die Ausweichroute über Garmisch, nördlich der Zugspitze vorbei und dann erst wieder über Plansee und die Allgäuer Alpen auf Kurs kommen. Und wenns an Höhe mangelt, dann kurbeln wir halt. Sagte die CE-Besatzung.



Jedenfalls eine ganz tolle Hochgebirgsstrecke auf dem Weg nach Hohenems-Dornbirn. Nach gut drei Stunden (aua, mein Kreuz) dann Landeanflug auf Hohenems. Wer früher dran ist und vor 16 Uhr loc landet, der riskiert einen Anschiss. Aber mei(h)... Parken, verzurren, waschen, Landegebühr und ab ins Hotel, kurzes Refreshment und endlich mal wieder zu Fuß gehen. In Bregenz, ein wenig Kultur muss auch sein. Seebühne angeschaut und Abendessen an See.

#### Vierter Tag (Montag, 13. Juli 2015)

Der Tag begann etwas grau. Sehr grau. Aber fliegbar. Weil wir den ursprünglichen „kleinen Schlenker“ nach Straßburg schon an Vorabend gestrichen hatten, gings auch erst nach elf los, nach dem obligatorischen Tanken, was auch wirklich notwendig war. Ziel Kempten, denn so viele Plätze mit Wirtschaft haben am Montag gar nicht geöffnet.

Außerdem: Kempten kennt man. Nach 37 Minuten waren wir dort, eine kleine Mittagspause (Ladetag, das ist ein schöner Tag...) und weiter gings um halb drei auf bekannter Strecke nach Eichstätt, wo wir um dreiviertel vier ankamen.

Und jetzt das Schlusswort. Was war gut, was nicht? Hm. Alles war gut, auch und gerade die Erfahrungen wie es vielleicht noch besser gegangen wäre. Bewährt hat sich auf jeden Fall auch dieses Mal wieder der Grundsatz: Nicht zuviel vornehmen und gemeinsam fliegen, gibt Sicherheit.

Als Anregung und zur Ermunterung: Fliegen in Österreich ist unkompliziert und weitgehend leiwand.



Und am Ende heißt immer: **Des geht si eh aus.**

Erwald, Gigi, Irmi, Mark, Oewe, Peter

## D-Kader Trainingslager am Flugplatz Burg Feuerstein

Vom 26.04.15 bis zum 03.05.15 hatte ich letzte Saison das erste Mal die Ehre mit dem neu lackiertem Discus am D-Kader Trainingslager teilzunehmen. Wie auch schon in der Saison 2014 fand das Trainingslager am Flugplatz Burg Feuerstein statt. Neu war aber, dass nicht nur der bayerische, sondern auch der baden-württembergerische D-Kader die

Infrastruktur der Flugschule nutze. Da ich noch Schüler bin, konnte ich erst am Dienstagnachmittag anreisen. Erster Flugtag war für mich der Mittwoch. Schon am Vortag

konnte man erkennen, dass das schlechte Wetter in der Nacht durchziehen würde und am

Morgen frische Kaltluft für gutes Flugwetter sorgen würde. Also direkt nach dem Aufstehen

zum Anhänger, um die Flieger der rund 30 Teilnehmer aufzubauen und auf die Startbahn

in das Grid zu stellen.

Beim Briefing gab das fünfköpfige Trainerteam unter der Leitung von Claus Triebel die Tagesaufgabe bekannt. 450 Kilometer Racingtask im Thüringer Wald und Fichtelgebirge standen auf dem Plan. Es wurden 3er-Teams gebildet und ich kam mit einem Discus2a und einem DuoDiscusWL ins Team.

Das Wetter entwickelte sich unterdessen nicht ganz so gut wie erwartet. Wenige Wolken sah man am Himmel und im Westen konnte man bereits ein Cirrenband erkennen, welches die für Nachmittag angesagte Warmluft ankündigte. Mit etwa einer Stunde Verzögerung konnte ich dann um kurz vor 12 Uhr starten und vor der Abfluglinie mit meinen Teamkameraden auf den optimalen Abflugzeitpunkt warten. Um etwa 12:30 Uhr

starteten wir die Aufgabe. Erster Wendepunkt war der etwa 100km nördlich gelegene Flugplatz Suhl-Goldlauter. Teilweise im Blauen fanden wir eine relativ gute Linie und konnten dadurch ohne große Schwierigkeiten den ersten Schenkel bewältigen. Die Teamkommunikation funktionierte sehr gut und wir konnten die meisten Aufwinde sehr schnell finden und zentrieren. Trotz der Tatsache, dass auf dem Thüringer Wald und dem Fichtelgebirge schöne Wolken mit hoher Basis standen, entschieden wir uns vorerst an der Kante des Thüringer Waldes entlang zu fliegen. Im Nachhinein war das die falsche Entscheidung. In der Nähe des Flugplatzes Kronach kamen wir immer tiefer und fanden uns kurze Zeit später in 350m über Grund wieder. Aus dem Augenwinkel sah ich etwas östlich von uns eine kleine Dunsthaube, welche sich gerade zu einer Wolke weiterzubilden

schien. Von unten heraus etwas zäh, aber je mehr Höhe wir tankten, desto besser wurde

der rettende Bart. Oben angekommen entschieden wir uns dann doch ins Fichtelgebirge

zu den Wolken zu fliegen.

Sobald wir diese erreicht hatten, war das Fliegen der reinste Genuss. Die 100km ab Bayreuth bis zur Wende bei Furth konnten wir ohne einen Kreis zu machen fliegen. Auch der Rückweg zum Feuerstein verlief dann komplett ohne Probleme. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 101 km/h auf die Aufgabe war ich am ersten Trainingstag sehr zufrieden mit mir.

Der Wettergott meinte es mal wieder gut mit uns und ließ das schlechte Wetter, wie auch schon die 3 Tage zuvor, in der Nacht durchziehen, so dass am nächsten Tag wieder gutes, fliegbares Wetter für uns zur Verfügung stand. Nach dem Aufstehen und Aufbauen gaben die Trainer wieder die Tagesaufgabe bekannt. Eine Grand-Prix-Task hatten sie geplant. Kaum jemand der Teilnehmer war diese eher selten vorkommende Aufgabenart bereits geflogen. Ein Grand-Prix besteht aus eher kurzen, dafür aber schnellen Aufgaben, in diesem Fall 198km. Die Abflu



glinie wird für alle Teilnehmer zum selben Zeitpunkt geöffnet und mit einer maximalen Abflughöhe und -geschwindigkeit belegt. Wenn dann die Abfluglinie geöffnet ist, hat derjenige gewonnen, der nach der Umrundung der Wendepunkte als erstes im Ziel ist. Schon vor dem Abflug begann das Taktieren, um mit maximal zugelassener Abflughöhe und -geschwindigkeit die Startlinie zu überqueren. Ich erwischte den Abflug relativ gut und konnte mich so als einer der ersten 3 in die Aufgabe werfen. Das Wetter hatte unterdessen etwas überentwickelt und es gab zahlreiche Schauer, die wir umfliegen mussten. Dennoch schaffte es der Pulk von etwa 25 Flugzeugen gut tragende Linien zu finden. Zwischen der vorletzten und letzten Wende stand ein sehr flächendeckender Schauer, welchen man entweder südlich oder nördlich umfliegen konnte. Eine Kursabweichung unter 40 Grad war aber nicht möglich. Ich konnte mich mit 4 anderen Flugzeugen einige Kilometer zuvor bereits vom großen Pulk absetzen. Gemeinsam entschieden wir den Schauer südlich zu umfliegen. Um dieses Vorhaben aber

durchzusetzen zu können mussten wir noch einmal kräftig Höhe tanken. Wir fanden einen eher schlechten Bart und ich hatte als Tiefster der 4er Gruppe meine Schwierigkeiten nicht nach unten heraus zu fallen. Bei etwa 900m über Grund entschied ich mich die Anderen alleine zu lassen und alleine einen kleinen Wolkenfetzen deutlich weiter entfernt vom Kurs anzufliegen, in der Hoffnung dort besseres Steigen zu finden. Satte 3m/s traf ich unter dem Wolkenfetzen an, was um etwa 1,5 m/s besser war als im Bart der Gegner. Ich machte hoch und konnte somit mit etwa 1km Vorsprung vor allen Anderen vorausfliegen. Leider ging meine Taktik nicht ganz auf. Ich wählte im weiteren Verlauf eine eher schlechte Linie und meine Verfolger konnten wieder aufschließen. In etwa 1600m über Grund begannen wir den Endanflug auf den Feuerstein, welchen ich schlussendlich gegen einen besser gleitenden Discus2a und eine Ls8 verlor. Dennoch war ich mit Platz 3 mehr als nur zufrieden. Leider war das Wetter am Folgetag nicht ganz so gut. Wir verbrachten den „freien“ Tag mit einer Autofahrt in das nächstgelegene Hallenbad. Am letzten Flugtag, welcher der Samstag war, hatten die Trainer keine spezielle Aufgabe mehr geplant. Ich entschied mich für 3 Stunden Ligafliegen, da in Eichstätt eine dicke Schichtbewölkung das Fliegen undenkbar machte. Nördlich von Nürnberg könnte man trotz anfangs niedriger Basis relativ gut fliegen. Dank einer Wolkenstraße auf dem Thüringer Wald konnte ich knapp 140km ohne einen Kreis und ohne Höhenverlust fliegen. Am Ende konnte ich mit einem Schnitt von 100km/h 92 Punkte für die Liga erfliegen. Das D-Kader Trainingslager war ohne Frage das spannendste, interessanteste und lehrreichste Fluglager meiner bisherigen Fliegerkarriere. Die sehr professionelle Zusammenarbeit des Trainerteams mit den Piloten macht unheimlich Spaß. Der Lernfaktor für kommende Wettbewerbe und Überlandflüge ist enorm groß. Außerdem ist die Gemeinschaft innerhalb des Kaders sehr gut. Meine Aufnahme in den Kader war sehr nett und ich konnte schnell gute Freundschaften mit den anderen Piloten aufbauen. Ich freue mich bereits riesig auf das nächste Treffen und natürlich auf das Trainingslager. An dieser Stelle möchte ich dem Fliegerclub Eichstätt sehr herzlich dafür danken, dass ich immer wieder ohne Probleme Flugzeuge zur Verfügung gestellt bekomme um an Events, wie dem Trainingslager oder an Wettbewerben teilnehmen zu können, DANKE

## Presseschau (Der Fliegerclub in der Lokalpresse)

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



**Der neue Vorstand des Fliegerclubs Eichstätt** mit den ausgeschiedenen Mitgliedern (von links): Andreas Margraf (Kassenprüfer), Gerhard Pachowsky jun. (Beisitzer), Roland Berlinghof (Segelflugreferent), Jürgen Schneider (Kassier), Erwald Lenk (Vorsitzender), Mark Wittmann (Schriftführer), Jonas Graf (Beisitzer), Jürgen Hofmann (Motorflugreferent), Ernst Loibl (stellvertretender Vorsitzender), Hans-Peter Schlecht (Modellflugreferent), Karl Kölle (ehemaliger Vorsitzender), Uwe Schulz (Kassenprüfer) und Kurt Müller (ehemaliger Kassenprüfer). Foto: fme

# Erwald Lenk folgt Karl Kölle

### Wechsel an Spitze des Eichstätter Fliegerclubs – Rückblick auf erfolgreiches Jahr

Von Franziska Metzel

**Eichstätt (EK)** Mit der Vorlage des Jahresberichts hat Karl Kölle, Vorsitzender des Eichstätter Fliegerclubs, bei der Jahresversammlung des Vereins seine letzte Amtshandlung vorgenommen. Nach zwölf Jahren an der Spitze des Vereins hatte er nicht mehr kandidiert. Nachfolger ist Erwald Lenk.

Kölle arbeitete seit 1979 aktiv im Vorstand mit. In den vergangenen 36 Jahren setzte er sich zunächst als Beisitzer, dann als zweiter und schließlich als erster Vorsitzender für die Interessen des Vereins ein. Dabei standen die persönlichen Interessen immer an zweiter Stelle. Denn, so Kölle, „die Verantwortung, die man hat und die Entscheidungen, die man fällt, betreffen den ganzen Verein und hatten für mich stets oberste Priorität“.

Im Alter von 65 Jahren sei es an der Zeit, dieses verantwortungsvolle Amt an Jüngere abzugeben. Es sei ihm ein Anliegen, seinen Nachfolger auch weiterhin zu unterstützen und ihnen mit Rat und Tat zur Seite

zu stehen. In seinem Rückblick nannte er die vergangenen zwölf Jahre eine „schöne Zeit“. Dazu zählte Kölle den Kauf neuer Flugzeuge, die Sanierung der Hallendächer oder die erfolgreiche Teilnahme junger Piloten an Wettbewerben. Doch das Schönste für ihn sei, zu sehen, dass die Mitglieder beim Flugsport Spaß haben.

Nachfolger Erwald Lenk bedankte sich bei Karl Kölle für dessen unermessliches Engagement und betonte die wertvolle Arbeit, die Kölle für den Verein geleistet habe. Außerdem freut sich Lenk, weiterhin mit Kölles Unterstützung rechnen zu können. Kölle wird auch in Zukunft Gruppenflug-

lehrer, Flugleiter und vor allem als Fluglehrer des Eichstätter Luftsportvereins zur Verfügung stehen.

Zuvor ließen die Referenten aus der Segelflug-, Motorflug- und Modellflugsparte das fliegerische Jahr Revue passieren. Segelflugreferent Roland Berlinghof blickte auf ein erfolgreiches Jahr zurück. „Mittlerweile haben wir sehr gute Chancen, in die zweite Segelflugbundesliga aufzusteigen“, so Berlinghof. Mit dem zehnten Platz in der Gesamtwertung hat der Fliegerclub den Aufstieg nur knapp um drei Plätze verpasst. In der diesjährigen Saison werden die Eichstätter Flieger versuchen, diesen Sprung zu

schaffen. Sportliche Erfolge gab es auch im Motorflug. Claudius Spiegel flog erstmalig beim Red Bull Air Race mit und vertrat somit laut Motorflugreferent Jürgen Hofmann die deutschen Fahnen. Zudem bedankte sich Hofmann für das Engagement einiger Mitglieder, ohne die die zeitintensiven Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten nur bedingt beziehungsweise gar nicht möglich wären.

Der Fliegerclub Eichstätt konnte sich im letzten Jahr über 14 neue Flugschüler freuen, die nach Karl Kölle hoffentlich genügend Energie aufbringen, um ihre Ausbildung bis zum Luftfahrerschein durchzuhalten.

## DER VORSTAND

Einstimmig wurde Erwald Lenk zum Vorsitzenden gewählt. Lenk fungiert bereits seit 2006 im Vorstand des Fliegerclubs – zunächst als Beisitzer und die letzten Jahre als stellvertretender Vorsitzender. Dieses Amt übernimmt nun Ernst Loibl, der

bereits als Beisitzer im Fliegerclub Eichstätt tätig war.

Um die Jugend noch stärker in das Vereinsgeschehen zu integrieren und die Möglichkeit zu geben, Verantwortung im Verein zu übernehmen, wurde Jonas Graf von den Anwesenden zum

Beisitzer gewählt. Kurt Müller, der langjährig Kassenprüfer im Verein war, legte sein Amt nieder. Die Mitglieder des Luftsportvereins ernannten Uwe Schulz als Nachfolger für Müller. Die restlichen Vorstandspositionen blieben unverändert. fme

EK 03.03.2016

# Oldtimer kann jetzt auch „Cabrio“

Eichstätter Flieger bauen Holzsegelflugzeug um – Ka8 b wurde nach dem Brand 1975 angeschafft

**Eichstätt** (fme) Die Eichstätter Flieger nutzten die Winterpause, um einen Oldtimer-Holzsegler in Schuss zu bringen. Die „Ka8 b“, die bis heute fester Bestandteil der Segelflugschulung ist, hat der Fliegerclub nach dem verheerenden Brand im Jahr 1975 angeschafft. Ein Großteil der Flugzeuge, darunter auch die zur Segelflugausbildung dienenden, hatte das Feuer vernichtet.

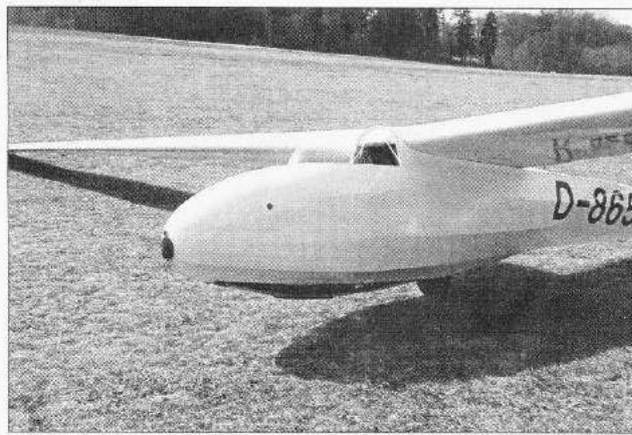
Jetzt erstrahlt der 1975 von der Firma Schleicher erbaute Segelflieger in neuem Glanz. Die Idee, ein offenes Segelflugzeug mit nostalgischem Charakter fliegen zu können, reicht aber bereits drei Jahre zurück. Das

Verlangen, den Wind während des Fliegens um einen zu spüren, veranlasste die Fliegerkameraden dazu, einen Umbau an der bestehenden Ka8 b vorzunehmen. So kann mit dem Oldtimer künftig auch „Cabrio“ geflogen werden. Vom Hersteller gibt es dazu bereits einen vorgefertigten Bauplan, dem die Eichstätter Flieger folgten.

Eine Stahlrohrkonstruktion, die Hauptbestandteil des neuen Haubenrahmens ist, wurde angefertigt. Der Rahmen wurde mit Glasfasern beplankt. Hand in Hand und in Eigenleistung arbeiteten begeisterte Piloten an diesem Projekt. Nach etwa 400 Arbeitsstunden ist es

nun endlich soweit: Die neue Haube ist fertig und der Holzsegler technisch bereit für seinen Erstflug mit Cabrio-Haube.

Jetzt warten die Vereinsmitglieder lediglich noch auf die Zulassung der neuen Haube, die in den nächsten Tagen erfolgen soll. Dann steht einem Flug, bei dem die Piloten der Natur noch ein Stückchen näher sind, nichts mehr im Wege. Bei den derzeitigen Temperaturen sind Mütze und Handschuhe jedoch dringend notwendig. Allerdings ist es auch weiterhin möglich mit der geschlossenen Haube zu fliegen, um mögliche Frostbeulen zu vermeiden.



Die schon seit 40 Jahren im Besitz des Eichstätter Fliegerclubs stehende Ka8 b kann nun auch „Cabrio“ geflogen werden. Foto: fme

EK 27.03.2015

## Vereinsrekord gebrochen

Roland Berlinghof schaffte mit seinem Segelflugzeug 975 Kilometer ohne Zwischenlandung

**Eichstätt** (EK) 975 Kilometer in einer Flugzeit von zehn Stunden und 29 Minuten legte Roland Berlinghof vom Fliegerclub Eichstätt am Samstag in Vereinssegelflugzeug Discus 2 zurück. Er brach mit diesem Flug den Vereinsrekord und verbesserte seine persönliche Bestleistung um mehr als 150 Kilometer.

Da absehbar war, dass sich perfektes Segelfluggewetter entwickeln würde, trafen sich sechs Piloten bereits um 7.30 Uhr am Flugplatz für die Vorbereitungen. Um 8 Uhr waren die ersten Segelflugzeuge startbereit.

Geplant waren Strecken zwischen 650 und 800 Kilometern mit Wendepunkten im Schwarzwald, östlich von Frankfurt und bei Beilngries und Regensburg.

Die Thermik war an diesem außergewöhnlichen Tag deutlich länger nutzbar als vorhergesagt. Einige Piloten nutzten die Aufwinde und erweiterten ihren eigentlich geplanten Aktionsradius. So wurden von den Piloten Roland Berlinghof, Sven Baldauf, Max Böswald, Tobias Pachowsky, Andreas Winhard und Christoph Böttigheimer 4575 Kilometer zurück gelegt.

Roland Berlinghof entschloss sich nach 800 Kilometern und Überfliegen von Eichstätt nochmals weiter in Richtung Westen abzuweichen und konnte in Gundremmingen zweimal Höhe tanken, um seine Strecke maximal zu verlängern. Über Funk wurde die letzte Stunde des Fluges vom Boden aus intensiv verfolgt. Kurz vor 20 Uhr war klar, dass eine Landung in Eichstätt erst einige Minuten nach Sonnenuntergang stattfinden würde.

Nochmals ein schneller Check der Wettbewerbsregeln im Internet und Berlinghof ent-

schied sich auf den letzten Drücker, am Flugplatz Donauwörth nach 975 Kilometern minutengenau zum Sonnenuntergang zu landen.

Für den Rücktransport nach Eichstätt wurde das Flugzeug bei Dunkelheit im Anhänger verstaubt und rund 14 Stunden nach dem Start waren Pilot und Flugzeug wieder zurück am Startflugplatz.

Der außergewöhnliche Tag und die hoch motivierten Piloten haben gezeigt, dass in naher Zukunft die 1000-Kilometer-Marke auch vom Flugplatz Eichstätt aus zu bezwingen ist.

EK 20.04.2015...

## Ein Ausflug nach Südtirol



An einem Abend im Januar 2015 beim sonntäglichen Dämmerchoppen im Trachtenheim wirft Ludwig die Bemerkung : „Wir könnten heuer eigentlich einmal in die Berge zum Modellfliegen fahren,“ in die Runde. Markus und ich waren gegen diesen Vorschlag nicht abgeneigt und auch unsere besseren Hälften hatten nichts dagegen. Aus dem Internet und auf der Messe in Sinsheim besorgten wir uns dann Informationsmaterial über die verschiedenen Fluggebiete und Unterkunftsanbieter. Der grobe Reisezeitraum war auch schon abgesteckt: vier Tage Mitte – Ende Juni.

Nachdem uns von vier angeschriebenen Anbietern nur drei geantwortet hatten, haben wir uns für die Pension Hatzis in Südtirol vom 17. bis 20. Juni entschieden. Mit ein Grund für die Entscheidung war, dass bei der Pension auch ein Restaurant dabei war, also abendliche Fahrten zum Essen nicht nötig wurden.

Im Vorfeld galt es nun noch, verschiedene Sachen zu erledigen, wie die Sportgeräte vorbereiten, das Pickert für Österreich holen, Modellrucksäcke und eine kurze Staffelei organisieren und eine Dachbox für das Auto zu kaufen, denn im Innenraum würden wir kaum alles unterbringen. Am Dienstag vor der Abfahrt wurde dann die Box montiert, alle Modelle und das Zubehör verladen. Am Mittwoch um 5:00 Uhr mussten Markus und ich noch unseren Koffer einladen, Ludwig ließen wir in Pietenfeld einsteigen.

Bei einem ersten Halt in Oberaudorf kauften wir uns Semmeln für die Brotzeit, die bei Nebel am Brenner gemacht wurde. Nach diversen Kämpfen mit italienischen LKW – Fahrern kamen wir um 10:30 bei der Pension in Lajen an. Anschließend Zimmerbezug, Auto ausgeräumt, dabei einen Beladeplan für die Dachbox erstellt und einen Espresso getrunken. Nach ersten nicht guten Versuchen – Wind von hinten- , am lokalen Hang zu fliegen, sind wir nach St. Ulrich gefahren, zur Stadtbesichtigung, Ansicht der Seiser Alm von Norden und um Karten für die Auswahl des Fluggebiets am Donnerstag zu kaufen. Abends nach dem Abendessen wurde nach ausführlichen Überlegungen festgelegt, am nächsten Tag auf die Plose in der Nähe von Brixen zu fahren. Was im Winter für die Schifahrer gut ist, kann im Sommer für uns nicht so schlecht sein. Nach der Anfahrt und einem Gespräch mit einer „freundlichen“ Hüttenwirtin, die uns unmissverständlich klar machte, dass wir nicht zur nächsten Hütte fahren könnten, machten wir uns zu Fuß auf den Weg. An einer Wegbiegung mit Bank und geeignetem Landefeld machten wir uns breit und bauten die Flieger auf. Schon nach einer halben Stunde kamen die ersten Wanderer vorbei – ein Ehepaar aus Mörsheim. Bei bewölktem Himmel konnte hier mehrere Stunden in konstanten Aufwindfeldern geflogen werden. Für die Heimfahrt wählten wir eine andere Strecke über Klausen, die aber mit dem Motorrad mehr Spaß gemacht hätte. Es gibt schon faszinierende Straßen in Südtirol, 500 Höhenmeter in 10 Minuten sind kein Problem und das Tal sieht man nur von wenigen Punkten aus.

Nach dem Aufräumen und Laden der Akkus und einem vorzüglichen Abendessen beschlossen wir, am Freitag auf die Seiser Alm zu fahren. Nach einem früheren Frühstücksbuffet ging es über Kastelruth – die Spatzen waren nicht da – über eine Passstraße, in die nur bis 9 Uhr eingefahren werden darf, auf den Parkplatz beim Frommer – Haus. Von hier ging es mit dem Sessellift auf den Spitzbühel. Das Liftpersonal ist Modellflieger gewöhnt und unsere Modelle bekommen ihren eigenen Sessel.

Oben angekommen wurde ein Platz für uns und unser Gepäck mit Decken markiert. Danach folgte die Erkundung des Geländes, der Landewiese. Eine atemberaubende Landschaft empfängt uns hier oben. Das Tal liegt 700 Meter tiefer, der Schlern, noch einmal 500 Meter höher, ist zwar über 2 Kilometer entfernt, aber man meint, wenn man



rauswirft, trifft man mit dem Flieger den Berg.

Bei Wind, bei dem man in Eichstätt fliegen könnte, geht auf der Alm gar nichts. Ludwig hat das ausprobiert und gerade noch ein Stück weiter unten in den Hang landen können. Regel auf der Seiser – Alm: Nur wenn die Sonne in den Talkessel scheint und die Luft erwärmt, kann man hier fliegen – oder wenn schon ein anderer fliegt. Das war tags zuvor nicht der Fall – also hatten wir am Donnerstag unser Fluggebiet richtig ausgewählt.

Nach einer guten Gulaschsuppe in der Hütte nebenan, einem kurzen

Regenschauer und einem begleitenden Mittagsschlaf unter dem Dach der Hütte – die Bank hat es gerade noch überstanden, konnten wir ab 14:00 Uhr das Fliegen voll genießen. Nach fünf Uhr mussten wir feststellen, dass der Lift mittlerweile seinen Betrieb eingestellt hatte. Also hieß es später, alles in den Rucksack oder unter den Arm und den Weg zum Parkplatz zu Fuß hinunterlaufen. Am Abend wurde der Kurzurlaub mit einem verlängerten Dämmerchoppen abgeschlossen.

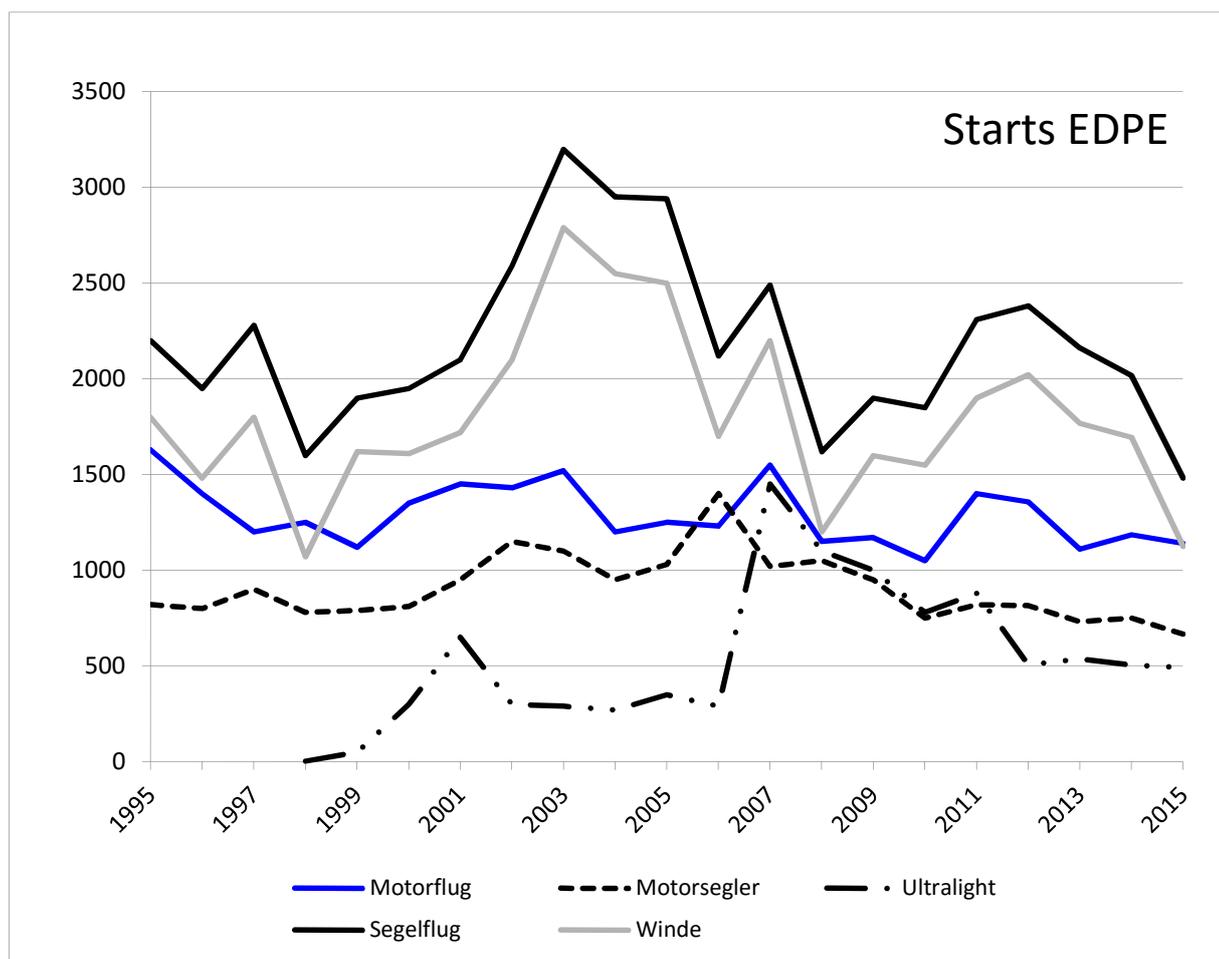
Nachdem wir keine Wasserflugzeuge dabei hatten, reute es uns am Samstag früh nicht, heimzufahren, da überall und ganztägig Regen angesagt war. Nachdem wir unser Gepäck trotz anfänglicher Zweifel doch im Auto untergebracht hatten, fuhren wir gemütlich – mit einem Einkaufshalt für Wein und Speck zurück nach Eichstätt. Am Abend wurde das Gepäck ausgeladen und die Dachbox wieder abgebaut.

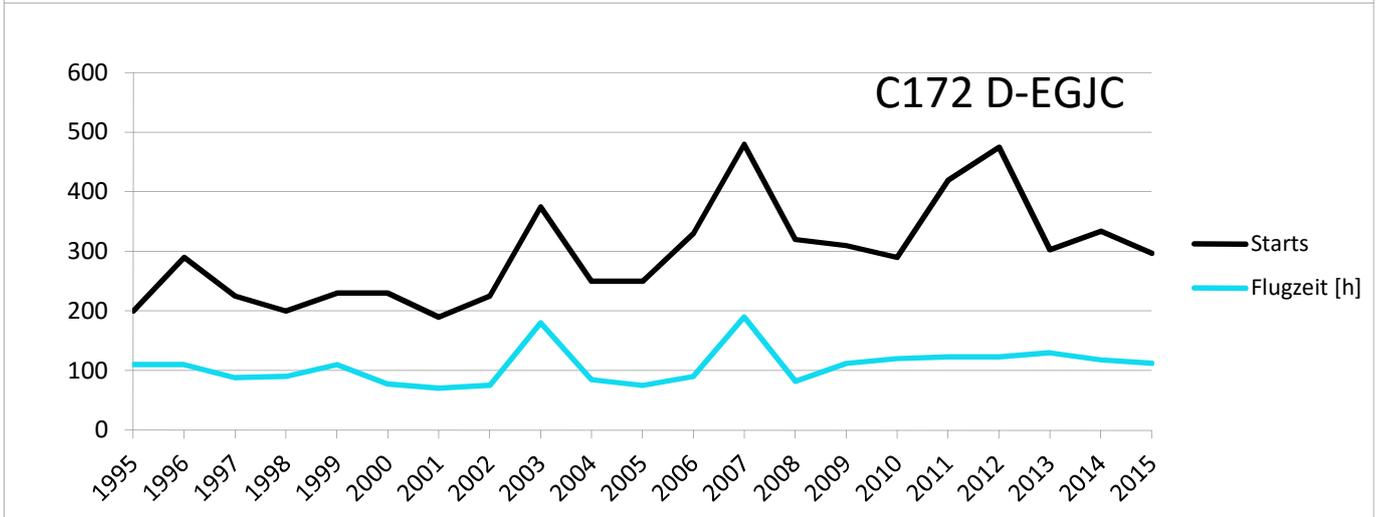
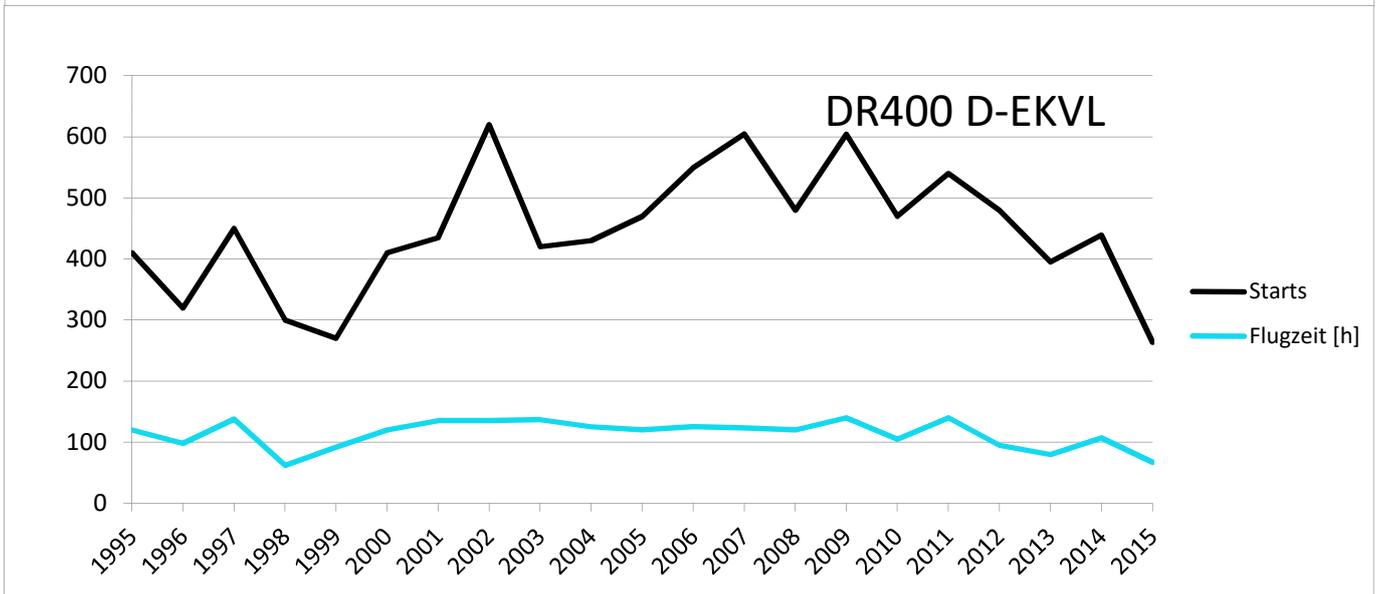
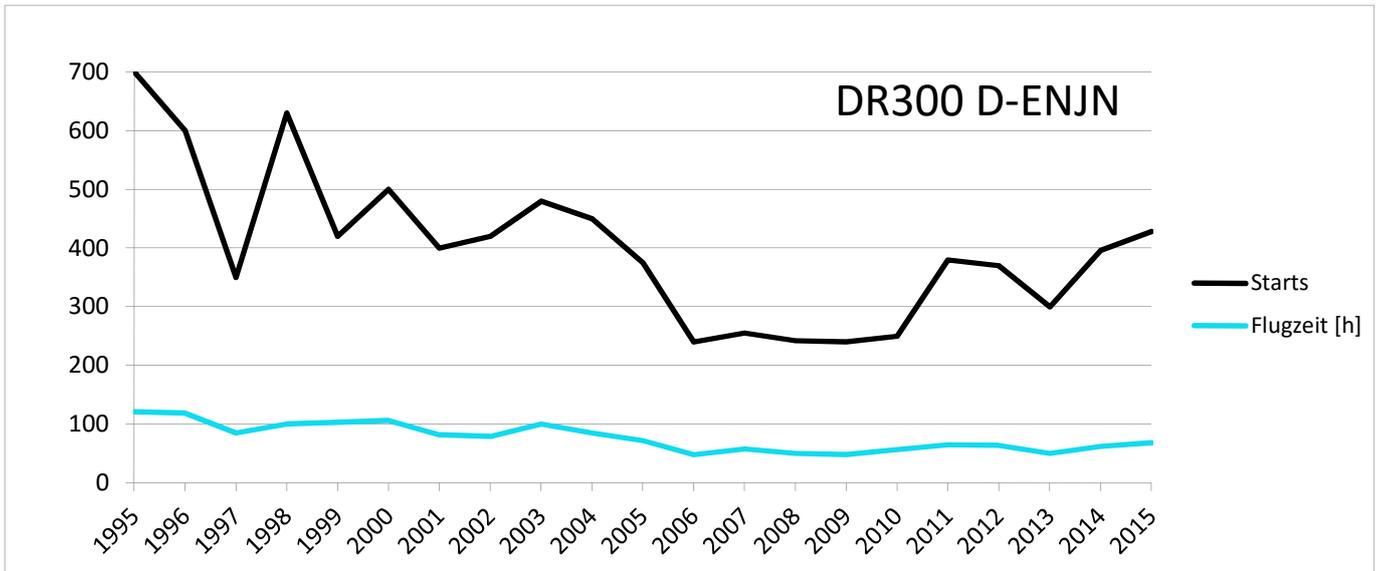
Das Resumee: vier unvergessliche Tage mit guten Freunden, das gleiche 2016 wieder, und zwar voraussichtlich vom 28. Juni bis zum 2. Juli – 1 Tag länger und dann wahrscheinlich nach Großarl.

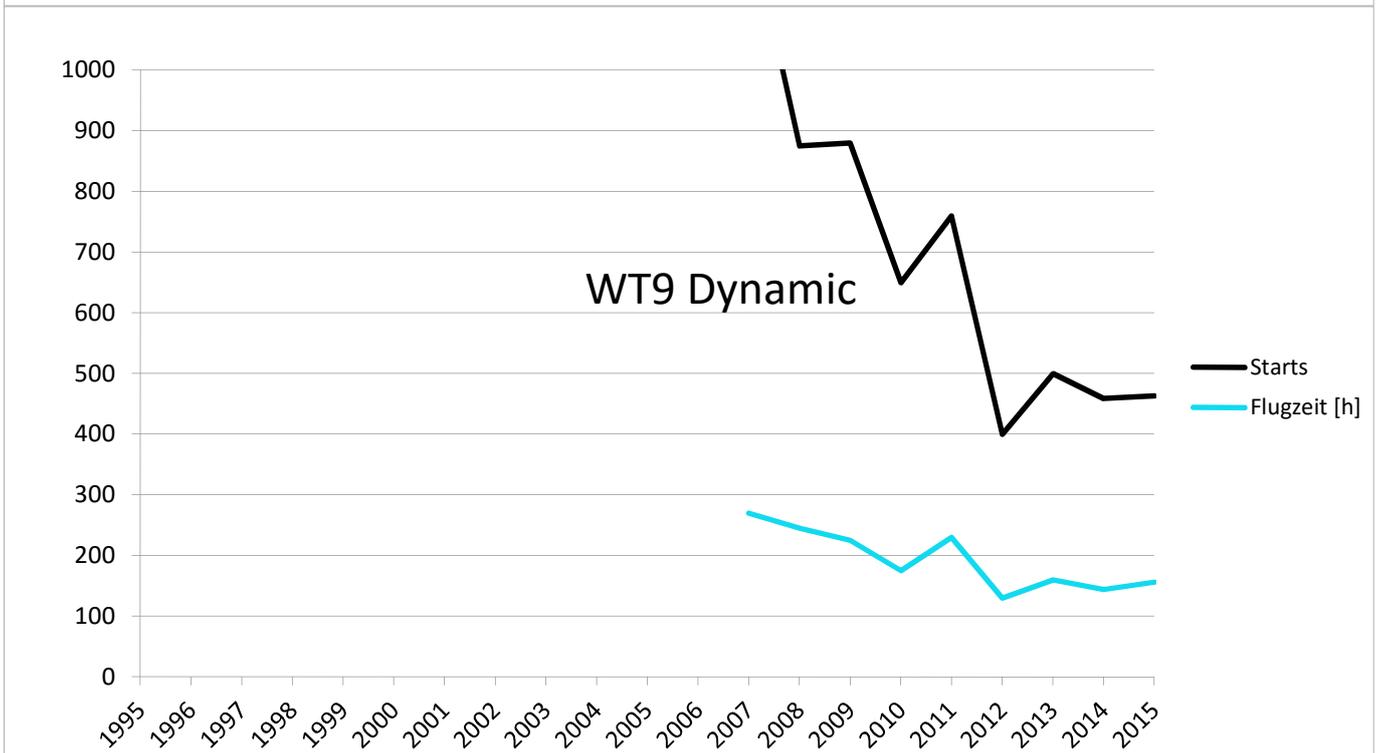
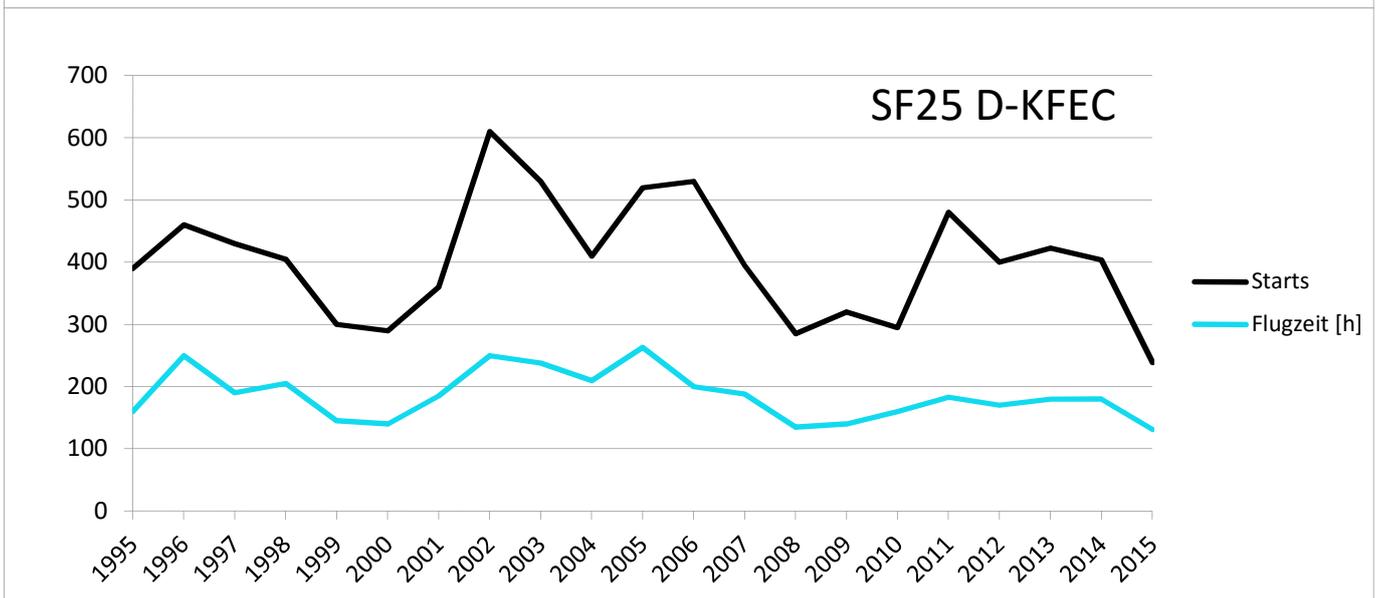
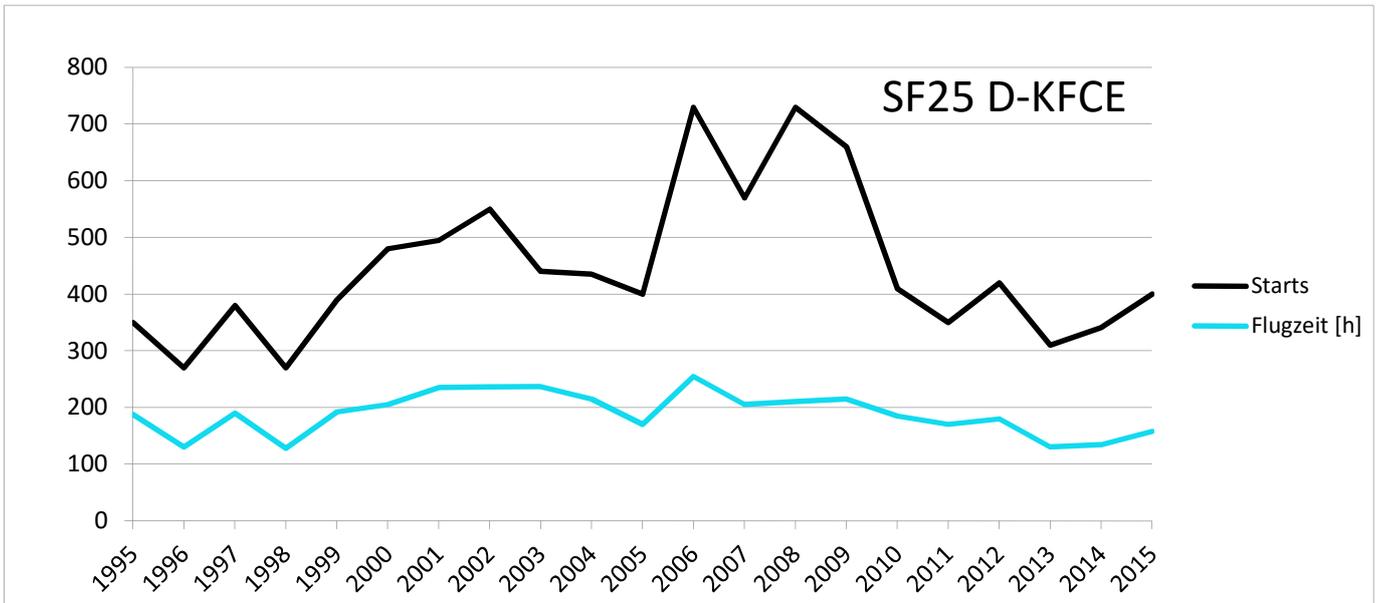
Ludwig, Markus, Schlechtus

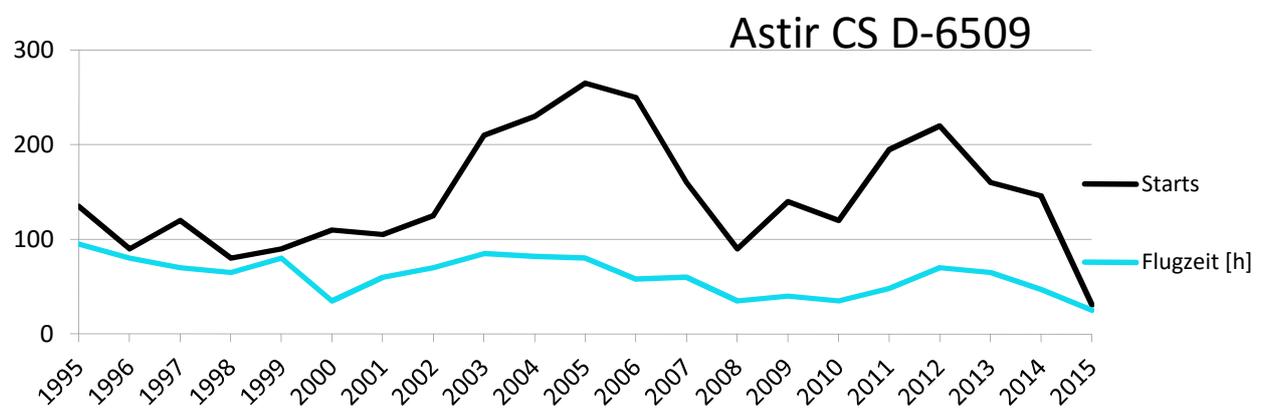
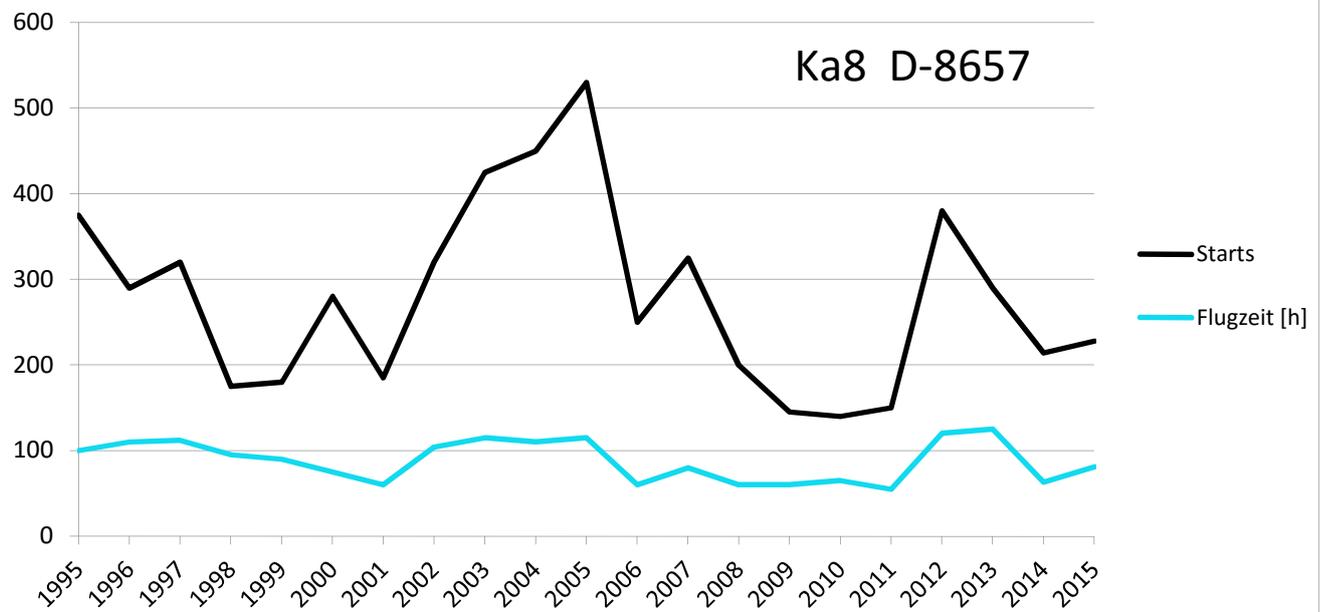
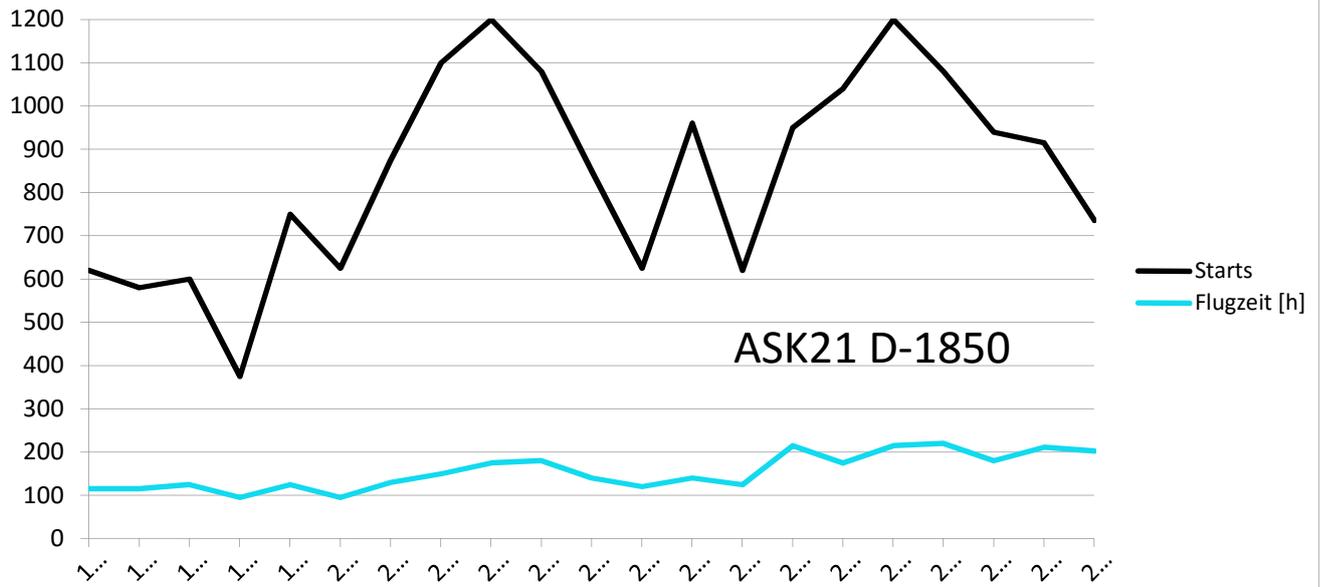
## Statistik Flugplatz und Flugzeuge/Winde (2015)

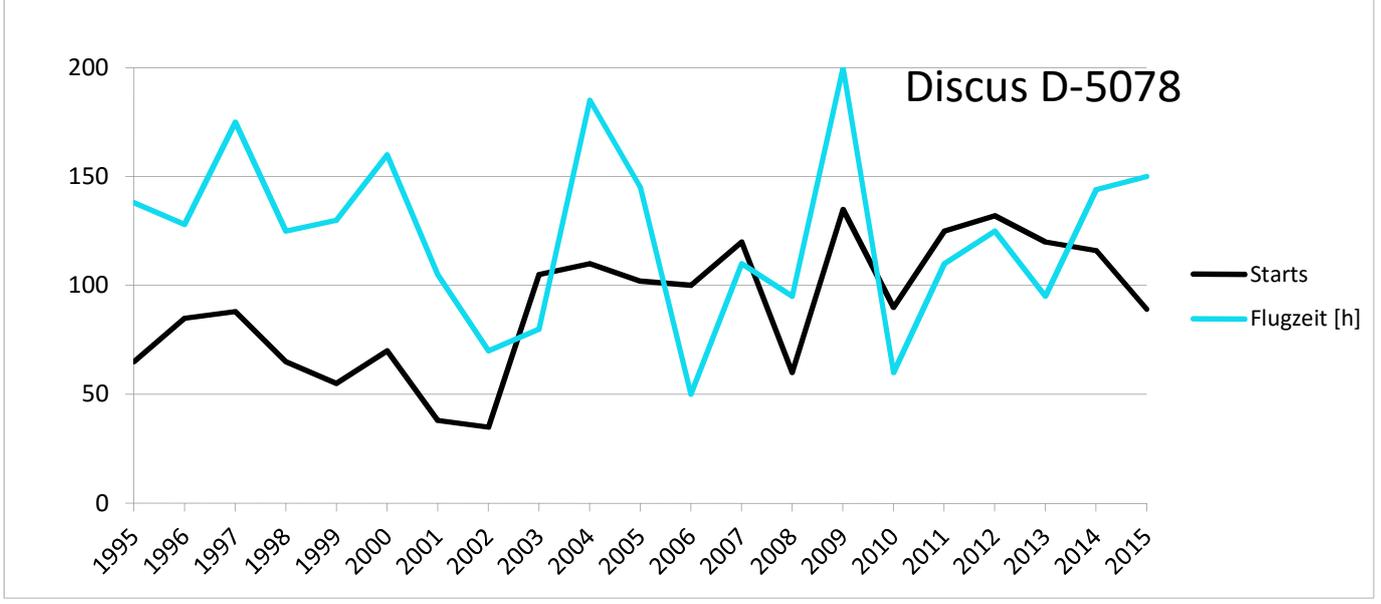
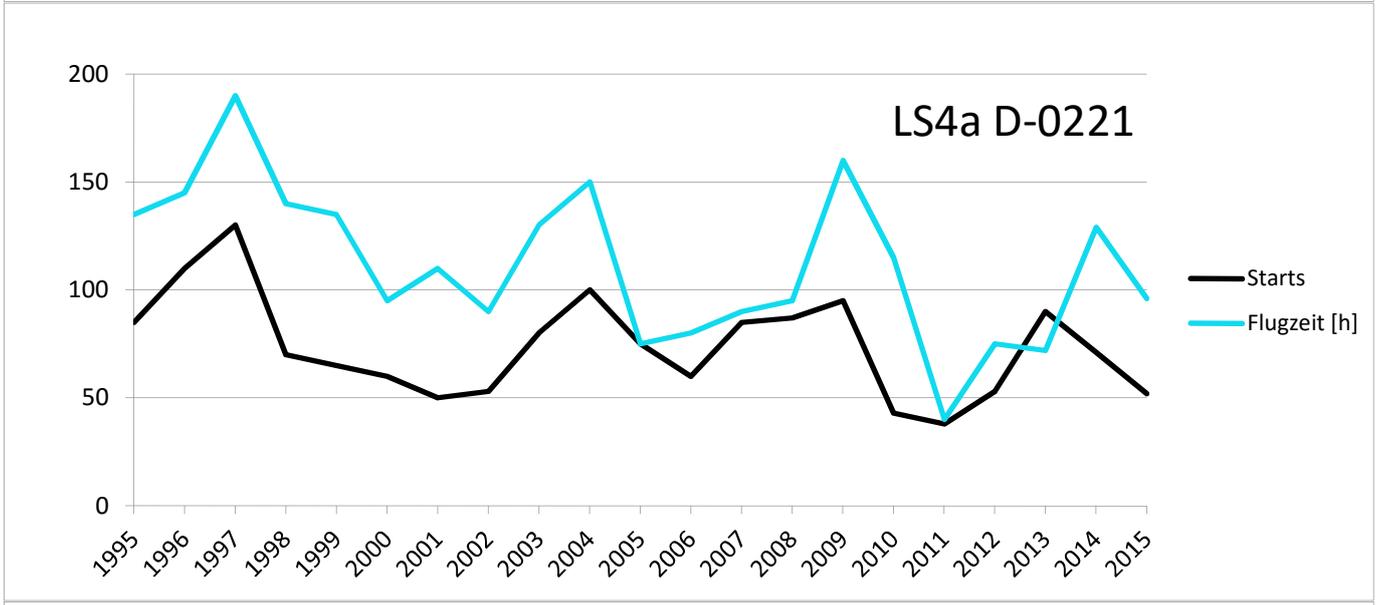
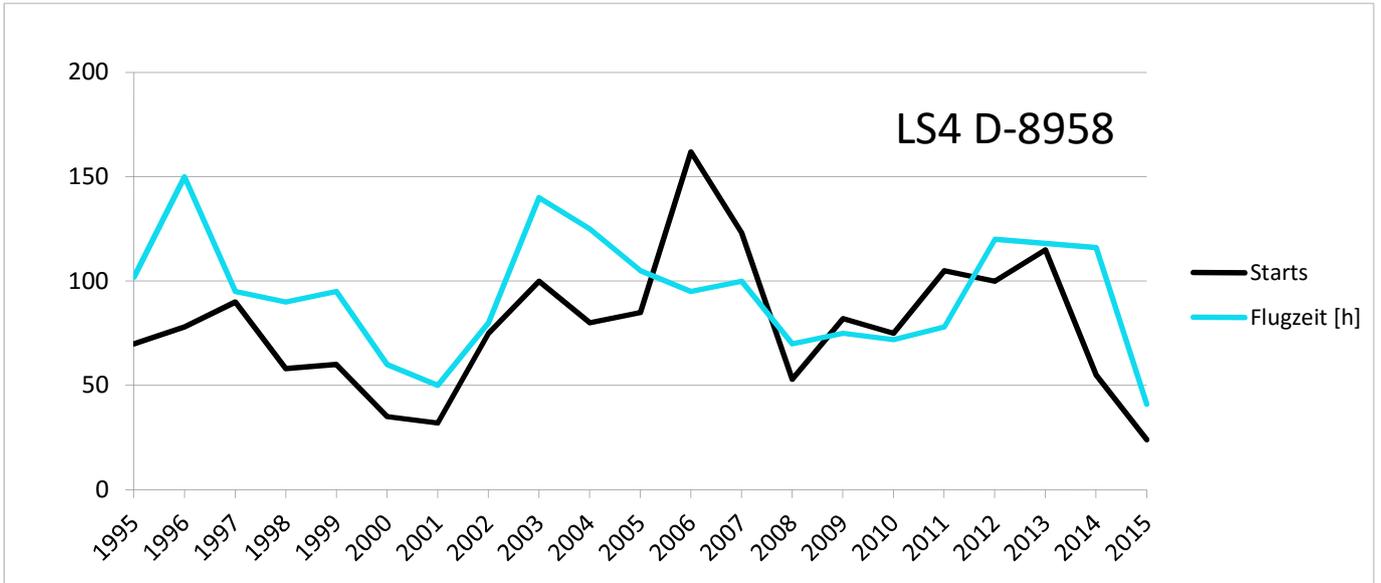
Flugzeug	Kennzeichen	Baujahr	im Verein seit	Gesamtstarts	Gesamtstunden	Bemerkung
DR 300	D-ENJN	1972	1972	<b>31302</b>	<b>5063</b>	GÜ 87/88
DR 400	D-EKVL	1977	1982	<b>23033</b>	<b>4967</b>	GÜ 86/87
C 172	D-EGJC	1973	1976	<b>12701</b>	<b>4845</b>	
SF 25 C	D-KFCE	1992	1992	<b>11323</b>	<b>4495</b>	
SF 25 C	D-KFEC	1994	1994	<b>8930</b>	<b>3940</b>	
WT9 Dynamic	D-MEIH	2007	2007	<b>6227</b>	<b>1691</b>	
ASK 21	D-1850	2008	2008	<b>6554</b>	<b>1334</b>	
Ka 8 b	D-8657	1975	1975	<b>14362</b>	<b>4530</b>	GÜ 90/91
Astir	D-6509	1975	1975	<b>6802</b>	<b>3592</b>	
LS 4	D-8958	1986	1986	<b>2253</b>	<b>2999</b>	
LS 4 a	D-0221	1987	1987	<b>2120</b>	<b>3288</b>	
Discus	D-5078	1989	1989	<b>2521</b>	<b>3350</b>	Lack, Winglets '14
Duo Discus XT	D-KEIC	2006	2006	<b>1327</b>	<b>1483</b>	
Ventus 2ct	D-KEEI	1998	1998	<b>1136</b>	<b>2814</b>	
Discus 2ct	D-KEII	2013	2013	<b>287</b>	<b>491</b>	

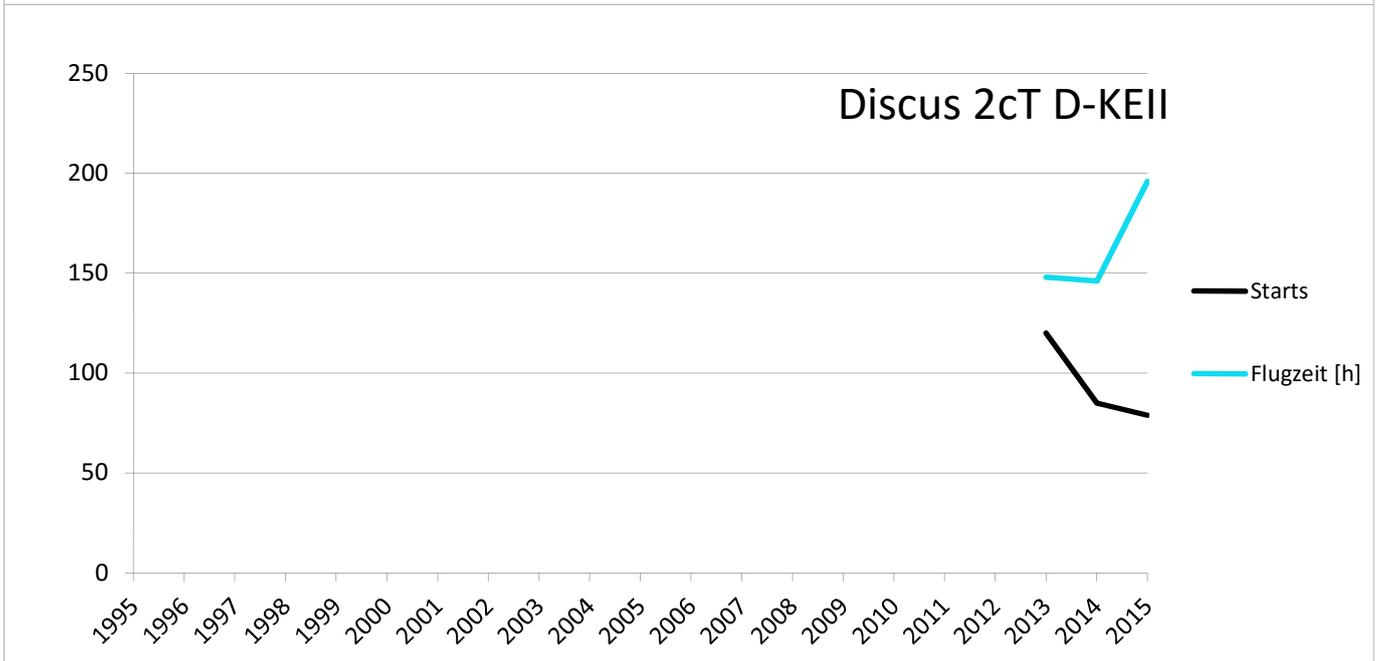
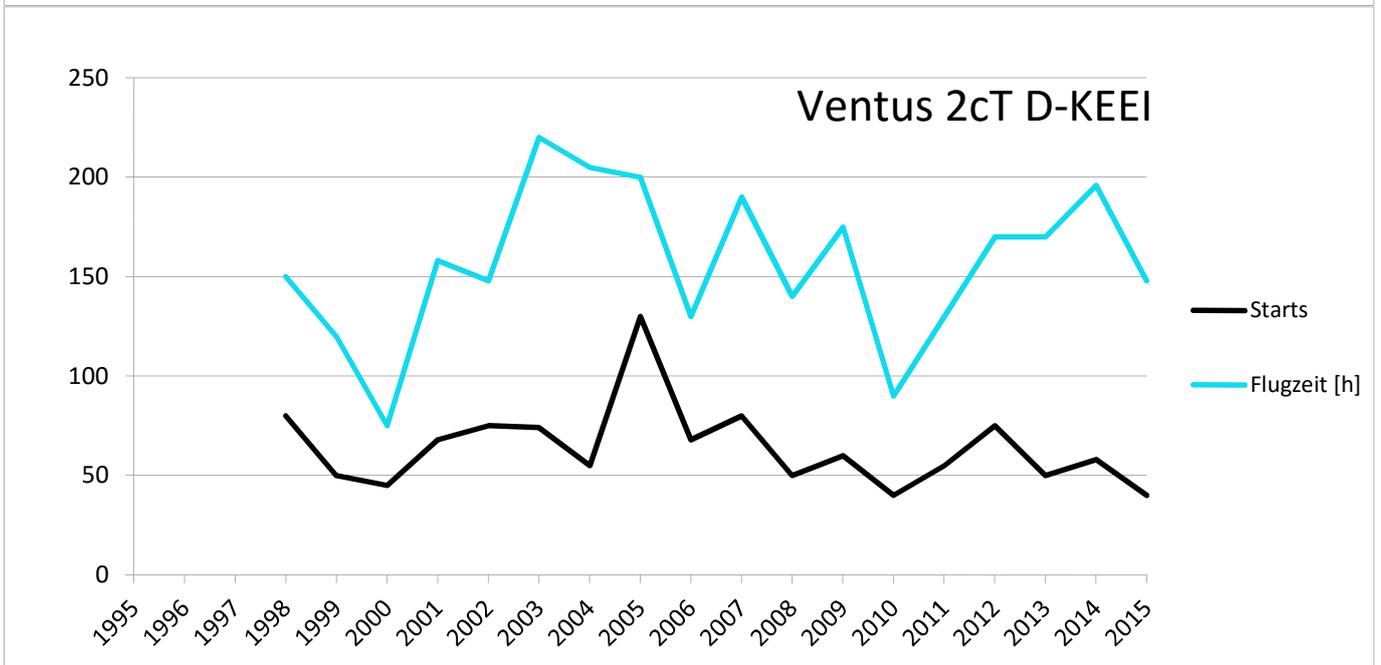
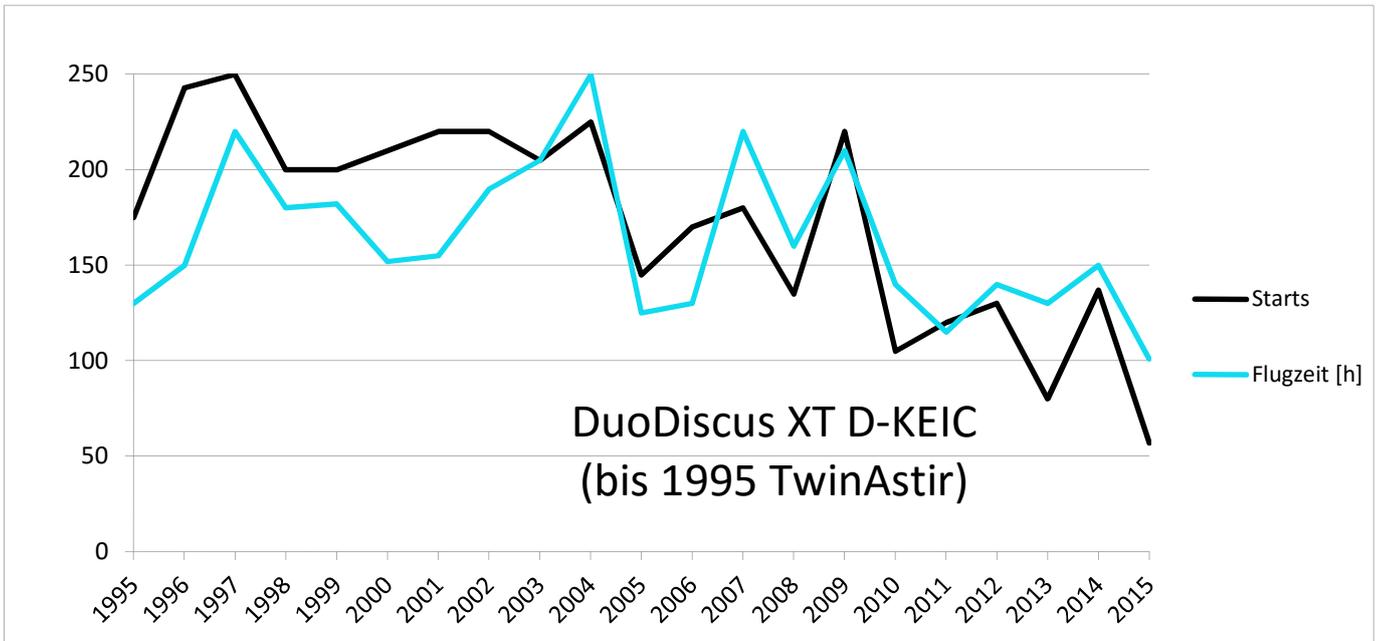


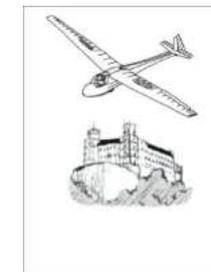












## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2015 –Senioren (1)

Platz	Datum	Punkte	Summe	Handicap	Summe Handicap	Name	Kilometer DMST	km/h	Flugzeugtyp	Bemerkung	KM OLC
1	18.04.2015	1.186,89	2067,9	1,1	1879,91	Roland Berlinghof	795,92	86,67	Discus 2		974
	10.07.2015	881,01				Roland Berlinghof	611,52	82,63	Ventus 2		
2	18.04.2015	1.081,13	1986,03	1,1	1805,48	Sven Baldauf	635,96	81,56	ASW 19	Super Saison hingelegt! Hoffentlich wird nächstes Jahr größer ausgeschrie- ben! 800Km mindestens	816 mit der ASW 19
	07.05.2015	904,9				Sven Baldauf	646,35	85,62	ASW 19		
3	22.05.2015	990,9	1775,19	1,1	1613,81	Christoph Böttigheimer	664,48	84,92	ASW 27	Die meisen Flüge und die meisten Stunden 4 mal über 600 nächstes Jahr 700 Ausschreiben!!!	681
	18.04.2015	784,29				Christoph Böttigheimer	638,63	85,51	ASW 27		
4	18.04.2015	973,74	1328,58	1,1	1207,80	Andreas Winhard	635,79	80,52	Duo	nur 3 Flüge aus eichstätt aber die waren super	647
	07.05.2015	354,84				Andreas Winhard	404,52	84,02	Discus 2		
5	12.08.2015	630,75	1190,2	1,1	1082,00	Karlheinz Ludwig	404,42	70,63	DG 200/17	Mal wieder die 600 kna- cken	466
	02.08.2015	559,45				Karlheinz Ludwig	435,57	79,54	DG 200/17		
6	28.06.2015	250,46	463,72	0,9	515,24	Bertram Kumpf	211,1	34,6	Ventus 2	unser Flugdrachen	268
	23.05.2015	213,26				Bertram Kumpf	162,99	40,5	Discus b		

## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2015 –Senioren (2)



Platz	Datum	Punkte	Summe	Handicap	Summe Handicap	Name	Kilometer DMST	km/h	Flugzeugtyp	Bemerkung	KM OLC
7	22.08.2015	268,72	457,09	0,9	507,88	Andreas Lüttgering	279,47	63,01	LS 4	Sehr fleißig beim Hochladen 19 Flüge. Nächstes Jahr 500!!	326
	12.07.2015	188,37				Andreas Lüttgering	195,9	36,85	LS 4		
8	22.08.2015	467,28	467,28	1,1	424,80	Christian Laue	518,68	86,98	Duo	Toller Flug mit Jonas im Duo Dreieck nicht geschlossen	551
9	12.08.2015	208,09	387,49	1,1	352,26	Jürgen Smalla	160,53	50,63	Discus WL	Hohe Basis uns somit immer im Gleitbereich auf Eichstätt	246
	05.08.2015	179,4				Jürgen Smalla	133,27	49,08	LS 4		
10	13.08.2015	304,12	304,12	0,9	337,91	Uwe Schulz	337,57	69,11	Duo	Mitten durch Nürnberg	376
11	03.08.2015	140,21	260,12	1,1	236,47	Rüdiger Klam	114,17	43,24	Discus 2	8 Flüge gewertet 6 aus La Motte	150
	12.07.2015	119,91				Rüdiger Klam	124,7	41,78	LS 4		
12	14.08.2015	137,37	187,7	1,1	170,64	Jürgen Hofmann	156,6	94,91	Discus 2	hat sich bis nach Etting getraut!	161
	29.08.2015	50,33				Jürgen Hofmann	57,38	52,24	Discus 2		
13	12.08.2015	111,53	111,53	0,9	123,92	Christoph Brunner	82,85	43,55	LS 4		
14	05.04.2015	106,78	106,78	0,9	118,64	Ottmar Sichert	111,05	55,26	LS 4		
15	03.08.2015	110,8	110,8	1,1	100,73	Gerhard Pachowsky	60,15	26,73	Ka 8	Bosshaft unterwegs...	85
16	02.08.2015	84,91	84,91	0,9	94,34	Rob Nowak	58,22	31,23	Astir CS		



## Wertung Karl - Kölle - Pokal 2015 –Junioren

Platz	Datum	Punkte	Summe	Handicap	Summe Handicap	Name	Kilometer DMST	km/h	Flugzeugtyp	Bemerkung
<b>1</b>	18.04.2015	1.000,78	1647,73	0,9	1830,81	Tobias Pachowsky	635,79	74,98	Discus W	32 Flüge Hochgeladen
	14.05.2015	646,95				Tobias Pachowsky	433,83	79,78	Discus 2	
<b>2</b>	18.04.2015	1.056,07	1868,32	1,1	1698,47	Max Böswald	733,03	88,12	Ventus 2c	
	26.07.2015	812,25				Max Böswald	544,68	87,08	Discus 2	
<p>Mit den 2 ersten Plätzen bei den Junioren kommen wir jetzt aber in eine ganz andere Dimension. Wären die bei den Senioren mitgeflogen wären die auch unter den ersten Plätzen!</p>										
<b>3</b>	22.08.2015	168,07	168,07	0,9	186,74	Michael Niesen	81,87	47,4	Astir	2014 nur 1 Flug 2015 nur 1 Flug hochgeladen Nächstes Jahr mehr fliegen! Juniorenmannschaft
<b>4</b>	02.08.2015	188,94	160,05	0,9	177,83	Philip Eichhorn	143,59	34,18	Ka 8	Schulungsflug 50Km
<b>5</b>	14.06.2015	101,7	101,7	0,9	113,00	Jonas Graf	105,77	59,17	LS 4	2013 16 Flüge 2014 7 und 2015 nur ein Flug! Wir brauchen dich in der Juniorenmannschaft...



## Flüge Piloten FCE DMST 2015 (1)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Flugzeug	Start	Ende
07.03.2015	88,19	Christoph Böttigheimer	84,77	29,44	ASW 27	13:00	17:03
07.03.2015	11,95	Christian Laue	11,09	44,56	Discus WL	14:26	14:44
07.03.2015	10,11	Christian Laue	9,5	22,74	Discus WL	15:13	15:40
07.03.2015	5,78	Christian Laue	5,2	67,83	Discus WL	14:01	14:07
08.03.2015	137,87	Christoph Böttigheimer	133,79	32,1	ASW 27	11:35	16:31
08.03.2015	72,54	Rüdiger Klam	66,71	20,82	LS 4	11:44	15:34
08.03.2015	59,38	Christian Laue	52,38	43,15	Discus WL	12:30	13:56
09.03.2015	149,88	Christoph Böttigheimer	146,12	36,95	ASW 27	11:20	16:11
09.03.2015	99,96	Andreas Lüttgering	97,14	27,77	Discus WL	11:40	15:23
09.03.2015	59,99	Christian Laue	52,55	36,24	LS 4	11:35	13:26
10.03.2015	189,77	Christoph Böttigheimer	189,31	48,74	ASW 27	11:06	16:01
10.03.2015	84,38	Rüdiger Klam	73,33	25,19	LS 4	11:24	15:39
10.03.2015	73,49	Christian Laue	66,22	27,66	Discus WL	12:23	14:57
10.03.2015	18,72	Christian Laue	17,29	88,67	Discus WL	11:30	12:00
12.03.2015	263	Christoph Böttigheimer	251,03	52,03	ASW 27	10:54	16:26
12.03.2015	190,47	Andreas Lüttgering	171,22	49,58	Discus WL	12:19	16:19
12.03.2015	118,72	Rüdiger Klam	101,78	25,41	LS 4	11:29	15:38
13.03.2015	175,42	Andreas Lüttgering	159,99	33,07	LS 4	11:24	16:28
13.03.2015	144,68	Christoph Böttigheimer	136,37	41,54	ASW 27	11:04	14:53
13.03.2015	0	Christian Laue	48,19	49,91	Discus	11:47	13:02
15.03.2015	91,05	Tobias Pachowsky	89,71	61,03	Discus 2T/18m	11:55	13:33
16.03.2015	169,1	Christoph Böttigheimer	159,88	48,67	ASW 27	10:51	14:23
16.03.2015	134,37	Christian Laue	123,01	51,46	Discus WL	11:11	14:20
16.03.2015	85,58	Andreas Lüttgering	75,19	31,31	LS 4	13:18	15:48
16.03.2015	51,1	Rüdiger Klam	45,69	36,62	LS 4	11:26	13:00
17.03.2015	128,61	Christoph Böttigheimer	126,17	45,9	ASW 27	13:19	16:27
17.03.2015	40,59	Christian Laue	37,27	27,26	Discus WL	13:30	15:05
17.03.2015	35,05	Rüdiger Klam	31,65	16,16	LS 4	13:47	15:53
18.03.2015	373,71	Christoph Böttigheimer	346,81	71,86	ASW 27	11:14	16:57
18.03.2015	356,05	Christian Laue	321,36	70,08	Discus WL	11:30	16:17
18.03.2015	305,74	Andreas Lüttgering	265,7	48,81	LS 4	11:22	17:11
19.03.2015	304,8	Christoph Böttigheimer	278,17	62,45	ASW 27	10:55	15:47
19.03.2015	208,76	Andreas Lüttgering	193,83	42,89	Discus WL	11:19	15:59
19.03.2015	138,08	Rüdiger Klam	122,48	31,3	LS 4	11:08	15:33
21.03.2015	72,36	Roland Berlinghof	67,17	63,5	Discus	13:20	14:27
22.03.2015	87,9	Roland Berlinghof	87,25	47,74	Ventus 2cT/18m	13:02	15:04
22.03.2015	55,14	Tobias Pachowsky	57,96	55,45	Discus 2T/18m	12:55	15:08
28.03.2015	504,53	Sven Baldauf	419,06	73,36	ASW 19	07:43	15:18
28.03.2015	407,21	Roland Berlinghof	424,01	97,23	Ventus 2cT/18m	09:39	14:07



## Flüge Piloten FCE DMST 2015 (2)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Flugzeug	Start	Ende
28.03.2015	382,84	Tobias Pachowsky	385,74	77,58	Discus WL	09:14	14:18
28.03.2015	369,89	Max Böswald	387,51	81,4	Discus 2T/18m	09:22	14:17
28.03.2015	271,39	Christoph Böttigheimer	239,19	83,67	ASW 20	11:41	14:40
28.03.2015	187,54	Karlheinz Ludwig	173,34	65,45	DG 200/17	10:26	13:21
03.04.2015	345,23	Tobias Pachowsky	342,77	76,77	LS 4	09:53	14:40
03.04.2015	204,88	Max Böswald	222,25	86,68	Discus 2/18m	10:19	12:56
03.04.2015	177,67	Roland Berlinghof	172,38	59,62	Discus	09:29	12:32
03.04.2015	169,96	Karlheinz Ludwig	168,99	61,45	DG 200/17	11:07	14:06
05.04.2015	522,23	Max Böswald	524,7	106,83	Duo Discus XLT	08:40	13:58
05.04.2015	342,82	Christoph Böttigheimer	389,26	78,97	ASW 27	08:37	13:52
05.04.2015	208,51	Karlheinz Ludwig	224,87	66,62	DG 200/17	08:58	12:29
05.04.2015	131,02	Ottmar Sichert	122,9	61,16	LS 4	12:13	14:35
07.04.2015	501	Tobias Pachowsky	529,61	82,63	Discus 2T/18m	08:22	15:01
07.04.2015	293,3	Max Böswald	307,35	95,14	Duo Discus XLT	08:23	11:55
11.04.2015	181,43	Roland Berlinghof	192,88	97,21	Discus 2T/18m	11:44	14:08
11.04.2015	152,55	Christoph Böttigheimer	142,03	71,15	ASW 27	12:39	15:02
12.04.2015	486,91	Sven Baldauf	431,63	94,33	ASW 19	08:41	16:02
12.04.2015	439,5	Tobias Pachowsky	445,18	106,67	Ventus 2cT/18m	11:09	15:26
12.04.2015	322,48	Max Böswald	294,36	76,22	Discus	11:18	15:17
12.04.2015	270,54	Karlheinz Ludwig	259,76	67,77	DG 200/17	11:25	15:35
18.04.2015	1.064,60	Roland Berlinghof	974,61	94,3	Discus 2/18m	07:42	18:11
18.04.2015	1.013,46	Sven Baldauf	816,34	89,21	ASW 19	07:30	17:34
18.04.2015	876,66	Max Böswald	813,39	92,51	Ventus 2cT/18m	08:02	17:00
18.04.2015	795,52	Tobias Pachowsky	667,21	78,24	Discus WL	08:31	17:11
18.04.2015	755,76	Andreas Winhard	647,48	80,44	Duo Discus XT	08:13	16:33
18.04.2015	744,09	Christoph Böttigheimer	656,67	89,32	ASW 27	07:52	15:48
18.04.2015	377,67	Andreas Lüttgering	326,04	66,17	Astir CS	10:05	15:32
19.04.2015	223,31	Karlheinz Ludwig	194,62	53,32	DG 200/17	10:36	14:29
26.04.2015	473,28	Roland Berlinghof	438,48	87,02	Ventus 2cT/18m	09:21	14:31
26.04.2015	288,82	Tobias Pachowsky	283,56	73,66	Duo Discus T	09:05	13:21
26.04.2015	259,56	Sven Baldauf	295,3	84,12	Discus 2T/18m	09:06	14:50
26.04.2015	204,11	Karlheinz Ludwig	213,67	56,56	DG 200/17	10:23	14:36
26.04.2015	195,54	Andreas Lüttgering	182,36	42,39	LS 4	09:42	14:23
29.04.2015	532,34	Tobias Pachowsky	480,57	90,41	Discus	09:53	15:33
30.04.2015	248,28	Tobias Pachowsky	210,33	96,48	Discus	11:05	13:33
02.05.2015	375,78	Tobias Pachowsky	324,83	92,53	Discus WL	10:48	14:29
07.05.2015	849,42	Sven Baldauf	655,52	87,09	ASW 19	08:07	16:32
07.05.2015	385,59	Andreas Winhard	408,14	84,77	Discus 2T/18m	07:51	13:08
07.05.2015	314,89	Max Böswald	348,72	86,02	Ventus 2cT/18m	08:03	12:14



## Flüge Piloten FCE DMST 2015 (3)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Flugzeug	Start	Ende
10.05.2015	589,43	Max Böswald	613,05	106,76	Discus 2T/18m	08:47	15:22
10.05.2015	569,25	Tobias Pachowsky	612,62	107,25	Ventus 2cT/18m	08:37	15:22
10.05.2015	487,7	Christoph Böttigheimer	431,68	69,02	ASW 27	09:13	16:38
10.05.2015	243,43	Karlheinz Ludwig	244,01	61,97	DG 200/17	11:18	15:29
14.05.2015	514,4	Tobias Pachowsky	456,07	83,39	Discus 2T/18m	10:14	15:50
14.05.2015	399,01	Christoph Böttigheimer	453,68	71,48	ASW 27	08:45	15:25
14.05.2015	127,75	Karlheinz Ludwig	137,65	55,83	DG 200/17	09:06	11:41
16.05.2015	440,87	Tobias Pachowsky	457,17	81,68	Duo Discus T	08:41	14:39
16.05.2015	222,26	Andreas Lüttgering	208,08	44,41	Discus b	09:23	14:42
16.05.2015	140,54	Karlheinz Ludwig	137,91	67,3	DG 200/17	13:17	15:28
17.05.2015	96,18	Karlheinz Ludwig	88,43	35,1	DG 200/17	12:31	15:39
22.05.2015	773,22	Christoph Böttigheimer	681,3	86,97	ASW 27	08:10	16:23
23.05.2015	406,2	Sven Baldauf	344,52	70,32	ASW 19	09:54	15:08
23.05.2015	382,94	Tobias Pachowsky	409,59	111,03	Discus 2T/18m	10:57	14:43
23.05.2015	322,34	Andreas Winhard	358,03	105,17	Ventus 2cT/18m	11:06	14:37
23.05.2015	265,47	Bertram Kumpf	235,14	57,89	Discus b	11:31	15:41
25.05.2015	101,46	Karlheinz Ludwig	87,28	56,94	DG 200/17	09:48	11:27
25.05.2015	74,34	Andreas Lüttgering	72,28	43,98	LS 4	09:42	11:28
28.05.2015	222,75	Roland Berlinghof	261,88	81,26	Ventus 2cT/18m	07:52	11:34
01.06.2015	378,81	Max Böswald	426,26	101,38	Discus 2T/18m	09:58	14:45
01.06.2015	366,82	Tobias Pachowsky	426,82	101,93	Ventus 2cT/18m	10:02	14:43
01.06.2015	259,92	Roland Berlinghof	274,42	83,16	Discus	10:45	14:13
02.06.2015	258,27	Tobias Pachowsky	277,57	85,88	Ventus 2cT/18m	11:39	15:02
03.06.2015	346,25	Roland Berlinghof	306,97	63,77	Discus	10:56	15:48
03.06.2015	304,43	Tobias Pachowsky	326,37	78,83	Ventus 2cT/18m	10:44	15:11
03.06.2015	303,43	Max Böswald	313,04	72,71	Discus 2T/18m	10:53	15:33
04.06.2015	641,72	Max Böswald	580,47	73,45	Discus 2T/18m	08:58	17:03
04.06.2015	314,84	Christoph Böttigheimer	306,23	80,49	ASW 27	12:30	16:38
04.06.2015	163,12	Karlheinz Ludwig	148,29	75,18	DG 200/17	14:50	17:15
06.06.2015	292,69	Christoph Böttigheimer	319,04	94,86	ASW 27	12:26	16:10
06.06.2015	277,53	Tobias Pachowsky	272,67	103,55	Discus 2T/18m	12:55	15:41
06.06.2015	157,62	Andreas Lüttgering	136,76	55,21	ASK 21	14:25	17:05
07.06.2015	166,84	Andreas Lüttgering	158,64	53,52	LS 4	11:48	14:59
14.06.2015	403,46	Christoph Böttigheimer	375,86	67,43	ASW 27	10:15	16:06
14.06.2015	304,8	Roland Berlinghof	316,37	94	Discus 2T/18m	10:54	14:26
14.06.2015	275,89	Tobias Pachowsky	285,25	82,52	Discus WL	09:53	13:31
14.06.2015	241,48	Andreas Lüttgering	224,09	51,16	LS 4	09:59	14:45
14.06.2015	118,62	Jonas Graf	111,12	62,12	LS 4	04:59	11:42
16.06.2015	432,01	Sven Baldauf	342,45	85,15	ASW 19	10:13	14:29
18.06.2015	0	Sven Baldauf	0,01	0	ASW 19	10:53	13:19



## Flüge Piloten FCE DMST 2015 (4)

28.06.2015	713,63	Sven Baldauf	708,3	78,79	ASW 19	07:49	17:32
28.06.2015	685,86	Christoph Böttigheimer	655,61	79,59	ASW 27	08:19	16:56
28.06.2015	527,18	Karlheinz Ludwig	455,11	63,24	DG 200/17	08:43	16:07
28.06.2015	268,41	Bertram Kumpf	253,39	41,81	Ventus 2cT/18m	10:29	17:11
28.06.2015	229,4	Roland Berlinghof	251,54	87,83	Duo Discus XT	07:35	14:14
28.06.2015	169,95	Andreas Lüttgering	137,86	42,28	Astir CS	10:01	13:28
05.07.2015	279,15	Tobias Pachowsky	275,17	86,23	Ventus 2cT/18m	12:18	15:39
10.07.2015	683,01	Roland Berlinghof	622,24	83,74	Ventus 2cT/18m	09:11	16:45
11.07.2015	97,8	Andreas Lüttgering	94,58	93,13	Discus 2T/18m	13:29	14:49
12.07.2015	605,92	Tobias Pachowsky	591,08	86,94	Discus 2T/18m	09:13	16:10
12.07.2015	553,41	Max Böswald	553,45	97,57	Ventus 2cT/18m	09:23	15:14
12.07.2015	543,72	Karlheinz Ludwig	466,06	76,64	DG 200/17	09:39	16:02
12.07.2015	367,34	Christoph Böttigheimer	415,54	70,63	ASW 27	09:29	15:47
12.07.2015	259,96	Andreas Lüttgering	254,27	47,83	LS 4	09:50	15:37
12.07.2015	179,64	Jürgen Smalla	163,96	64,33	Discus	10:08	12:54
12.07.2015	162,96	Rüdiger Klam	144,23	48,32	LS 4	11:46	15:32
18.07.2015	249,34	Tobias Pachowsky	280,97	105,23	Ventus 2cT/18m	10:41	14:36
18.07.2015	237,88	Max Böswald	249,81	101,96	Duo Discus T	10:54	14:40
18.07.2015	99,4	Roland Berlinghof	111,17	101,04	Discus 2/18m	10:50	13:06
19.07.2015	31,65	Andreas Winhard	27,12	52,01	DG 100	13:37	14:26
26.07.2015	639,41	Max Böswald	564,24	89,61	Discus 2/18m	08:44	15:09
26.07.2015	370,03	Karlheinz Ludwig	374,38	61,86	DG 200/17	08:50	15:14
26.07.2015	226,85	Christoph Böttigheimer	251,63	70,26	ASW 27	09:36	13:26
26.07.2015	207,78	Roland Berlinghof	215,36	79,72	Discus	12:12	14:56
26.07.2015	102,16	Bertram Kumpf	100,61	25,14	Ventus 2cT/18m	10:01	16:20
31.07.2015	725,57	Tobias Pachowsky	706,51	112,69	Ventus 2cT/18m	09:10	15:37
31.07.2015	269,56	Christoph Böttigheimer	276,06	89,81	ASW 27	09:23	12:53
02.08.2015	620,99	Tobias Pachowsky	651,82	102,95	Duo Discus T	09:41	16:17
02.08.2015	588,98	Max Böswald	642,68	109,96	Discus 2T/18m	09:58	15:59
02.08.2015	536,83	Karlheinz Ludwig	454,49	83,02	DG 200/17	10:19	15:58
02.08.2015	459,17	Roland Berlinghof	506,08	111,25	Ventus 2cT/18m	10:12	14:52
02.08.2015	372,71	Christoph Böttigheimer	419,48	91,06	ASW 27	09:50	14:47
02.08.2015	210,49	Jonas Graf	148,09	35,25	Ka 8	10:56	15:17
02.08.2015	165,91	Andreas Lüttgering	144,46	53,37	LS 4	12:34	16:03
02.08.2015	0	Rob Nowak	82,34	54,53	Astir CS	11:49	13:48
03.08.2015	291,51	Christoph Böttigheimer	314,13	82,93	ASW 27	10:38	14:44
03.08.2015	161,78	Rüdiger Klam	150,2	64,42	Discus 2T/18m	13:54	16:33
03.08.2015	135,68	Gerhard Pachowsky	85,08	38,39	Ka 8	14:31	16:54
04.08.2015	126,13	Jürgen Smalla	118,69	52,8	Discus 2T/18m	12:33	15:06
04.08.2015	126,13	Jürgen Smalla	118,69	52,8	Discus 2T/18m	12:33	15:06



## Flüge Piloten FCE DMST 2015 (5)

Datum	Punkte	Name	km	km/h	Flugzeug	Start	Ende
05.08.2015	601,46	Roland Berlinghof	531,45	102,11	Discus 2T/18m	10:24	15:52
05.08.2015	480,4	Tobias Pachowsky	512,49	97,46	Ventus 2cT/18m	10:31	15:55
05.08.2015	304,29	Christoph Böttigheimer	338	73,55	ASW 27	10:34	15:29
05.08.2015	182,98	Jürgen Smalla	150,33	57,86	LS 4	13:39	16:31
06.08.2015	222,47	Christoph Böttigheimer	239,83	79,91	ASW 27	11:26	14:46
09.08.2015	423,18	Tobias Pachowsky	472,88	123,53	Discus 2T/18m	12:13	16:06
09.08.2015	393,2	Max Böswald	454,03	119,59	Ventus 2cT/18m	12:16	16:07
09.08.2015	374,47	Roland Berlinghof	408,6	120,91	Duo Discus XT	12:33	16:17
09.08.2015	332,58	Karlheinz Ludwig	348,43	86,17	DG 200/17	11:11	15:22
12.08.2015	532,27	Karlheinz Ludwig	450,93	77,41	DG 200/17	10:18	16:25
12.08.2015	477,12	Max Böswald	514,94	133,36	Discus 2T/18m	10:27	14:37
12.08.2015	459,78	Tobias Pachowsky	512,48	132,84	Ventus 2cT/18m	10:36	14:36
12.08.2015	295,32	Christoph Böttigheimer	287	102,06	ASW 20	11:52	14:50
12.08.2015	272,9	Jürgen Smalla	246,59	80,2	Discus WL	11:44	14:56
12.08.2015	131,68	Christoph Brunner	112,08	69,09	LS 4	10:44	12:43
12.08.2015	91,59	Roland Berlinghof	65,42	56,18	Ka 8	13:36	15:00
13.08.2015	343,93	Uwe Schulz	376,26	76,93	Duo Discus XT	11:28	16:43
13.08.2015	215,89	Roland Berlinghof	210,82	108,17	Ventus 2cT/18m	14:15	16:16
14.08.2015	150,35	Jürgen Hofmann	161,18	92,93	Discus 2T/18m	13:28	15:25
15.08.2015	270,78	Max Böswald	289,56	112,72	Discus 2T/18m	11:45	14:46
21.08.2015	545,28	Sven Baldauf	517,55	80,01	DG 800S/18m	09:24	16:48
21.08.2015	416,59	Roland Berlinghof	473,29	79,43	Discus 2T/18m	09:41	16:06
21.08.2015	212,29	Karlheinz Ludwig	200,25	53,43	DG 200/17	09:53	13:52
22.08.2015	778,62	Max Böswald	709,22	103,11	Discus 2T/18m	09:49	16:50
22.08.2015	681,42	Christoph Böttigheimer	601,61	90,38	ASW 27	09:25	16:26
22.08.2015	639,42	Sven Baldauf	601,01	100,62	DG 800S/18m	08:49	16:38
22.08.2015	507,56	Christian Laue	551,46	92,48	Duo Discus XT	09:15	15:29
22.08.2015	349,84	Andreas Lüttgering	319,49	72,04	LS 4	11:02	15:48
22.08.2015	336,76	Karlheinz Ludwig	310,71	81,65	DG 200/17	11:45	15:56
23.08.2015	294,54	Roland Berlinghof	322,87	85,77	Ventus 2cT/18m	10:55	14:55
23.08.2015	284,5	Karlheinz Ludwig	307,84	57,66	DG 200/17	11:04	16:31
23.08.2015	226,11	Christoph Böttigheimer	213,09	71,46	ASW 27	11:13	14:47
23.08.2015	0	Jürgen Hofmann	95,62	46,06	Discus 2T/18m	12:05	15:23
29.08.2015	230,62	Tobias Pachowsky	237,3	87,17	Duo Discus T	11:53	14:59
29.08.2015	228,21	Karlheinz Ludwig	197,78	48,69	DG 200/17	10:58	15:10
29.08.2015	64,8	Jürgen Hofmann	62,81	55,67	Discus 2T/18m	12:18	13:50
12.09.2015	107,79	Karlheinz Ludwig	96,5	47,84	DG 200/17	12:49	15:03
19.09.2015	209	Max Böswald	204,28	105,84	Discus 2T/18m	12:38	14:39
19.09.2015	97,1	Karlheinz Ludwig	88	57,51	DG 200/17	13:22	15:13
20.09.2015	191,51	Tobias Pachowsky	201,31	120,38	Ventus 2cT/18m	12:44	14:34
20.09.2015	163,42	Max Böswald	172,69	110,54	Discus 2T/18m	12:55	14:34
20.09.2015	139,32	Christoph Böttigheimer	145,46	99,14	ASW 27	12:22	14:11

## Termine 2016

<i>Freitag</i>	26.02.2016	19:30	<i>Jahreshauptversammlung im Trachtenheim</i>
Samstag	05.03.2016	10:00	Aufbau Flugzeuge (bei schlechtem Wetter ein Woche später)
Freitag	18.03.2016	13:00	Flugplatzpflege (nach Wetterlage, sonst Samstag 19.03. ab 08:00)
	29.03. - 01.04.2016		Flugwoche in den Osterferien (bei ausreichender Beteiligung)
Samstag	02.04.2016	17:30	Einweisung Rettungsgeräte am Flugplatz
<i>Samstag</i>	<i>02.04.2016</i>	<i>18:30</i>	<i>Mitgliederversammlung, Frühjahrsinformation am Flugplatz</i>
Samstag	16.04.2016	08:00	„Aktion saubere Landschaft“ - Bereich Flugplatz
Samstag	16.04.2016	08:00	Regionalübung der Luftrettungsstaffel (bis 17 Uhr)
	16.05. - 20.05.2016		Vorbereitung Fliegerfest (Mo 10:00, Di – Do 18:00, Fr ab 15:00)
Sa./So.	21./22.05.2016		Fliegerfest
	23.05. - 26.05.2016		Abbau Fliegerfest, Aufbau Flugzeuge
Sa./So.	02./03.07.2016		Altstadtfest Eichstätt
<i>Freitag</i>	<i>29.07.2016</i>	<i>20:00</i>	<i>Mitgliederversammlung</i>
	01.08. - 14.08.2016		Ferienfluglager FCE am Flugplatz (Sommerferien)
Samstag	20.08.2016	14:00	Wurfgleiterbasteln mit dem Kreisjugendring
<i>Samstag</i>	<i>29.10.2016</i>	<i>19:00</i>	<i>Mitgliederversammlung</i>
Samstag	19.11.2016	09:00	Abbau Flugzeuge, Vorbereitung Winterarbeit
Samstag	10.12.2016	18:00	Jahresabschlussfeier