



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

Fahren „heavy“

Anno 1863: Im Riesen-Ballon von Paris nach Nienburg

Fliegen „light“

Alles über die 120 kg-Klasse

Fehler „tricky“

Besser Straftat als Owi?

Fliegen „mit e“

Ein gelber Stromer stellt sich vor



Oldschool sein:

Ist das schick oder kann das weg?



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

zugegeben: Ich bin oldschool und habe mit dem Fortschritt manchmal Probleme. Aber vielleicht ist es gar nicht der Fortschritt, den ich kritisch hinterfrage, sondern das, was damit einhergeht? Beispiel „Fliegen ohne Betriebsleiter“: Berufsbedingt beschäftige ich mich mit dem Thema schon eine ganze Weile. Die Umgewöhnung von „Info“ auf „Radio“ ist durchaus machbar. Dass mir der nette Türmer, der heute Betriebsleiter heißt, meistens nicht mehr antwortet: Das fühlt sich an wie zu Hause und ist nicht wirklich schön, aber auch machbar. Aber dass ich jetzt nicht mehr wie gewohnt am Sonntag einfach so zum Kaffeetrinken zu einem früheren Lieblings-Platz fliegen kann, sondern mich vorher erst dort registrieren und meine Ankunftszeit mitteilen muss: Das empfinde ich persönlich nicht als Fortschritt. Dann bleibe ich vielleicht lieber am eigenen Platz und fliege abends höchstens eine Runde um den Kirchturm. Besonders auch, weil einige Flugplätze jetzt ihre Landeentgelt-Software umgestellt haben, womit einhergeht, dass ich mit einem 600-kg-UL mitunter mehr Landegebühr bezahlen muss, als wenn ich mit einer schweren Echo-Maschine landen würde. Und das nicht, weil ich lauter bin – sondern weil bei den ULs eine andere Messtechnik angewendet wird. Da frage ich mich wirklich: Ist das ein Fortschritt? Ist das von den Flugplatzbetreibern so gewollt, dass ich, die leise fliegt, hier nicht mehr willkommen bin? Als Konsequenz werde ich solche Flugplätze künftig meiden und nur dorthin fliegen, wo differenziert wird. Hier geht ein herzliches Dankeschön an Torsten Gutzeit, den Leiter der Bundeskommission UL im DAeC, der an dem Thema dran ist. Allerdings sollten sich hier auch dringend die UL-Hersteller Gedanken machen.

Ein weiteres Thema, das meinen Unmut auslöst: Die Finanzämter rücken dem Flugsport zunehmend auf die Pelle. Während einige Modellflugvereine plötzlich horrenden Grundsteuerbescheide erhielten, sollen nach dem Willen mancher Finanzbehörden Luftsportvereine, die vorher vorsteuerabzugsberechtigt waren, dieses rückwirkend aberkannt bekommen. Aber: Da gibt es zum Glück Bewegung. Dazu im Regionalteil Rheinland-Pfalz mehr von Jörg Federrath.

Insgesamt ist unser Regionalteil dieses Mal besonders informativ für alle Leser: Während wir dank Ralf-Michael Hubert in Bremen von einer Fluglehrerfortbildung profitieren können, nimmt uns Hartwig Grothkopp in Hamburg mit zum Pilotentag Nord. In Niedersachsen berichtet Kristian Kröger über einen tollen Workshop zum Thema Vereinsentwicklung: sehr empfehlenswert für alle Vereine.

Schreibt mir gerne an redaktion@luftsportmagazin.de, wie ihr die Entwicklungen im Luftsport findet! Seid ihr auch eher Fraktion Old School oder gehört ihr zu den Visionären, die allem etwas Positives abgewinnen können?

Jetzt wünsche ich euch erst mal einen guten Saisonstart mit vielen tollen Flugerelebnissen!

Herzliche Grüße

Ihre/eure

Ricarda Helm

Inhalt

Termine U2

News 4

Luftrecht

Lieber Straftat als Bußgeld? 10

Neue Regeln: Das ändert sich im Luftraum 11

Elektroflug

Elektra Trainer FG

Vom Prototypen zur Serienfertigung 12

Ultraleicht

Die 120 kg-Klasse:

Von Mythen bis zur Realität 14

Technik

Der Irrtum über die „100-Stunden-Kontrolle“ 17

Landesverbände

Bremen LV 18 - 21

Hamburg LV 22 - 23

Niedersachsen LV 24 - 30

Rheinland-Pfalz LV 31 - 37

Flugsicherheit

Angst beim Fliegen 38

Luftsportjugend

Vom Aero-Club Koblenz zur Lufthansa European Flight Academy 40

Frauen im Luftsport

49. Hexentreffen in Speyer 42

Vorstandswechsel beim Förderverein 43

Historie

Ein Gigant über Europa 44

Wetter

2024 mehr Blitze im Norden 46

Leserbriefe/Kleinanzeigen 47

Impressum 47

durchdachtes Wettbewerbsprogramm und eine funktionierende Organisation, damit die Meisterschaft reibungslos abläuft. Damit sich die Teilnehmenden und ihre Helfer rundum wohlfühlen, müssen zahlreiche logistische Fragen geklärt werden. Wo schlafen die Piloten? Wo können sie sich nach einem langen Flug frisch machen? Wo gibt es etwas zu essen? Bei der Quali sollen dafür Dusch- und Toilettenwagen aufgestellt sowie ein eigenes Stromnetz mit Verteilern und eine Medienausstattung mit Leinwand, Beamer und Lautsprechern für die tägliche Wettbewerbsbesprechung und die Siegerehrung zur Verfügung gestellt werden.

Auch an die Sicherheit wird gedacht: Bauzäune und Absperrungen werden aufgebaut, um den Flugplatz klar zu strukturieren und Unbefugten den Zugang zu gefährlichen Bereichen zu verwehren. Alles wird so vorbereitet, dass sich Piloten und Besucher gleichermaßen auf das Wesentliche konzentrieren können – den Segelflug. Ein Wettkampf, der über mehrere Tage geht, ist nicht nur körperlich, sondern auch mental anstrengend. Gute Verpflegung ist daher essenziell. Ein Caterer liefert warme Mahlzeiten, Kühlwagen und große Kühlschränke stehen für Getränke bereit, und am Morgen sorgt ein Brötchendienst für einen gelungenen Start in den Tag. Dabei darf natürlich der Grill nicht fehlen. Schließlich gehört ein gemeinsames Abendessen genauso zum Wettbewerb wie das Fliegen selbst.

Der eigentliche Wettbewerb erfordert ebenso eine genaue Planung. Ein besonders heikler Punkt ist die Organisation der Windenstarts. Eine ziemliche Herausforderung, denn leistungsstarke Winden sind nicht überall verfügbar. Auch hier arbeitet der Verein an einer Lösung, um einen reibungslosen Ablauf zu garantieren. Jedes Flugzeug wird entsprechend ausgestattet, um die geflogenen Strecken präzise zu dokumentieren. Die Ergebnisse werden in Echtzeit ausgewertet und über Bildschirme und Online-Plattformen für Teilnehmer und Zuschauer sichtbar gemacht. Die Wendepunkte und Lufträume werden derzeit geprüft, um eine regelkonforme Durchführung sicherzustellen.



Landung des Duschcontainers
Foto: Frits Urselmann

Für das Sponsoring wurden bereits viele Unternehmen kontaktiert und erste Zusagen sind eingetroffen. Neben Geldmitteln geht es dabei auch um Sachleistungen, wie z. B. Pokale für die Gewinner. Auch die Stadt Cloppenburg ist involviert. Der Bürgermeister wurde eingeladen und wird bei der Eröffnung sowie der Siegerehrung anwesend sein.

Die Qualifikationsmeisterschaft lockt Segelflugpilotinnen und -piloten aus ganz Deutschland nach Cloppenburg. Insgesamt sind 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gemeldet, die mit ihren Segelflugzeugen in der Club- und Standardklasse antreten. Die Konkurrenz ist groß, denn am Ende winkt die Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft und damit die Chance, sich mit den besten Segelfliegern des Landes zu messen.

Für den LSV Cloppenburg bedeutet die Meisterschaft eine große Aufgabe, aber auch eine Gelegenheit, die Begeisterung für den Segelflug zu teilen. Mit viel Einsatz wird daran gearbeitet, allen ein tolles Erlebnis zu bieten. Wir freuen uns auf einen spannenden Wettbewerb und viele schöne Momente in der Luft und am Boden!

Text: Hanna Dierken

Aus den Vereinen

Aero-Club Braunschweig

Ein plötzlicher und abrupter Abschied als ambitionierter Segelflugpilot nach 44 Jahren und 7032 Flugstunden

Nachdem ich am Sonntag, den 18.6.2023, nach 461 Kilometern mit meiner mich seit 1989 begleitenden und immer zuverlässigen LS4 WL am Abend gegen 17.50 Uhr Ortszeit in Braunschweig-Waggum gelandet war, erfasste mich ein nicht näher zu definierendes Gefühl aus schwerer Melancholie und tiefer Ungewissheit, weil das Sehen und Wahrnehmen von Lichtblitzen und einem nicht näher zu definierendem Rußregen auf meinem linken Auge seit dem gesamten Wochenende nichts Gutes erahnen ließ.

Wenige Tage später erfolgte dann die erforderliche Operation aufgrund einer vollständigen Netzhautablösung und somit war für mich der Stecker, in Bezug auf meinen geliebten Segelflugsport,

komplett und unwiederbringlich gezogen, da anschließend aufgrund der Schwere dieser Verletzung nur noch eine Sehschärfe von 30 Prozent auf meinem linken Auge gegeben war.

Daher freue ich mich, an dieser Stelle einige schöne und auch emotionale Höhepunkte meines fliegerischen Lebens skizzieren zu dürfen:

Ein absolutes Novum in Deutschland und sogar weltweit waren **1983** die erstmals im Windenstart ausgerichteten Niedersächsischen und Berliner Segelflugmeisterschaften in Braunschweig-Waggum. Mein im November 2022 verstorbener Freund Rudolf Müller hatte dieses den Geldbeutel schonende Startsystem erstmalig in einem Wettbewerb eingesetzt. Mit einer logistischen

Meisterleistung wurden innerhalb von einer Stunde mit vier Winden 70 Segelflugzeuge in die Luft befördert. Ich leitete damals den Startbetrieb an unserer Aero-Club-Winde. Sogar für Seilrisse gab es ein besonderes Extrateam, das im Bedarfsfall sofort zur Stelle war. Andere Ausrichter von Meisterschaften übernahmen später dieses bewährte Startsystem.

1985 flog ich dann in Rotenburg/Wümme mit der ASW 19 meiner Segelfluggruppe mit großer Neugierde die erste Niedersachsenmeisterschaft mit. **1987, 1989** sowie **1993** folgten dann weitere Teilnahmen an Niedersächsischen Segelflugmeisterschaften erneut in Braunschweig und wieder in Rotenburg sowie Achmer. Ich konnte mich immer im Mittelfeld positionieren, gab dann aber die Teilnahme an zentralen Meisterschaften auf, weil das zweiwöchige „Lagerleben“ sowie das Warten auf Flugwetter absolut nicht so meine Welt ist. Und in Achmer gab es damals in der zweiten Woche fast nur Regen.

Von 1985 bis 1991 habe ich sechs Jahre, zunächst zwei Jahre als zweiter Gruppenleiter und anschließend vier Jahre als Chef, das Geschehen und die Geschicke der Segelfluggruppe des Aero-Club Braunschweig aktiv mitprägen und gestalten können.

Ein absoluter Höhepunkt war für mich eine im August 1988 bei Klaus Ohlmann in Puimisson gebuchte Streckensegelflugwoche in den südfranzösischen Alpen. Der im April 2022 durch einen tragischen Flugunfall tödlich verunglückte damalige stellvertretende Chefredakteur des Aero-Kurier, Gerhard Marzinzik, war auch in dieser Zeit bei Klaus vor Ort und so flogen wir täglich im Dreierteam unter der souveränen Führung von Klaus, der immer dopsitzig mit weiteren Segelflugenthusiasten im Janus unterwegs war, bei guten Wetterlagen täglich große Strecken.

Übrigens war Klaus Ohlmann bei meinem Einstieg in den Segelflug 1979 in Braunschweig im Alter von 25 Jahren einer meiner passionierten Fluglehrer.

Allerdings habe ich zu dieser Zeit noch aktiv in Waggum in der 1. Herrenmannschaft engagiert Fußball gespielt und hatte somit im Vorfeld für das bevorstehende Wochenende immer riesige Planungskonflikte.

Den Jüngeren von euch gebe ich daher mit auf den Weg, dass es unmöglich ist, zwei Sportarten zur gleichen Zeit nebeneinander auszuüben! Ihr müsst euch somit im Vorfeld entscheiden, oder wie ich damals, leiden!

Im Juni **1989** konnte ich dann aus Egelsbach bei Frankfurt meine LS4 abholen und somit erfüllte ich mir den Traum vom eigenen Segelflugzeug, das 2007 im LTB Oberlausitz in Klix noch mit Winglets nachgerüstet wurde.

Ein großes Geschenk für uns Segelflieger war natürlich **1990** das Ende der deutschen Teilung. Westlich der innerdeutschen Grenze gab es eine ADIZ (Air Defense Identification Zone) – eine etwa 40 Kilometer breite Zone, in der der zivile Luftverkehr ein absolutes Tabu war. Durch die deutsche Einheit konnten wir nun die thermisch hervorragenden Gebiete im Osten bis zur polnischen Grenze und sogar noch weiter für unsere großen Streckenflüge nutzen.

1992 hatte ich dann noch die einmalige Gelegenheit, mit meiner LS4 an einem Streckensegelflugehrgang des Landesverbandes Niedersachsen im südfranzösischen Segelflugzentrum Vinon unter Leitung des unvergessenen und bereits auch verstorbenen Gaidis Naimanis teilzunehmen.



Das waren noch Zeiten! **2018** gewinnt mein Vereinskollege Peter Montag, rechts, die DMSt in der Standardklasse in Niedersachsen vor mir.

Im selben Jahr erhielt meine Segelfluggruppe das mit 10.000 D-Mark dotierte und bundesweit ausgeschriebene „Grüne Band“ der Dresdner Bank für hervorragende Jugendarbeit.

Ein weiteres Glanzlicht bleibt auch **1999** die Teilnahme an einem zweiwöchigen Streckenflugcamp in der Schnuckenheide in Repke mit meinem Fliegerkollegen Andreas Kruse.

Leider wurde dieses einmalige „Thermikparadies“ 2015 geschlossen, und die mir ans Herz gewachsenen Mitglieder des Altkreis Isenhagen fanden nach einer langen Findungsphase nun endlich eine neue fliegerische Heimat in Ummern und Metzgingen.

Besonders freut mich natürlich der Aufstieg der dortigen Segelflugvereine, LSG Fallersleben und VFL Südheide, in die 1. OLC-Segelflug-Bundesliga im Jahr 2024.

Viele ältere Fliegerkollegen werden sich noch an das „Hammersegelflugwetterjahr“ **2003** erinnern.

Damals flog ich mit meiner LS4 im Juli innerhalb einer Woche dreimal von Braunschweig aus ein angemeldetes Dreieck von 720 Kilometern mit den Eckpunkten Verden – Lübz – Torgau und wurde damit, wie auch noch einmal 2009, Zweiter bei der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) in der 2500 Piloten und Pilotinnen umfassenden Standardklasse.

Zwei dieser wunderbaren und unvergessenen Flüge absolvierte ich mit meinem Freund Hayung Becker, der sage und schreibe mit einem betagten Standard Cirrus unterwegs war.

Mein Vereinskollege und langjähriger Flugzeugprüfer Kornelius Volosciuk schaffte an dem entsprechenden Samstag, es war der 19. Juli, in jener Hammersegelflugwetterwoche mit seiner ASW 22 BLE das erste und bisher einzige angemeldete Dreieck über 1000 Kilometer von Braunschweig aus. Seine erfolgreich angeflogenen Wendepunkte waren damals Lüneburg – Eisenhüttenstadt – Neustadt/Saale.

Das war übrigens auch der große und leider unerfüllte Wunsch meines nach langer und schwerer Krankheit im April 2022 verstorbenen Fliegerkollegen und ambitionierten Streckensegelflugpiloten Martin Tronnier.

Zahlreiche der älteren Haudegen von euch werden sich noch gut an die vielen und intensiven Begegnungen und gemeinsamen Wettbewerbe mit Martin, der auch sehr intensiv für den Segelflugsport gelebt hat, erinnern.

Faszination Modellfliegen.
Diese Aufnahme von
meiner kleinen LS4
entstand im Mai 2020
am Ösel bei Wolfenbüttel.



Die kleine LS 4 hat eine Spannweite von vier Metern

Mein Freund Hayung Becker war beim Streckensegelfliegen zu Anfang auch mein fliegerischer Mentor, über drei Jahrzehnte haben wir unendlich viele und schöne Streckensegelflüge im ganz engen Team bis zum gemeinsamen Acker absolviert. Er war im Vergleich zu mir eindeutig der bessere und innovativere Pilot, ich hingegen hatte das bessere Flugzeug.

Das war eine absolut geniale Symbiose und zudem war Hayung als treuer Berater immer bei der für mich mitunter komplexen und schwer verständlichen Loggertechnik da und hat mich ständig uneigennützig in diesem Bereich „sonderpädagogisch“ betreut.

Im Herbst ging es dann jährlich immer mindestens einmal zum Hangsegelfliegen in das Weserbergland. Speziell auf dem Segelflugplatz in Bisperode am Ith habe ich mich immer aufgrund der guten Gastfreundschaft besonders wohl gefühlt.

Gerade die jüngeren Fliegerkollegen kennen ja nur die Dokumentation unserer Streckensegelflüge mit dem Logger. Die aufgezeichneten Flugdaten werden noch am selben Abend online gestellt. Somit ist dann ja auch zeitnah ein für engagierte Piloten wichtiger Vergleich mit den Leistungen und geflogenen Strecken der Mitstreiter gegeben.

Bis vor zweieinhalb Jahrzehnten haben wir die angeflogenen Wendepunkte noch fotografiert und die Bilder mit den unzerschnittenen Negativfilmen nach dem Abholen aus dem Fotogeschäft in ein Formblatt eingeklebt. Die geplante Aufgabe wurde auf eine Tafel geschrieben und vor sowie nach dem Flug von einem Sportzeugen, der auch abgelichtet wurde, unterschrieben.

Die Formblätter wurden dann schrittweise den jeweiligen Vereinen, die für die jeweilige Landesauswertung verantwortlich waren, zugeschickt, und erst beim Segelfliegertag im November in Walsrode und einige Jahre später in Verden wurden die Sieger in den jeweiligen Klassen bekanntgegeben. Im Nachhinein erscheint das hier Geschilderte eigentlich unvorstellbar!

Natürlich waren die Segelfliegertage in Verden mit den entsprechenden Siegerehrungen in den jeweiligen Klassen sowie zahlreichen Segelflugvorträgen immer ein würdiger Jahresabschluss,

weil sich hier die große niedersächsische Segelfluggemeinde traf und damit die Gelegenheit zum Fachsimpeln über die abgelaufene Saison mit den Kollegen aus den anderen Vereinen bestand.

Seit 2014 bin ich auch in der Modellsportgruppe des Aero-Club Braunschweig mit meinen ferngesteuerten Segelflugmodellen aktiv sowie Gründungsmitglied der Modellflugfreunde Ösel bei Wolfenbüttel. Wir haben dort **2012** einen Verein gegründet und betreiben ganzjährig bei Westwind den Hangsegelflug, der auch gute thermische Optionen eröffnen kann.

Ein unvergessenes und zudem auch gemeinschaftliches Highlight war noch im Jahr **2016** die Deutsche Vizemeisterschaft meiner Segelfluggruppe in der 1. OLC-Segelflug-Bundesliga. Da haben wir schon Tage vor dem Wochenende die Strategien und mögliche Fahrten zu anderen Segelflugplätzen gemeinsam abgesprochen und koordiniert.

Leider ist bei uns in Braunschweig das Segelfliegen auf dem Verkehrsflughafen im Laufe der Jahre immer komplizierter geworden. Um mit dem Auto auf den Platz zu gelangen, müssen wir den Sicherheitsdienst rufen – und das kann mitunter am Vormittag und auch am Abend viel kostbare Zeit kosten.

Seit der Saison 2024 ruht bei uns der Startbetrieb, wenn ein Motorflugzeug im Instrumentenflugmodus Braunschweig anfliegt. Da kann dann gut einmal eine halbe Stunde oder gar mehr Zeit ins Land gehen. Auch die unabdingbare Kommunikation mit den Fluglotsen gestaltet sich seit vielen Jahren mitunter kompliziert und zeigt noch sehr viel Luft und somit einen signifikanten Verbesserungsbedarf nach oben.

Fast hätte ich noch das gute Miteinander mit der Akaflieg Braunschweig vergessen. Über unzählige Jahre habe gerade ich nach meiner täglichen Arbeit als Lehrer an Hauptschulen noch in der Woche bei gutem Wetter am frühen Nachmittag die Startmöglichkeit an der Akaflieg-Winde nutzen können. Das waren noch richtig goldene Zeiten, die aber auch schon seit mindestens zwei Jahrzehnten Geschichte sind.

So freue ich mich zudem auch immer auf die guten und intensiven Gespräche mit den „Alten Herren“ der Akaflieg, die jeweils Anfang August für eine Woche nach Braunschweig kommen und – wie ich auch – bereits sieben oder mehr Lebensjahrzehnte auf dem Buckel haben.

Doch inzwischen ist es hier bei uns in Braunschweig selbst bei Hammerwetter schwierig, in der Woche als Nichteigenstarter in die Luft zu kommen, und so muss jeder unserer ambitionierten Streckensegelfluggpiloten auch mehrfach Winde fahren oder als Startleiter tätig sein.

Im letzten Jahr konnte ich dann Ende Juli meine LS4 an den holländischen Fliegerkollegen Frank Schellenberg, der mein Flugzeug mit dem Transportanhänger und sämtlichem Zubehör gekauft hat, zur Abholung übergeben. Frank flog vor einigen Monaten die EuroGlide 2024 erfolgreich mit und nutzte dabei auch den Luftraum über Niedersachsen intensiv.

Der unvermeidbare Abschied von meiner LS4 war natürlich ein besonderer emotionaler Tag, denn meine Maschine hat mich in 34 Jahren immer wieder sicher und unfallfrei, gerade auch anfangs bei den zahlreichen Außenlandungen, an den Boden gebracht! Im Winter 2022/23 ist mein Segelflugzeug noch im LTB Eichelsdörfer in Bamberg zur erforderlichen 6000-Stundenkontrolle gewesen. Zum Abschluss meines Rückblicks möchte ich hier noch einige persönliche und gutgemeinte Worte loswerden:

Im Laufe der Jahrzehnte habe ich zahlreiche nette und freundliche Segelfliegerkollegen aus Niedersachsen und auch aus ganz Deutschland kennengelernt.

Aber dennoch sind wir Segelflieger mitunter eigenwillige und gediegene Protagonisten, die, wie ich immer zu sagen pflege, aus Hartholz geschnitzt sind und ihren eigenen Kopf haben. Selbstverständlich beziehe ich mich natürlich hier mit ein!

Daher müssen wir lernen, bei Konflikten miteinander zu reden und nicht ständig übereinander. Und wir sollten dem Gegenüber auch einmal was gönnen können und nicht immer die „Neid- und Jamerorgel“ anwerfen!

Sehr schade finde ich auch, dass immer mehr Fliegerkollegen, und das betrifft leider hauptsächlich die Jüngeren, ihre Streckensegelflüge nicht mehr in beide Segelflugportale OLC sowie WeGlide eingeben.



Abschied für immer! Frank Schellenberg, links, holt Ende Juli 2024 meine LS4 aus Braunschweig ab.

Im Jahr **2024** hatte ich die Gelegenheit, auch bei guten Streckensegelflugwetterlagen mit unseren ambitionierten Überlandflugpiloten im Arcus und auch Duo Discus mitzufliegen. Das waren für mich ganz besondere neue und auch emotionale Erlebnisse, die ich mit großer Dankbarkeit wahrgenommen habe.

Jetzt aber möchte ich meine Rückschau mit einem aussagekräftigen Zitat beenden:

Abschiede sind Tore in neue Welten!

(Albert Einstein)

Text: Rolf Wagner

Fotos: privat

AC Hodenhagen

Auf dem Stand des AC Hodenhagen

Unser Mitgliedsverein im Luftsport-Verband Niedersachsen e. V., der Aero-Club Hodenhagen e. V., machte sich für die Sache des Luftsports in der Öffentlichkeit stark, und zwar konkret mit einem Stand auf der Messe ABF in Hannover. Da sich der Sitz der Geschäftsstelle auch in Hannover befindet, war ein unterstützender Besuch durch die Geschäftsstellenmitarbeiter naheliegend. Der Empfang war herzlich, die Selbstdarstellung professionell und das Design des Standes rundum gelungen.

Vom AC Hodenhagen ausgestellt waren hauptsächlich ein Segelflugzeug vom Typ ASK 23, ein UL und ein Fallschirm. Ergänzt wurde dieses Angebot mit je einem Simulator für Segelflug und für Motorflug. Durch eine gelungene Landung mit der Cessna konnte auch die Ehre der Geschäftsstelle gerettet werden (nicht alle in der Geschäftsstelle haben eine Fluglizenz).



Das Team vom AC Hodenhagen e. V.