

das Neueste von
DeltaKilo

EIN NACHRICHTENBLATT DES LUFTSPORTVEREINS ALBGAU E.V. ETTLINGEN

182. Ausgabe

33. Jahrgang

Ettlingen, den 20.01.07 Seite 1

LSV Albgau e.V. Karl-Friedrichstr. 22 76275 Ettlingen



**Wir wünschen allen Mitgliedern
einen guten Start in das neue Jahr 2007**

Einladung

**Zur 1. Mitgliederversammlung
Am Freitag den 02. Februar 2007 um 19 Uhr
im Gasthaus zum kleinen Griechen**

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden
- 2.) Vorschau auf das neue Flugjahr 2007
- 3.) Sicherheitsbelehrung – Menschliches Leistungsvermögen
- 4.) Vortrag von Herbert Frank, fliegen in Namibia
- 5.) Winterarbeit und Baustunden
- 6.) Verschiedenes, Anträge

Im Dezember 2006 hatten Geburtstag, wir Gratulieren nachträglich

**Dietmar Schlager zum 40. Geburtstag
Thomas Schrein zum 50. Geburtstag
Franz Görtz zum 65. Geburtstag
Alfred Jüngling zum 70. Geburtstag
Heinrich Dürstein zum 80. Geburtstag**

und Klaus Dieter Schillo zum 80. Geburtstag im Januar 2007

**wir wünschen allen Jubilaren viel Gesundheit und Glück
im neuen Lebensjahr**

Liebe Mitglieder,

Es könnte ein gutes Jahr 2007 werden – die Boxenhalle ist der letzte große Abschnitt, der am Flugplatz gestemmt werden muss. Auf dem Platz haben wir uns recht gut eingelebt. Das Publikum erreicht uns leichter als früher am alten Platz. Das ist alles positiv.

Es gibt aber noch recht große Aufgaben:

- Flugleiterzwang ist noch nicht beseitigt. Selbst wenn ein Flugzeug in der Luft ist, muss jemand bei Start und Landung anwesend sein. Macht nicht viel Sinn. Es gibt sehr gute Vorschläge seitens der AOPA, wie wir dies lösen können.
- ZÜP nimmt uns als Piloten Grundrechte und unterwirft uns einem Pauschalverdacht. Manchen macht dies nichts aus, aber es gibt einige, die lassen sich dies nicht gefallen; sie kämpfen gegen die Einführung von Stasi-Methoden.
- Die Veränderung der LuftVO verbietet auf einmal Modellflug auf Fluggeländen. Noch so eine irrsinnige Vorgabe. Unser Platz hat keine Modellfluggenehmigung. Jetzt braucht er diese. Verstehe das wer kann. Auf dem Acker benötigt man keine, sofern dieser 1,5 km weg vom Platz ist.
- Ob wir unsere Tankstelle in Söllingen betreiben dürfen, steht leider z.Zt. in den Sternen. Generell ist für die Baustelle keine Baugenehmigung notwendig. In Söllingen unterliegt aber jede Veränderung am Platz einer Baugenehmigung, und diese wird z.Zt. verweigert.

Es gibt also einiges, was das Fliegen nicht gerade fördert. Wie hat das wohl früher alles geklappt? Erstaunlicherweise gibt es keine Vorwürfe/Anklagen an die Flieger, die es berechtigen würden Ihnen so viel aufzubürden. Sind es nur die Bürokraten, die Angst haben ihren Job an die Eurokraten zu verlieren, oder ist es Neid, jemanden freier zu sehen, als man sich selbst fühlt?

Gut zu wissen ist, dass es einige, und es ist eine wachsende Anzahl, gibt, die sich nicht mehr weiter einschränken lassen wollen. Ausflagen nach Tschechien, amerikanische Lizenz mit deutschen Fluglehrern und mit ICAO-Medical werden inzwischen in Deutschland angeboten. Und das Fliegen im Ausland wird von vielen schon seit langem geschätzt – siehe auch Herbert Bericht. Da sich dies aber nicht alle leisten können, müssen wir Wege finden, um hier in Deutschland um unsere Rechte und Anliegen zu kämpfen. Der DAeC ist über all die Probleme so gestolpert, dass er z.Zt. kopflos ist, und die Landesfürsten sich jetzt die Schuld gegenseitig in die Schuhe schieben. Vielleicht erhebt sich aus dieser Asche ein Phönix?

Diese Schwierigkeiten bringen aber auch wieder Personen und Sichtweisen hervor, mit denen eine Zukunft gemeistert werden kann. Die Überwachung

des Einzelnen wird solch einen Druck auf die Politiker und die Bürokraten erzeugen, und auch Gemeinschaften sich bilden, die dagegen kämpfen. Mit Internet, einer gemeinsamen Zielsetzung, anderen betroffenen Gruppierungen (Telefonüberwachung, Datenspeicherung...) ist etwas zu erreichen, dass sie die Überwachung auf ein „Normalmaß“ zurückgefahren wird. Und wenn nicht, wird dann ein Zusammenbruch à la DDR wahrscheinlich?



Aber darüber sollten wir das Fliegen nicht vergessen. Und wenn man einmal abgehoben hat, dann sind ja bekanntlich alle Probleme auf dem Boden ganz klitzeklein.

Der Rückblick aus einem Flugzeug kann so schön sein, wie auf diesem Foto:



Eine schöne Flugsaison 2007 wünsche ich Euch allen
Jürgen

PS: ich werde ab und zu mal gefragt, warum ich mich zu diesen Themen engagiere. Ich kann es recht einfach erklären: Die Generation meiner Eltern hat das Entstehen und Ausbreiten eines totalitären Staates miterlebt. Meine Generation hat in einer DDR gelebt, die eine Totalüberwachung entwickelt hat. Heute haben wir alle Mittel und Wege uns zu informieren und den Wandel wahrzunehmen. Ich finde diesen Vorgang einerseits spannend, andererseits möchte ich mir nicht vorwerfen lassen zugeschaut zu haben, wie sich unsere Gesellschaft m.E. negativ verändert. Passivität, auch wenn diese manche Opportunisten für geboten halten, war nie mein Ding.

Zu den Problemen äußern sich auch ehemalige und gegenwärtige Mitglieder:

Jens Christian Henke publiziert in Forum:



Reinhard Mey hat in einem seiner Lieder getextet:
*"Der Minister nimmt flüsternd den Bischof beim Arm:
 Halt du sie dumm, ich halt sie arm!"*

Das ist nicht mehr zeitgemäß - der Staat hat bereits beide Rollen übernommen... Frohe Weihnachten! Jens

....und Carl-M. Falk hat eine sehr sachliche, informative Internetseite zur ZÜP aufgebaut: www.cfz.de

Es lohnt sich reinzuschauen. Bei unserer Versammlung werden wir auch noch Geld sammeln für diejenigen, die total verweigern, um Ihnen bei ihrem Rechtsstreit zu helfen. JS.

Irrwitz – Terror

Bislang dürfen wir Privatpiloten ohne Grund als „die größte Gefahr“ bezeichnet werden. Die Staatsanwaltschaft spricht den „einhelligen Experten Meinungsfreiheit zu“. Das wäre ja nicht schlimm, wenn auf diesen Meinungen nicht Verordnungen beschlossen werden. Gut ist nur, dass jetzt durch einen Paradigmenwechsel der normale Bürger in Angst und Schrecken versetzt wird:

Die FAZ schreibt dazu: Während sich die Juristen in der Bundesregierung und weit über sie hinaus den

Kopf über mögliche Formulierungen zerbrechen, hat der Kolumnist Franz Josef Wagner in der „Bild“-Zeitung den rechtlichen Aspekt um den psychologischen Blick erweitert. Er schrieb: „Ich will mir nicht vorstellen, wie die Passagiere sich in einem gekaperten Flugzeug fühlen . . . *Ich will mir nicht vorstellen, wie die Passagiere mehr Angst vor Ihnen, (dem) Bundesinnenminister, haben als vor den Terroristen.*“ JS

Von der Mitarbeit und den Baustunden im Verein

Zu diesem Thema möchte ich mir zum neuen Jahr mal einige Bemerkungen erlauben und mich dazu äußern. Wir haben seit vielen Jahren ein System entwickelt, welches einigermaßen funktioniert. Es heißt nicht, die einen fliegen und die andern arbeiten, sondern wir wollen fliegen und dass wir das können, dafür müssen wir alle auch arbeiten. Wir sind ein gemeinnütziger Verein und kein Dienstleistungsunternehmen. Leider gibt es einige Mitglieder, die zwar kein oder zu wenig Geld haben und trotzdem fliegen wollen ohne zu arbeiten. Und dann wundern sie sich, wenn am Jahresende eine Rechnung kommt für nicht geleistete Baustunden, die sie nicht bezahlen können.

Zuerst zu den LSG Baustunden, wir haben immer noch genügend Arbeit z.B. beim Bau unserer Boxenhallen und eine Mitarbeit bieten diese an. Wer also seine Schulden abarbeiten will kann sich jederzeit anmelden. Meldet Euch bei unserem Bauleiter Franz Lesch, er wird Euch einteilen. Dann zu den LSV-Baustunden, Immer noch haben wir keine eigene Werkstatt, wir müssen unsere Flugzeuge weggeben zur Überholung und das kostet Geld. Und wir bezahlen dies mit dem Geld, eben von denen die nicht arbeiten. Und dann müssen einige Mitglieder helfen, denn wenn eine Auftragsfirma alles allein macht wird dies teuer. So haben wir die einmalige Gelegenheit beim Überholen unserer Flugzeuge helfen zu dürfen und können dadurch Kosten zu sparen. Außerdem ist unser neuer techn. Leiter Gustav Waldenberger Mitinhaber dieses LTB, so daß auch immer ein Werkstattleiter da ist, der die Arbeiten beaufsichtigt und angibt, und auch eventuell benötigtes Material ist vorrätig. Also nützt diese Gelegenheit aus, wer unter der Woche keine Zeit hat kann auch Samstags arbeiten. Meldet Euch in der Geschäftsstelle oder per e-mail, wir teilen Euch dann ein und Ihr bekommt dann Nachricht wann Ihr gebraucht werdet. Herbert Frank

Boxenbau

Für diejenigen, die über Winter nicht zum Platz gekommen sind, lässt sich sagen, dass die Fundamente für die erste Hälfte fast fertig ist, und für die zweite Partie etwa zur Hälfte. Es ist abzusehen, dass der erste Block im Frühjahr fertiggestellt werden kann.

Werkstattarbeit und **kleine Reparaturen** erscheinen oft als riesiges Hindernis. Dabei kann es so leicht sein. Schaut mal wie Kalman das Problem mit einem kaputten Haubenbezug und das Anpassen desselben löst:



**Nicht reden – machen - und wenn es nähen ist.
Klasse Kalman**

Fliegen über den Weiten der Kalahari in Namibia

Am 28.10.06 flogen 2 Mitglieder des LSV, Dieter Frank als techn. Mitarbeiter der Flying Ranch in Bitterwasser und Herbert Frank als Gast mit dem Airbus 340 der Namibia Air ab nach Windhoek. Nach fast 10 h Nachtflug wurden wir am Flughafen abgeholt und nun ging es zuerst 100 km Asphaltstraße und dann nochmals 120 km Sand- oder Schotterstrasse in Richtung Süden mit Ziel Bitterwasser. Nach 3 h Fahrt durch die Weite der Halbwüste Namibias vorbei an den Tieren des Landes wie Springböcke, Affen, ein Straus stand am Straßenrand, Ankunft rechtzeitig zum Mittagessen auf der Farm.

Eine schlechte Nachricht empfing uns gleich, die Container mit den Flugzeugen waren noch nicht da. Ankunft in Walfischbai voraussichtlich am 01.11.06. So hatten wir Zeit uns mit der Farm und Ihren Bewohnern bekannt zu machen, eine Besichtigung der Flying Farm mit ihren Einrichtungen war angesagt. Imponierend waren die Palmenalleen. Es ist Tradition, dass früher für alle Leistungsflüge, und in letzter Zeit für alle FAI-Tausender dem Piloten eine Palme gepflanzt wir mit Datum und Name. Schon am nächsten Tag ging es wieder auf der Sandstrasse nach Windhoek. Zuerst natürlich die Besichtigung der Stadt aus der Kolonialzeit, mit Denkmal aus dem Herero-Aufstand, der

Christuskirche, der Festung über der Stadt und etliches mehr. Dann war Einkauf angesagt, man glaubt nicht was die Segelflieger alles benötigen, einen so großen Betrieb aufrecht zu erhalten. Den Rückweg versperrte uns ein Gewitter, also war ein kleiner Umweg von ca. 60 km angesagt, denn schließlich wollten wir ein Wolkenbruch auf einer Sandstrasse wenn möglich vermeiden. Am 02.11. kamen dann die Transporter mit den 4 Containern endlich an, also war ausladen angesagt, bei 35 Grad im Schatten.. Abends war ein Grill-Fest in Vorbereitung für die Angestellten der Farm. Dann, nach einigen Arbeitstagen endlich der erste Flugtag, es war der 6.11.06

Der Flugplatz besteht aus einer alten Salzpfanne ca 2-2,5 km im Durchmesser, wir mussten mit Hilfe eines Leppos das Flugzeug zum Start auf die andere Seite ziehen. Das ganze Gelände liegt 1250 m hoch und bei der intensiven Einstrahlung ist ein Start gegen den Wind obligatorisch. Es war 12 Uhr 53 als Dieter zum ersten Male Vollgas gab. Dieter flog als Pilot und ich hatte den Platz als Co-Pilot eingenommen. und ab ging es. Nach fast 1000 m hob die ASW 25 MI endlich ab, Fahrwerk rein und am Ende der Piste erstes vorsichtiges Einkreisen und schon hatten wir das erste Steigen. Ein Aufwind von 2-3 m brachte uns auf 1600 m. Motor aus und weiter ging es bis 3500. Die ersten Wolken standen weit weg im Norden, ca. 90 km Richtung Windhoek. Wir begannen in diese Richtung abzufliegen und schon der nächste Bart brachte uns auf 4000 m Höhe.. Wölbklappen in die vorderste Raste und weiter ging es mit 200 km/Std. Nun nahmen wir zum ersten Mal Sauerstoff .Bei den ersten Bergen angekommen erreichten wir dann 5500 m Höhe, der Außenthermometer zeigte minus 10 Grad, es war verdammt kalt hier oben. Nun ging es weiter in Richtung Rehoboth, dort trafen wir auch unsere anderen beiden Kameraden, welche mit uns abgeflogen waren. Der Flarm funktionierte bei denen nicht, wir hatten sie jedoch auf unserem Display. Nun ging es zum Platz zurück, unter uns die endlose Weite der Kalahari. In der Ferne kamen die großen Salzpfannen in Sicht, die linke davon unsere. Wir meldeten den Gegenanflug und um 18:36 war der erste Flug zu ende, wir landeten auf dem sehr weichen Boden der Pfanne. Wir hatten nur 285 km mit einem Schnitt von 85 km/h geflogen, ein schöner Flug war zu ende.

Der 07.11.06 begann mit einem schönen Sonnenaufgang um 5:30. Nach einem reichhaltigen Frühstück beschlossen wir, heute früher zu starten und auf das Mittagessen zu verzichten. Also Vollgas

um 11:26 und schon nach dem Abheben in 50 m Höhe macht sich der erste Bart bemerkbar. Vorsichtiges einkreisen über der Pfanne und schon ging es mit 3-4 m Steigen nach oben bis auf 3500 m Höhe. Die ersten Wolken standen heute schon in westlicher Richtung in Schätzungsweise 20 Km Entfernung., Thomas war schon dort angelangt und meldete sich von dort. Also los mit 200 km in diese Richtung. Wir hatten ca. 500 m verloren als wir dort abkamen, wir hatten für heute beschlossen gemeinsam zu fliegen, auch um den Flarm genauer auszuprobieren. Für 1000 km hatte die Thermik zu spät angefangen jedoch beschlossen wir eine möglichst große Strecke zu fliegen. Erste Wende war in 189 km Entfernung die kleine Stadt Gobabis. Schon von über 50 km Entfernung kam der Flugplatz mit seinen 2 Landebahnen in Sicht. Die Wende in 4000 m Höhe über einem Flugplatz ohne Betrieb und weiter ging es in Richtung Mariental, Entfernung 250 km. Wir hatten unseren Kameraden Thomas mit seiner ASW 25 M inzwischen eingeholt, der Flarm zeigte mit einem Balken Ihn links vor uns an, geschätzte Entfernung ca. 1000 m. Nun ging es weiter, mit Hilfe des Flarm ein interessantes Fliegen. Bei Näherkommen dann plötzlich 2 Balken und dann bei 3 Balken ein schrilles Schreien des Gerätes, wir wahren direkt hinter Ihm im Kreisflug. Wir übernahmen nun wieder die Führung und nach ca 90 min kam in der Ferne schon der Stausee in der Nähe von Mariental in Sicht. Inzwischen hatte sich vor uns eine Überentwicklung gebildet, wir mussten etlichen Schauern ausweichen. Unter uns die immer endlose Weite der Halbwüste mit seinen einzelnen Farmen dazwischen immer wieder Salzpflanzen, einige sogar mit privaten Landebahnen der Farmer. In der Ferne in ca. 200 km kam nun der einzige erloschene Vulkan Namibias in Sicht. Inzwischen hatten wir wieder 5000 m Höhe erreicht, es war wieder verdammt kalt. Wir flogen nun weiter in Richtung Rehoboth auch dort dann die Wende kurz vor einem Stausee. Unsere Sauerstoffflasche war fast leer, anscheinend war irgend was undicht. Also, ein Gleitflug ab in Richtung Bitterwasser, entlang der sich über 100 km sich ausdehnenden Sanddünen., an deren am östlichsten gelegenen unser Platz lag. Nach langsamem Abbau unserer Höhe in vorgeschriebenen Linkskreisen um den Platz herum dann um 18 Uhr die Landung, wir waren fast 750 km geflogen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 153 km/Std. Am 8.11.06 dann ein weiterer Flugtag. Das Wetter war an diesem Tage nicht so gut, der Wind war sehr stark und spielte verrückt. Wir hatten wieder beschlossen mit

2 Flugzeugen gemeinsam zu fliegen. Wir flogen wieder nach Gobabis mit Wende hinter der Stadt an einer Kreuzung in der Wüste. Dann zurück Richtung Mariental. Die Thermik war heute nicht so gut, wir konzentrierten uns auf das Erfliegen der eingebauten Flarms. Inzwischen hatte sich auch im Norden eine Schlechtwetterfront aufgebaut, eine frühere Landung war vorprogrammiert. Um 15:50 waren wir wieder am Boden wir hatten nur 500 km mit Schnitt 103 zurückgelegt, für Bitterwasser ein eher schlechter Tag. Dann am 10.11.06 gab es eine gute Vorhersage, also frühest möglicher Start. Um 10:02 Uhr ging es los, und wieder zuerst in Richtung Gobabis.

Dann weiter in Richtung in das 400 km entfernte Mata-Mata. Leider lag unsere zweite angepeilte Wende im Blauen, so änderten wir bei Mariental unseren Kurs in Richtung Gamsberg, dem höchsten Berg von Namibia. Nun nahmen wir in 4500 m zum ersten Mal Sauerstoff, Wir erreichten die ersten Berge bei Rehoboth in 5000 m Höhe. Es wurde wieder kalt in der Maschine, in ca. 100 km kam der Gamsberg in Sicht. Doch auch dieses Ziel war uns versagt, je näher wir dem Gebirge kamen je schlechter wurde die Thermik. Nun also die 3. Wende von 6 Möglichkeiten. Nochmals an die Wolkengrenze in über 5500 m und zurück ging es, wir entschlossen uns zu einem Jojo. Wir hatten nun wieder Bitterwasser auf dem Rechner und wir rechneten uns aus, wie weit wir über Bitterwasser hinaus fliegen mussten dass es uns langt die 1000 km bis zum Sonnenuntergang zu erreichen . Inzwischen war es 18 Uhr Ortszeit, eine Stunde vor Sonnenuntergang. Wir entschlossen uns zu einem Gleitflug über 150 km mit dem besten Gleiten. So flogen wir wieder an Bitterwasser vorbei in Richtung Mariental, doch auch dort machte sich eine Überentwicklung bemerkbar. Also 4. Wende und zurück Richtung Norden.. Um 18 Uhr 30 dann die 5. Wende, wir hatten 1000 km auf dem Rechner und noch 60 km bis zum Platz. Um 18 Uhr dann eine sichere Landung nach einer Flugzeit von 8 Std. wir hatten 1060 km zurückgelegt. Unser Partner Thomas hatte an diesem Tage sogar 1100 km zurückgelegt, er war etwas früher gestartet und auch später gelandet. Ein schöner wunderbarer Flugtag war zu Ende. Nun noch eine Erklärung zu den 1000 km.

Es gibt einmal den OLC tausender, der wird Landesweit oder auch weltweit gezählt und gepunktet. Dabei kann man auch zu zweit fliegen und es sind bis zu 6 Wendungen erlaubt. Die Wendepunkte können nach Wahl und Möglichkeiten frei gewählt werden.

Dann gibt es den FAI tausender, der muss alleine geflogen werden. Dabei muss ein FAI Dreieck

erfolgen werden mit zwei Wendepunkten, die vorher festzulegen sind und während des Fluges nicht verändert werden können. Für die Erfüllung dieses Leistungsfluges gibt es ein Abzeichen. HF

Geburtstagsgrüsse

Ein neuer Service des Vereins wird ein Jahr alt. Viele Dankschreiben vor allem unserer Passiven und Fördernden Mitglieder haben uns gezeigt, dass diese Entscheidung, einen persönlichen Kontakt durch Geburtstagsgrüsse zu unseren Mitgliedern zu pflegen, richtig war. So konnten wir außerdem durch ca 10 Rückläufe falsche Adressen berichtigen. Alle diese Maßnahmen erfordern jedoch den Einsatz einiger Mitglieder, deshalb die Bitte an alle, teilt uns mit, wenn sich Euere Adresse, tel. Nr. oder e.mail Nummer geändert hat, mit, damit wir unsere Mitgliederdatei auf dem Laufenden halten oder Berichtigen können. Außerdem sparen wir dadurch unnötige Arbeit und Portokosten.

Herbert Frank

DAeC und BWLV-Beiträge haben sich erhöht:

	Jugendliche	Erwachsene
Bisher: €	26,15	52,30
Neu: €	40,65	61,30
	+ 4,50	+ 9,00

Siehe auch Adler

Der Vereinsanteil bleibt gleich

Einer von uns, Josef Fees hat uns verlassen

Nur die älteren können sich noch an Ihn erinnern. Zusammen mit Herbert Frank hat er schon 1944 seine A-Prüfung geflogen. Nach dem Kriege war er als einer der ersten wieder dabei, als es darum ging, unseren Verein aufzubauen, um wieder fliegen zu können. Wir trafen uns nach Feierabend und arbeiteten, entweder an unserem Grunau Baby III, das gerade im Bau war oder an unserem ersten Flugplatz, den wir auf den Rohrackerwiesen erbauten. So war unser Sepp mit seinem Motorrad unterwegs, um beim neuen Flugplatz mitzuarbeiten. Leider verunglückte er beim Überholen beim Seehof, ein schwerer Schädelbruch war die Folge, die Ihn auch für die weitere Fliegerei untauglich schrieb. So wechselte er nach seiner Genesung den Verein, er half den Ettlinger Keglerverein aufzubauen, eine lebenslange ehrenamtliche Tätigkeit. Wir hatten damals einen treuen Kameraden verloren. Wir möchten uns trotzdem daran erinnern, dass auch beim Aufbau des Vereins nicht alles so glatt lief wie es unsere fast 60 jährige Geschichte aufzeichnet. Wir werden Josef Fees nicht vergessen. H.F.

Dienstplan LSV Albgau

1. Halbjahr 2007

Stand: 15.01.2007

		Flugleiter	Fluglehrer	Windenfahre	Bemerkung	
Samstag	03.02.2007	FSV	Keller	Klenert		
Sonntag	04.02.2007	Akaflieg	Tausch	Leichtle		
Samstag	10.02.2007	Dijakovic	Kursawe	Mellert		
Sonntag	11.02.2007	FSV	Merker	Nickschas		
Samstag	17.02.2007	Akaflieg	Tausch	Schlager		
Sonntag	18.02.2007	Kraft	Wajda	Wittber		
Samstag	24.02.2007	Akaflieg	Kursawe	Klenert		
Sonntag	25.02.2007	FSV	Keller	Leichtle		
Samstag	03.03.2007	FSV	Tausch	Mellert		
Sonntag	04.03.2007	Akaflieg	Merker	Nickschas		
Samstag	10.03.2007	Meis	Wajda	Schlager		
Sonntag	11.03.2007	FSV	Merker	Wittber		
Samstag	17.03.2007	Schaaf	Tausch	Klenert		
Sonntag	18.03.2007	Akaflieg	Kursawe	Leichtle		
Samstag	24.03.2007	Tippl	Merker	Mellert		
Sonntag	25.03.2007	Akaflieg	Skucek	Nickschas		
Samstag	31.03.2007	FSV	Keller	Schlager		
Sonntag	01.04.2007	Akaflieg	Wajda	Wittber		
Montag	02.04.2007				Osterfluglager	
Dienstag	03.04.2007		NN	Lesch + NN		
Mittwoch	04.04.2007					
Donnerstag	05.04.2007					
Freitag	06.04.2007	Wagenblatt	Kursawe	Klenert		Karfreitag
Samstag	07.04.2007	Akaflieg	Keller	Leichtle		
Sonntag	08.04.2007	FSV	Skucek	Mellert		Ostersonntag
Montag	09.04.2007	Dijakovic	Merker	Nickschas		Ostermontag
Dienstag	10.04.2007					
Mittwoch	11.04.2007		NN	Lesch + NN		
Donnerstag	12.04.2007					
Freitag	13.04.2007					
Samstag	14.04.2007	Akaflieg	Wajda	Schlager		
Sonntag	15.04.2007	Akaflieg	Skucek	Wittber		
Samstag	21.04.2007	FSV	Keller	Klenert		
Sonntag	22.04.2007	Akaflieg	Tausch	Leichtle		
Samstag	28.04.2007	Kraft	Merker	Nickschas		
Sonntag	29.04.2007	FSV	Skucek	Schlager		
Dienstag	01.05.2007	FSV	Kursawe	Wittber	Maifeiertag	
Samstag	05.05.2007	Akaflieg	Wajda	Klenert		
Sonntag	06.05.2007	Meis	Tausch	Leichtle		
Samstag	12.05.2007	FSV	Kursawe	Nickschas		
Sonntag	13.05.2007	FSV	Merker	Schlager		
Donnerstag	17.05.2007	Akaflieg	Skucek	Wittber	Himmelfahrt	
Samstag	19.05.2007	Akaflieg	Keller	Klenert		
Sonntag	20.05.2007	FSV	Wajda	Leichtle		
Samstag	26.05.2007	Schaaf	Keller	Mellert		
Sonntag	27.05.2007	Akaflieg	Kursawe	Nickschas		
Montag	28.05.2007	Tippl	Skucek	Schlager	Pfingstmontag	
Dienstag	29.05.2007			Wittber	Pfingstfluglager	
Mittwoch	30.05.2007					
Donnerstag	31.05.2007		NN			
Freitag	01.06.2007					
Samstag	02.06.2007	FSV	Merker	Mellert		
Sonntag	03.06.2007	FSV	Skucek	Klenert		
Montag	04.06.2007					
Dienstag	05.06.2007		NN			
Mittwoch	06.06.2007					
Donnerstag	07.06.2007	Akaflieg	Wajda	Leichtle		Fronleichnam
Freitag	08.06.2007					
Samstag	09.06.2007	Wagenblatt	Kursawe	Mellert		
Sonntag	10.06.2007	FSV	Keller	Nickschas		
Samstag	16.06.2007	FSV	Tausch	Mellert		
Sonntag	17.06.2007	Dijakovic	Merker	Schlager		
Samstag	23.06.2007	Akaflieg	Wajda	Wittber		
Sonntag	24.06.2007	Akaflieg	Skucek	Klenert		
Samstag	30.06.2007	FSV	Keller	Leichtle		
Sonntag	01.07.2007	Kraft	Kursawe	Mellert		

Terminplanung 2007

Datum	Uhrzeit	Veranstaltungen
19.01.07	19:00	Techn. Besprechung der Werkstattleiter u. Gruppenleiter und Vorstandssitzung
26.01.07	19:00	Sportlerehrung in der Stadthalle Ettlingen
02.02.07	19:00	1.Versammlung im kleinen Griechen in Bruchhausen
23.02.07	19:00	Aktiventreffen der Motorsegler im kleinen Griechen
22.2.-25.2.07		Jugendtreff in Baerenthal, wer geht mit ?
01.03.-30.09.07		Dezentraler Segelflugwettbewerb (DMST)
03.03.07	10:00	Bezirkstagung des BWLV in Karlsruhe
16.03.07	19:30	Aktiventreffen der Segelflieger im Briefingraum Rheinstetten
17.03.07	11:00	Offizieller Flugbetriebsbeginn des LSV mit Einteilung
19.03.- 31.04.07		Überholung der Dimona mit Abnahme
31.03.2007	9:00-19:00	VHS-Kurs Segelfliegen und Motorfliegen (κ 027 + κ 028)
23.04.07	19:30	Jahreshauptversammlung 07
02.04.-15.04.07		Osterfluglager mit Schnupperkurs in Rheinstetten
14.05.-24.05.07		Brillant Arrow 07-(nur Nord u. Mitteldeutschland)
19.04.-22.04.07		Aero- Friedrichshafen
21.05.-25.05.07	10:00	16. Altherrenfluglager in Rheinstetten
29.05.-09.06.07	10:00	Pfingstfluglager der Segelflieger in
14.06.-28.06.07		ELITE 2007-interne Großübung in Süddeutschland
2008 oder 2009		Hallenfest in Rheinstetten, mit Segelflugrundflügen (erst nach Fertigstellung der Boxengaragen)
13.07.07	19:30	Aktiventreffen aller Piloten im kleinen Griechen
13.-14.07.07	09:00	Projekttag für die Realschule Ettlingen
27.07.07	09:00	Kinderfliegen für die Stadt Ettlingen
30.07.-12.08.07	10:00	Sommerflugwochen in des LSV-Albgau in ?
15.08.-25.08.07	09:00	Kinderfliegen für Rheinstetten
17.08.07	09:00	Kinderfliegen für Karlsruhe
23.08.07	09:00	Kinderfliegen für Waldbronn
24.08.07	09:00	Reservetag für Kinderfliegen bei evtl. schlechtem Wetter
25.08.-09.09.07		Alpenflugwochen in GAP
31.08.07	09:00	Kinderfliegen für die Gemeinde Marxzell
08.09.07		Werbeflugtag mit Fa. Daimler Benz - Schoemperlen
14.09.07	19:30	4.Versammlung im kleinen Griechen
15.09.07		Werbeflugtag für Fa. Bi-Team (geplant)
12.10.07	19:00	Aktiventreffen der Motorflieger
20.10.07	09:00	Ausflug des Vereins nach Irgendwohin
29.10.-03.11.07		Herbstfluglager in Rheinstetten
11.11.07	10:00	Hauptversammlung des BWLV in Böblingen
21.11.07	17:00	Flugbetriebsschlussfeier der alten Herren-Fluggemeinschaft
08.12.07	14:00	Der Nikolaus kommt auf den Flugplatz
12.12.07	15:00	Nikolausfeier der alten Herren