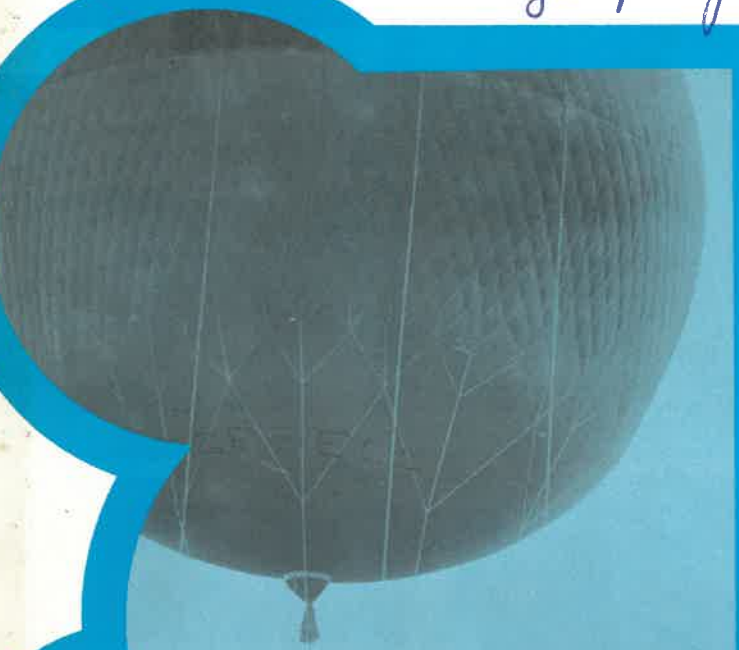
austroflug

Die Luft- und Raumfahrtzeitschrift Österreichs



75 JAHRE AERO CLUB

Jahrgang 26 • 1976 • Nummer 1 • P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1070 Wien

Richter von allen Weltmeistern!
Antony-Petersen

Wer gut ist, fliegt

Zum 75-jährigen Jubiläum des Österreichischen Aero Clubs wünscht die nationale Fluglinie „Gut Land".

AUSTRIAN AIRLINES

austroflug

Die Luft- und Raumfahrtzeitschrift Österreichs

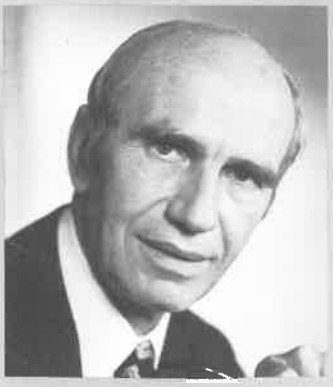
Mit den Mitteilungen des Österreichischen Aero Clubs, der Gesellschaft für alpine Segelflugforschung, des Fachverbandes der Luftverkehrsunternehmungen und des Verbandes österreichischer Flugverkehrsleiter

Dieses Heft ist ausschließlich dem Jubiläum des Österreichischen Aero Clubs gewidmet. Trotzdem konnte eine 75jährige Entwicklung nur in großen Zügen nachgezeichnet, konnten nur markante Ereignisse, charakteristische Daten und symptomatische Bilder herausgegriffen werden. Rückschau soll nicht den Blick auf Gegenwart und Zukunft verengen und darum mußte versucht werden, auch dem heutigen Stand, aktuellen und künftigen Problemen Raum zu geben. Auf die Nennung von Namen, insbesonders Lebender wurde, soweit sie nicht mit sportlichen Höchst- oder Pionierleistungen oder besonderen Funktionen verknüpft sind, bewußt verzichtet. Eine ausführliche Würdigung und Schilderung der Entwicklung des Luftsports muß einer umfassenden Darstellung der österreichischen Luftfahrtgeschichte vorbehalten bleiben.
austroflug —der selbst bald auf 25jähriges Erscheinen zurückblicken kann —hofft, mit diesem Heft einen weiteren kleinen Beitrag dazu geleistet zu haben.

INHALT

Geleitworte	3
Vom Ballonclub zum Luftfahrerverband	6
Sportsektionen	8
75 Jahre im Zeitraffer	14
Fachsektionen	16
Dokumentation in Stichworten und Leitziffern	18
Landesverbände	20
Generalsekretariat und ONF	26
Organisationsübersicht	27
Österreichische Zivilflugplätze	28

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Compress Roman Tschirk Verlagsgesellschaft m. b. H., Verlagsleiter: Robert Stöger. Chefredakteur und pressegesetzlich verantwortlich: Dr. Wolfram Lenotti, Compress-Grafik Herbert Dietrich. Alle 1070 Wien, Neubaugasse 11, Ruf 93 66 45 — 47; Druck: W. L. Huber-Druck, 1051 Wien, Schloßgasse 23.
Fotos: Archiv, Dobek, Hausmann, Hielscher, Khevenhüller, Intersport/Eybl, Lent, Mühlbacher, Neuper, Peter, Pflegerl, Schatzer, Welser, Werkfotos, Zwickl. Einzelpreis S 25,—

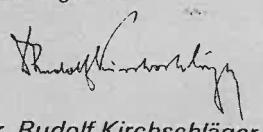


Dr. Rudolf Kirchschläger
Bundespräsident

Bahnbrechende Leistungen

Am Anfang stand die Ballonfahrt!

Der Journalist und Sportsmann Viktor Silberer, welcher als Kriegsberichterstatter im deutsch-französischen Krieg 1870/71 bei der Belagerung von Paris nachhaltige Eindrücke von dem Einsatz von Fesselballons gewonnen hatte, unternahm später mit einem nach Österreich gebrachten eigenen Ballon — viel bestaunt und zunächst wohl auch belächelt — unverdrossen Flugversuche. In dem Offizier Franz Hinterstoisser, dessen Name durch den nach ihm benannten Fliegerhorst Zeltweg des Bundesheeres fortlebt, fand er einen gleichgestimmten Partner. Vor 75 Jahren gründeten diese beiden Pioniere der österreichischen Luftfahrt den «Wiener Aero-Club», aus dem wenige Jahre später der «Österreichische Aero-Club» hervorging. Mit berechtigtem Stolz kann deshalb der ÖAeC heuer auf ein Dreivierteljahrhundert seines Wirkens in einer sehr bewegten Zeitspanne unserer Geschichte zurückblicken. Es ist ihm dabei möglich, mit Befriedigung auf bahnbrechende Leistungen hinzuweisen, welche durch seine Initiative entstanden sind oder von ihm gefördert wurden — angefangen von der Schaffung der ersten österreichischen Flugfelder in Wiener Neustadt und Aspern bis zum Wiederaufbau der Schulen und der Bereitstellung grundlegender Personalkader für die Verkehrs- und Militärluftfahrt nach dem Zweiten Weltkrieg.
Viele große Namen der österreichischen Luftfahrt, welche schon sehr früh internationale Anerkennung fand, standen in der Mitgliederliste des Österreichischen Aero-Clubs oder waren mit ihm eng verbunden. Eine Bewährungsprobe besonderer Art hatte diese Vereinigung in den zehn Jahren zwischen Befreiung und Freiheit zu bestehen, als alle Fluggeräte und Anlagen entweder zerstört oder beschlagnahmt waren und ein alliiertes Verbot zunächst jegliche Luftfahrtaktivität unserer Republik untersagte. Über den Modell- und Segelflug wurde im Rahmen des ÖAeC fliegerischer Enthusiasmus an die nachrückende Generation weitergegeben. Nur dadurch konnte seit 1955 die österreichische Fliegerei einen so beachtlichen Aufschwung nehmen und eine ständige Leistungssteigerung bei nationalen Wettbewerben erzielen, sowie bei internationalen Konkurrenzen aller einschlägigen Sparten ehrenvoll bestehen.
Mit meinem aufrichtigen Glückwunsch zum 75. Jubiläum verbinde ich die Überzeugung, daß im Österreichischen Aero-Club für alle Zeiten jener Flieger- und Pioniergeist wachbleibt, welcher ihn von Anbeginn auszeichnete und mehr als einmal auch unüberwindlich erscheinende Schwierigkeiten bewältigen ließ.



Dr. Rudolf Kirchschläger
Bundespräsident

Dkfm. Dr. Hannes Androsch Bundesminister für Finanzen

Volkswirtschaftlicher Aktivposten

Wenn der Österreichische Aero-Club in diesem Jahr das Jubiläum seiner Gründung vor einem dreiviertel Jahrhundert feiert, kann er eine stattliche Leistungsbilanz vorlegen, die von Weltrekorden in den Pionierjahren bis zu Weltmeistern jüngsten Datums reicht. Manches davon beeindruckt uns heute nur mehr als historische Erinnerung, wie etwa ein «Höhenrekord mit drei Passagieren» aus dem Jahre 1912. Im Zeitalter des Überschallverkehrs ist vieles zur Alltäglichkeit geworden, was früher eine sensationelle Großtat war.

Die österreichische Sportfliegerei und Allgemeine Luftfahrt, repräsentiert in erster Linie durch den Aero-Club, kann heute auf einen bemerkenswerten Stand hinweisen. Hunderte von Motor- und Segelflugzeugen, ein Arsenal an Fallschirmen, Ballonen, Fahrzeugen und Geräten, dutzende Schulen, Flugfelder und Werkstätten stellen Werte dar, die in viele hundert Millionen Schilling gehen. Betrieb, Wartung und Erhaltung der Fluggeräte und Anlagen erfordern einen beträchtlichen Aufwand, erbringen aber auch Steuerleistungen und helfen Arbeitsplätze sichern. Damit ist die Sportfliegerei — von den ideellen Werten und der Umwegrentabilität, die sie als Nachwuchsbasis der zivilen und militärischen Luftfahrt erzielt, ganz abgesehen — auch zu einem nicht mehr zu übersehenden volkswirtschaftlichen Aktivposten geworden.

Förderung aus Budgetmitteln verschiedener Ressorts hat dazu beigetragen, diese Werte zu schaffen. Diese Förderung hat vielfach als Initialzündung gewirkt, die umfangreiche private Investitionen ausgelöst und ermöglicht hat. Ich glaube daher, daß diese öffentlichen Mittel gut angelegt waren.

Für die Zukunft wünsche ich dem Österreichischen Aero-Club, seinen Mitgliedern und Funktionären viel Erfolg und weitere große Leistungen, «zum Ruhme des Sports und zum Nutzen unseres Landes»!

Dkfm. Dr. Hannes Androsch
Bundesminister für Finanzen

Erwin LANC
Bundesminister
für Verkehr

Gute Zusammenarbeit

Die Gründung des Österreichischen Aero-Clubs kurz nach der Jahrhundertwende fällt in die Ära der Ballonflieger. So bildet die Geschichte des Clubs, der heute die Interessen dreier fliegerischer Dachverbände und verbandsloser Mitglieder vertritt, einen wesentlichen Teil der Geschichte der österreichischen Luftfahrt. Sie reicht von ersten Anfängen rein sportlicher Betätigung bis zur heutigen breiten Basis für die Nachwuchsgewinnung und die Grundausbildung nicht nur der Privatflieger, sondern auch eines Teils unserer Berufspiloten. Man denke nur an den im vergangenen Jahr in Kapfenberg installierten neuen «Flight and Navigation Trainer».

Vor allem nach kriegs- und nachkriegsbedingten Zäsuren bewährte sich der Club als Sammelbecken jener, die der Fliegerei treu geblieben waren und sich für den Wiederaufbau der österreichischen Zivilluftfahrt bereit hielten. Heute tragen die vom Österreichischen Aero-Club repräsentierten 10.000 aktiven Flieger wesentlich dazu bei, der «General Aviation», also dem geschäftlichen und privaten Reiseflug wie auch dem Flugsport jene Basis zu verbreiten, die ein moderner Industriestaat und ein führendes Fremdenverkehrsland auch auf diesem Verkehrssektor benötigt.

In Würdigung dieser Bedeutung unterstützt das Verkehrsministerium durch Subventionen die Anschaffung von Fluggeräten und den Ausbau der Flugplätze und zwar in erster Linie unter dem Aspekt der Sicherheit in der Luftfahrt, der Nachwuchsförderung und der Bedachtnahme auf Fremdenverkehrsbelange.

Die mit dem Aero-Club bestehende gute Zusammenarbeit erleichtert die Pflege des von der Behörde angestrebten unmittelbaren Kontaktes zum fliegerischen Leben. Dem Verkehrsministerium als Oberster Zivilluftfahrtbehörde ist die beratende Mitwirkung der Vertreter des Aero-Clubs im Zivilluftfahrtbeirat daher überaus willkommen.

Da sich noch immer bloß ein geringer Prozentsatz aller Österreicher des Transportmittels Flugzeug für Reisen bzw. die Beförderung von Luftfracht bedient, wird noch vielfach verkannt, wie lebenswichtig Luftfahrt und Luftverkehr insgesamt für einen Binnenstaat wie Österreich sind, der um den Ausbau seiner wirtschaftlichen Beziehungen mit Partnern in allen Kontinenten bemüht ist und der als Erholungszentrum und Ort internationaler Begegnung gute Luftverkehrsverbindungen benötigt. Die Träger der österreichischen Luftfahrt sollten daher, jeder auf seine Weise, dazu beitragen, die volkswirtschaftliche Bedeutung von Luftfahrt und Fliegerei im Bewußtsein der Öffentlichkeit stärker zu verankern, sich aber auch selbst der Sensibilität der Mitbürger gegenüber Lärm und Abgasen bewußt sein.

Dem Österreichischen Aero-Club wünsche ich anläßlich seines Jubiläums für die Zukunft ein ebenso erfolgreiches Wirken wie in den vergangenen 75 Jahren.

Erwin Lanc
Bundesminister für Verkehr

Karl F.
Lütgendorf
Bundesminister
für Landesverteidigung

Wichtige Aufgabe

Wenn auch Österreich heute keinen führenden Platz mehr unter den Luftfahrtnationen einnimmt, so können wir doch auf bedeutende Pionierleistungen in der Geschichte des Flugwesens, wie auch auf eine erfolgreiche Entwicklung der österreichischen Luftfahrt zurückblicken.

Besonders der österreichische Flugsport ist dabei seit jeher von einem hohen Leistungsstand gekennzeichnet, der die Basis für diese Entwicklung bietet. Denn immer noch führt der Weg des Piloten zumeist über den Sport, der zum ersten Berührungspunkt wird und die Liebe zum Fliegen weckt sowie zugleich auch eine solide Grundlage für jede weitere Ausbildung darstellt. Der Flugsport ist daher nicht nur Selbstzweck, er erfüllt auch eine wichtige Aufgabe für die Gewinnung und Heranziehung des Nachwuchses im Bereiche der militärischen und zivilen Luftfahrt.

In diesem Sinne möchte ich dem Österreichischen Aero-Club für sein bisheriges Wirken meine Anerkennung aussprechen, welche ich mit meiner herzlichen Gratulation zum 75jährigen Jubiläum verbinde.

Karl F. Lütgendorf
Bundesminister
für Landesverteidigung

Otto Rösch
Bundesminister
für Inneres

Luftfahrtgedanken verbreiten!

Die faszinierende Idee des Fliegens in die Tat umzusetzen und breite Kreise der Bevölkerung für die Interessen der Luftfahrt zu gewinnen, veranlaßte eine Reihe von Persönlichkeiten, vor 75 Jahren den «Wiener Aero-Club» mit seinem Sitz im Annahof im ersten Wiener Gemeindebezirk zu gründen. Aus dieser Vereinsgründung ist im Verlaufe des letzten dreiviertel Jahrhunderts mit seinen gesellschaftspolitischen Änderungen der Österreichische Aero-Club hervorgegangen.
Die Geschichte dieses Vereines spiegelt die Meilensteine der Luftfahrt von der Luftschiffahrt zum modernen Linienverkehr, vom selbstgebauten Aeroplan zum kunstflugtauglichen Motorflugzeug, zum Geschäftsflugzeug und zum Hubschrauber, vom Hanggleiter zum Hochleistungssegelflugzeug, zum ferngesteuerten Flugmodell sowie zum sportlichen Fallschirmspringen wieder.
Auch die Sicherheitsexekutive verwendet seit mehr als fünfzig Jahren Luftfahrzeuge in ihrem Dienst. Der Helikopter in der Sicherheitsverwaltung ist für Flugbeobachter, die den Straßenverkehr großräumig zu ordnen und zu lenken haben und für Alpingendarmen, die ihren Dienst mit humanitären Aufgaben auch in unwegsamen Gebieten zu versehen haben, ein unentbehrliches Transportmittel geworden. Neben dieser aktiven fliegerischen Betätigung nehmen Beamte der Bundespolizei und der Bundesgendarmerie auf sechs Flugfeldern, die vorwiegend der Sportluftfahrt gewidmet sind, Flugsicherungsaufgaben wahr und helfen durch Beratung, Information und durch Auskünfte den Piloten, ihre Flüge zweckmäßig und sicher durchzuführen.
Ich wünsche dem Österreichischen Aero-Club, daß er in Hinkunft — so wie in der Vergangenheit — seinem Vereinszweck entsprechend ein Sammelpunkt für an der Luftfahrt interessierte Personen bleibe, den Luftfahrtgedanken in der Öffentlichkeit, insbesondere in der österreichischen Jugend verbreite und die Entwicklung des Flugwesens fördere.

Otto Rösch
Bundesminister für Inneres

Fred Sinowatz
Bundesminister
für Unterricht
und Kunst

Breitenarbeit und Spitzensport

Anläßlich des Jubiläums des 75jährigen Bestandes entbiete ich dem Österreichischen Aero-Club meine herzlichsten Glückwünsche!
Wie die Chronik des Österreichischen Aero-Clubs berichtet, hat dieser Verband im österreichischen Sport nicht nur wertvolle Breitenarbeit geleistet, sondern darüberhinaus in seinen verschiedenen Sparten auch Spitzensportler hervorgebracht, die es zu internationalen Erfolgen gebracht und somit Österreich in den Blickpunkt der Sportwelt gerückt haben.
Als der für das Sportwesen in Österreich zuständige Ressortminister möchte ich diesen Aktiven für ihre Leistungen besonders danken!
Die vielen Jahre der Verbandsgeschichte mit allen Höhen und Tiefen, die ja im Sport oft so nahe beisammenliegen, konnte jedoch nur von Generationen ambitionierter Funktionäre gemeistert werden. Ich möchte es daher nicht versäumen und an dieser Stelle allen jenen Dank sagen, die in unermüdlichem Einsatz die Agenden des Österreichischen Aero-Clubs vorbildlich gelenkt haben!
Abschließend wünsche ich dem Österreichischen Aero-Club, seinen Funktionären und Mitgliedern auch für die Zukunft recht viel Erfolg!

Dr. Fred Sinowatz
Bundesminister für
Unterricht und Kunst

Dr. Josef
Staribacher
Bundesminister
für Handel
und Gewerbe

Was als Sport begann...

Bald nach der Jahrhundertwende gegründet, in einer Zeit also, als noch die tollkühnen Männer in den fliegenden Kisten ihrem Ziel in den Wolken zustrebten, hat der Österreichische Aero-Club unterdessen das ehrwürdige Alter von 75 Jahren erreicht.
Wie ehrwürdig dieses Alter tatsächlich ist, zeigt sich daran, daß er der drittälteste Aero-Club der Welt ist.
In 75 Jahren ändert sich viel: Aus den fliegenden Kisten von anno dazumal sind seither hochentwickelte Fluggeräte geworden, und was als Sportgerät begann, hat sich zu einem der bedeutendsten Verkehrsmittel entwickelt. Aber was das Schöne ist: es ist daneben immer noch Sport geblieben. Ein Sport, der dank der wirtschaftlichen Entwicklung immer mehr Freunde findet, die auf ihre Weise einen jahrtausendalten Menschheitstraum verwirklichen.

Ein Jubiläum wie dieses festlich zu begehen, ist mehr als recht und billig. Wenn wir als kleines Land sozusagen auch nur ein kleines Stück vom Himmel haben, stehen wir doch auch in der Luft unseren Mann, auch wenn Damen hinter dem Steuerknüppel sitzen.
Ich möchte dem Österreichischen Aero-Club angesichts seiner für den Flugsport und die Luftfahrt erbrachten Leistungen zu seinem Jubiläum herzlichst gratulieren und für die Zukunft alles Gute wünschen. Dieser Wunsch gilt natürlich allen Ausübenden des Flugsports wie auch allen jenen, die gewissermaßen in der Luft zu Hause sind.

Dr. Josef Staribacher
Bundesminister
für Handel und Gewerbe

Leopold Gratz
Bürgermeister
der Stadt Wien

Jubiläum als Ansporn

Der Österreichische Aero-Club hat allen Grund, seinen 75jährigen Bestand festlich zu feiern und dabei nicht nur an die großen Leistungen der Vergangenheit zu denken, sondern auch auf die Gegenwart stolz zu sein. Im Flugsport hat Österreich eine Stellung erlangt, die angesichts der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten und der Größe unseres Landes hohe Anerkennung verdient. Mögen die Jubiläumsfeiern ein Ansporn dazu sein, vom bereits erreichten Niveau weiterzustreben. Ich wünsche dem Verlauf der Veranstaltungen einen vollen Erfolg.

Leopold Gratz
Bürgermeister der Stadt Wien

Dr. Josef Lenz
Präsident des ÖAeC

Sicherheit durch Ordnung

Wenn wir heute mit Stolz auf 75 Jahre österreichischer Sportluftfahrt zurückblicken können, so gebührt Dank und Ehrfurcht vor allem den Männern, die sich dem Traum der Luftfahrt verschrieben haben und für dieses Ideal ihre Arbeitskraft und nicht selten auch Gesundheit und Leben opferten. Am Beginn standen Fliegen als Sport, Streben nach Erkenntnis, Sehnsucht nach Freiheit. Als sich zuerst Ballonfahrer, dann Motorflieger und nach dem Kriege in ungeahntem Ausmaß die Segelflieger den Luftraum erschlossen, stellten sich der ungehinderten Freiheit und Entfaltung der Fliegerei nur politische, technische und wirtschaftliche Grenzen. Die nach der Allgemeinen Luftfahrt entstandene Militär- und Verkehrsluftfahrt mit ihren relativ geringen Flugzahlen behinderte diese Freiheit kaum. So konnten sich mit zunehmender technischer Perfektion alle Zweige der Allgemeinen Luftfahrt und des Flugsports breit entwickeln und vom Modellflug bis zum Fallschirmspringen Spitzenränge im internationalen Wettbewerb erreichen.

Mit dem 75jährigen Jubiläum des Österreichischen Aero-Clubs stehen wir aber auch am Ende dieser Epoche der Luftfahrt. Während die politischen Grenzen der Freiheit im Luftraum für die Allgemeine Luftfahrt zunehmend abgebaut wurden und die technische Leistungsfähigkeit fast unbegrenzt ist, erwuchsen im letzten Jahrzehnt zunehmend neue Grenzen in der Luftfahrt selbst. Das «unermeßliche Luftmeer» scheint nicht mehr genug Raum für alle Benützergruppen, die Allgemeine-, die Verkehrs- und die Militärluftfahrt zu bieten. Die kühnen Gedanken und der erfinderische Geist, die einst die Schwerkraft besiegten, sind bei der Ordnung und Nutzung des so erschlossenen Luftraums bisher kaum zu finden oder werden abgelehnt.

Hier liegt die Herausforderung der Zukunft der Luftfahrt. Die Epoche ihrer fast schrankenlosen Freiheit ist vorbei. Die Freiheit und weitere Entfaltung der Luftfahrt sind nur in sinnvoller Ordnung und in Zusammenarbeit aller ihrer Zweige bei Anerkennung des Lebensrechtes eines jeden davon zu erreichen. Hier liegt auch der Schwerpunkt der zukünftigen Arbeit des Österreichischen Aero-Clubs, für die er sich durch seine Reorganisation rüstete.

Freie Entfaltung in Sicherheit durch Ordnung, nicht Sicherheit durch Flugverbote und Ausschluß vom Luftraum muß das Ziel sein, damit nicht am Ende der Entwicklung der Luftfahrt aus ihren Wurzeln im Flugsport das Ende dieser Allgemeinen Luftfahrt steht.

Dr. Josef Lenz
Präsident des ÖAeC

Vom Balloncl

Über ein Dreivierteljahrhundert erstreckt sich die Geschichte des Luftsports in Österreich. Das entspricht etwa der durchschnittlichen Lebenserwartung des Menschen — und umfaßt zugleich die gesamte Entwicklung dessen, was wir heute in erster Linie unter dem Begriff «Luftfahrt» verstehen: Die Zeitspanne vom ersten zweifelsfrei nachweisbaren Motorflug Gustav Weißkopfs (der sich später Whitehead nannte) am 14. August 1901 bis zur Aufnahme des Überschall-Luftverkehrs um die Jahreswende 1975/76.

Was Weißkopf in den Vereinigten Staaten gelang, versuchte wenige Wochen später Wilhelm Kreß in Österreich vergeblich. Obwohl es nicht an Entwürfen und auch praktischen Versuchen — schließlich bestand seit rund zwei Jahrzehnten der Österreichische Flugtechnische Verein, als ältester seiner Art in der Welt — fehlte, schien die Verwirklichung des Fliegens «schwerer als Luft» keineswegs greifbar nahe. Und so ist es nur natürlich, daß der bewährte Freiballon im Vordergrund des Interesses sportlicher Betätigung, ja jeglicher Luftfahrtaktivität überhaupt, stand und als Initiator einer einschlägigen Vereinigung Viktor Silberer, Sportsmann, Ballonfahrer und Journalist, prädestiniert war. In den ersten Jahren seines Bestehens beschäftigte sich folgerichtig der 1901 gegründete «Wiener Aero-Club» ausschließlich mit dem Freiballonwesen und hier blieb der Schwerpunkt bis zum Ersten Weltkrieg, ja noch Jahre darüber hinaus. Der Aero-Club hat sich jedoch von Anfang an nicht als reiner «Sportverein» verstanden. Er umfaßte unter anderem eine wissenschaftliche und eine kartographische Kommission, zählte zu den Gründungsmitgliedern des Vereins «Flugtechnische Versuchsanstalt» und der Wiener Flugfeldgesellschaft und hat mit Stolz immer darauf hingewiesen, daß ein Großteil seiner über 400 Ballonfahrten bis 1914 wissenschaftlichen Zwecken diente.

Mit der Erweiterung zum «Österreichischen Aero-Club» (dem bald die Ehrenbezeichnung «k.k.» zuerkannt wurde) und dem Beitritt zum Internationalen Luftfahrtverband Federation Aeronautique Internationale (F.A.I.) im Jahre 1908 wuchs der Club in eine besondere Rolle hinein. Im Namen der F.A.I. stellte er die staatlich wie international gültigen «Luftfahrerscheine» und «Privatpilotenlizenzen» — damals Diplome für Freiballon-, Lenkballon- und «aviatische» (später Flugzeug-)Führer genannt — aus; bis 1918 auch die der Piloten der Luftfahrtruppen, die erst danach ihren Feldpilotenschein erwarben!

Diese inner- und überstaatliche Verankerung und besondere Rechtsstellung verschaffte ihm mehr oder minder zwangsläufig die Führungsrolle unter den einschlägigen Organisationen der österreichischen Reichshälfte der Doppelmonarchie. Auf Initiative des K.k.Ö.Ae.C. wurde 1910 die «Österreichische Aeronautische Kommission» — etwa vergleichbar der heutigen ONF, zugleich aber auch eine Art «Luftamt» — deren Präsident automatisch ein Vertreter des Aero-Clubs war, und 1911 der «Österreichische Luftschifferverband» als Dachorganisation ins Leben gerufen. Ihm gehörten der Aero-Club, der Österreichische Flugtechnische Verein, aber auch der Österreichische Automobilclub (!) an, sowie — heutigen Landesverbänden vergleichbar — einschlägige Vereinigungen in den Kronländern, wie der Oberösterreichische Verein für Luftschiffahrt, die Vereine für Luftschiffahrt in Steiermark, Tirol, Böhmen usw.; in der F.A.I. wurde der Ö.L.V. allein durch den K.k.Ö. Ae.C. vertreten.

Nach dem Zusammenbruch der Monarchie blieb man dieser Organisationsform im wesentlichen mit einigen zeitbedingten Abwandlungen treu. Die Zugehörigkeit zur F.A.I. wurde mit Kriegsbeginn «suspendiert», 1918 Restösterreich ausgeschlossen. Das «K.k.» entfiel natürlich, formal gehörten, solange man an das proklamierte Selbstbestimmungsrecht der Völker glaubte, auch noch die Vereine im Sudetengebiet dazu. Die Clubtätigkeit war nahezu völlig erloschen; 1920 konnte man zwar wieder einen Ballon (die Vorkriegsgeräte waren satzungsgemäß den Luftfahrtruppen übergeben

ub zum Luftfahrerverband

worden) anschaffen, wegen Gasmangel aber kaum Fahrten unternehmen. Nichts kennzeichnet die Situation besser als die Tatsache, daß der nach dem Beitritt Österreichs zum Völkerbund gnädig gestattete Wiedereintritt in die F.A.I. nur dadurch möglich wurde, daß der Königliche Spanische Aero-Club den Mitgliedsbeitrag vorschoß! 1921 hatte man eine «Offiziers-Fliegersektion» (ab 1929 «Fliegersektion im Ö.Ae.C». genannt) gegründet, die aber kaum mehr als eine Traditionsgruppe war. Erst als man 1930 einen alten Brandenburger erwerben und wiederaufrüsten konnte und später noch zwei neue Hopfner-Maschinen dazukamen, setzte wieder ein bescheidener Nach- und Neuschulungsbetrieb im Rahmen des Clubs ein.

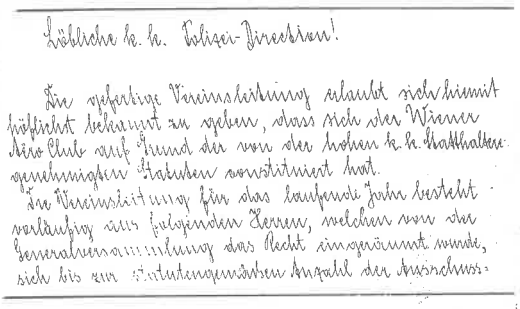
Auch die anfangs der zwanziger Jahre einsetzende Entwicklung des Segelfluges blieb zunächst weitgehend außerhalb oder am Rande des Clublebens. Erst 1927 gründete man eine «Jungfliegergruppe» — 1930 in «Sportfliegervereinigung» umbenannt — aus der allerdings bald Asse wie Robert Kronfeld und Ignaz Stiefsohn hervorgingen. Andererseits war der Club im «Österreichischen Luftfahrtausschuß» — einer Art «Zivilluftfahrtbeirat» — vertreten und pflegte, vor allem über die Fliegersektion, enge Verbindungen zur Verkehrsluftfahrt.

Das allmähliche Mausern von einem mehr oder minder feudalen Exklusivklub zu einer breiteren Flugsportbewegung wurde ab 1933, der Zeittendenz in weiten Teilen Europas entsprechend, in zunehmend autoritäre und paramilitärische Bahnen gelenkt. Die Einführung von Uniformen und Rangabzeichen eindeutig militärischen Charakters, einheitliche Organisation und Durchnumerierung der Gruppen, fortschreitender, staatlich geförderter Ausbau waren äußere Kennzeichen dieser Entwicklung. Umso leichter und reibungsloser konnte sich 1938 die Gleichschaltung und Eingliederung in das NSFK vollziehen — zunächst von vielen wegen der ungleich günstigeren Möglichkeiten fliegerischer Betätigung freudig begrüßt...

Jahrelange Unterbrechung durch das totale Luftfahrtverbot, der Verlust aller Anlagen und Geräte und vor allem die völlige Veränderung der politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse führten 1950 bei der Neugründung des Österreichischen Aero-Clubs zu einer Organisationsform, die mit früher kaum mehr als den Namen gemein hatte. Der «Spätheimkehrer» unter den Sportarten hatte sich, überdies noch jahrelang praktisch auf Modell- und Segelflug beschränkt, in die großteils politisch orientierte Gesamtorganisation des Sportwesens und seiner drei großen Interessenverbände ASKÖ, ASVÖ und UNION, einzufügen. Andererseits führte die Einschränkung der Luftfreiheit fast zwangsläufig dazu, daß der Aero Club zum Sammelbecken nahezu aller Luftfahrt-Interessierten und -Ambitionen wurde; die Aktion «Pro Aero», Kommissionen zur Vorbereitung der Verkehrsluftfahrt bzw. noch verbotener Luftsportsparten entstanden. Hier hat der ÖAeC wertvolle Vorarbeit für den späteren Wiederaufbau geleistet; aus ihm ging auch der Großteil der ersten Pilotenkader für den Luftverkehr und die Luftstreitkräfte hervor.

Die Konsequenz all dessen war eine Verflechtung in politische und wirtschaftliche Bereiche, die sich nach der Wiedergewinnung der Luftfreiheit durch den Staatsvertrag von Wien im Jahre 1955 zu-

Die «Geburtsurkunde» des Aero Clubs: Anmeldung im Vereinsregister 1901



Löbliche k. k. Polizei-Direktion!

Die gefertigte Vereinsleitung erlaubt sich hiemit höflichst bekannt zu geben, dass sich der Wiener Aero Club auf Grund der von der hohen k. k. Statthalterei genehmigten Statuten konstituiert hat.

Die Vereinsleitung besteht für das laufende Jahr derzeit vorläufig aus folgenden Herren, welchen von der Generalversammlung das Recht eingeräumt wurde, sich bis zur statutenmässigen Anzahl der Ausschuss-

Die Wiedergründung des Österreichischen Aero Clubs am 30. Juli 1950 in Salzburg

nehmend teils positiv, aber zum Teil auch sehr negativ, auswirkte. Die gewissermaßen natürliche Reaktion war ein bewußtes Herauslösen aus dieser Verflechtungen und die Konzentration auf den rein sportlichen Bereich, Ausbau der Landes- und Spartenorganisation. Trotzdem hat der Club, einer langen und im Prinzip zweifellos sinnvollen Tradition entsprechend, die Verbindung zu den anderen Zweigen der Luftfahrt, zu Technik und Wissenschaft und seine Rolle als breite Nachwuchs- und Interessentenbasis nie aus den Augen verloren. Nach innerer Konsolidierung tritt diese Tendenz, u.a. mit der Gründung von Fachsektionen und Kommissionen, praktisch besonders in der Grundausbildung von Pilotenanwärtern der Austrian Airlines in den steirischen Schulen des ÖAeC, wieder stärker hervor — der unabweislichen Erkenntnis folgend, daß die Luftfahrt mehr denn je ein Ganzes ist und ihre Probleme und Aufgaben nur in engem Zusammenwirken aller Sparten zu lösen sind.

So ist, auch im Spiegel der Organisationsformen betrachtet, die Geschichte des Österreichischen Aero Clubs ein getreues Abbild der Entwicklung der Luftfahrt, aber auch der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Entwicklung in unserem Lande in einem Menschenalter.

BALLONFAHRT

Die Ersten und die Letzten

„... den guten alten Kugelballon ... das einzige Mittel, sich angenehm und gefahrlos in die Luft zu erheben und sich den großen Genuß und die mächtigen Eindrücke zu verschaffen, welche eine Ballonfahrt bietet.“
(Victor Silberer, 1913)

Kaum mehr als ein halbes Jahr nach der ersten Luftfahrt von Menschen überhaupt, am 6. Juli 1784, sahen auch die Wiener erstmals eine «Montgolfiere». Der Feuerwerker Stuwer ließ im Prater einen bemannten Warmluftballon aufsteigen und die «Wiener Zeitung» äußerte «... ungemeyne Zufriedenheit mit diesem wohlgerathenen Versuche, den ersten in Deutschland, durch welchen Deutsche diese Luftreise gemacht haben». Von Sport freilich konnte damals noch keine Rede sein; und ebenso waren die aus den folgenden Jahrzehnten gemeldeten Ballonaufstiege in Österreich, meist von Ausländern durchgeführt — dem Franzosen Godard stifteten die schon damals luftfahrtfreundlichen Steirer, nachdem sein eigener Ballon verbrannt war, sogar einen neuen «La ville de Graz» —, kaum mehr als bessere Jahrmarktsattraktionen oder dienten allenfalls wissenschaftlichen Zwecken.
Erst gegen Ende des vorigen Jahrhunderts erhielt die Ballonfahrerei durch Viktor Silberer eine mehr sportliche Note. Steigendes Interesse, des bekannten Sportjournalisten Initiative und zugleich publizistische Vorarbeit führten zur Gründung des «Wiener Aero Clubs». Mit Fug und Recht dürfen sich die Ballonfahrer also in mehrfacher Hinsicht als die Ersten bezeichnen. Fast ein Jahrzehnt lang blieben sie auch die einzigen Luftsportler im Aero Club, der bis zum Beginn des I. Weltkrieges, als er seine vier Ballone statutengemäß dem Heer übergab, 107 Ballonführer ausbildete. 455 Fahrten wurden unternommen, und mit Stolz vermerken die Jahresberichte, daß davon 83 wissenschaftlichen Zwecken — zur Erforschung der Atmosphäre, Messung von Luftelektrizität und Radioaktivität, physikalischen und astronomischen Beobachtungen — dienten.

Auch nach dem Kriege waren es wieder die Balloneure, die als erste mit einem alten Militär- und einem Privatballon eine bescheidene Aktivität aufnahmen; erst 1928 konnte der Club wieder einen eigenen, «Austria», erwerben und einige Wettbewerbe veranstalten. Gas war auch damals teuer — und so erinnerte man sich, wie es angefangen hatte: Marek und Emmer konstruierten einen Heißluftballon, unternahmen erfolgreiche Fahrten und stellten 1937 mit 9374m einen Weltrekord der Klasse A-8 auf, der über zwanzig Jahre lang ungeschlagen blieb!

Nach dem II. Weltkrieg waren die Ballonfahrer dafür die letzte der traditionellen Luftsportsparten, für die es wieder aufwärts ging. Erst zum Luftfahrertag 1956 startete wieder ein österreichischer Ballon, OE-DZA «OMO»; er diente freilich weniger sportlichen als sozialen Zwecken, Ballonpostfahrten für die «Pro Juventute»-Kinderdörfer, ermöglichte aber immerhin auch wieder die Heranziehung «Eingeborener» und Felix Schmidbauer + wurde 1958 der nach Jahrzehnten erste österreichische Ballonfahrer. Der ÖAeC hatte zwar eine Kommission, später Sektion «Ballonfahrt», unter Leitung von Nikolaus Wagner-Florheim + — des einzigen Österreichers, der die alten FAI-Diplome für Flugzeug-, Ballon- und Lenkballon (Luftschiff-)Führer besaß — geschaffen, aber sie führte lange ein Schattendasein. Erst 1963 wurde der «Österreichische Ballon Club» gegründet, später der «Alpen-Ballonsportclub Salzburg» und der «Ballonsportclub Austria»; die teuren Gasfüllungen ermöglichten aber jährlich nur wenige Fahrten und kaum eine Breitenentwicklung.

Eine Renaissance der Ballonfahrt scheint sich in den letzten Jahren anzubahnen — mit dem guten alten und neuen Heißluftballon, der im Betrieb erheblich billiger und unabhängig von günstigen Startplätzen — in der Nähe von Gasfabriken — ist. Die Neugründung von zwei Vereinen — Montgolfiereclub in Graz und Ballon Club Eagle in Vorarlberg — und Veranstaltungen, Bewerbe im Inland und verstärkte Teilnahme an solchen im Ausland und nicht zuletzt die auch international beachtete erste Alpenüberquerung im Heißluftballon durch Flugkapitän Josef Starkbaum sind erfreuliche Anzeichen neuer Aktivität. Endlich ist es dem Salzburger Club auch gelungen, den Status einer Zivilluftfahrerschule für Ballonfahrer zu erhalten, nachdem er schon seit längerem die Lehrberechtigung besaß; damit ist auch wieder Nachwuchsheranbildung im eigenen Land möglich. Und mit zwei Gas- und drei Heißluftballonen ist der Gerätebestand heute größer als zur Glanzzeit im legendären «Zwölferjahr»!

OE-DZG «Gazelle» beim Start zu einer internationalen Ballonfahrt in der Schweiz

Flugkapitän Josef Starkbaum mit seinem Heißluftballon bei einer Alpenfahrt unter dem Dachstein

Marek-Emmer Heißluftballon bei einem Start 1937

Modellvorführung vor 40 Jahren (ganz rechts ÖAeC-Präsident Fürst Kinsky) bei der Eröffnung der Schule Spitzerberg...

...und Modellflug heute

MODELLFLUG

«Kleine Brüder» ganz groß

„Lilienthal pflegte bei seinen öffentlichen Vorträgen über das Flugproblem ein aus steifem Papier selbstgefertigtes kleines Flugzeug mit Luftschraube und Gummimotor vorzuführen, um zu zeigen, wie leicht eigentlich doch das Fliegen zu erreichen sei.“
(Lilienthals Mitarbeiter Ing. Schauer, 1929)

Mit Modellversuchen begannen alle großen Pioniere der Luftfahrt; mit Modelltests, z.B. im Windkanal, beginnen die Entwicklungsarbeiten an Großraumflugzeugen und Überschalljets; und mit Modellbau- und Flug haben viele begonnen, die später Testpiloten, Weltmeister oder bedeutende Konstrukteure wurden. Und so ist es eigentlich verwunderlich, daß Modellflug verhältnismäßig spät eine richtige Sportart wurde; nachdem er ziemlich geraume Zeit als Hobby einzelner im Verborgenen geblüht oder seine Basis im Spielzeugladen hatte.

Flugmodellbau als Sport fand in Österreich, teilweise auch an den Schulen gefördert, in den frühen dreißiger Jahren erstmals Verbreitung und wurde auch in zahlreichen Vereinen im ÖAeC betrieben; und auch damals schon nicht nur vom ganz jungen Nachwuchs. Weltweite Ausbreitung und volle Anerkennung als Luftsport gewann auch der Modellflug erst nach dem II. Weltkrieg; in welchem Maße, zeigt eine FAI-Statistik, die für das Jahrzehnt 1953 – 1963 einen Anstieg der organisierten Modellsportler von 65.450 auf 316.650 registriert!

Für Österreich gewann der Modellflug besondere Bedeutung, als er 1948, nachdem bis dahin auch er unter das totale Luftfahrtverbot gefallen war (übrigens auch ein Beweis, daß es sich um mehr als «Spielerei» handelt...), freigegeben wurde. Viele, die noch nicht selbst fliegen durften, bauten und flogen damals Modelle; ein Teil davon ist nach Wiederzulassung der «großen» Sportarten zu diesen abgewandert, andere blieben dem Modell treu und gewannen neue Anhänger dazu. Auch in dieser Hinsicht «begann es mit dem Modell» — und hier stellte sich auch der erste internationale Erfolg ein, als Oskar Czepa 1951 mit seinem «fliegenden Zahnstocher» Weltmeister im Modellsegelflug wurde.

Modellbau — Schule für Sorgfalt und Geduld

Zahlenmäßig ist die Sektion Modellflug — vor allem im Vergleich mit der internationalen Entwicklung — mit rund 2000 Aktiven verhältnismäßig klein geblieben — an Leistungen aber sind die «kleinen Brüder» ganz groß. Sie weisen die größte Beteiligung an internationalen Wettbewerben im Ausland auf, wobei die Plazierungen meist im Spitzenfeld liegen, und ebenso ist in dieser Sparte die Zahl in Österreich durchgeführter internationaler Konkurrenzen einschließlich Weltmeisterschaften — hier hat sich Wiener Neustadt einen besonders guten Ruf erworben — die bei weitem höchste. Mehr als zehnmal wurden im Fernsteuerflug das Dolomiten-Pokalfliegen in Lienz, das Igo-Etrich-Wanderpokalfliegen in Kraiwiesen und das Rheintal-Pokalfliegen in Koblach durchgeführt; im Freiflug haben sich der Int. Alpenpokal bzw. das Kratky-Pokalfliegen in Wiener Neustadt, im selbstgesteuerten Hangflug das Kolibri-Pokalfliegen Geltung weit über unsere Grenzen hinaus verschafft.

Die Modellflieger — innerhalb der Sektion in vier Hauptsparten (Freiflug, Fesselflug, Radio Control- und Hangflug, z.T. wieder unterteilt in Segel-, Motor- bzw. Gummimotor-Modelle) gegliedert — verfügen auch über eine beachtliche «Infrastruktur» mit einer Reihe zum Teil modernst eingerichteter Werkstätten und zahlreichen Modellflugplätzen, oft mit asphaltierten Start- und Landebahnen, durchaus vergleichbar denen der «Großen». Besondere Erwähnung verdient hier der Platz Salzburg-Kraiwiesen, das wohl größte Modellsportzentrum Europas.

War es nach dem großen Ersterfolg von 1951 zu einer Art «schöpferischer Pause» gekommen, so ging es seit rund zehn Jahren Schlag auf Schlag: 2. Platz im Mannschaftsrennen der Fesselflug-WM 1966 durch Türk/Hohenberg; Weltmeisterschaft im Fesselflug 1968 durch die Mannschaft Gürtler/Baumgartner/Nitsche/Kropf/Fischer/Meusburger; 2. Platz in Wakefield 1969 durch Hans Martin; Weltmeisterschaft Segelflug 1971 durch die Mannschaft Chmelik/Kumhofer/Zach; 1973 Vaclav Horcicka Weltmeister Segelflugmodelle F1C; 2. Platz Fesselflug-Mannschaftsrennen 1974 für Bugl/Straniak; Mannschafts-Weltmeister 1975 in Freiflug F1C durch Hartwanger/Kraus/Truppe; und besonders erfolgreich war Hanno Prettner mit dem jeweils 1. Platz im Tournament of Champions (RC-Kunstflug F3A) 1974 und 1975 und einem 2. bei der WM 1975.

Daneben kann die Sektion noch auf sechs Europameister in diesen Jahren und eine Reihe weiterer Spitzenplätze bei Welt-, Europameisterschaften und großen internationalen Bewerben hinweisen — und sich mit dieser langen Sieger- und Bestenliste mit Recht als die erfolgreichste Sparte bezeichnen.

Modellflug — übrigens die einzige Luftsportsparte, die auch im Saale (Saalflugmodelle) betrieben werden kann! — wird von vielen spezialisierten Gruppen oder Sektionen von Vereinen in zahlreichen Orten Österreichs ausgeübt (Mindestalter 14 Jahre); die meisten verfügen über eigene Werkstätten. Auskünfte über die nächstgelegene Möglichkeit erteilen die Landesverbände.

BALLON

Ballonsportvereine:
Ballon Sport Club Austria Haymogasse 29—31/IV/4; 1238 Wien
Montgolfiere-Club Austria Postfach 7, 8402 Werndorf, Ruf 03182/592
Österr. Alpen Ballon Sport-Club (Zivilluftfahrerschule) Postfach 28, 5021 Salzburg

SEGELFLUG

Der lautlose Sport

Mit rund 250 Metern Streckenlänge führte Franz Wels am 6. Oktober 1906 den ersten motorlosen Flug in Österreich aus. 70 Jahre später entspricht diese Zahl — aber in Kilometern! — etwa dem Durchschnitt der beim Jahreswettbewerb der Segelflieger gewerteten Flüge. Man könnte freilich streiten, ob Wels der «Großvater» des Segelfluges in Österreich ist — oder jener der «Drachenflieger»; denn immerhin hatte der von Altmeister Igo Etrich und ihm konstruierte Apparat mehr mit einem Hängegleiter als einem Segelflugzeug gemein. 1910 gab es auf dem Semmering sogar schon eine richtige «Gleitflugkonkurrenz» und die Chronik meldet ein Fräulein Ehrenzweig als stolze Siegerin auf «Knoller-Eindecker», während Rittmeister Umlauff auf «Lohner-Doppeldecker» mit 170m den weitesten «Flug» vollführte; zum Vergleich: Der österreichische Damen-Streckenrekord, aufgestellt übrigens schon 1937, steht auf 194km... Obwohl die Gleitflugsektion des Flugtechnischen Vereines bis 1914 weitere Versuche unternahm, entstand der Segelflug im heutigen Sinne erst aus der Not und den Luftfahrtbeschränkungen in der Nachkriegszeit der frühen zwanziger Jahre. Es waren vor allem Studenten, unter ihnen auch ehemalige Kriegsflieger, zusammengeschlossen in Akademischen Fliegergruppen («Akaflieg»), in der Rhön — wo der Österreicher Wolfgang Klemperer Aufsehen erregte und später die erste Silber-C der Welt erflog — in Rossitten, bald aber auch auf Schöckl, Teichalpe und Waschberg.

Hier fand 1923 der erste Segelflugwettbewerb in Österreich statt; von den Österreichern erzielte Ehrlich mit einem 15-Minuten-Flug die beste Leistung (1937 gewann Karl Frena mit 19 Stunden den Rhönwettbewerb und 1938 flogen Kahlbacher/Führinger am Spitzerberg mit 40,38 Std. Weltrekord...)

1927 gründete der ÖAeC eine «Jungfliegergruppe» und entsandte drei ihrer Mitglieder nach Rossitten. Einer davon war Robert Kronfeld — und drei Jahre später war er Inhaber des Höhen- und Strecken-Weltrekordes mit 3500m (1920 hatte Klemperer mit 10m Startüberhöhung Furore gemacht...) und 164,5km! Diese Spitzenleistungen spornten die Breitenentwicklung an. Zahlreiche neue Gruppen entstanden, Gelände wurden erschlossen, Wettbewerbe veranstaltet und Schulen errichtet. 1935 fand der Gaisberg-Wettbewerb statt, 1937 die erste Staatsmeisterschaft und die Internationale Studienkommission für den Segelflug (ISTUS) traf sich in Salzburg und Wien. Österreichs Segelflug hatte Weltklasse erreicht.

Was 1945 davon übrig geblieben war, waren einige ängstlich versteckte Schulgleiter und Segelflugzeuge, zerstörte und besetzte Gelände — und Flieger, denen man das Fliegen verbot; zum Unterschied vom besiegten Österreich 1918 nun im «befreiten» auch ohne Motor, ja sogar mit Modellen! Sie empfanden es als ein richtiges «Weihnachtsgeschenk», als der Alliierte Rat kurz vor Jahresende 1949 das Segelflugverbot aufhob — und gingen mit aufgestauter Energie an die Arbeit in den Werkstätten und auf den Geländen. Schon 1951 wurde erstmals wieder am Spitzerberg geflogen, 1952 die erste Staatsmeisterschaft durchgeführt, die Schule Zell am See eröffnet, 1954 nahmen Österreicher erstmals wieder an einer Weltmeisterschaft teil. In den folgenden Jahren konnten sie ihre Plazierungen aus dem Mittelfeld allmählich zur Spitze hin vorschieben, die 1968 Harro Wödl mit dem Sieg in der Offenen Klasse und Dr. Alf Schubert mit einem hervorragenden 4. Platz erreichten. Sie konnte nicht gehalten werden. Leistungssegelflug ist zu einem Spitzensport geworden, bei dem — so wie in anderen Disziplinen — hervorragende Ausrüstung, intensives Training und große Wettbewerbserfahrung für Erfolge in internationalem Maßstab die Voraussetzung sind. Sie zu schaffen, wird für uns immer schwieriger; nicht zuletzt deshalb, weil auch der österreichische Segelflugzeugbau seine bis in die sechziger Jahre ebenbürtige, ja mit der «Standard Austria» führende Stellung nicht halten konnte. (Ein Schicksal, das Österreich allerdings auch mit viel größeren Ländern teilt; bei Weltmeisterschaften haben Flugzeuge, die nicht Made in Germany sind, schon fast Seltenheitswert.)

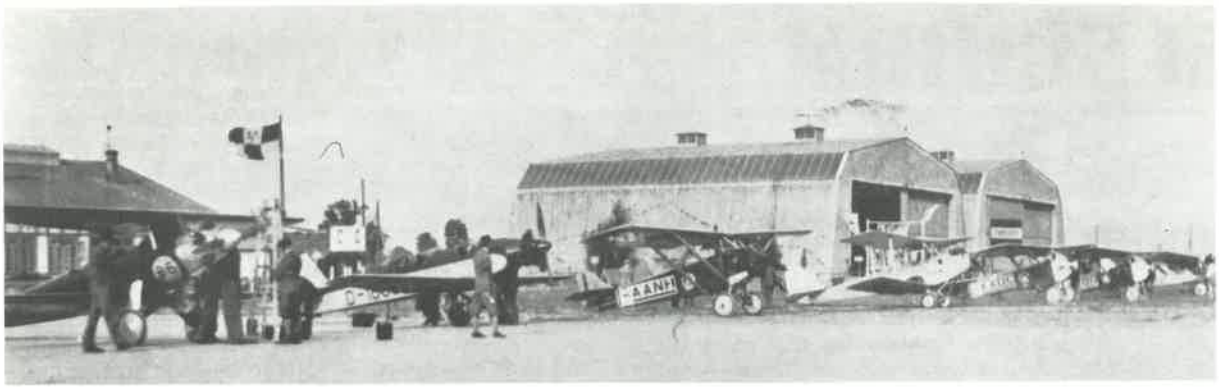
Trotzdem gehört der österreichische Segelflug — auch zahlenmäßig mit rund 5000 Aktiven die weitaus stärkste Sektion im ÖAeC — weiter zur Weltklasse. Das beweisen die Staatsmeisterschaften mit Bewerben von WM-Niveau, die Ergebnisse der Jahresbewerbe (seit 1972 «Staatsmeisterschaft Klasse 2»), nicht zuletzt auch Hämmerles Sieg im 19m-Cup bei der WM 1974. Und mit 112 Trägern der Gold-C mit 3 Diamanten hält Österreich seit Jahren den 5. Platz unter allen segelflugtreibenden Ländern, auf die Bevölkerungszahl gerechnet sogar die 2. Stelle!

Die Segelflugausbildung (Mindestalter 16 Jahre) erfolgt an Schulen und bei Vereinen mit Ausbildungsberechtigung für ihre Mitglieder und umfaßt Theorie (Aerodynamik, Flugzeug-, Wetter-, Kartenkunde, Luftrecht, erste Hilfe) und Praxis (mit Lehrer am Doppelsteuer bis zum Alleinflug, anschließend verschiedene Übungsflüge allein und am Doppelsteuer) und wird mit schriftlicher und praktischer Prüfung vor zwei Segelfluglehrern abgeschlossen. Kosten etwa S 3000—6000,—. Förderungsmöglichkeiten für Jugendliche; der LV-Wien erteilt kostenlosen Theorieunterricht in achtwöchigen Kursen für Mitglieder aller Vereine des LV. Auskünfte bei Schulen und Landesverbänden.

Bruno Gumpert, eines der «Asse» der dreißiger Jahre, auf einem Schulgleiter ▼

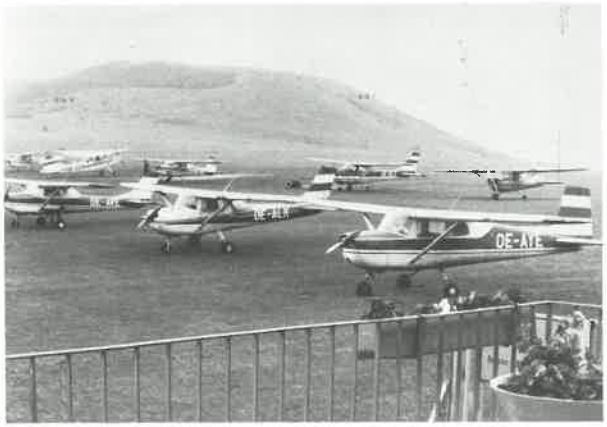
▲ **Die österreichische Mannschaft mit ihren MG-23 inmitten der Weltelite bei der WM 1958 in Polen**

„So wunderbar ruhig liegt mein Flugzeug, so dünn und durchsichtig scheint die Luft hier oben, so frei und selbstverständlich schweben wir dahin. Hat die Schwere noch Gewalt über uns?“
(Robert Kronfeld, 1929)



◄ Die Teilnehmer am 2. Europaflug der FAI 1930/in Wien-Aspern

Ernst Udet (Mitte) beim Flugtag in Aspern Pfingsten 1926 ►



►► Rally-Teilnehmer am Spitzerberg

MOTORFLUG

Steigerung auf das Hundertfache

Obwohl unter den Mitgliedern des K.k.Ö.Ae.C. schon 1912 die Zahl der «aviatischen Führer» die der Ballonfahrer übertraf, die Internationalen Flugmeetings in Aspern 1912 — 1914 Veranstaltungen von Weltrang waren, zahlreiche Weltrekorde erflogen wurden und der Club tatkräftig bei Wettbewerben und an deren Aktivitäten mitwirkte — besaß er selbst bis 1914 kein einziges Motorflugzeug.

In der Nachkriegszeit war erst recht nicht an die Beschaffung von Flugzeugen zu denken. Einige Firmen versuchten wohl, mit sporadischem Erfolg, an die großen Leistungen des österreichischen Flugzeugbaues vor 1914 und während des Krieges anzuknüpfen, da und dort gab es Privatmaschinen im Besitz von Vereinen oder Einzelpersonen, man veranstaltete auch wieder Flugtage, aber der ÖAeC selbst konnte erst 1929 mit einem großteils in Eigenarbeit instandgesetzten alten «Brandenburger» aus Kriegszeiten, dem legendären A-59, wieder einen bescheidenen Schulbetrieb aufnehmen. Erst in den dreißiger Jahren verstärkte sich die Aktivität, neue Maschinen von Hofpner und Meindl kamen hinzu, es gelang, die Europa-Rundflüge der FAI über Wien zu führen, später auch daran teilzunehmen und selbst die bald international beliebten «Pfingstflüge» zu veranstalten.

1945 stand man abermals bei Null — und es sollte zehn Jahre dauern, ehe man wieder Motorflugzeugen das «Rot-weiß-rot» ans Leitwerk malen durfte. 1954 war allerdings eine teilweise Umgehung des Verbotes gelungen: Für Rettungszwecke durfte Österreich Piloten ausbilden. Umso rasanter war dann der Aufschwung nach der Wiedergewinnung der Luftfreiheit. War schon 1955 der Vorkriegsstand von vier Motorflugzeugen wieder erreicht, so hat er sich mit 410 Maschinen im Besitz von Vereinen, Schulen und Mitgliedern des Clubs bis heute mehr als verhundertfacht!

Zunächst mehr oder weniger «aus dem Handgelenk» organisierten Flugtagen, Rallies und Sternflügen ist, vor allem in den letzten Jahren unter zielstrebiger Sektionsleitung, eine straffere Reglementierung, exaktere Durchführung von Wettbewerben und ein beträchtlicher Anstieg des Ausbildungsniveaus gefolgt.

Deutlich wird es im zunehmend guten Abschneiden unserer Piloten bei internationalen Wettbewerben — insbesonders bei der ersten Weltmeisterschaft für Leichtflugzeugpiloten 1975 in Schweden, bei der die Österreicher unter 39 Teilnehmern aus 13 Ländern, darunter USA und BRD, sowohl in der Einzelwertung mit Oppelmayer als 8. als auch in der Nationenwertung mit Oppelmayer/Detter als 5. als beste Nichtskandinavier abschnitten. Eine internationale Anerkennung stellt auch die Übertragung der Leichtflugzeug-WM 1977 an Österreich dar, ebenso die wachsende Beliebtheit österreichischer Rallies bei ausländischen Piloten — und last not least die Übertragung der Organisation der FAI-Europaflüge 1961/63/65/67 an Österreich!

Zur Leistungssteigerung als Erfolg konsequenten Aufbaues, für den namentlich im LV-Wien wesentliche Vorarbeiten getätigt wurden, trugen vor allem die 1966 herausgebrachte Motorflug-Wettbewerbsordnung und die ab 1967 abgehaltenen Staatsmeisterschaften (ab 1972 Klasse 1) und Jahreswettbewerbe (ab 1968; seit 1972 Staatsmeisterschaften Klasse 2) bei. Weniger befriedigend ist, trotz Initiativen in Vereinen, insbesonders des Kunstflugclubs Austria, die die Basis bedeutend erweitert hat, die Situation im Kunstflug; bisher konnte nur 1970 eine Staatsmeisterschaft durchgeführt werden.

Für die Richtigkeit der Sektionsarbeit und den Wert der Wettbewerbe — deren wichtigste Aufgabe es ist, Genauigkeit und Präzision in Flugvorbereitung und Durchführung und damit die Sicherheit zu fördern — spricht nicht zuletzt die Tatsache, daß in der Unfallstatistik keine erfahrenen Wettbewerbspiloten aufscheinen.

Die Privatpilotenausbildung (Mindestalter 18 Jahre) erfolgt an Schulen oder bei Vereinen mit Ausbildungsberechtigung für ihre Mitglieder und umfaßt Theorie (etwa 70 Stunden; Aerodynamik, Flugzeug-, Wetter-, Kartenkunde, Navigation, Luftrecht, erste Hilfe) und Praxis (etwa 30 Stunden; davon je 15 am Doppelsteuer mit Lehrer bzw. allein) und wird mit schriftlicher und praktischer Prüfung vor einer amtlichen Kommission abgeschlossen. Kosten etwa S 15.000—20.000,—. Gesonderte Lehrgänge für Sprechfunk (Funktelefonie engl. bzw. deutsch), Kunst-, Instrumenten-, Nachtsichtflug usw. Auskünfte erteilen Schulen und Landesverbände des ÖAeC.

FALLSCHIRM

Die bunten Schirme

Die Grundausbildung im Fallschirmspringen (Mindestalter 17 Jahre) kostet — wobei die gesamte Ausrüstung beigestellt wird, einschließlich 10 Sprüngen — rund S 4000 — 5000,—. Nach bestandener Prüfung erhält der Springer das A-Abzeichen. Später muß er sich die Ausrüstung — Sprungstiefel, Helm, Kombination, Instrumente usw. — selbst beschaffen.

Sprung zum Gold — die österreichische Vierergruppe, Weltmeister Gruppenzielsprung 1974

„Fallschirm nennt man eine regenschirmähnliche große Vorrichtung, deren sich der Luftschiffer bedient, um sich langsam und ohne große Gefahr aus den höheren Regionen der Atmosphäre herabzulassen.“
(Aus einem Lexikon vor 50 Jahren)

Ziemlich bunt dürften die beiden Fallschirme gewesen sein, von denen die «Wiener Zeitung» vom 31. Oktober 1804 berichtet, ein Herr Michaud «...ließ sich im Prater selbst im Angesicht der versammelten Zuseher herab, ohne das geringste Ungemach empfunden zu haben» — offensichtlich der erste Fallschirmabsprung in Österreich. Auch heute sind die Sprungfallschirme bunt, wogegen man für Rettungsgeräte schlichtes Weiß bevorzugt; die weiße Seide dominierte auch noch geraume Zeit im sportlichen Fallschirmspringen und bei den ersten Wettbewerben benützte man ja auch noch genau die gleichen Rundkappenschirme, wie sie als «Rettungsring der Lüfte» zuerst von Ballonfahrern und bald auch von Flugzeugbesatzungen gebraucht wurden und werden. Durch Schlitze und immer raffiniertere Konstruktion machte man dann die Schirme immer mehr steuerbar — und die jüngsten Entwicklungen sind fast schon eine Art «Hängegleiter»...

Die freiwilligen Fallschirmabsprünge aus Ballonen und Flugzeugen waren, ähnlich den frühen Ballonaufstiegen, nichts anderes als artistische Schaustellungen. Auch bei Flugtagen in den ersten zwanziger Jahren wurden in Österreich schon Fallschirmabsprünge gezeigt, um dem Publikum einen zusätzlichen Nervenkitzel zu verschaffen. Von Sport kann man aber erst um die Mitte der dreißiger Jahre sprechen, als auch vom ÖAeC die ersten Fallschirmspringerscheine — bis 1938 immerhin rund 100 — ausgestellt wurden.

Nach dem II. Weltkrieg wollten viele der auf beiden Seiten zu Tausenden ausgebildeten Fallschirmjäger das Springen als Sport weiter betreiben und die neue Sparte nahm in den Ländern mit freier Luftfahrt einen rasanten Aufschwung, fast überall aus naheliegenden Gründen von den Regierungen gefördert — und aus den gleichen Überlegungen für Österreich verboten. Es bedurfte langwieriger Verhandlungen mit dem Alliierten Rat, bis das Fallschirmspringen wenigstens für Rettungszwecke freigegeben wurde. Die «Österreichische Rettungsflugwacht» wurde gegründet, errichtete — in engster Zusammenarbeit mit dem ÖAeC — auf dem Grazer Thalerhof eine Flieger- und Fallschirmspringerschule (mit gecharterten Schweizer Flugzeugen) und knapp ein Jahr vor der Wiedergewinnung der vollen Luftfreiheit führten hier Friedrich Truley und Wilhelm Seidl bei der Eröffnung die ersten Sprünge aus.

1955 bildete der Aero-Club die bisherige Fallschirm-Kommission in eine Sektion um und ehemalige Fallschirmjäger zusammen mit «jungen Hupfern» formierten die ersten Vereine und Gruppen. Daß der junge Sport, sicher auch noch aus der Vorkriegszeit her, internationales Ansehen genoß, kam in der Wahl des Österreichers Truley zum Präsidenten der Fallschirm-Kommission der FAI (CIP) noch im gleichen Jahr zum Ausdruck. Bald traten die ÖAeC-Springer, nachdem sie 1957 ihre erste Staatsmeisterschaft abgehalten hatten, auch bei internationalen Wettbewerben auf und zeigten rasch, daß mit ihnen zu rechnen war; ab 1958 nahmen sie auch an den Weltmeisterschaften teil.

Starke Förderung und zusätzlichen Auftrieb bekam die Sektion, nachdem Fallschirmspringen auch im Bundesheer als Ausbildungszweig eingeführt wurde. Militär- und Sportspringer messen sich in nationalen Wettbewerben und kämpfen gemeinsam bei internationalen, profitieren von den Erfahrungen, Ausbildungs- und Trainingsmöglichkeiten und immer wieder stellt das Heer auch für rein zivile Veranstaltungen Flugzeuge und andere Hilfen zur Verfügung.

1966 wurde der Aufschwung besonders augenfällig: Als erster Österreicher ersprang sich Dr. Manowarda den dritten Diamanten zur Gold-C und erstmalig stand bei einer Weltmeisterschaft mit König als 3. im Zielsprung ein Österreicher auf dem «Stockerl». Eine besondere Hochburg des Fallschirmsports, der inzwischen in allen Bundesländern betrieben wird, wurde die Steiermark und der internationale «Süd-Ost-Para-Cup» auf dem Thalerhof erfreut sich nicht nur größter Beliebtheit, sondern gilt geradezu als «kleine Weltmeisterschaft». Hier fand auch 1968 die IX. Weltmeisterschaft im Fallschirm-Sportspringen statt.

Eine führende Rolle spielen die österreichischen Springer auch bei den seit 1965 ausgetragenen Internationalen Fallschirm-Schi-Wettbewerben bzw. «Weltcups Fallschirm-Schi» der Alpenländer, die bisher dreimal in Österreich (Zell am See 1965, Zürs 1970, Rohrmoos 1974) stattfanden; 1976 gewann die österreichische Mannschaft den Cup zum dritten Mal und damit endgültig. Schließlich findet auch der jüngste Zweig des Fallschirmsports, das Relativspringen, zunehmend Anhänger und gute Plazierungen bei internationalen Wettbewerben.

Mit rund 770 Aktiven sind die Fallschirmspringer zwar nach den Ballonfahrern die kleinste Sektion, ihre Erfolge aber können sich sehen lassen. Ihre bisherige Krönung fanden sie 1973, als Deutsch/Dimnik/Huber/Volk mit vier «Nullerserien» hintereinander den Gruppenzielsprung-Weltrekord einstellten und 1974 mit der Weltmeisterschaft im Gruppenzielspringen durch Deutsch, Huber, Stiegler und Volk.

Zwei Fallschirmspringer (Puntschart und Peserl) in der Ausrüstung für einen Höhensprung

Weltmeister OStv Deutsch, Einzelsieger beim Weltcup Para-Schi 1975 in Corvara

HÄNGEGLEITER

Die Jüngsten und die Ältesten

„Es ist ein unbeschreibliches Vergnügen, hoch in den Lüften über sonnigen Berghängen sich zu wiegen, ohne Stoß, ohne Geräusch, nur von einer leisen Äolsharfenmusik begleitet, die der Luftzug den Spanndrähten des Apparates entlockt…“
(Otto Lilienthal, 1894)

Man könnte darüber streiten, ob der moderne Hängegleiter seine «Abstammung» von den Gleitern eines Lilienthal oder Wels (oder gar des Schneiders von Ulm?) oder vom Drachen-Fallschirm herleitet — und folglich, ob die «Drachenfliegerei» die älteste oder jüngste Sektion im ÖAeC ist. Sicher ist, daß dieser Sport ungemein rasche Ausbreitung fand und findet und daß Österreich hier wiedereinmal Pionierarbeit — bei der Ausarbeitung von Regeln, zur Aufnahme in die FAI und in der Praxis — geleistet hat. In Anerkennung dieser Schrittmacherleistung hat die FAI Österreich die Ausrichtung der ersten offiziellen Weltmeisterschaft der Hängegleiter übertragen und sie wird vom 1. bis 12. September 1976 in Kössen/Tirol stattfinden.

Derzeit sind in Österreich rund 350 Hängegleiter-Sportler mit etwa 250 Geräten in 17 Clubs, die noch nicht alle dem ÖAeC angehören, vereinigt; Landessektionen wurden bisher in Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Tirol gebildet, aber auch in anderen Bundesländern herrscht zum Teil bereits rege Tätigkeit. Erste Landesmeisterschaften haben inzwischen stattgefunden.

Drachenfliegerclubs bestehen in:
Andelsbuch, Vorarlbg./Bad Aussee/Graz/Innsbruck/Kitzbühel/Kössen/Lech/Marchtrenk-Wels/Salzburg/Spittal a.d.D./Trofaiach/Wiener Neustadt/Zams
Schule: Drachenflugschule Kössen, BSL Sepp Himberger, 6345 Kössen

Drachenfliegen — unmittelbarstes Flugerlebnis

Wenn Qualität und Leistung entscheiden:
Stets die Bestseller von Beechcraft…

zweimotorig:

Beechcraft, Baron B 55
Zweimotoriges Reiseflugzeug, 4 — 6sitzig,
2 × 260-PS-Continental-Einspritzmotoren
IO-470-L Sechszylinder
Reisegeschwindigkeit 369 km/h
Reichweite (inkl. 45 min. Res.) 1700 km
Standardpreis neu öS 1,812.000,— FAF

einmotorig:

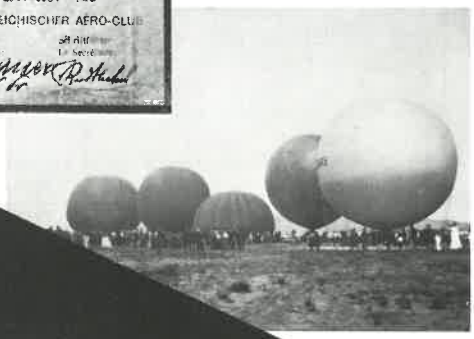
Beechcraft Bonanza V 35 B
4 — 6sitziges Reiseflugzeug, Einziehfahrwerk,
285-PS-Continental-Einspritzmotor 10-520-BA
Sechszylinder, Verstellpropeller
Reisegeschwindigkeit 327 km/h
Reichweite (inkl. 45 min. Res.) 1600 km
Standardpreis neu öS 1,140.000,— FAF

Beechcraft

WOLFGANG DENZEL GesmbH.
The Beechcraft Organization for Central Europe
Zentrale Österreich: A-1030 Wien, Erdberger Lände 100
Tel. 0222/74 36 61 Kl. 206-208 DW • Telex 74553 dimpo a

1901
Victor Silberer, Mitgründer und erster Präsident des ÖAeC, auf dem Korb seines Ballons «Vindobona»

1908
Beitritt zur FAI — ein namens der FAI vom K.k.Ö.Ae.C. ausgestellter «Pilotenschein»



Freiballon in Schön noch dom

1910
Erste Gleitflugkonkurrenz auf dem Semmering

1910/14
Lohner-«Pfeilflieger», der zweite große Trumpf, beim Flugmeeting in Aspern

Igo Etrichs berühmte «Taube», der erste große Trumpf österreichischen Flugzeugbaues

1912/14
Internationale Flugmeetings in Aspern — Mittelpunkte damaligen Flugsportgeschehens

1914/18
Sport weicht dem Krieg — Gräber und Zerstörung bleiben als Erbe

1923
Waschberg-Segelflugwoche — der erfolgreichste Österreicher, Ing. Ehrlich

Robert Kronfelds «Wien», mit der er Weltrekorde erflog

1929

1933
Neuer Aufschwung im Motorflug — der «Erste Internationale Österr. Alpenflug»

1937
Eine österr. «Taifun», umgeben von reichsdeutschen — ein Jahr später trug auch sie das Hakenkreuz

75 JAHRE IM ZEIT-RAFFER

1974
Richard Deutsch, zusammen mit Huber, Stiegler und Volk Weltmeister im Fallschirm-Gruppenzielsprung

1968
Harro Wödl (in der Maschine) Weltmeister Segelflug

1967/69
Dr. Josef Gaisbacher Präsident der FAI

1909
Aufstieg brunn — niert der Ballon

1955
Start frei für den Motorflug!

1960
Ing. Kunz erhält die OSTIV-Trophy

1954
Fallschirm-springen für Rettungs-zwecke wie-der erlaubt

1953
Im Vordergrund steht der Kampf um die Wie-dergewinnung der Luft-freiheit

1956
Nach fast zwei Jahrzehnten wie-der der erste Bal-lonaufstieg

1950
Freigabe des Segel-fluges — einer der ersten neugebauten S.G. 38 (Fohnsdorf)

1945
Das Erbe sind wieder Gräber und Ruinen... (Ehrengrab Walter Nowotnys in Wien, Segelflugschule Spitzerberg)

1948/51
Wiederbeginn mit Modellflug — der erste Weltmeister Oskar Czepa mit seinem «Zahn-stocher»

FACHSEKTIONEN

«Grundlegende» Probleme

„Für kleinere Städte genügt eine etwas größere Wiese, auf welcher ein Flugzeugschuppen steht, als Landplatz.“
(Präs. Dr. Economo, Mitteilungen des k.k.Ö.Ae.C., 5/1918)

Mit 42 Flugfeldern, von denen die überwiegende Mehrzahl für Motor- und Segelflug zugelassene Privatflugplätze sind, wogegen nur mehr wenige reine Segelfluggelände, zwei (zwei weitere in Vorbereitung) öffentliche Flugfelder sind und eines als Flughafen geführt wird, besitzt Österreich heute eine in der Relation zu vergleichbaren Ländern recht beachtliche Infrastruktur für die Allgemeine Luftfahrt und den Flugsport.

Diese Anlagen sind zum größten Teil erst nach 1950 und vor allem seit Wiedergewinnung der Luftfreiheit 1955 entstanden. Gab es auf dem Gebiet des heutigen Österreich bis 1914 nur zwei Zivil- bzw. Zivil/Militär-Flugplätze (Wien-Aspern und Wiener Neustadt), so stieg auch in der Zwischenkriegszeit deren Zahl nur mäßig. Wohl standen ursprünglich rein militärische Flugfelder, wie Graz-Thalerhof oder Klagenfurt-Annabichl, nun auch der Zivilluftfahrt offen, andere aber wurden aufgelassen und nur wenige neue Anlagen, wie z.B. Salzburg-Maxglan, errichtet. Mitte der dreißiger Jahre gab es neben den Verkehrsflughäfen («Öffentlichen Flughäfen») zwei «Privatflughäfen» bei Kottingbrunn und Hollabrunn, zwei «Private Wasserflughäfen» am Wörther- und Millstättersee, sechs «Landeplätze» für die Sportfliegerei und schließlich fünf «Hilfslandeplätze». Von den heutigen Flugfeldern der Allgemeinen Luftfahrt lassen sich nur St. Johann in Tirol, Lienz und Zell am See sowie Vöslau in diese Zeit zurückverfolgen. Bald danach setzte mit der Wiederaufstellung österreichischer Luftstreitkräfte die Neuanlage militärischer Flugplätze bzw. Fliegerhorste — Aigen i. E., Wels, Zeltweg — ein, und die Flughäfen wurden zum Großteil auch wieder militärisch belegt. Nach 1938 wurde diese Bodenorganisation weiter stark ausgebaut und u. a. kamen Deutsch Wagram, Fels am Wagram, Schwechat-Heidfeld, Seyring, Zwölfaxing, Langenlebarn, Trausdorf und Hörsching hinzu.

1950 waren die Plätze teils zerstört, teils von den Besatzungsmächten belegt oder als «Deutsches Eigentum» gesperrt. In einigen Fällen gelang es, Anlagen freizubekommen, auf anderen wurde z.T. «wild» geflogen, einige Gelände wurden für Segel- bzw. Modellflug neu erschlossen; ähnlich wie in den Pionierzeiten, wo jede bessere Wiese oder Heide als «Flugfeld» dienen konnte, war man zunächst zwangsläufig wenig anspruchsvoll. Und auch auf den noch wenig frequentierten Flughäfen hatte man kaum Bedenken gegen Segelflieger — heute ist Innsbruck eine Ausnahme...

Als es dann 1955 an die Verteilung der nun wieder «österreichischen Beute», des Erbes von Besatzungsmächten bzw. Luftwaffe ging, hatten sowohl Luftstreitkräfte als auch Luftsport noch ziemlich vage Vorstellungen vom künftigen Bedarf, der da wie dort an den Fingern abzählbare Bestand an Motorflugzeugen rechtfertigte auch keine großen Ansprüche, und da es auch noch keine Umwelthysterie gab, schien allfälligem späteren Ausbau wenig im Wege zu stehen. So gingen durchaus erhaltungs- oder ausbauwürdige, später zum Teil bitter fehlende Plätze verloren oder blieben brach liegen, wie etwa Deutsch Wagram; andere, wie Trausdorf, konnten nur durch zähen Widerstand der Flieger vor dem Pflug und für die Allgemeine Luftfahrt gerettet werden.

Mit deren Aufschwung mehrte sich auch die Zahl neuerrichteter Plätze, wobei Privat- und Vereinsinitiativen und öffentliche Förderung durch Bund, Länder und z.T. Gemeinden beachtliche Resultate erbrachten. Zunehmend verlagerte sich die staatliche Förderung, schließlich im BMfVerkehr konzentriert, auf Verbesserung der Ausstattung im Interesse der Flugsicherheit, insbesonders entlang der sogenannten «Schlechtwetterwege». Zell am See wurde öffentliches Flugfeld, Wels folgte, und im Rahmen des ICAO-Regionalplanes ist der Ausbau von St. Johann i. T. und Hohenems-Dornbirn vorgesehen.

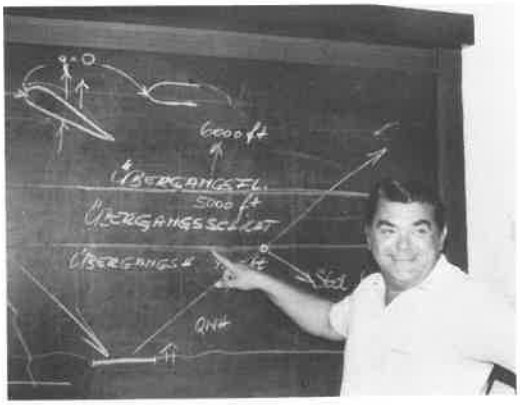
Etwa seit Beginn der siebziger Jahre stoßen Aus- oder gar Neubau von Flugplätzen immer häufiger und härter auf Widerstand seitens vielfach übersteigerter, falsch verstandener oder für sehr individuelle Interessen mißbrauchter Umweltschutz-Bestrebungen; davon wissen vor allem die Salzburger ein Lied zu singen, die nach der Sperre von Maxglan mit einem einzigen Segelflugplatz im ganzen Bundesland — das privat geschaffene, teilweise mitbenützbare Mauterndorf liegt am Rande — dastehen. Umso anerkennenswerter ist die Haltung jener Gemeinden, die in richtiger Einschätzung von Bedeutung und Einflüssen der Allgemeinen Luftfahrt auch heute noch Ausbau oder Errichtung von Flugfeldern fördern!

In der großen Mehrzahl sind die Halter der Flugfelder bzw. Betriebsleiter Vereine und Mitglieder des ÖAeC. Dies veranlaßte den Club, eine «ARGE Zivilflugplätze» ins Leben zu rufen und mit der Statutenänderung 1975 zur Fachsektion aufzuwerten. Ihre Aufgabe wird es sein, zu koordinieren, einheitliche Ausrüstung der Plätze zu fördern, Betriebs- und Versicherungsprobleme zu bearbeiten, das Einvernehmen mit Behörden zu pflegen und mit Fachausschüssen und Regionaltagungen zur Lösung aller einschlägigen, für die Allgemeine Luftfahrt im ursprünglichsten Sinn des Wortes «grundlegenden» Fragen beizutragen.

◀ **Fürstenfeld, einer der gut ausgebauten Plätze in der Grünen Mark, während einer Staatsmeisterschaft Motorflug**

Freistadt, entstanden in privater Initiative ▶

▲ ASKÖ-Zivilluftfahrerschule Kapfenberg, ein modernes Ausbildungszentrum



▲ Schulleiter Paul Pawelka beim Theorieunterricht in Kapfenberg

▶ Alpine Segelflugschule Zell am See während einer Staatsmeisterschaft

Von A(igen) bis Z(ell)

„Aviatische Piloten
Der Diplomwerber hat drei Prüfungsflüge auszuführen, und zwar:
a) Zwei Distanzflüge... ohne Berührung des Bodens... Rundstrecke von 5 km...
b) Höhenflug... mindestens 50 m...“
(Aus den Bestimmungen des k.k. Ö.Ae.C., 1911)

Motor- und Segelflugschulen
Bundessportschule Spitzerberg
2405 Bad Deutsch Altenburg, Ruf 02165/22 49
Alpine Segelflugschule Zell am See
5700 Zell am See, Ruf 06542/25 25
Union-Alpen-Segelflugschule Niederöblarn, 8960 Niederöblarn, Ruf 03684/420
Diese Schulen besitzen die Ausbildungsberechtigung auch für Vereinsfremde.
Auskünfte über weitere Ausbildungsmöglichkeiten (Vereinsschulung) erteilen die Landesverbände.

Solange die Fliegerei eine recht exklusive Angelegenehit war und in zahlenmäßig größerem Umfang allenfalls militärisch betrieben wurde, bestand kaum Bedarf an Zivilluftfahrerschulen. Dies umso mehr, als in der Frühzeit vor allem die Flugzeughersteller — von «Werken» konnte man damals kaum sprechen — vielfach schon aus Geschäftsinteresse auch für die fliegerische Ausbildung ihrer Kunden sorgten. Die wenigen, die nach dem I. Weltkrieg überhaupt ans Fliegen denken konnten, hatten zumeist ihre Scheine in der militärischen Ausbildung gemacht, und um da oder dort im Vereinsbetrieb einen «Neuzugang» einzuschulen, standen genügend erfahrene Feldpiloten als Fluglehrer zur Verfügung. Im Aero Club selbst — einige Vereine, besonders in der Steiermark und in Salzburg, hatten schon früher Flugzeuge gebaut oder instandgesetzt und zu schulen begonnen — kam es erst anfangs der dreißiger Jahre zu einem bescheidenen Schulbetrieb (1935 «Österreichische Fliegerschule») in Aspern. Erst die um die Mitte dieses Jahrzehnts sprunghaft werdende Ausbreitung des Segelfluges machte die Einrichtung von Schulen im engeren Sinne notwendig. 1935 nahm die «Gaisbergschule» in Salzburg ihren Betrieb auf, und vor nunmehr 40 Jahren, am 29. 6. 1936, wurde die Segelflugschule Spitzerberg des ÖAeC eröffnet; daneben wurde freilich auch in den Gruppen eifrig weiter geschult.

Im Gegensatz zur Vor- und Zwischenkriegszeit legte man nach der Neugründung des Aero Clubs von Anfang an Wert auf geschlossene Schulung, der eingeschränkten Luftfreiheit entsprechend zunächst natürlich nur im Segelflug. Kaum ein halbes Jahr nach dessen Freigabe konnte auf dem ehemaligen (und heutigen) Fliegerhorst Aigen im Ennstal die Union-Alpensegelflugschule den Betrieb aufnehmen, zwei Jahre später von der Besatzungsmacht die Übergabe der Anlagen der «Reichssegelflugschule» Zell am See erreicht und die «Alpine Segelflugschule» des OAeC eröffnet werden. Auf dem Spitzerberg begann in Zusammenarbeit von Unterrichts- und Handelsministerium bzw. Bundesgebäudeverwaltung der Wiederaufbau, 1955 konnte im Baulos 1 der Betrieb beginnen; zwei Jahre später kam ein weiterer Hangar dazu und 1966 wurde die BSS Spitzerberg auch Motorflugschule.

Als es noch vor dem Staatsvertrag gelungen war, die Freigabe der Piloten- und Fallschirmspringerausbildung für die Rettungsflugwacht zu erreichen, wurde es auch auf dem traditionsreichen Thalerhof wieder lebendig — und blieb es, auch als die vom ÖAeC nun auch offiziell übernommene «1. Österreichische Flieger- und Fallschirmspringerschule» 1956 nach Aspern übersiedelte. Die Steirische Motorflug-Union schulte hier weiter, 1959 nahm auch die ASKÖ-Schule den Betrieb auf und konnte 1964 ein mit Unterstützung des BMfVerkehr errichtetes modernes Schul- und Internatsgebäude eröffnen. 1972 wurde der ASKÖ-Schulbetrieb auf Kapfenberg ausgedehnt und mit dem 1975 dort installierten Linktrainer Singer GAT 2 modernst ausgestattet. Schließlich entstand im Zusammenwirken von Landesregierung und Österreichischer Turn- und Sport-Union auf dem Thalerhof das Union-Fallschirmzentrum Graz. Damit wurde der Raum Graz-Kapfenberg zu einer Hochburg der Zivilluftfahrerausbildung, deren Bedeutung dadurch unterstrichen wird, daß Austrian Airlines 1973 der Arbeitsgemeinschaft der steirischen Zivilluftfahrerschulen die Grundausbildung ihrer Pilotenanwärter übertrug.

Im Wiener Raum wurde Aspern, mit Hilfe staatlicher Subventionen wiederaufgebaut — Eröffnung des Bauloses 1 im Oktober 1958 —, zum Zentrum der Ausbildung, auf dem sowohl ÖAeC- und Vereins- als auch gewerbsmäßige Schulung im Motorflug und Fallschirmspringen betrieben wird. Für die Segelflugschulung errichtete der ASKÖ das Zentrum Langenzersdorf — Donauwiese, das inzwischen jedoch den Hochwasserschutzbauten weichen mußte. 1966 riefen die Ausbildungsunternehmen zusammen mit dem Österreichischen Luftfahrtverband, der zusätzlich Fachleute zur Verfügung stellte, die «Luftfahrtschule Wien» als Arbeitsgemeinschaft ins Leben. Sie verfügt über modern eingerichtete Schulungsräume in der Stadt, die ebenfalls mit einem Linktrainer ausgestattet werden konnten. Das BMfVerkehr fördert seit Jahren die Ausbildung durch Subventionierung von Flug- und Sprunglehrer- und Anwärter-Lehrgängen.

Die steigenden Anforderungen an qualifizierte, einheitliche Ausbildung — besonders bedingt durch zunehmende Zahl von Luftfahrtgerät und Luftfahrern bei gleichzeitig fortschreitender Beschränkung des sogenannten «freien Luftraumes»! — hat den ÖAeC veranlaßt, 1975 eine eigene «Fachsektion Zivilluftfahrerschulen» zu statuieren, die heuer ihre Tätigkeit aufnehmen und dazu beitragen wird, den Standard auf diesem wichtigen Gebiet zu vereinheitlichen und zu steigern.

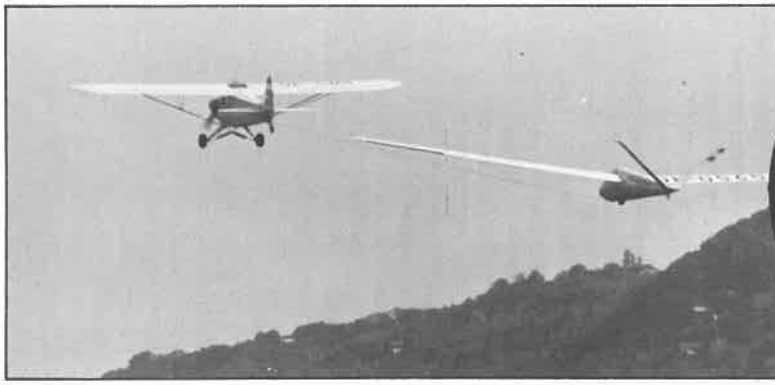
1975

9545 Mitglieder, 8 Sektionen, 230 Vereine, 8 Schulen, 42 Flugfelder, 630 Segelflugzeuge, 410 Motorflugzeuge, 70 Motorsegler, 5 Ballone. Segelflug: 1734 Silber-C, 469 Gold-C, 112 Gold-C mit 3 Diamanten — 5. Platz im Weltrang Modellflug: 388 Silber-C, 54 Gold-C, 9 Gold-C mit 3, 14 mit 2,19 mit 1 Diamanten; Fallschirm: 900 A-, 366 B-, 281 C-, 199-D, 69 E-, 40 F-, 22 G-. Jahreswettbewerb: 132 Teilnehmer, 150.941 km, Durchschnitt 381.16 km. 1 stehender Weltrekord, 2 Weltmeister (Fallschirm, Modell)

1968

6477 Mitglieder, 5 Sektionen, 8 Schulen, 45 Flugfelder 127 Gold-C, 36 Gold-C mit 3 Diamanten, Jahreswettbewerb: 313 Teilnehmer, 166.538 km, Durchschnitt 216,75 km. Von Aigen i. E. an einem Tag 9360 km Streckenflüge, Weltmeisterschaft Fallschirmspringen in Graz, 2 Weltmeister (Segelflug, Modellflug) Dr. Gaisbacher Präsident der FAI

1961



3507 Segelflieger-, 1185 Privatpiloten-, 149 Fallschirmspringer-Scheine, 572 Silber-C, 48 Gold-C, 1 Gold-C mit 3 Diamanten, 5 Schulen, 42 Flugfelder, 5 Modellflugplätze, 409 Segelflugzeuge, 179 Motorflugzeuge, 2 Ballone, Segelflug-Jahreswettbewerb: 215 Teilnehmer, 64.531 km, Durchschnitt 138,2 km, erster Europa-Flug über Österreich

1956

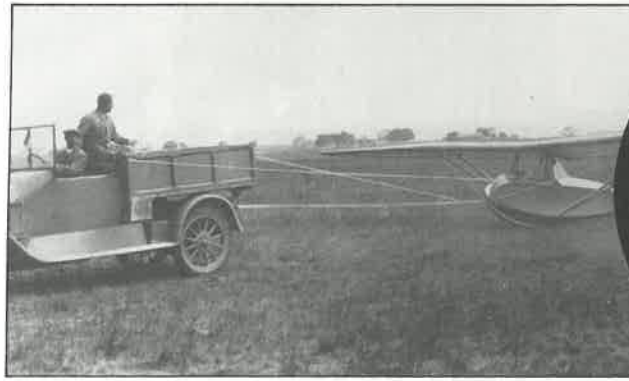
1674 Mitglieder, 135 Gruppen, 4 Sektionen, 1 Ballon, rd. 300 Segelflugzeuge, 8 Motorflugzeuge, 4 Schulen, 28 Flugfelder, 1. Segelflug-Jahreswettbewerb: 56 Teilnehmer, 9093 km, ø je Flug 83,42 km, FAI tagt in Wien, 1 stehender Weltrekord

1951

2308 Mitglieder, 84 Gruppen und Vereine, 1 Schule, 2 Zentralwerkstätten, 74 Segelflugzeuge, 16 Segelfluggelände, 1 stehender Weltrekord, 1 Weltmeister (Modell)

1938

rd. 2000 Mitglieder, rd. 130 Gruppen, 1 Ballon, rd. 100 Segelflugzeuge, 1 Motorsegler, 4 Motorflugzeuge, 10 Flugfelder, 3 Schulen, rd. 1000 Segelflieger, rd. 500 C-, 30 Silber-C-Abz., rd. 90 Fallschirmspringer-Abz., weiteste Segelflugstrecke 194 km, 1 stehender Weltrekord



1931

527 Mitglieder, 3 «Sektionen», 1 Ballon, 6 Gleit- und Segelflugzeuge, 2 Motorflugzeuge, 1 Schule, 2 stehende Weltrekorde

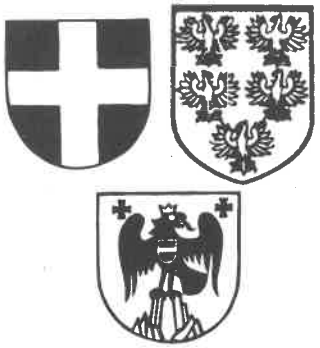
1912

342 Mitglieder, 100 Aviatische Führer, 87 Kugelballonführer, 25 Lenkballonführer, 8 Freiballone, 71 Ballonfahrten, 2 Flugfelder, 2 Fliegerschulen FAI tagt in Wien, 1. Int. Flugmeeting in Wien-Aspern, 18 stehende Weltrekorde

K Ö C K

LANDESVERBÄNDE

Wien – Niederösterreich – Burgenland



Die Entwicklung des Luftsports im Großraum um Wien darzustellen, käme über weite Strecken einer Wiederholung der Geschichte der Luftfahrt bzw. des ÖAeC gleich. Bis in die dreißiger Jahre hat der Club seine Aktivität nahezu ausschließlich auf Wien und die nähere Umgebung konzentriert, während er mit Vereinen in den Kron- bzw. Bundesländern nur lose, vor allem im Österreichischen Luftschifferverband, verbunden war. Wiener Neustadt bezeichnet man nicht zu unrecht als «Wiege der österreichischen Fliegerei», Aspern war lange ihr wichtigstes Zentrum, Waschberg, Hundsheimer Kogel und Spitzerberg sind aus der Entwicklung des Segelfluges nicht wegzudenken. Die besonderen Verhältnisse in Ostösterreich brachten es mit sich, daß nach der Wiedergründung des ÖAeC, der sich grundsätzlich der föderalistischen Struktur anpaßte, Wien, N.Ö. und Burgenland gemeinsam — am 26. 1. 1952 — einen Landesverband konstituierten. Und erst 1957 erfolgte die Trennung in drei selbständige Landesorganisationen.

In Niederösterreich hatte man nach 1923 die Waschberg-Tradition nur sporadisch fortgesetzt, immerhin aber zählte Stockerau neben Wiener Neustadt, Hainburg und Dobersberg zu den ersten «Ortsgruppen» der Sportfliegervereinigung im ÖAeC der I. Republik. 1950 begann man erneut am Waschberg zu fliegen, wich aber bald nach Langenlebarn aus. Heute erinnert am Waschberg nur noch eine vom Österreichischen Luftfahrtarchiv gestiftete Gedenktafel an die Pionierflüge vor über 50 bzw. 25 Jahren — aber noch heuer soll mit der Eröffnung des im Bau befindlichen Zivilflugplatzes Stockerau dieses Gebiet für die Fliegerei wieder interessant werden. Die «Gründerzeit» der dreißiger Jahre, in der zahlreiche Gruppen, selbst in kleinsten Orten entstanden, fand in den Fünfzigern eine Parallele, nachdem man es anfangs hier besonders schwer — erst im September 1951 wurde am Spitzerberg wieder geflogen und noch 1952 Maschinen beschlagnahmt — hatte. Besonders aktiv waren und sind in Niederösterreich die Modellflieger; der «Kölbling» wurde zu einem Begriff und in Mistelbach besitzen sie mit dem Modellflugplatz des UMFC-Ikarus-Weinland, mit 80 × 15 m Hartpiste und Fliegerheim, eine ihrer schönsten Anlagen, und Wiener Neustadt hat als Austragungsort dreier Weltmeisterschaften besonderen Ruf. Nicht weniger bei den Fallschirmspringern, für die die «Allzeit Getreue» sowohl als Ausbildungsstätte der Heeres-Sport- und Nahkampfschule wie zivil durch den rührigen Para-Club ein Begriff ist; mit OStv Deutsch, Hans Huber und OStv Volk stellt der LV N.Ö. drei Mann unserer Weltmeister-Gruppe im Fallschirmspringen, aber auch Weltmeister im Modellflug.

Aus dem Burgenland, das zu «K.k.Ö.Ae.C-Zeiten» ja noch zu Ungarn gehörte, ist aus jenen Tagen — von Übungsflügen der Luftfahrtruppen in der Parndorfer Heide abgesehen — nichts über fliegerische Aktivität bekannt. Erst vor 40 Jahren wurde in Eisenstadt die Segelfliegergruppe 201 des ÖAeC gegründet und am 9. 2. 1938 taufte sie feierlich ihr erstes selbstgebautes Segelflugzeug. Noch im gleichen Jahr begann die Errichtung der A- und B-Schule Trausdorf der Luftwaffe, aus der 1957 der Zivilflugplatz Trausdorf — der «burgenländische Landesflughafen», der als einziges Flugfeld Nachtbefeuerung besitzt! — wurde; seit 1950 Stützpunkt des von ehemaligen «201ern» gegründeten USFC Eisenstadt, später auch des ASKÖ Eisenstadt, seit 1969 Zentrum der Kunstflugschulung durch den KFCA sowie der Fallschirmsektion des USFC. 1960 stellte die Stadtgemeinde Pinkafeld den Fliegern einen Platz zur Verfügung, auf dem 1964 auch ein Hangar in Betrieb genommen wurde und 1968 kam als drittes Flugfeld Punitz – Güssing dazu. Mit dem MBC Ikarus Eisenstadt verfügt das Burgenland auch über sehr aktive Modellflieger, die auch das jüngste Bundesland in die österreichische Weltmeisterliste eintragen konnten.

Gruppen und Vereine

In Wien bestehen derzeit 26 Vereine und Gruppen. Motorflugschulung erfolgt in Wien-Aspern, Segelflug in Aspern, Vöslau, Wr. Neustadt und auf dem Spitzerberg; nähere Auskünfte darüber sowie über Fallschirmspringen, Modellflug und Ballonfahrt erteilt der Landesverband (Siehe Seite 27)

Niederösterreich:

Amstetten/Baden/Berndorf/Deutsch Altenburg/Herzogenburg/Klosterneuburg/Krems/Loiben/Mistelbach/Maria Enzersdorf/Mödling/Neulengbach, Obergrafendorf/Ottenschlag/St. Pölten/Sieghartskirchen/Stockerau/Ternitz/Traiskirchen/Tulln/Vöslau/Waidhofen a. d. Th./Wimpassing/Wr. Neustadt/Ybbs/Zwettl

Burgenland:

Eisenstadt/Pinkafeld/Punitz/Trausdorf. Auskünfte durch die Landesverbände (Seite 27)

▲ **Trausdorf im Burgenland wurde auch zu einem Zentrum des Kunstfluges**

◀ **Schulbetrieb am Spitzerberg N.Ö. in den dreißiger Jahren**

1. Internationales Flugmeeting in Wien 1912, Eröffnung des Flugfeldes Aspern

Steiermark

Gruppen und Vereine

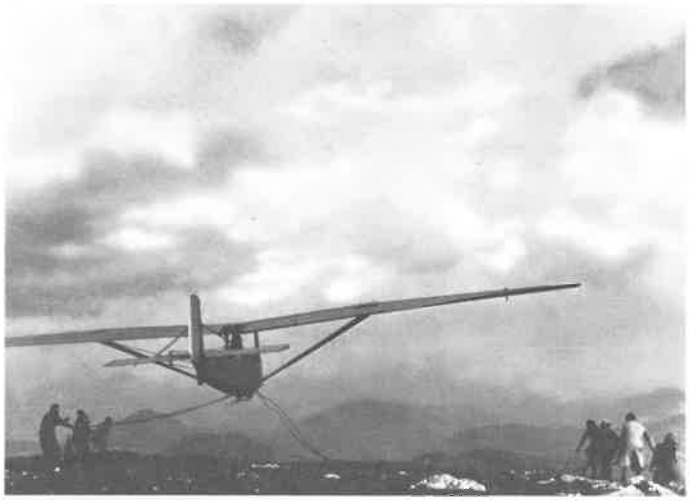
Bad Aussee/Bruck a. d. Mur/ Donawitz/Eisenerz/Feldbach/ Fürstenfeld/Gleisdorf/Graz/ Hartberg/Haus i. E./Kainach/ Kaindorf/Kapfenberg/Knittelfeld/Köflach/Leoben/Ligist/ Mariazell/Mürzzuschlag/Selztal/Thörl/Weiz/Wörschach
Auskünfte über Anschriften und Ausbildungsmöglichkeiten erteilt der Landesverband (Siehe Seite 27)

Könnte man heute etwa den aufgemöbelten alten «Brandenburger», der als A-17 «Styria» das erste Flugzeug des 1924 neugegründeten «Steirischen Fliegervereines» war, dem Flugpark des ASKÖ-Zentrums Graz-Kapfenberg mit mehr als zwei Dutzend Flugzeugen, darunter solchen mit modernster Ausrüstung und Instrumentierung, gegenüberstellen — dann hätte man einen Eindruck von der Entwicklung der Sportfliegerei im allgemeinen und in der Grünen Mark im besonderen. In der Luftfahrt war man hier immer überaus rührig. Schon 1909 bauten und fuhren hier die «Rennerbuben» ihre Lenkballone «Graz» und «Estaric», mit denen sie zwar wenig zur Technik der Luftschiffahrt, aber ungemein viel zu ihrer Popularisierung beitrugen. Von wissenschaftlichem Wert hingegen waren die Ballonfahrten des steirischen Universitätsprofessors und späteren Nobelpreisträgers Dr. Victor Hess. Die «Flugmaschine» gab ihr Debüt in der Steiermark mit Schauflügen Sablatnigs 1910, zu denen die luftfahrtfreudigen Steirer — wie noch heute bei vergleichbaren Anlässen — zu Zehntausenden zusammenströmten. In den frühen zwanziger Jahren zählten solche Flugtage zu den ersten kräftigen Lebenszeichen wiedererwachender Luftfahrtaktivität. In diesen Jahren gehörten Steirer, vor allem in den Akademischen Fliegergruppen unter der Initiative Hans Zoffmanns, zu den Pionieren des Segelfluges in Österreich. Von Schöckl und Teichalpe wurde mit Eigenkonstruktionen und Nachbauten, mit vielsagenden Namen wie «Vandale», «Sturmvogel» und «Maulwurf» geflogen, und 1926 gelang bereits ein für damalige Zeit hervorragender 15,5 km-Flug vom Schöckl und damit österreichischer Rekord. 1932 erregte der erste Post-Segelflug Walter Mühlbachers Graz — Marburg Aufsehen; im gleichen Jahr erflog Gordon Gollob das erste A-Abzeichen — bekannter wurden beide viel später, als Chefingenieur der Luftstreitkräfte bzw. als Brillantenträger und General der Jagdflieger; 1938 flog Toni Kahlbacher von der Gruppe 514/ Leoben Dauerweltrekord...

Auf der Basis dieser bedeutenden Tradition, die bis zum «Steirischen Verein für Luftschiffahrt» in den zehner Jahren zurückgreift, vollzog sich ab 1948, auch hier mit dem Modellflug beginnend, ein schwungvoller Wiederaufbau, und von den «kleinen Brüdern» sichergestellte und instandgesetzte Segelflugzeuge ermöglichten einen frühen Start auch dieser Sparte. Nicht unerwähnt bleiben dürfen in diesem Zusammenhang die Konstruktionen Ing. Musgers, die, hauptsächlich von den Oberlerchner-Werken in Kärnten gebaut, beachtliche (auch Export-)Erfolge erbrachten und die österreichischen Mannschaften bei den ersten Segelflug-WM ausrüsteten.

Mit neun Zivilflug- und elf Modellflugplätzen, Schulen, Werkstätten und Werften entstand, auch von der Landesregierung tatkräftig gefördert, eine vorbildliche Infrastruktur.

Mit 50 Vereinen, rund 3000 Mitgliedern und Sektionen aller Sparten ist der am 8. April 1951, vor 25 Jahren, konstituierte Landesverband Steiermark der stärkste des ÖAeC. Und die überragende Position des «wilden Bergvolkes», wie es in Clubkreisen gerne scherzhaft genannt wird, in der österreichischen Sportluftfahrt wird noch durch Weltmeister im Segelflug und Fallschirmspringen, vor allem aber durch die zweimalige Präsidentschaft und nunmehrige Ehrenpräsidentschaft Dr. Josef Gaisbachers in der FAI unterstrichen.



Start vom Schöckl in den zwanziger Jahren

DR 400/180 «Remorqueur»
robust und leistungsstark, ideal für den Klubbetrieb, für Schleppflug und Reise, viersitzig

Robin

Flugzeuge für
Ausbildung
Klubbetrieb
Schleppflug
Reiseflug

Wartungs- und Ersatzteilservice!
Reparaturen und Grundüberholungen, prompt und gewissenhaft!

- **Fordern Sie unverbindlich unser Prospektmaterial (in Deutsch) an — Probeflüge und Vorführungen nach Absprache**

Informieren Sie sich bei der

Grazer Flugzeugwerft
R. HIERZER

Hüttenbrennergasse 24, 8010 Graz,
Tel. (0 31 22) 75 0 04, Telex 03 1761, und 8073 Graz-Flughafen, Tel. (0 31 22) 22 335

Oberösterreich – Salzburg

Gruppen und Vereine

Oberösterreich:

Bad Goisern/Bad Ischl/Braunau/Eferding/Enns/Freistadt/Gmunden/Kirchdorf/Linz/Meggenhofen/Pregarten/Ried/St. Valentin/Schärding/Steyr/Vöcklabruck/Wels.

Salzburg:

Hallein/Kaprun/Mauterndorf/Saalfelden/Salzburg/Taxham/Zell am See

Auskünfte über Anschriften und Schulungsmöglichkeiten erteilen die Landesverbände (Siehe Seite 27)

Das Land ob der Enns kann durch den «Oberösterreichischen Verein für Luftschifffahrt», der mit dem K.k.Ö.Ae.C. im Dachverband ÖLV verbunden war, auf eine über 70 Jahre zurückreichende Luftfahrttradition zurückblicken. In der Zwischenkriegszeit waren es vor allem die «fliegenden Brüder von Linz», Hans und Vess Wanneck, die zusammen mit Ing. Meindl und einer Gruppe von Jungfliegern Schulgleiter und das Leistungssegelflugzeug «Linz» bauten. Schon 1929 führte Hans Wanneck damit mehrstündige Flüge, damals österreichische Strecken- und Dauerrekorde und die ersten planmäßigen Thermikflüge in Österreich überhaupt, vorwiegend vom Pöstlingberg bei Linz aus. Als Alpenflieger machte sich der Linzer Hans Guritzer einen Namen; 1925 überflog er mit Ing. Langsdorff als erster in einem Leichtflugzeug den Großglockner, wirkte als Fluglehrer und trat später auch mit eigenwilligen Flugzeugkonstruktionen hervor.

In der II. Republik haben sich die Oberösterreicher weniger durch absolute Spitzenleistungen als durch eine sehr solide und umfangreiche Breitenentwicklung ausgezeichnet. Einige ihrer schon traditionellen Veranstaltungen, wie der O.Ö. Grenzlandflug und die Welser Flugtage, haben internationalen Rang. Die «Weiße Möwe Wels» zählt zu den größten, ältesten und rührigsten Vereinen und zu den wenigen, die Motor-, Segel-, Modellflug- und Fallschirmspringer-Sektionen umfassen, einschließlich Schulbetrieb und Sprechfunkausbildung. Wels, einige Zeit im Bestand bedroht, ist heute öffentliches Flugfeld und das größte Zentrum der Allgemeinen Luftfahrt in Westösterreich. Der Ausbau der Infrastruktur, vom Land vorbildlich gefördert, ist nachahmenswert. Zu sieben Motor- und zwei Segelflugfeldern sind zwei weitere Plätze im Ausbau bzw. geplant und für die «kleinen Brüder» kommen noch sieben Modellflugplätze hinzu. In den fünf Sektionen des Landesverbandes sind 34 aktive Vereine organisiert.

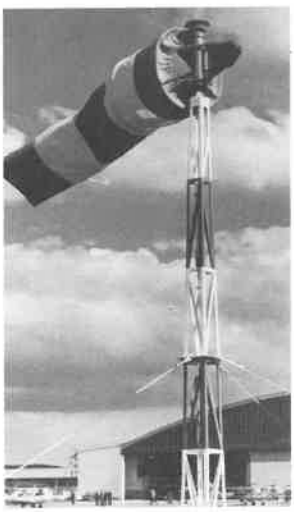
Salzburg, seit Jahren mit Flugplatz-Sorgen kämpfend, dürfte wohl mit einigem Neid auf seinen in dieser Hinsicht glücklicheren Nachbarn blicken, kann aber auf eine beachtliche Tradition verweisen. Vor 50 Jahren gründete der Wahl-Salzburger Hptm Eduard Kuhn auf dem eben eröffneten Flughafen Maxglan die erste Fliegerschule, der schon erwähnte Hans Guritzer war häufig in Salzburg tätig und erregte u.a. durch Landungen auf dem gefrorenen Zeller See Aufsehen und in Salzburg wurde von Van Nees das erste Sportflugzeug konstruiert, in einer Zimmerei gebaut und zugelassen. Jungflieger begannen 1928 mit dem Bau eines «Zögling» und zwei Jahre später setzte Hans Wolf mit dem ersten Flug vom Gaisberg über die Festspielstadt hinweg eine Pionierleistung. 1935 wurde der erste österreichische Segelflug-Leistungsbewerb, Vorläufer der Staatsmeisterschaften, vom Gaisberg aus durchgeführt; die Gaisbergschule und das Schulungsgelände in der Koppl wurden zu wichtigsten Pflanzstätten des Segelfluges und von der ISTUS-Tagung 1937 mit den damals sensationellen Alpenüberquerungen durch Hanna Reitsch, Dittmar und Karch gingen starke Impulse aus. 1938 wurde aus dem zehn Jahre vorher von der Stadtgemeinde Zell am See gegründeten Flugplatz eine Reichssegelflugschule, von der aus 1940 der erste Segelflug in die Stratosphäre gelang.

Mit der Gründung des Luftsportverbandes Salzburg kam es 1949 zur ersten Vereinsbildung nach Kriegsende und es war nur folgerichtig, daß hier am 30. Juli 1950 auch der Österreichische Aero Club wiedergegründet wurde.

Salzburgs Segelflieger sind seither stets in Spitzenrängen zu finden gewesen, stellten mehrmals Staatsmeister und die Aktivität der anderen Sparten, besonders auch der Ballonfahrer — die hier die einzige Zivilluftfahrerschule der «aufgeblasenen Konkurrenz» in Österreich besitzen —, der Fallschirmspringer, Modellflieger und seit kurzem auch Hängegleiter steht ihnen kaum nach. Für das Jubiläumsjahr ist der Vollausbau des öffentlichen Flugfeldes Zell am See vorgesehen und es ist zu hoffen, daß die umkämpfte Errichtung eines zweiten Segelflugplatzes endlich gelingt und mithilft, Salzburgs Spitzenstellung im Leistungssegelflug zu erhalten.

Wiederbeginn in Salzburg nach der Neugründung des ÖAeC 1950

Wolf's Landung in Maxglan nach dem ersten Gaisbergflug am 2. 11. 1930



Öffentliches Flugfeld Wels, das größte Zentrum der Allgemeinen Luftfahrt in Westösterreich

austroflug

Zeitschrift für die österreichische Luftfahrt
Offizielles Organ des Österreichischen Aero-Club (S.-V.)

austroflug
DIE LUFTFAHRTZEITSCHRIFT ÖSTERREICHS

austroflug
DIE LUFTFAHRTZEITSCHRIFT ÖSTERREICHS

austroflug
DIE LUFT- UND RAUMFAHRT-ZEITSCHRIFT ÖSTERREICHS

6
25. JAHRGANG / 1975

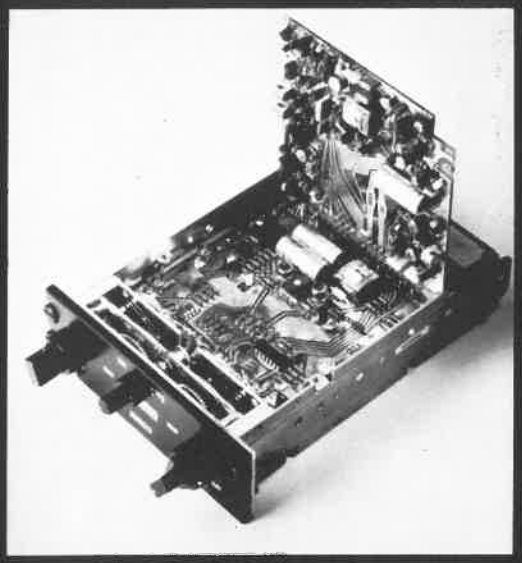
austroflug
DIE LUFT- UND RAUMFAHRT-ZEITSCHRIFT ÖSTERREICHS

Knapp ein Jahr nach der Wiedergründung des Österreichischen Aero Clubs, im Juni 1951, erschien auch die erste Nummer von austroflug. Seither hat austroflug als Sprachrohr und publizistisches Organ die Entwicklung auch des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt in Österreich begleitet und war stets bestrebt, deren Anliegen zu vertreten und ihren Interessen zu dienen.
austroflug dankt allen Beziehern, Freunden und Mitarbeitern für die in 25 Jahren erwiesene Treue und wünscht ihnen sowie dem Österreichischen Aero Club, seinen Mitgliedern und Funktionären zum Jubiläum herzlich
Glück ab — Gut Land!

Die wichtigsten Verbands- und Vereins-Schulungzentren befinden sich in Wien-Aspern (Flughafen Wien-Aspern Betriebsgemeinschaft, Wiener Luftfahrerverband, Motorflug Union Wien; 1224 Wien-Aspern, Ruf 0222/22 14 95); Graz und Kapfenberg (ASKÖ-Zivilluftfahrerschule, Steirische Motorflug-Union; Flughafen Graz.
Wels (Weiße Möve, 4601 Wels, Postfach 66, Ruf 07242/63 35) und Trausdorf (ASKÖ, KFCA, Union, 7061 Flugplatz Trausdorf, Ruf 02682/42 81)
Auskünfte über weitere Ausbildungsmöglichkeiten (Vereinsschulung) erteilen die Landesverbände. Generelle Voraussetzung ist Flugschülerausweis, ausgestellt vom Bundesamt für Zivilluftfahrt, 1030 Wien, Schnirchgasse 9, (hiefür: fliegerärztliche Untersuchung, polizeiliches Führungszeugnis, 2 Paßbilder, Antrag, Staatsbürgerschaftsnachweis, Geburtsurkunde)

Im Becker-COMM-2000-System finden Sie heute schon, was Sie morgen brauchen:

720 Kanäle im 25 kHz-Raster für IFR ab 1977 vorgeschrieben, für VFR ab 1978 vorgesehen.



COMM-2000, das Gerätesystem in Modultechnik für jeden Flugverwendungszweck

AR 2008/25 Kategorie III
für Leichtflugzeuge auch ohne Bordnetz, speziell für Motorsegler, Segelflugzeuge, Freiballone

AR 2009/25 Kategorie II
für alle Motorflugzeuge nach VFR, auch für eine preisgünstige IFR-Ausrüstung geeignet

AR 2010/25 Kategorie II
mit self-test-Einrichtung
für full IFR-ausgerüstete Reise- und Geschäftsflugzeuge

AR 2011/25 Kategorie I
mit self-test-Einrichtung
für full IFR-ausgerüstete, gewerblich zugel. Flugzeuge

BECKER FLUGFUNK
Avionics made in Germany

Becker Flugfunkwerk GmbH
7570 Baden-Baden-Oos Flughafen
Tel. 07221-61008, Tx. 781271

Repräsentant für Österreich
Dipl.-Ing. Otto Bauer
A 1160 Wien Ottakringerstraße 114 Tel. (0222) 4657344

Kärnten – Tirol – Vorarlberg

Vereine und Gruppen

Kärnten:

Arnoldstein/Feldkirch/Ferlach/Klagenfurt/Paternion/St. Paul i. L./Spittal a. d. D./Treibach/Villach/Völkermarkt/Wolfsberg

Tirol:

Innsbruck/Kitzbühel/Kössen/Kufstein/Lienz/Reute/St. Johann/Schwaz/Wörgl

Vorarlberg:

Bludenz/Bregenz/Dornbirn/Feldkirch/Hard/Hohenems/Lustenau

Auskünfte über Anschriften und Ausbildungsmöglichkeiten erteilen die Landesverbände **(Siehe Seite 27)**

Für Kärnten begann das Luftfahrt-Zeitalter am 5. Juni 1910, als Dr. Josef Sablatnig seinen staunenden Landsleuten einen Wright-Doppeldecker vorführte. Ein Jahr später gewann Sablatnig den «Großen Preis von Niederösterreich», eine für damalige Zeit außerordentliche Rundflugkonkurrenz, 1912 in Berlin drei Weltrekorde und war anschließend erfolgreich in Flugzeugbau und Luftverkehr tätig. Seine Vorführungen regten einen anderen Kärntner, Georg Graf Khevenhüller-Metsch, zur Konstruktion eines Schlagflügel-Gleiters an, mit dem er 1913 auf Hoch Osterwitz erfolgreiche Gleitflugversuche unternahm und auch den zusätzlichen Auftrieb durch Flügelschläge nachweisen konnte.

Flugsportliche Initiativen setzten aber erst viel später ein, als 1929 in Klagenfurt und Villach die ersten Ortsgruppen gegründet wurden. Mitte der dreißiger Jahre entdeckte man die Gerlitzen als Segelflugberg und zu Pfingsten 1935 flogen von dort nicht weniger als 24 Segelflieger über Villach. 1950, beim neuen Beginn, gehörte der Urheber dieser ersten Aktivitäten, KR Oskar Trenkwitz, zu den Mitgründern des neuen Aero Clubs, der im Landesverband Kärnten Modell-, Segel- und Motorflieger — diese begannen schon vor der Wiederzulassung in Österreich im benachbarten Italien nachzuschulen — vereinigt und 1960 auch eine Sektion Fallschirmspringen gründete. Die gut ausgebauten Flugfelder bieten heute häufig auch ausländischen Gästen Anreiz zu einem Fliegerurlaub in Österreichs sonnigem Süden. Und mit Hanno Prettner reihte sich auch Kärnten in die Weltmeisterliste ein.

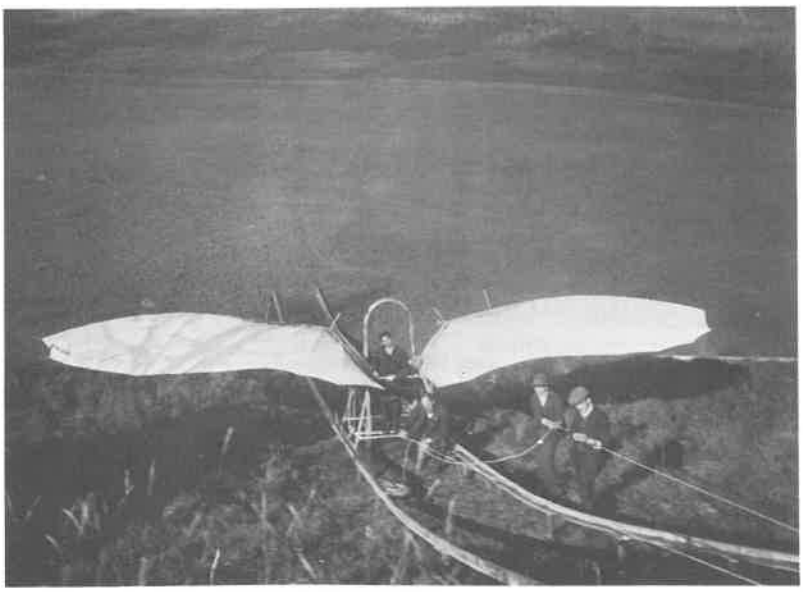
In Tirol war man ebenfalls schon vor dem I. Weltkrieg recht rührig. Der «Tiroler Verein für Luftschiffahrt» zählte bereits im legendären Zwölferjahr über 400 Mitglieder — also mehr als der K.k.Ö.Ae.C.! — und führte mit seinen Ballonen «Tirol» und «Graf Zeppelin» zahlreiche Fahrten aus, darunter etliche Überquerungen der Nord-, Süd- und Zentralalpen; auch erste Motorflüge wurden in jenen Jahren durchgeführt. Von flugsportlicher Aktivität in der Zwischenkriegszeit kündet u. a. St. Johann als eines der ältesten Flugfelder, dessen Ausbau zu einem öffentlichen Flugplatz nunmehr im Gange ist. In den für die Fliegerei im übrigen Österreich düsteren vierziger Jahren aber wurde Tirol zum «Geheimtip»: Es hatte sich herumgesprochen, daß dort Angehörige der französischen Besatzungsmacht eifrig Segelflug betrieben und beide Augen zudrückten, wenn sich gelegentlich einer vom «eingeborenen Bodenpersonal» verbotswidrig auch an den Knüppel setzte...

Kufstein wurde dann, vor allem durch den unvergeßlichen Alois Hasenknopf, eines der wichtigsten ersten Segelflugzentren. Heute ist Tirol wieder in allen Sparten sehr aktiv und besonders in den jüngsten — Fallschirmspringen und Drachenfliegen. Tiroler haben sich bei den Para-Schi-Cups hervorragend bewährt, wurden Vorkämpfer des Relativ-Springens und schließlich des Hängegleiter-Sports.

Auch Österreich kleinstes Bundesland war schon in den Pionierzeiten recht aktiv. Ein erster Flugversuch 1911 am Bodenseeufer endete zwar ähnlich wie der des bekannten Schneiders von Ulm, aber schon bald ging es besser. Bereits 1922 schaltete man sich in den Segelflug ein, die Brüder Kittelberger bauten nach eigenen Plänen ein Gleitflugzeug und 1923 entstand der erste Verein «Flugsport Bregenz». Der Pfänder wurde der Vorarlberger Segelflugberg und schon 1932 stieg hier die erste «Pfänder-Segelflugwoche».

Mehrere Gruppen wurden im Ländle gegründet, später entstanden Landeplätze bei Höchst am Rhein und Gaißau.

In den frühen fünfziger Jahren knüpfte die Initiative von Ernst Peter an das Pfänder-Segelfliegen an und Kurt Varrone und Franz Grubhofer ist die Entstehung des Flugplatzes Hohenems-Dornbirn als wichtigstes Flugsportzentrum im Ländle zu danken, dessen Ausbau zum öffentlichen Flugfeld im Regionalplan vorgesehen ist; die Modellflieger haben ihren Mini-Flugplatz in Koblach.

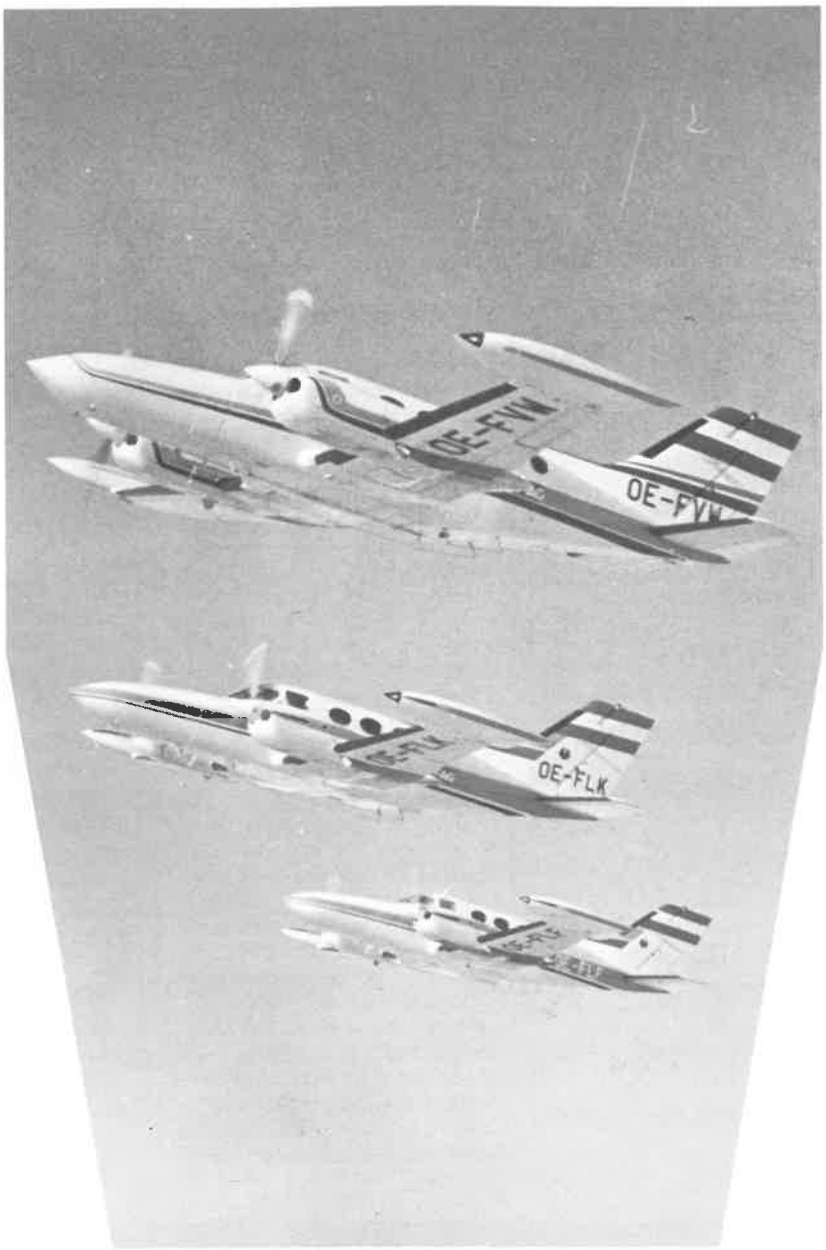


Links oben: Flug vom Pfänder mit dem SG-38

Links: Flughafen Innsbruck im Jahre 1925

Oben: Khevenhüller's Schwingenfluggleiter

75 Jahre Österreichischer Aero Club 25 Jahre ÖFAG



Vor einigen Monaten feierte die ÖFAG Österreichische Fahrzeugbaugesellschaft m.b.H., in Salzburg ihr 25jähriges Bestehen. Zugleich begingen Firmenchef KR Ing. Hubert Pölz und Franz Achleitner, Direktor der ÖFAG-Flugbetriebe, das 40-Jahr-Jubiläum ihres ersten Pilotenscheines —u. a. mit einem Verbandsflug von drei Cessna 421B Golden Eagle.

Bewußt knüpfte Ing. Pölz, von Jugend an der Fliegerei eng verbunden (Pilot seit 1935, Flugzeugbauingenieur, Stukaflieger mit Ritterkreuz und Eichenlaub) —an Namen und Tradition eines altösterreichischen Unternehmens an, das 1915—1918 Bedeutendes im Flugzeugbau leistete. Mit einfachsten Mitteln baute die neue ÖFAG zunächst in einer alten Militärbaracke Armeefahrzeuge für die Wirtschaft um, führte später Montagebau und fabrikmäßige KFZ-Reparatur durch und entwickelte in Zusammenarbeit mit Prof. Dr. List Spezialfahrzeuge.

KR. Ing. Pölz, seit fast zwei Jahrzehnten auch Vorsitzender der Fachverbände Fahrzeugindustrie und Luftfahrtunternehmen, baute mit seinen Mitarbeitern die ÖFAG-Autobetriebe mit ihren angeschlossenen Firmen AUSTRO-DIESEL, INDUKONT und LUCAV zur heutigen Größe aus, in der sie in den Stammbetrieben 413, in Kundendienst- und Vertriebsorganisation 980 Mitarbeiter zählen und als Vertragspartner von General Motors zu den größten Automobilunternehmen Österreichs gehören.

Die im Jahre 1955 wiederhergestellte Luftfreiheit ermöglichte dem Alleininhaber der Firmengruppe Pölz die Fortsetzung seiner Flieger-Laufbahn und der Tradition der alten ÖFAG. Heute ist der ÖFAG-Flugdienst mit der Schwesterfirma HOLIDAY AIR das älteste und größte Privatflugunternehmen Österreichs, das über Flugzeugwerft, Fliegerschule, Flugzeughandels- und Charterabteilung verfügt und dessen Tätigkeit sich über ganz Europa erstreckt — ein Zeugnis bester unternehmerischer Leistung in einem kleinen Lande, aber im Geiste alter Fliegertradition.

öfag **5021 SALZBURG, Flughafen, Telefon: 45 0 19, 45 2 16, Telex Nr. 6-3773**

GENERALSEKRETARIAT / ONF

Arbeit im Hintergrund

Eine Darstellung von Entwicklung und Stand des Luftsports wäre unvollständig, würde man nicht auch zwei Einrichtungen erwähnen, die zwar kaum jemals im Vordergrund des Interesses stehen, weil sie nicht mit Weltmeistern und Rekordziffern (abgesehen davon, daß z.B. die Bearbeitung von jährlich etwa 10 — 15.000 Schriftstücken auch keine Kleinigkeit ist!) aufwarten können — ohne die aber Weltmeisterschaften nicht beschickt und Rekorde nicht anerkannt würden, die Gesamtorganisation nicht funktionieren könnte.

Ein Generalsekretariat und einen Vorläufer der Obersten Nationalen Flugsportkommission — die Österreichische Aeronautische Kommission, damals sogar mit umfassenderen Aufgaben — gab es auch schon im bzw. «über» dem k.k.Ö.Ae.C. Dem Generalsekretär mit einem sehr kleinen Stab ebenfalls hauptamtlicher Mitarbeiter obliegt der gesamte «bürokratische» Betrieb, ohne den eine Organisation von der Größe des ÖAeC nicht auskommt — von der zentralen Mitgliedererfassung (heute mittels EDV) bis zu finanziellen Abwicklungen, Verbindung mit den Landesverbänden, Sektionen, Behörden und internationalen Organisationen. Ein Großteil der Sekretariatstätigkeit steht im Dienste der Sektionen Segelflug und Modellflug, die durch Jahreswettbewerb — mit der Bearbeitung hunderter Flugberichte — und die große Zahl nationaler und internationaler Wettbewerbe in den verschiedenen Modellflugklassen besonders intensiven «Papierkrieg» entwickeln. Hinzu kommen Sonderaufgaben, wie Organisation des internationalen Jungfliegeraustausches oder diverser Großveranstaltungen, und schließlich die kanzleimäßige Abwicklung der Bundesvorstandssitzungen und Luftfahrertage.

Die ONF ist Kontroll- und Schlichtungsorgan, prüft, anerkennt und registriert die nationalen Rekorde, genehmigt nationale und internationale Wettbewerbe und reicht die Unterlagen für die internationale Anerkennung von Leistungsabzeichen bzw. Rekorden an die FAI ein. Dem Vorsitzenden der ONF stehen dabei je zwei Delegierte der Sportsektionen zur Seite. Auch hiezu einige Zahlen: Von der ONF wurden bisher über 20 Modell-, 100 Segelflug- und 30 Fallschirmspringer-Rekorde, rund 500 Modell-, 2500 Segelflug- und an die 2000 Fallschirmspringer-Leistungsabzeichen und mehr als 400 Sportzeugen der verschiedenen Sparten anerkannt.

«Papierkrieg», «trockene Zahlen» — so kann man es auch nennen. Aber es steckt sehr viel Arbeit und Idealismus dahinter...

Die Präsidenten des ÖAeC

Victor Silberer
1901 — 1911
Constantin Frh. v. Economo
1911 — 1926
Alexander Cassinone
1926 — 1931
Ulrich Ferdinand Fürst Kinsky
1931 — 1938
Ferdinand v. Cavallar
1950 — 1951
Fritz Polcar
1951 — 1959
Franz Grubhofer
1960 — 1967
Dr. Hannes Helm
1967 — 1971
Dr. Josef Lenz
1972

Der Österreichische Aero-Club dankt nachstehenden Firmen, Organisationen und Personen, die durch Spenden, Stiftung von Preisen und Sachleistungen besonders zur Gestaltung der 75-Jahr-Feier des ÖAeC beigetragen haben:

AEROFLOT • Almdudler Limonade • Bausparkasse der Volksbanken • Compress Verlagsgesmbh • Fa. Denzel • Fa. Ing. Drescher • Fa. Dipl.-Ing. Durst • LOT • Österr. Verkehrsbüro • Reisebüro Renner • Fa. Stuzzi

Assicurazioni Generali • Austro Olivetti • Fa. Blaha • Fa. Böhnel • Bundeskammer d. Gew. Wirtschaft • Bundesländerversicherung • Fa. Dirnwöber • Sporthaus Dusika • ELAN • Erste österr. Spar-Casse • Flughafen Wien BetriebsgesmbH • Fa. Forstinger • Graber GmbH • Fa. Haban • Fa. Hild • Fa. Ing. Katzenberger • Fa. Dipl.-Ing. Kroneis • LOFTLEIDIR • MALEV • Julius Meinl AG • Österreichische Länderbank • Österr. Luftfahrtverband • Alfred Rutte GmbH & Co KG • Shell Austria AG • Spar- und Kreditbank • Fa. Zborka •

GEGR 1883 KRONEIS WIEN | DIPL.-ING. A. und W. **KRONEIS**

WERKSTÄTTEN FÜR MESSGERÄTE DER FEIN- UND ELEKTROMECHANIK GES. M. B. H.
1191 Wien, Iglaseegasse 30 — 32, Telefon 32 34 92

Erzeugung — Reparatur — Handel von Flugzeugbordgeräten sowie von Feuchte-, Temperatur-, Druck- und Windmeßgeräten

Kurzfristig und preisgünstig führen wir auch bei Ihren Flugzeugbordgeräten die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt vorgeschriebene Kontrolle der Anzeigengenauigkeit (KAG) und Wartung (WAR) durch.

ERZEUGUNG SÄMTLICHER ARTEN VON ABZEICHEN

Abzeichenfabrik

A. Belada's Nachf.

Hersteller der
Österr.-Aero-Club-Abzeichen
und der Gedenkmedaille

A-1070 Wien
Burggasse 40

Telefon
(0222) 93 23 75

AEROWERK

DIPL.-ING. LEO HOLLMANN
1224 Wien-Aspern, Lobaugasse 3, Telefon 0222/22 13 15

Reparatur- und Handelsunternehmen für Flugmotoren, Turboaggregate, Einspritzanlagen, Vergaser, Zündanlagen, Generatoren, Vakuumpumpen, Motorüberwachungsinstrumente. — Grundüberholungen und Wartung von Motorseglermotoren.

Jubiläums-Gedenkmedaille des ÖAeC

Anläßlich der 75-Jahr-Feier hat der Österreichische Aero Club eine Gedenkmedaille herausgebracht, die eine Nachbildung der 1911 vom K.k.Ö.Ae.C. gestifteten, von Bildhauer Gustav Gurschner geschaffenen «Verdienstmedaille» — für «Verdienste auf dem Gebiet der Luftschiffahrt und gegenüber dem k.k. Österreichischen Aero-Club» — darstellt; eine Verkleinerung wurde auch 1912 an die Teilnehmer am 1. Internationalen Flugmeeting in Wien-Aspern ausgegeben. Die Medaille ist zum Preis von S 100,— beim Generalsekretariat zu beziehen; Vereine erhalten bei Sammelbestellung Rabatt.

Anschriften des ÖAeC

Generalsekretariat:
Prinz-Eugen-Straße 12, 1040 Wien, Ruf 65 11 28/29

Landesverband Wien
Prinz-Eugen-Straße 12, 1040 Wien, Ruf 65 52 162

Landesverband Niederösterreich
Prinz-Eugen-Straße 12, 1040 Wien, Ruf 65 52 162

Landesverband Burgenland:
Bergstraße 18, 7000 Eisenstadt

Landesverband Oberösterreich:
K. Wieserstraße 28, 4020 Linz

Landesverband Salzburg:
Nonnbergstiege 2, 5020 Salzburg

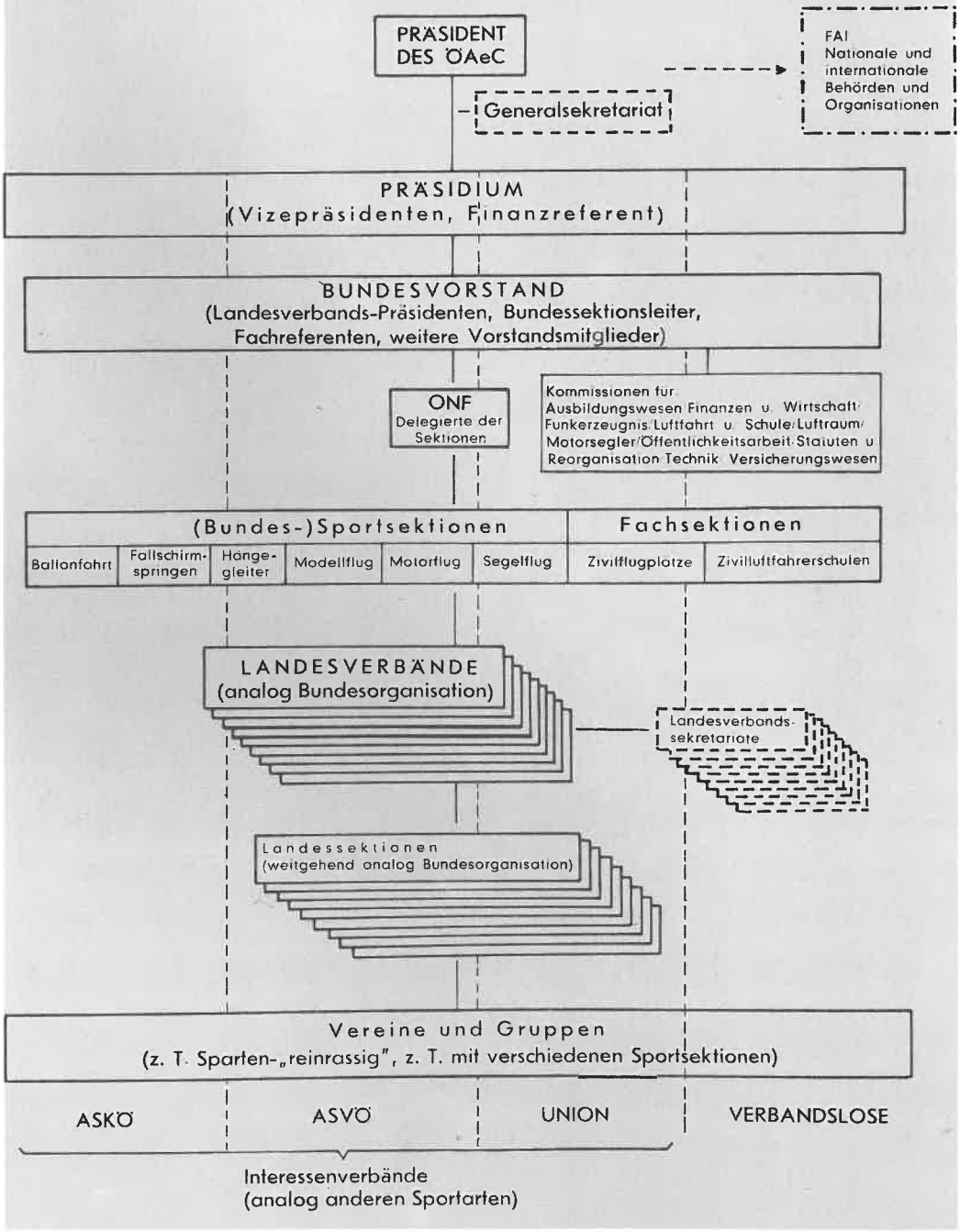
Landesverband Steiermark:
Landhaus, 8010 Graz

Landesverband Kärnten:
9596 Liebenfels

Landesverband Tirol:
Postfach 39, 6026 Innsbruck

Landesverband Vorarlberg:
Flugplatz, 6845 Hohenems, Ruf 5576/21 70

Organisationsschema des ÖAeC



ÖSTERREICHISCHE ZIVILFLUGPLÄTZE

Stand 1976 02 01

Konsul Ing. Hans Dresdner

austroflug
DIE LUFT- UND RAUMFAHRT-ZEITSCHRIFT ÖSTERREICHS

P. b. b. Verlagspostamt 1070 Wien
Ausgabe Jubiläums-Luftfahrertag 1976
Nr. 1 – 1976 S 25,–

BERICHTE ZUM XXVII. LUFTFAHRERTAG 1976 DES ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUBS

2.620,–

1976 erstmals mehr als 10.000 Aero-Club-Mitglieder

Österreichs Aero Club kann im 75. Jahr seines Bestandes erstmals mehr als 10.000 Mitglieder ausweisen, deren Delegierte sich anläßlich des 27. Luftfahrertages diesmal im Rahmen der Jubiläums-Veranstaltungen in Wien gemeinsam mit zahlreichen ausländischen Fliegern treffen, die als Teilnehmer der Jubiläums-Rallye und des Luftfahrt-Oldtimer-Wettbewerbs nach Österreich geflogen sind.
Bundespräsident Dr. Kirchschläger, die Bundesregierung und Landeshauptmänner würdigten durch Übernahme des Ehrenschutzes der Jubiläums-Veranstaltungen die Bedeutung des erfolgreichen Wirkens des Aero Clubs, dessen Mitglieder seit Jahren immer wieder Welt- und Europameistertitel ebenso in den verschiedenen Disziplinen des Luftsports erringen, wie sie – weithin wirksam – durch ständige internationale gegenseitige Teilnahme an flugsportlichen und bedeutsamen gesellschaftlichen sowie wissenschaftlichen Anlässen zur Präsenz Österreichs beitragen. Dabei wird auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der Investitionen, die Installierung modernster verkehrsstruktureller Einrichtungen und nicht zuletzt ein großer Kreis hochfunktioneller Bevölkerung in Erinnerung gebracht, deren persönlicher Beitrag zu jedem Vorgang der Luftfahrt beträchtlich ist. Allein im Aero Club sind als „Gerät" derzeit 444 Motorflugzeuge, 634 Segelflugzeuge, über 100 Motorsegler, 1500 Fallschirme und 4 Ballone registriert, wobei die gewaltigen Aufwendungen für Luftfahrerschulen und die zahlreichen – über ganz Österreich verteilten – Flugplätze, die von den Clubs und Vereinen als deren Halter zu betreuen sind, hier im Detail noch unerwähnt blieben. Unsere Modellflugsportler, die mit Welt- und Europabestleistungen im Club an der Spitze stehen, erarbeiten die Voraussetzungen hiezu überwiegend mit eigenen finanziellen Mitteln und verfügen mit ihren vielfach erstaunlich technisch raffinierten Selbstbaumodellen (und der Ausstattung der Vereins- und Gruppenwerkstätten) über ein Arsenal von Geräten mit enormem materiellen und unschätzbarem pädagogischen Fortbildungswert. Erstaunliche Impulse für viele Bereiche der Wissenschaft und ebenso für unsere Wirtschaft und Gesellschaft gehen ständig von den immer wieder faszinierenden Luftfahrtaktivitäten aus – dies alles verdient bedacht und aus gutem Anlaß gewürdigt zu werden.

Max W. Morstadt

Hier die offiziellen Berichte an den Luftfahrertag 1976:

+ onf + onf + onf + onf + o

FRANZ FIBY, VORSITZENDER DER ONF:

Die Oberste Nationale Flugsportkommission (ONF)

Die Oberste Nationale Flugsportkommission (ONF) ist diejenige Stelle, die den gesamten Flugsport in Österreich für die dem Österreichischen Aero Club angeschlossenen Verbände und Vereine zu regeln hat. Sie ist Kontroll- und Schlichtungsorgan.

Mit Ausnahme der Sektion Motorflug, bei der es Schwierigkeiten in bezug auf die Delegierten gegeben hat, klappt es bei allen Sektionen. Es ist zu hoffen, daß durch die Neubestellung in der Sektion Motorflug Ruhe einkehrt und es zu einer gedeihlichen Zusammenarbeit kommt.

Mit dem Luftfahrertag 1976 wird die ONF um zwei Mitglieder erweitert – es kommt noch die Sektion Hängegleiter hinzu –, so daß sich die ONF dann aus insgesamt zwölf Mitgliedern zusammensetzt.

Die Sektionen Modellflug, Motorflug und Segeflug berichten in eigenen Berichten durch ihre Delegierten, so daß für die ONF diese Bekanntgaben verbleiben:

Sektion Motorflug: Bei der letzten Sitzung wurde ein Protest vorgelegt, der jedoch von der ONF nicht mehr behandelt werden konnte, da hier die geforderte Einspruchsfrist nicht eingehalten wurde.

Sektion Fallschirmspringen: Es wurde der Rekord von Horst FÜRST anerkannt, der bereits nach den neuen Regeln der FAI abgelegt wurde.

Franz Fiby e. h.

ONF-Delegierter Motorflug 1975

Im abgelaufenen Sportjahr 1975 zählten nachfolgend angeführte Motorflugwettbewerbe zur Motorflug-Staatsmeisterschaft 1975.

1. 9. Oberösterreichischer Grenzlandflug vom 3. und 4. Mai 1975. Veranstalter UNION-Sportfliegerclub Schärding; 41 Teilnehmer

2. 5. Salzburg-Rallye vom 17. und 18. Mai 1975. Veranstalter ÖAeC/Ldv. Salzburg, Sektion Motorflug; 27 Teilnehmer.

3. 2. Friesacher Flugrallye vom 14. und 15. Juni 1975. Veranstalter Motorfliegerclub Kärnten und Flugsportclub Althofen; 26 Teilnehmer.

4. 1. Rieder Messerallye vom Veranstalter Sportfliegerclub Ried; 23 Teilnehmer plus 4 Motorsegler in eigener Wertung.

Bei den Veranstaltungen 1, 3 und 4 gab es seitens der teilnehmenden Besatzungen keine Einsprüche gegen die Juryentscheidungen.

Bei der Salzburg-Rallye wurde von der Besatzung Schachinger/Detter bei der ONF Motorflug ein schriftlicher Einspruch eingebracht, der jedoch nach langer eingehender

Prüfung durch das zuständige ONF-Mitglied von der Vollversammlung der ONF am 7. November 1975 abgelehnt wurde.

Begründung: Die Anmeldefrist zur schriftlichen Einbringung des Einspruches wurde nicht eingehalten.

Für die Zeit 20. und 21. September 1975 war die Abhaltung der Staatsmeisterschaft im Motorkunstflug geplant. Diese sollte in Trausdorf durchgeführt werden. In der Veranstaltungswoche hat der Veranstalter aus „technischen Gründen" die Durchführung abgesagt.

Als weitere flugsportliche Veranstaltungen, die jedoch nicht zur Staatsmeisterschaft Klasse 2 zählen, sind zu nennen:

1. Punitz-Rallye 1975 veranstaltet vom UNION-Sportfliegerclub Punitz

7. Internationale Tyrolia-Rallye vom 27. bis 28. September 1975: Olympiarallye, Veranstalter ÖAeC/Ldv. Tirol, Sektion Motorflug

– Ing. H. Böhm, 4600 Wels

ONF-Delegierter Modellflug

Folgende Rekorde wurden bis 1975 abgelegt:

An Prüfungen wurden 1975 abgelegt:

Silber-C-Prüfungen	22
Gold-C-Prüfungen	5
Gold-C + 1 Diamanten	4
Gold-C + 2 Diamanten	3
Gold-C + 3 Diamanten	1

Gesamtzahl der Prüfungen:

Silber-C-Prüfungen	388
Gold-C-Prüfungen	54
Gold-C + 1 Diamanten	17
Gold-C + 2 Diamanten	14
Gold-C + 3 Diamanten	9

1975 wurden folgende Wettbewerbe durchgeführt und von der ONF genehmigt:

3 internationale Wettbewerbe;

6 nationale Wettbewerbe mit internationaler Beteiligung;

9 nationale Wettbewerbe;

2 Staatsmeisterschaften;

29 Landesmeisterschaften wurden von der ONF genehmigt und nur

27 Landesmeisterschaften durchgeführt.

Sämtliche Wettbewerbe wurden mustergültig und ohne Proteste abgewickelt.

Nationale Modellflugrekorde

Stand: 31. 12. 1975

Segelflugmodelle

Sepp Pfisterer, MBC-ikarus-Eisenstadt
Dauer: 1 Std. 51 Min.,
geflogen am: 2. 6. 1957

Gerhard Greiner, Union-Linz
Dauer: 1 Std. 13 Min. 22 Sek.,
geflogen am: 3. 7. 1969

Radio Control – Segler

Oskar Czepa, Union-Wien
Dauer: 7 Std. 1 Min. 18 Sek.,
geflogen am: 5. 9. 1964

Wolfgang Zach, MFC-FRA Wr. Neustadt, ASVÖ
Geschwindigkeit: 116 km/h,
geflogen am: 30. 3. 1973

Radio Control – Motormodelle

Ing. Hans Tomann, ÖMV-Ldgr. OÖ
Dauer: 1 Std. 40 Min.,
geflogen am: 3. 9. 1967

Willi Wieser, MFC-Saalfelden, ASKÖ
Dauer: 4 Std. 5 Min. 54 Sek.,
geflogen am: 5. 4. 1969

Gottfried Zach, MFC-FRA Wr. Neustadt, ASVÖ
Dauer: 5 Std. 31 Min. 15 Sek.,
geflogen am: 26. 9. 1971

Heinrich Eckmann, MFC-Salzburg, ASKÖ
Dauer: 5 Std. 45 Min. 31 Sek.,
geflogen am: 24. 3. 1974

Gerold Hormann, USFC-Krems
Geschwindigkeit: 110 km/h,
geflogen am: 18. 9. 1966

Hermann Marzi, FMBC-Vienna
Geschwindigkeit: 143,04 km/h,
geflogen am: 30. 4. 1967

Carl Semrad, ÖMV-Lienz, ASKÖ
Strecke: 29 km in 42 Min.,
geflogen am: 16. 4. 1967

Franz Lechleitner, MBC-Brigantium, ASVÖ
Strecke: 38 km in 55 Min. 26 Sek.,
geflogen am: 17. 10. 1970

Gottfried Zach, MFC-FRA Wr. Neustadt, ASVÖ
Strecke: 64 km in 50 Min.,
geflogen am: 29. 7. 1971

Heinrich Eckmann, MFC-Salzburg, ASKÖ
Strecke im geschlossenen Kreis: 129 km in 2 Std. 11 Min.
geflogen am: 6. 3. 1974

Michael Feinig, Akaflieg-Graz, ASVÖ
Höhe: 4245 m,
geflogen am: 31. 5. 1974

Fesselflug

Heinz Freundt, MFC-Salzburg, ASKÖ
Geschwindigkeit: 210 km/h,
geflogen am: 29. 7. 1964
Geschwindigkeit: 230 km/h,
geflogen am: 2. 7. 1966
Hans Kropf, ASV-Puch-Graz, ASKÖ
Heinz Nitsche, Akaflieg-Graz, ASVÖ
Mannschaftsrennen: 10 km in 4 Min. 14 Sek.

Saalflug

Manfred Koller, FSC-Hallein, ASVÖ

Kategorie I (Saalhöhe bis 8 m): 12 Min. 8 Sek., geflogen am: 28. 5. 1967

Kategorie II (Saalhöhe bis 15 m): 19 Min. 57 Sek., geflogen am: 7. 8. 1966

Kategorie III (Saalhöhe bis 30 m): 27 Min. 13 Sek., geflogen am: 17. 7. 1966

Kategorie IV (Saalhöhe bis 30 m): 33 Min. 6 Sek., geflogen am 5. 10. 1968

Anmerkung:

Am **2. Juni 1957** erflog **Sepp Pfisterer** einen **Dauerflug mit einem Segelflugmodell von 1 Std. 51 Min.**
Dieser Flug wurde – obwohl es damals noch keine österreichischen Rekordbestimmungen gab – vom ÖAeC als Modellflugrekord bestimmt und wird laut Beschluß der Sektionsleitung auch jetzt als solcher anerkannt.
Der am **3. Juli 1969** von **Gerhard Greiner** (Linz) mit **1 Std. 13 Min. 22 Sek.** aufgestellte Dauerflugrekord für Segelflugmodelle, der ordnungsgemäß laut österreichischer Rekordbestimmungen erflogen wurde, gilt auch weiterhin und bildet die Grundlage für eine Verbesserung des Rekordes.

– Robert Grillmeier, ONF –
– Delegierter Modellflug

ONF-Delegierter Segelflug: Jahresbericht 1975

Der anläßlich des Luftfahrertages in Linz gegebene Teilbericht für das Berichtsjahr wurde ergänzt durch die späteren flugsportlichen Ereignisse.
Die im Jahre 1975 anerkannten erflogenen Leistungen verteilen sich wie folgt auf die Landesverbände:

	Si.-C	Gold-C	Ziel	Brillantenstrecke	Höhe
Wien	5	4	4	2	1
Niederösterreich	9	3	3	1	1
Oberösterreich	6	1	1	1	2
Salzburg	5	–	–	1	2
Tirol	8	6	6	5	5
Vorarlberg	2	3	3	–	2
Kärnten	11	3	3	2	1
Steiermark	17	4	4	4	4
Burgenland	1	–	–	–	–
	64	24	24	16	18

Sieben Piloten erreichten 1975 alle Bedingungen für die Brillanten und wurden bei der FAI zur Anerkennung eingereicht.

Es sind dies die Fliegerkameraden:
Hubert Just, Dipl.-Ing. Werner Traugott, Leopold Heiss, Dkfm. Walter Gollhofer, Gregor Stögner, Max Berger, Walter Karpf, Heinz Schlachter.
Neben diesen Leistungen wurden etliche Angriffe auf bestehende österreichische Rekorde erfolgreich durchgeführt und anerkannt.
Die einzelnen Rekordleistungen sind in der österreichischen Rekordliste der Sektion Segelflug einzusehen.
Anerkannt wurden 1975 folgende Segelflugrekorde:

Kategorie D 1, Einsitzer Herren

a) Zielstrecke in gerader Linie mit Rückkehr	776,758 km
b) Geschwindigkeit über 100 km Dreieckstrecke	116,976 km/h
c) Geschwindigkeit über 300 km Dreieckstrecke	98,074 km/h
d) Geschwindigkeit über 500 km Dreieckstrecke	108,736 km/h
e) Strecke im Dreiecksflug	673,632 km

Kategorie D 2, Mehrsitzer Herren

a) Zielstrecke in gerader Linie	199,436 km
b) Zielstrecke in gerader Linie mit Rückkehr	543,400 km
c) Geschwindigkeit über 100 km Dreieck	96,529 km/h
d) Geschwindigkeit über 300 km Dreieck	59,635 km/h
e) Strecke im Dreiecksflug	322,033 km

Hier noch ein Hinweis für Sportzeugen:

Mit der Einführung der EDV ist mittels Zahlscheinabschnitts sowohl die Mitgliedschaft als auch die Sportlizenz für heimische Wettbewerbe nachgewiesen.

Solange der ÖAeC-Bundesvorstand nicht die Neueinführung neuer Bescheinigungen beschließt, wird der Nachweis der Sportzeugentätigkeit beziehungsweise deren Verlängerung im bisherigen ÖAeC-Ausweis von der ONF Segelflug bestätigt.

Heinz Träger, Wien

ug + segelflug + segel

DR. HEINRICH GEUSAU
BUNDESSEKTIONSLEITER SEGELFLUG

75-Jahre-Rückblick und Folgerungen für unsere Segelflugsport-zukunft

Sehr geehrte Leser, liebe Freunde des Segelflugsportes!

Seit meinem Bericht zum 26. Luftfahrertag, welcher im November 1975 in Linz stattgefunden hat, ist kein Betriebsjahr vergangen, und es ist daher nicht zweckmäßig, durch einen Zwischenbericht in den Verlauf und die zu erwartenden Erfolge des Jahres 1976 einzugreifen. Unser diesjähriger Luftfahrertag steht jedoch im Zeichen des 75-Jahr-Bestandsjubiläums, und ich darf diesen Anlaß dazu benutzen, einen kurzgefaßten, enggedrängten Überblick über die Entwicklung des Segelfluges in diesen 75 Jahren zu bringen. (Als wertvolles Hilfsmittel meines Berichtes diente mir das vom Luftfahrtverlag herausgegebene Volksbuch [Dokumentation] „Rotweißrot zur Luft", welches ich zum Teil auch wörtlich wiedergebe.)

Als Geburtsstunde des Segelfluges sind zweifellos die von der Gleitflugsektion des Österreichischen Flugtechnischen Vereines im Winter 1909/1910 auf dem Semmering veranstalteten Forschungswochen zu erwähnen, welche mit der ersten Gleitflugkonkurrenz am 13. Februar 1910 abgeschlossen wurden. An heutigen Maßstäben gemessen, vermag man kaum zu glauben, daß der weiteste Flug 170 Meter war und den Sieg bedeutete. Mit reger Tätigkeit setzte die Gleitflugsektion ihre Forschungsarbeit fort, es gelangen in den Jahren 1911 bis 1913 bereits Flüge bis zu einem Kilometer Weite und bis zu einer Dauer von zwei Minuten, doch blieben es vorwiegend Gleitflüge, da Startüberhöhungen nur selten und nur zufällig zu erreichen waren.

Als Österreichs Fliegerei noch den harten, die Luftfahrt verbietenden Bedingungen des Friedensdiktats von Saint-Germain unterlag und so fast völlig zerstört war, erinnerte man sich an die Versuche Otto Lilienthals und der Gleitflugversuche von Franz Wels mit der Etrichtaube, nämlich des Umstandes, daß es auch ohne Motor geht. Es taten sich die ersten Gruppen Flugbegeisterter zusammen und beteiligten sich 1920 an einem vom „Flugtechnischen Verein Dresden" aufgerufenen Gleit- und Segelflugwettbewerb in der Rhön. Der Österreicher Wolfgang Klemperer, der überdies der erste österreichische Silber-C-Träger war, erregte damals mit einem Flug von 75 Sekunden Dauer, Weite 220 Meter und zehn Meter Startüberhöhung besonderes Aufsehen. Dauerflugleistungen konnten bald auf drei Stunden verbessert werden, und es währte nicht lange, bis es einem Franzosen gelang, den Weltrekord im Dauerflug auf 8 Stunden und 36 Minuten zu verbessern.

In Österreich fand der erste Segelflugwettbewerb in der Zeit vom 13. bis 21. Oktober 1923 auf dem Waschberg bei Stockerau statt. Neben den sieben Österreichern waren die deutschen Spitzenflieger von der Rhön vertreten. Der Sieger, ein Deutscher, verzeichnete bei einem Flug von 48 Minuten Dauer einen Höhengewinn von 270 Meter, und obwohl die österreichische Bestleistung bei nur 15 Minuten Dauer mit dem Segelflugzeug „Wien" lag, konnte der Startschuß für eine weitere Entwicklung in Österreich gegeben werden.

Es waren die akademischen Fliegergruppen,

in Österreich an den Technischen Hochschulen Wien und Graz, deren Mitglieder neben der Liebe zur Fliegerei auch das nötige technische Rüstzeug für den Flugzeugbau mitbrachten, die zu emsiger Werkstättenarbeit, theoretischer Grundlagenforschung und fliegerischer Tätigkeit den Grundstein für die Entwicklung des Segelflugs gelegt haben.

Ihre Erfolge führten zur Gründung von Segelfliegergruppen in allen größeren Städten Österreichs. Für die Grazer Aka-Flieg ward der **Schöckl** zum Hausberg, und von **Leonding** aus startete der Linzer Hans Wanneck mit seinem Eigenbau – namens „Linz" – zuerst einige Schulflüge, bis ihm im Mai 1929 der erste „Stundenflug" und im Juni mit 21 km Distanz der bis dahin beste österreichische Streckenflug gelang. Bereits unter Ausnutzung der erwähnten aufsteigenden Luftmasse, der Thermik, konnte Wanneck seine eigenen Bestleistungen ständig verbessern, zunächst mit einem „Strecken- und Dauerflug mit Rückkehr zum Startort" von 2 Std. 22 Min. Dauer und nicht viel später mit einem Dauerflug von 5 Stunden 32 Minuten. Die Starts für diese Flüge erfolgten mit dem Gummiseil.

Die Wiener Segelflieger entdeckten im Jahre 1929 den **Spitzerberg** und den **Hundsheimer Kogel,** wo sie zunächst mit viel Mühe und Schweiß glücklich waren, wenn ihnen Gleitflüge von mehr als einer Minute Dauer gelungen waren. Schließlich wußten sie auch mit der Thermik etwas anzufangen, und es war nun 1935 schon möglich, eine Reihe von Stundenflügen zu absolvieren.

Der Aero Club spannte 1927 seine Schwingen über den Segelflugbetrieb und beauftragte den geschäftsführenden Vizepräsidenten, Hauptmann a. D. Ricco Pizzine, eine Jungfliegergruppe zu gründen. Ihm gelang es 1927, von der Rhön-Rossitten-Gesellschaft drei Flugplätze zu einem Sommerkurs an der Segelflugschule Rossitten für Mitglieder seiner Jungfliegergruppe zu erreichen. Einer der entsendeten Jungflieger war Robert **Kronfeld,** der sich als besonders guter Flugtaktiker erwies und binnen weniger Jahre damals mehrfacher **Weltmeister** wurde. Kronfeld war es, der unter Anleitung von Professor Georgii auf der Wasserkuppe einige Minuten unter einer Cumuluswolke ohne Höhenverlust kreisen konnte, ihm gelang der erste Hochgebirgsflug über der Rax, und im Frühjahr 1929 gewann Kronfeld den von der Zeitschrift „Grüne Post" ausgesetzten Preis für den ersten 100-km-Flug, und mit seiner „Wien" konnte er am dritten Tag des Rhönwettbewerbes vor einer Gewitterfront in 4½ Stunden die Weltrekordstrecke von 143 km bewältigen. Kronfeld steigerte seine eigenen Rekorde, lag 1930 im Streckenweltrekord auf 164,5 km und überquerte am 20. Juni 1931 im **Ziel-Rückkehr-Flug** den **Ärmelkanal,** wodurch er den von der „Daily Mail" ausgesetzten Preis über 1000 Pfund Sterling gewann. Dem Jahr 1931 kommt aber auch deshalb besondere Bedeutung zu, weil man durch neue Startarten, den Flugzeug-, Auto- und Windenschlepp, Gelegenheit hatte, weiter über den Boden hinaufzukommen, als dies der Gummiseilstart erlaubte. Ignaz **Stiefsohn,** der 1931 in Aspern den ersten Schleppstart durchführte, kommt hier ein besonderes Verdienst zu.

Viel zur Popularisierung des Segelflugsportes trugen auch die Postsegelflüge bei, mit deren Hilfe dem Laien begreiflich gemacht wurde, daß der Segelflug vom Piloten gesteuert und nicht willkürlich von Wind und Wetter getrieben würde. Am ersten internationalen Postsegelflug Österreich–Jugoslawien hatte der damalige cand. Ing. Walter **Mühlbacher** (der heute zwar als Generalmajor im Ruhestand, als Flugfunktionär aber immer noch aktiv ist) wesentlichen Anteil.

Für die Salzburger war es der **Gaisberg,** der flugbegeisterten jungen Menschen, zu denen in der ersten Reihe der heute nach wie vor agile ÖAeC-Landesverbandspräsident von Salzburg, Hans Wolf, zählte, ein fliegerisches Betätigungsfeld gab. Zwölf Jahre nach dem „Waschberg-Wettbewerb", vom 20. Juli bis 4. August 1935, war der Gaisberg Schauplatz eines alpinen Segelflugwettbewerbes, an dem 43 Piloten mit 27 Flugzeugen teilnahmen. Ing. Bruno Gumpert siegte im Streckenflug mit 142 km, Peter Lerch im Dauerflug mit 14 Stunden 4 Minuten und im Höhenflug Karl Frena.

Diese drei klassischen Disziplinen des Segelfluges prägten auch die Bedingungen für das Leistungsabzeichen Silber-C,

welches von der im Juni 1930 in Frankfurt am Main gegründeten Internationalen Studienkommission für den Segelflug (ISTUS) geschaffen und von der FAI eingeführt wurde; 1937 tagte die ISTUS in Österreich und führte an einer Stätte, von der der Segelflug heute verbannt ist, einen ihrer ersten internationalen Wettbewerbe durch: Salzburg. An diesem Wettbewerb beteiligten sich Mannschaften aus Deutschland, Frankreich, Ungarn, Tschechoslowakei und Österreich; bereits damals zeigte sich, daß die deutsche Mannschaft, unter der sich die auch heute noch flugtüchtige, international in der Fliegerwelt hochgeschätzte Frau Flugkapitän Hanna **Reitsch** befand, die die Führung im Segelflug übernommen hatte, wobei erstmals die Alpen bis nach Italien hinein überquert worden waren. Aber auch den Österreichern gelangen mit Frena ein Tagessieg sowie andere nationale Bestleistungen.

Die Leistungssteigerung der Segelflieger führte bald dazu, über die Silber-C ein neues Leistungsabzeichen einzuführen.

Toni **Kahlbacher** war der **erste** Österreicher, der die Bedingungen für die **Gold-C** erfüllte.

Die völkerverbindende Kraft des Segelfluges veranstaltete noch Ende August 1939 im Rahmen der Studentenweltspiele in Wien einen Segelflugwettkampf, der für lange Zeit

das letzte friedliche internationale Segelfliegertreffen sein durfte.

In den Jahren zwischen 1939 und 1945 zog man aus den bis damals gewonnenen Erfahrungen des Segelfluges insofern Bilanz, als man der Jugend – wohl auch mit dem Gedanken einer vormilitärischen Ausbildung – vielfach Gelegenheit gab, Segelflugsport auszuüben. Der hohe persönliche Einsatz, die unbedingt erforderliche Disziplin und das kameradschaftliche Zusammengehörigkeitsgefühl der Segelflieger und damit des Segelflugsportes wurden als wichtige Vorstufe des Soldatendienstes gewertet, und diese Würdigung ist wohl bei vielen unserer heute 50jährigen als einzige positive Erinnerung an die sonst so dunklen, folgenschweren Jahre geblieben.

Das Ende des zweiten Weltkrieges brachte 1945 durch Verfügung des Alliierten Rates wiederum das Verbot jeglicher Tätigkeit in der Luftfahrt. Sozusagen im „Untergrund" bildeten sich Segelflugvereine, die ein Flugzeug aus der Vorkriegszeit geheim „restaurierten" und mit Sehnsucht auf jenen Tag warteten, an dem Österreichs Himmel wieder von Sportfliegern „erobert" werden durfte. Erst im August 1947 konnte ein „Amt für Zivilluftfahrt" wiedererrichtet werden, doch dauerte es noch lange, bis der Alliierte Rat dem wiederholten Begehren der österreichischen Bundesregierung zur Aufnahme der Segelfliegertätigkeit stattgab. Nur in Tirol, wo die ersten österreichischen Luftfahrerscheine erneuert werden konnten, war es etwas leichter. Besonderen Anteil daran hatte der Kufsteiner Ingenieur Anton **Hasenkopf**, der leider am 15. Juli 1954 bei der Weltmeisterschaft in England den Fliegertod fand.

Als das „Weihnachtsgeschenk" der alliierten Besatzungsmächte an die österreichische Luftfahrt war die Aufhebung des Segelflugverbotes am 22. Dezember 1949 vielfach bezeichnet worden. Damit waren die Voraussetzungen für einen neuen Zusammenschluß der Flieger und der fliegerisch interessierten Kreise gegeben. Am 30. Juli 1950 wurde der Österreichische Aero Club wiedergegründet. Die starke Beteiligung von Segelfliegern an der Eröffnungszeremonie in Salzburg wirkte wie die Explosion eines lange unter Druck gehaltenen Gases.

Schon im Juli 1950 wird als erste Ausbildungsstätte die Union-Alpen Segelflugschule in **Aigen/Ennstal** eröffnet, die sich, bedingt durch den starken Nachholbedarf, regen Zuspruchs erfreuen durfte. Aigen wies eine von Jahr zu Jahr steigende Frequenz auf und konnte bereits 1955 mehr als 10.000 Starts in der Saison verbuchen. Bereits 1950 tauchten zahlreiche, bis dahin versteckt gehaltene Segelflugzeuge zu deren Zulassung auf.

Das Gelände um **Zell am See** war bereits in der Vorkriegszeit günstig für den alpinen Segelflug aufgefallen, besonders weil Erich Klöckner im Rahmen der Föhnforschungsflüge der DFS 1940 mit 11.640 Meter Höhe der Vorstoß in die Stratosphäre gelungen war. Der Aero Club eröffnete hier, nach besonderer Vorarbeit von Hans Wolf, im Mai 1952 mit Unterstützung aller zuständigen Behörden eine **weitere** Segelflugschule, und schon zwei Monate später ward ein neuer Markstein in Zell am See gesetzt: die **ersten** Nationalen Segelflug-Staatsmeisterschaften, die in zwei Klassen, in der Leistungs- und in der Übungsklasse, ausgetragen wurden. Bezeichnend für die heutigen Tagesaufgaben war, daß die Tagesaufgaben in der Leistungsklasse in der Größe von 17 km Dreieck lag. Alle Starts erfolgten von der Winde aus. Franz **Linher** war erster Staatsmeister vor Heinz **Träger**, dem heutigen ONF-Delegierten für Segelflug.

Der Wiederaufbau des Segelfluges zeichnete sich besonders durch intensive Breitenarbeit aus. Bis 1955 gab es schon 135 Fluggruppen mit ungefähr 300 Segelflugzeugen und etwa 40 Motorwinden. Bereits 1250 Luftfahrerscheine konnten in zwei Segelflugschulen erworben werden.

Die gute Meisterschaftsorganisation von 1952 führte dazu, daß Zell am See auch 1953 Austragungsort von Segelflug-Staatsmeisterschaften war.

Da nur ein unmittelbarer Leistungsvergleich mit den Piloten anderer Länder Aufschluß über den jeweiligen Leistungsstandard geben kann, beteiligte sich Österreich 1954 erstmalig an der Weltmeisterschaft in Camphill in England. Die Meisterschaft wurde in zwei Klassen, der Einsitzer- und der Doppelsitzerklasse, ausgetragen und war von dem tödlichen Absturz des österreichischen Wettbewerbsteilnehmers Anton Hasenkopf überschattet.

1955 brachte uns die Wiedereröffnung des traditionsreichen Geländes des Spitzerberges **als Bundessportschule**, welcher bis heute eine führende Rolle im Ausbildungsbetrieb, besonders für die Wiener Segelflieger, zukommt. Im gleichen Jahr war Wels Austragungsort von Staatsmeisterschaften. Nach sehr spannendem Verlauf konnte Hans Resch am letzten Tag Leopold Harrer vom ersten Platz in der Einsitzerklasse verdrängen, und das Duo Ostermayer/Ingenieur Kunz gewann die Konkurrenz in der Doppelsitzerklasse.

1956 war wieder ein WM-Jahr. An der in St-Yan in Frankreich stattfindenden Meisterschaft beteiligten sich Leopold Harrer und Hans Resch auf Mg 23 sowie Ostermayer auf dem Doppelsitzer Mg 19 c.

Die Staatsmeisterschaften in Klagenfurt 1957 konnten infolge Schlechtwetters nicht die erforderliche Anzahl von Wettbewerbstagen erbringen.

Interessanten Aufschluß über den internationalen Stand des Segelfluges brachte eine mit Stand 1. Jänner 1957 veröffentlichte Übersicht über die Segelflugleistungen:

Dauerflug 57 Std. 10 Min. – Freie Strecke 861,272 km – Ziel–Rückkehr 500 km – Höhe 13.489 m – 100 km Dreieck 94,7 km/Std. – 200 km Dreieck 77,4 km/Std. – 300 km Dreieck 76,6 km/Std.

bei den Weltmeisterschaften 1958, die in Leszno in Polen stattfanden, beteiligten sich drei österreichische Piloten mit Mg 23 in der Offenen Klasse, die mittlere Plätze erreichten.

Die Staatsmeisterschaften 1959, die wieder in Zell am See stattfanden, leiteten eine **neue Ära** ein. **Erstmals** wurde **Flugzeugschlepp** verwendet, was das nationale Leistungsniveau rapid ansteigen ließ. Tagesaufgaben von 300 und 500 km wurden sogar teilweise erfüllt. Mit nur 16 Punkten Vorsprung wurde Laszlo Kalmar Staatsmeister vor Hans Resch.

Bei der nächsten **Weltmeisterschaft 1960** in Köln (BRD) traten **Hans Resch** und Johann Fritz mit neuen Standard Austria an, bei denen der Lack nicht einmal noch ausgehärtet war. Resch wurde 7. und Fritz 9., der zwar im ersten Einsatz mit seiner neuen Standard Austria den Tagessieg errang, aber einen Tag wegen Beschädigung seines Flugzeuges ausscheiden mußte. Wie greifbar nahe stand ihm doch der Weltmeistertitel!

Ingenieur Rüdiger **Kunz, der Konstrukteur der Standard Austria**, erhielt den **OSTIV-Preis 1960** für das beste Flugzeug der Standard-Klasse.

1961 war wieder Zell am See Austragungsort der Staatsmeisterschaften. Diese Meisterschaft stand unter hartem Wettbewerb von zwei Leistungsfliegern eines Vereines: Harro **Wödl** und Johann **Fritz**. Diesmal konnte letzterer für sich den Sieg verbuchen.

Doch im nächsten Jahr, 1962, wieder in Zell am See, war **Harro Wödl** der Sieger des Zweikampfes.

Im Jahre 1963 fanden die **Weltmeisterschaften** erstmals in Übersee, in Junin (Argentinien), statt. Die Österreicher traten mit drei Standard Austria in beiden Klassen an. Obwohl Dkfm. **Ulbing** mit diesem Flugzeug wettbewerbsmäßig in der Offenen Klasse unterlegen war, gelang ihm ein Tagessieg, und er lag in der Endwertung am 12. Platz. Wödl verbuchte in der Standard-Klasse einen Tagessieg und wurde 5.; Fritz verbuchte zwar zwei Tagessiege, landete aber schließlich auf dem 8. Platz. Die Standard Austria hatte bei diesem Wettbewerb die meisten Tagessiege.

Die Staatsmeisterschaften 1964, wieder in Zell am See, setzten den Zweikampf Wödl–Fritz fort, und entschieden für Wödl.

1965 war wieder ein Weltmeisterschaftsjahr. In South Cerney (England) hielten sich Fritz und Wödl im guten Mittelfeld (11. und 12.), doch Dkfm. Ulbing, der in der Offenen Klasse startete, war mit einer Ka6 materialmäßig weit unterlegen.

Die Staatsmeisterschaften 1966 fanden in Mariazell statt. An sieben Wettbewerbstagen wurden 57.117 km geflogen, wobei erstmals Ziel-Rückkehr-Flüge von mehr als 500 km gefordert und auch erfüllt wurden. Der Staatsmeister hieß wieder Johann Fritz vor Harro Wödl.

Für die Staatsmeisterschaft 1967 war wieder Klagenfurt Austragungsort. Erstmals in nationalen Wettbewerben wurde – dem internationalen Standard entsprechend – in der Offenen und in der Standard-Klasse geflogen. An sechs Wettbewerbstagen wurden 33.512 km gewertet. Staatsmeister wurden Dr. Alf Schubert und Erich Schreibmaier.

1968 war für Österreichs Segelflieger das Erfolgsjahr: **Harro Wödl** wurde in Leszua (Polen) **Weltmeister** der Offenen Klasse, und Dr. Schubert belegte den hervorragenden 4. Platz.

Seit 1969 wurden die Staatsmeisterschaften – mit Ausnahme 1971 in Zeltweg – jeweils in Mariazell ausgetragen. Die Staatsmeister in der Offenen Klasse waren Dr. Alf **Schubert** (1969, 1973 und 1975) und Siegfried **Puch** (1971), in der Standard-Klasse Ernst **Schraffl** (1969) und Harro **Wödl** (1973, 1974 und 1975). Die gestellten Tagesaufgaben wurden immer schwieriger, es gab keine Aufgaben unter 500 km. Besonders die fünf Wertungstage 1975 hatten absolutes Weltmeisterschaftsniveau zu verzeichnen.

An den Weltmeisterschaften beteiligten sich Österreichs Segelflieger auch in den Jahren 1970 (Marfa/Texas), 1972 (Vrsac/Jugoslawien) und 1974 (Waikerie/Australien) und konnten sich mit geringen Ausnahmen abgesehen im guten Mittelfeld placieren. Als besonders verläßlich ist hier Dr. Alf Schubert zu verzeichnen, der durch seine stets gleich guten Leistungen im jeweiligen Punktesystem gehörig mitmischen konnte.

Unsere Sorgen wegen der WM-Kosten

Was nun die Kosten dieser nationalen beziehungsweise der Beteiligung an den internationalen Wettbewerben betrifft, darf rück-

blickend erwähnt werden: Bis ungefähr 1968 konnten die Kosten einer Weltmeisterschaft aus dem normalen Budget abgedeckt werden, aber bereits seit 1970 ist dies nicht mehr möglich. Die Kosten einer WM-Beteiligung steigen ständig, weil die Ansprüche immer höher steigen, und auch die Inflation trägt dazu bei. Bereits die WM-Beteiligung 1970 war in Frage gestellt, hätten wir nicht eine allgemeine Sammelaktion gestartet, um das fehlende Geld aufzubringen. Nun ist es fast an der Tagesordnung, daß wir durch zusätzliche Aktionen versuchen müssen, das Geld zusammenzukratzen, das wir benötigen, um Österreichs Fahnen im internationalen Segelflugsport vertreten zu können. Früher konnten die Wettbewerbsflugzeuge den Piloten beigestellt werden, heute soll jeder Pilot selbst oder sein Verein das Flugzeug zur Verfügung stellen, was mit erheblichen Belastungen für jene Vereine verbunden ist, die Spitzenpiloten in ihren Reihen haben.

Aber auch die Kosten nationaler Staatsmeisterschaften steigen von Jahr zu Jahr, die staatlichen Zuschüsse hingegen haben sich eher nach unten geändert. Wer an Staatsmeisterschaften teilnehmen will, muß nicht nur tief in die eigene Tasche greifen, er muß auch – so er nicht über einen als Helfer geschulten Familien-„Betrieb" verfügt – womöglich einen Helfer, dessen Urlaub und allenfalls sogar dessen Verdienstentgang bezahlen.

So gesehen ist Meisterschaftsteilnahme beim Segelflug ein kostspieliger Sport geworden, und es gilt für die Zukunft zu verhindern, daß sich Tendenzen entwickeln, die einem finanziell gutfundierten Piloten den Vorrang vor dem begabten, wohltrainierten unbemittelten Idealisten geben.

Seit 1956 werden regelmäßig Segelflug-Jahreswettbewerbe,
später Segelflug-Staatsmeisterschaften der Klasse II dezentral veranstaltet, wobei die Ausschreibungen jeweils den Gegebenheiten angepaßt wurden und sich dadurch die Möglichkeit ergab, bestimmte Schwerpunkte zu fördern. Es verdient festgehalten zu werden, daß die **Jahreswettbewerbe** bisher der **Motor des Leistungssegelfluges** waren. Die Impulse, die von ihnen ausgingen, haben wesentlich dazu beigetragen, den Leistungsstand zu erreichen, den wir heute haben. Dies gilt sowohl für die Piloten wie auch für den Flugzeugpark, obwohl hier sicher noch, vergleichsweise zu anderen Ländern, einiges aufzuholen ist.

In welchem Ausmaß die Leistungen gestiegen sind, zeigen einige Zahlen auf: 1956 wurden 9000 km, 1959 knapp 50.000 Flugkilometer erreicht. 1963 wurden bereits über 100.000 km in der Statistik ausgewiesen, 1969 mehr als 200.000 km gewertet. 1973 wurden 259 Piloten mit 850 Flügen gewertet, wobei 233.087 km zurückgelegt wurden. Die Durchschnittsentfernung pro gewertetem Flug wurde auf ausgezeichnete 274,22 km gesteigert.

Obwohl durch schlechte Wetterbedingungen 1974 die Gesamtstatistik rückläufige Leistungen auswies, stieg die Durchschnittsentfernung der gewerteten Flüge auf 294,65 km. Der Arbeitsaufwand ließ es dringend geraten erscheinen, eine Vereinfachung durchzuführen mit dem Ziel, den Auswertungsaufwand zu reduzieren. So wurden ab 1975 von jedem Piloten jeweils nur die drei besten Flüge eingereicht und gewertet. Die Anzahl der gemeldeten Flüge ging erwartungsgemäß zurück, gleichzeitig ergab sich eine **qualitative Steigerung** der Leistungen, die über das erwartete Maß hinausgingen; die Durchschnittsentfernung je Flug stieg auf 381,16 km.

Hier ein **Überblick über den derzeitigen Stand österreichischer Bestleistungen (Rekorde) im Segelflug:**

Stand vom 1. Oktober 1975:

Österreichische Segelflugrekorde

Stand: 1. 10. 1975 Herausgegeben von der Sektion Segelflug	Kategorie D 1 Einsitzer	Kategorie D 2 Mehrsitzer		Kategorie D 1 Einsitzer
	Herren			DAMEN
Strecke in gerader Linie	Harro Wödl 68 04 20 Libelle 301 **531,96 km**	Ernst Schraffl Dr. Max Schuh **311,3 km**	60 10 23 Mg 19 b	Emmi Roretz 37 07 04 Rhönsperber **194,0 km**
Zielstrecke in gerader Linie	Ing. Markus Stracke 71 07 12 St. Libelle **500,552 km**	Hans Peter Oblacker Dr. Hermann Dusek **199,436 km**	75 05 20 Blanik	Herta Reiter 64 07 26 L-Spatz (t) **105,0 km**
Zielstrecke in gerader Linie mit Rückkehr zum Startort	Guido Achleitner 75 05 18 Kestrel 17 **776,758 km**	Andreas Hämmerle Helmut Zwickl **543,40 km**	75 07 08 Janus A	Dr. Anneliese Schuh-Proxau 66 05 03 Ka 10 **326,56 km**
Höhengewinn	Dr. Alf Schubert 68 11 02 Diamant 15 **8455 m**	Ernst Schraffl Siegfried Jobst **6700 m**	65 09 26 Blanik	Dr. Anneliese Schuh-Proxau 60 10 23 Ka 8 **6400 m**
Absolute Höhe	Hans Resch 62 11 05 Stand. Austria **9780 m MSL**	Guido Achleitner Alfred Bergner **8944 m MSL**	68 12 16 Bergfalke	Dr. Anneliese Schuh-Proxau 60 10 23 Ka 8 **7170 m MSL**
Geschwindigkeit über 100 km Dreieckstrecke	Othmar Fahrafellner 75 07 31 Nimbus II **117,779 km/h**	Andreas Hämmerle Helmut Zwickl **96,529 km/h**	75 07 09 Janus A	Helga Geierlehner 69 07 28 Cirrus **67,74 km/h**
Geschwindigkeit über 300 km Dreieckstrecke	Harro Wödl 75 05 18 DG 100 **98,074 km/h**	Andreas Hämmerle Sepp Schwarzenberger **59,635 km/h**	75 04 28 Blanik	Irmgard Pitschemeder 73 08 01 Stand. Libelle **51,80 km/h**
Geschwindigkeit über 500 km Dreieckstrecke	Dr. Alf Schubert 75 05 18 Nimbus II **108,736 km/h**			
Strecke im Dreieckflug	Erich Gehrer 75 05 01 Nimbus II **673,632 km**	Andreas Hämmerle Sepp Schwarzenberger **322,033 km**	75 04 28 Blanik	

Internationale Leistungsabzeichen machen Leistungsgrad deutlich:

Von der ONF wurden bis Ende 1975 1734 Silber-C und 469 Gold-C anerkannt. Von diesen 469 Inhabern der Gold-C haben 112 die drei Diamanten erflogen.

Erst in einem kleinen Vergleich werden diese Leistungen noch deutlicher: Die Inhaber der drei Diamanten zur Gold-C werden von der FAI registriert, woraus sich ergibt, **daß unser kleines Land am fünften Platz aller segelflugtreibenden Nationen liegt.** Auf die Bevölkerungszahl gerechnet, sogar an zweiter Stelle.

Der Österreichische Aero Club als Interessenvertretung der Sportluftfahrt und innerhalb dieser des Segelflugsports überhaupt hatte in den vergangenen Jahren, insbesondere in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg, aber noch eine sehr wesentliche Aufgabe zu erfüllen und glaublich auch erfüllt: im Zusammenhang mit der Fülle erforderlicher Neuregelungen auf gesetzlicher Ebene und der damit auch in Verbindung stehenden Aufteilung des Luftraumes unter den verschiedenen Interessengruppen die **Erhaltung** von Bedingungen zu vertreten und zu fördern, die dem Segelflug auch weiterhin **ein Bestehen garantieren.** Dies ist nicht immer leicht, fordert es doch von allen Beteiligten ein Mindestmaß an Konzilianz und Verständnis für die Bedürfnisse des Verhandlungspartners, wie dies jüngst auch das nachbarliche bundesdeutsche Beispiel zeigt. So ist es für die Zukunft unsere vordringlichste Aufgabe, uns nicht aus dem Luftraum verdrängen zu lassen, andererseits aber auch durch intensive **Schulung laufend** zur Hebung des Ausbildungsniveaus unserer lautlosen Flieger beizutragen, damit wir weiterhin als gleichwertige Partner von den anderen Teilnehmern am Luftverkehr akzeptiert werden können. Wir müssen Schwerpunkte auch für die Ausrüstung unserer Flugzeuge setzen und dürfen dabei nicht übersehen, daß die **technische Entwicklung** im Flugzeugbau ein **Schritthalten** erfordert.

motorflugsport + motor

DIPL.-ING. KURT NEWALD
BUNDESSEKTIONSLEITER MOTORFLUG

Im Vordergrund: Vorbereitung zur WM 1977

Einige Ereignisse des Flugsportjahres 1975, wie zum Beispiel der Bericht über die Weltmeisterschaft für Leichtflugzeugpiloten, waren bereits im Jahresbericht 1974 zum Luftfahrertag in Linz enthalten.

Hier die endgültigen Ergebnisse der Staatsmeisterschaft (SMS), Klasse 2, 1975:

Staatsmeister 1975 im Motorflug, Klasse 2, wurde einmal mehr Altmeister Leopold Zborka, Motorflugunion Wien, mit 426,78 Punkten vor Wolfgang Oppelmayer, Segelfliegergruppe Spitzerberg, mit 422,43 Punkten und Herbert Puchwein, Motorflugunion Wien, mit 412,10 Punkten. Die weitere Reihung (bis zum 21. Platz) lautet:
4. Dipl.-Ing. Norbert Kotz, MFU Wien, 386,96; 5. Rudolf Schachinger, Oö. LFV,

385,91; 6. Ing. Arnold Nagele, Ktn. MFC, 371,34; 7. Josef Senft, USFC Eisenstadt, 370,48; 8. Dipl.-Ing. Gerold Detter, Oö. LFV, 363,13; 9. Peter Marx, Wiener LFV, 353,81; 10. Roman Böhler, Vrlbg. MFC, 330,92; 11. Rupert Hierzer, Steir. MFU, 325,46; 12. Alfred Grill, ASKÖ Eisenstadt, 314,58; 13. Michael Schikola, ASKÖ Eisenstadt, 309,85; 14. Dipl.-Ing. Bob Riechelmann, Wiener LFV, 295,84; 15. Bruno Naglich, MFU Wien, 285,82; 16. Ing. Hans Zauner, Oö. LFV, 283,06; 17. Ing. Dieter Oberbacher, Vrlbg. MFC, 277,54; 18. Otto Bauer, ASKÖ Graz, 259,75; 19. Ing. Karl Hoffmann, MFU Wien, 235,20; 20. Georg Posch, MFU Wien, 229,52; 21. Holger Pospischek, SFC Ried, 200,21.

Sieger in der Nachwuchswertung 1975 wurde Michael Schikola, ASKÖ Eisenstadt.
Folgende Wettbewerbe zählten zur SMS, Klasse 2, 1975:

9. Oö. Grenzlandflug Schärding, 3./4. Mai, Oö. Landesmeisterschaft

1. Wolfgang Oppelmayer/Katharina Eberhardt, SFGr. Spitzerberg
2. Hermann Meier/Hans Weinholzer, FSV Passau
3. Leopold Zborka/Herbert Dobek, MFU Wien

Oö. Landesmeister wurde Ing. Hans Zauner (4. Platz in der Gesamtwertung), Oö. Luftfahrerverband.
Sieger in der Nachwuchswertung: Holger Pospischek (16. Pl. in der Gesamtwertung), 41 gewertete Besatzungen.

5. Salzburg-Rallye, 17./18. Mai. Salzburger Landesmeisterschaft.

1. Leopold Zborka/Herbert Dobek, MFU Wien
2. Herbert Puchwein/Peter Kreiser, MFU Wien
3. Hermann Meier/Hans Weinholzer, FSV Passau

Landesmeister Salzburg und Sieger in der Nachwuchswertung:
Dr. Reiner Pellischek (15. Platz in der Gesamtwertung), LSV Salzburg. 27 gewertete Besatzungen.

2. Friesacher Flugrallye, 14./15. Juni 1975:

1. Dipl.-Ing. Gerold Detter/Rudolf Schachinger, Oö. LFV
2. Leopold Zborka/Herbert Dobek, MFU Wien
3. Otto Bauer/Christine Bauer, ASKÖ Graz

Sieger in der Nachwuchswertung: Hans Führer (5. Platz in der Gesamtwertung), KFC Klagenfurt, 26 gewertete Besatzungen.

1. Rieder Messerallye, 30./31. August:

1. Herbert Puchwein/Peter Kreiser, MFU Wien
2. Otto Bauer/Christine Bauer, ASKÖ Graz
3. Wolfgang Oppelmayer/Katharina Eberhardt, SFGr. Spitzerberg

Sieger in der Nachwuchswertung: Anton Tonninger (9. Platz in der Gesamtwertung), SFC Ried. 23 gewertete Besatzungen.
Weiters wurden noch durchgeführt: die 7. Internat. Tirolrallye mit traditionell zahlreicher Teilnahme aus dem In- und Ausland, und erstmalig eine Punitz-Rallye.
Die ARGE Luftfahrtschule Wien hat wieder im Auftrag der Sektion in der Zeit vom 4. bis 18. Oktober 1975 einen Motorfluglehrer-Anwärterlehrgang (neun Teilnehmer) durchgeführt.

Vorschau auf 1976:

Die Staatsmeisterschaft (SMS), Klasse 1, 1976, wird erstmalig nach dem Reglement der WMS für Leichtflugzeugpiloten (ein Pilot an Bord), am 27./28. August 1976 (bei Schlechtwetter eventuell noch am 29. August) in Vöslau ausgetragen. Gastteilnehmer aus der BRD, der Schweiz, Polen und Jugoslawien werden erwartet.
Die österreichischen Piloten werden Gelegenheit haben, sich bei dieser Staatsmeisterschaft und einem Ausscheidungswettbewerb im Jahre 1977 für das WM-Team zu qualifizieren.

Folgende Wettbewerbe zählen zur SMS, Klasse 2, 1976:

1./2. Mai	6. Salzburgrallye
22./23. Mai	10. Oö. Grenzlandflug Schärding
5./6. Juni	Rallye Fürstenfeld
24./25. Juli	Voralpensternflug Wels

Weiters stehen noch folgende Wettbewerbe und Veranstaltungen auf dem Programm:

23. bis 25. April	Sternflug nach Wien (IFR und VFR) und Oldtimer-Wettbewerb anläßlich des Jubiläumsluftfahrertages
7./8. Mai	Fliegerwallfahrt nach Mariazell
15./16. Juni	Bundesheerrallye
31. Juli/1. August	Dornbirner Messerallye
25./26. September	8. Internat. Tirolrallye
2. Septemberwoche	Start zum Europaflug, veranstaltet vom Französischen Aero-Club in Graz.

Die im Vorjahr ausgefallene Staatsmeisterschaft im Motorkunstflug wird vom 27. bis 30. Mai in Völtendorf abgehalten. Die Vorbereitungen dazu sind im Gange.

FAI – CIAG:

Bei der Sitzung im Februar 1976 in Paris wurde die 2. Weltmeisterschaft für Leichtflugzeugpiloten für 1977 endgültig an Österreich vergeben. Sie wird vom 11. bis 14. August 1977 in Wels abgehalten. Für 1979 hat Jugoslawien seine Bereitschaft zur Organisation dieser WM angemeldet.
Daneben wird es, beginnend 1976 und alternierend mit der oben angeführten, eine zweite Art von WM, nämlich die Weltmeisterschaft für Rallyepiloten geben. Der Wertungsmodus für diese WM wurde beschlossen. Es werden im Jahr der Veranstaltung von der CIAG maximal zehn europäische, international (mindestens in englischer und französischer Sprache) ausgeschriebene Rallyes ausgewählt und als „Qualification Rallyes" bestimmt. Für die bei diesen Rallyes erzielten Placierungen werden Punkte vergeben. Mindestens vier Teilnahmen an „Qualification Rallyes" sind notwendig, um beim Finalwettbewerb, der gegen Ende des Jahres stattfindet, startberechtigt zu sein. Hat ein Pilot (oder eine Besatzung) an mehr als vier „Qualification Rallyes" teilgenommen, werden nur die vier besten Ergebnisse gezählt. Beim Finalwettbewerb sind maximal drei Piloten (oder Besatzungen) pro Nation startberechtigt. Weltmeister ist der Pilot (die Besatzung), der (die) das beste Punkteergebnis aus den „Qualification Rallyes" und dem Finalwettbewerb erzielt.
Dies stellt nur eine Kurzinformation dar. Die genauen Bestimmungen sind über das Generalsekretariat erhältlich.
Es ist im übrigen damit zu rechnen, daß diese etwas übereilt beschlossenen Regeln nicht zuletzt auf Grund der praktischen Erfahrungen in den nächsten Jahren geändert und ergänzt werden müssen.

Jedenfalls findet der erste für diese WM zählende Wettbewerb, das Jersey-Rallye, England, vom 7. bis 9. Mai statt. Der Voralpensternflug Wels, am 24./25. Juli, zählt ebenfalls als „Qualifikation Rallye". Sobald die offizielle Liste der FAI eingelangt ist, wird sie veröffentlicht.

Grundsätzliches zur Luftraumpolitik

Bei eben dieser CIAG-Sitzung kam auch dieses für den **gesamten Flugsport eminent wichtige Thema** wieder einmal zur Sprache. Es war allerdings das erstemal, daß nicht nur über verschiedene Einschränkungen geklagt, sondern auch, und zwar vom Schwedischen Aero-Club, daß eine sehr bemerkenswerte Denkschrift zu diesem Thema vorgelegt wurde. Sie wurde im Rahmen der Air Space Group des Association of Nordic Aero Clubs (ANA) erarbeitet und folgt in deutscher Übersetzung:

Grundlegende Überlegungen zur Luftraumpolitik, 11. Februar 1976

Kategorien von Luftraumbenützern:

1. Benützer, die ein ATC-System brauchen, dessen Systemaufbau bestimmen und für die Kosten verantwortlich sind.
   a) Linienverkehr, b) Kommerzieller Bedarfsluftverkehr, c) Militärische Einsatzflüge (im allgemeinen nur lokale Erfordernisse, aber teilweise für den Systemaufbau mitbestimmend und für die Kosten verantwortlich).
2. Benützer, die von einem ATC-System profitieren, dessen Aufbau aber nicht bestimmen und nur geringe Kosten verursachen.
   a) Privater IFR-Verkehr, b) VFR-Verkehr in geringem Ausmaß.
3. Luftraumbenützer, denen Nachteile aus einem ATC-System erwachsen, die dessen Aufbau nicht bestimmen und für die Kosten nicht verantwortlich sind.
   a) der größte Teil des VFR-Verkehrs, b) Segelflug, c) Ballonflug, d) Fallschirmspringen, e) sonstiger Flugsport.

Grundsätzliche Forderungen:

1. **Wer zuerst kommt, soll zuerst bedient werden.**
   Jedes Flugzeug, das ATC in Anspruch nimmt, sollte in der Reihenfolge des Anrufes unter Bedachtnahme auf eventuelle Sicherheitserfordernisse bedient werden.
2. **Der kontrollierte Luftraum soll auf das notwendige Minimum beschränkt werden.**
   Kein ATC-System sollte mehr Luftraum beanspruchen, als für die Durchführung jener Flugbewegungen erforderlich ist, die das ATC-System benötigen oder von ihm profitieren. Dabei sollten vernünftige und vertretbare Grenzen hinsichtlich der Leistungsdaten der Flugzeuge zugrunde gelegt werden. Zum Beispiel sind heute noch vielfach die Leistungsdaten einer DC 3 für die Festlegung der Toleranzen maßgebend.
   Durch internationale Vereinbarungen sollten einheitlich die verschiedenen Sicherheitsgrade für ein ATC-System festgelegt werden, mit dem Ziel einer internationalen Standardisierung.
3. **Minimum als Kontrolle.**
   Kein ATC-System sollte Flugbewegungen einem höheren Grad von Kontrolle oder Beschränkung unterwerfen, als für den flüssigen Verkehr unter Bedachtnahme auf einen hohen Sicherheitsgrad erforderlich ist.
4. **Nicht mehr Ausrüstung als notwendig.**
   Kein ATC-System sollte unbillige Forde-

rungen bezüglich Bord- oder Bodeneinrichtungen erheben. Dabei ist auf einen vertretbaren Sicherheitsstandard für die verschiedenen Arten von Flugbewegungen, auf die Zuladungsmöglichkeiten der Luftfahrzeuge sowie die Kosten und Liefermöglichkeiten der Geräte Bedacht zu nehmen.

5. Es ist in Betracht zu ziehen, daß Luftraumbenützer, wie zum Beispiel Freiballone, Segelflugzeuge, Fallschirmspringer und sonstige, die kein ATC-System benötigen, aber notwendigerweise Lufträume benützen, in denen ATC ausgeübt wird, sich in solchen Lufträumen nur unter Überwachung (aber nicht Kontrolle!) bewegen dürfen.

Bemerkenswert ist dieses Papier in mehrfacher Hinsicht. Es bringt eine ausgezeichnete Analyse der gegebenen und für die nahe Zukunft zu erwartenden Situation; und das – vor allem im englischen Originaltext – in äußerst konzentrierter und logisch gegliederter Form. Es unterscheidet sich damit angenehm von diversen Veröffentlichungen, die sich mehr oder weniger erfolgreich mit Einzelproblemen abmühen und die Ursachen für diese Probleme als gegeben hinnehmen.

Es scheint mir außerordentlich wichtig und dringend, daß die große Familie von Luftraumbenützern, die in den Aero Clubs zusammengeschlossen ist, die Initiative ergreift und von sich aus aktiv wird. Die vorliegende Denkschrift liefert dafür ausgezeichnete Argumente und Vorschläge. Der Widerstand gegen einzelne, große und kleine, regionale und lokale Einschränkungen und Erschwernisse gleicht einer Reihe von Rückzugsgefechten, bei denen ständig Terrain aufgegeben wird.

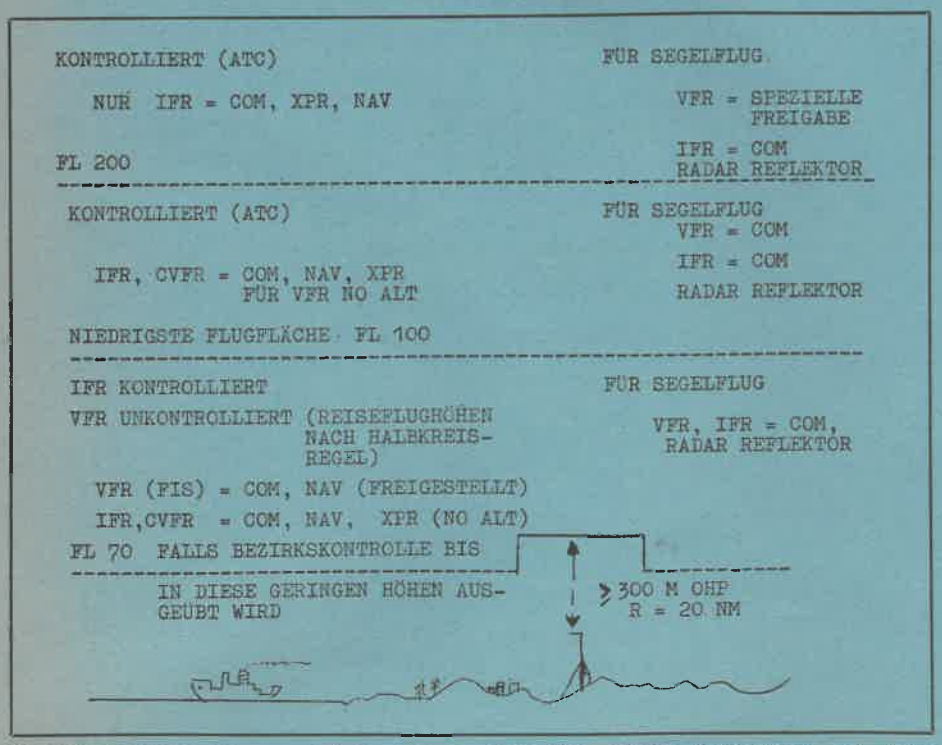
Es ist klar, daß sich in den Einzelheiten für österreichische Verhältnisse abweichende – meist für uns noch günstigere – Lösungen ergeben werden. In einem Gebirgsland zum Beispiel vermehren im allgemeinen die Täler den Luftraum, der für nicht kontrollierte Flüge und Flugsport zur Verfügung steht. Das GAFOR-Wetterberatungsservice ist ein positives Beispiel dafür, wie man diesem Umstand Rechnung trägt. Was die TMA-Wien betrifft, konnte man es kürzlich – aus berufener Feder – in der Zeitung lesen, daß die Zahl der Flugbewegungen pro Tag im Linien- und Bedarfsluftverkehr abgenommen hat, und das bei steigendem Passagieraufkommen zufolge der Inbetriebnahme von größeren und moderneren Flugzeugen. Man sollte also für die nächste Zeit eher Erleichterungen als weitere Einschränkungen für Sport- und VFR-Flüge erwarten können.

Ein anderes Beispiel für eine unnötige und praxisfremde Ausdehnung des kontrollierten Luftraumes sind die Untergrenzen der TMAs und CTAs. Man sollte es sich bei der Festlegung dieser Untergrenzen nicht so einfach machen und kurzerhand 300 m GND deklarieren, wenn innerhalb dieser Bereiche die Geländestrukturen von der Ebene bis zum Mittelgebirge reichen. Diese Untergrenzen sollten vielmehr konkret, unter Umständen unterschiedlich nach Sektoren festgelegt werden, wobei auf die tatsächlichen Erfordernisse einerseits und die höchsten Bodenerhebungen beziehungsweise Hindernisse andererseits in einem ausreichend großen Sektor oder Umkreis Bedacht zu nehmen ist.

Sehr wesentlich in dem schwedischen Papier erscheint mir unter anderem auch der Hinweis, daß man dem Flugsportler keine finanziellen Belastungen aus dem Titel „Kosten der ATC-Systeme" aufbürden kann, da er ja zu jener Gruppe von Luftraumbenützern gehört, der Nachteile aus einem ATC-System erwachsen und die für dessen Aufbau und Kosten nicht verantwortlich ist. Es wäre also nach dem Verursacherprinzip vorzugehen.

Dipl.-Ing. Kurt Newald
BSL Motorflug

Prinzipschema für die vertikale Organisation des Luftraumes



SEGELFLUGZEUGE bis zur Wolkenuntergrenze und frei von Wolken fliegend werden als nach VFR fliegend angesehen.

ERKLÄRUNGEN:

FIS, ATC Art der verfügbaren Dienste

COM, NAV Normale Radiotelefonie- und Radionavigationsausrüstung erforderlich

XPR Transponder mit Druckhöhenübermittlung erforderlich

XPR NO ALT Transponder (keine Druckhöhenübermittlung erforderlich)

OHP Über dem höchsten Punkt (Over highest point)

flug + modellflug + mo

EDWIN KRILL,
BUNDESSEKTIONSLEITER MODELLFLUG:

Auch 1975: Wieder Weltmeister

Die Sektion Modellflug ist jene Sparte im Österreichischen Aero Club, welche die größte Auslandsbeteiligung ihrer Sportler nachweisen kann. Jedes Jahr beteiligen sich unsere Sportler an vielen internationalen Wettbewerben und erzielen immer wieder Plätze im Spitzenfeld.

Aber auch die in Österreich durchgeführten **internationalen Wettbewerbe** finden im Ausland größte Anerkennung. Traditionsreiche Wettbewerbe mit mehr als zehnmaliger Durchführung waren bisher

im Fernsteuerflug: Dolomitenpokalfliegen in Lienz, Igo-Etrich-Wanderpokal-Fliegen in Kraiwiesen, Rheintalpokalfliegen in Koblach in Vorarlberg.

Internationale Wettbewerbe mit Weltruf waren auch

im Freiflug: Internationaler Alpenpokal in Wiener Neustadt und als Nachfolger Kratky-Pokal-Fliegen.

Im selbstgesteuerten Hangflug hat das Kolibripokalfliegen Weltgeltung errungen.

Besonders gerne besucht waren auch die internationalen Städtekämpfe in Wien und Kraiwiesen.

Sehr viele Vereine haben sich einen eigenen Flugplatz geschaffen, oft mit großen Start- und Landebahnen. Dabei muß besonders das wohl **größte Modellsportzentrum Europas** hervorgehoben werden: **Kraiwiesen bei Salzburg.**

Jahr für Jahr finden in allen Bundesländern Modellflug-Landesmeisterschaften statt und **in allen Klassen Staatsmeisterschaften.**

1975 waren Staatsmeister:

in der Klasse RC II Heinz Sekirnjak, UMFC-Graz, und

in der Klasse RC IV Helmut Kirsch, ÖMV-St. Veit.

Wie sehr unsere Sportler bis Ende 1975 erfolgreich waren, zeigt die nachfolgende Übersicht:

An Prüfungen wurden bis 31. Dezember 1975 von der Bundessektion bestätigt:

A-Prüfungen 128, Gesamtstand: 2312
B-Prüfungen 115, Gesamtstand: 2024
C-Prüfungen 102, Gesamtstand: 1633

Kleiner Rückblick in die einzelnen Sparten:

Im **Freiflug** kann man die Leistungen als sehr gut bewerten, was auf die Teamarbeit in den Vereinen und Gruppen zurückzuführen ist. Besonders erfreulich ist ein leichtes Ansteigen des Nachwuchses, der auch schon Erfolge verzeichnet.

Im **Fesselflug** konnten keine nationalen Wettbewerbe veranstaltet werden, da nur drei Mannschaften internationale Bedeutung haben.

Im **Radio Control** wurden zwölf Wettbewerbe durchgeführt. Der Rückgang in der Klasse RC III ist durch die kurze Vorbereitungszeit für das neue Programm zu erklären. Es ist aber anzunehmen, daß sich die Situation in der anlaufenden Saison 1976 normalisieren wird.

Im **Hangflug** ist eine leichte Stagnation bemerkbar, die sich im Teilnehmerrückgang bei Wettbewerben besonders ausdrückte.

Waren früher 30 bis 40 Teilnehmer am Start, so liegt nun die Wettbewerberzahl bei 15. Nur sechs bis zehn Vereine betreiben noch diese Sparte in Österreich.

Zum Gedenken an unseren unvergeßlichen Heribert Kargl, ONF-Delegierter Modellflug, wurde ein Wanderpokal geschaffen, den jeweils der beste Modellflieger in einer anderen Klasse mit einem Diplom und einem kleinen Pokal (der verbleibt) erhält.
Bisher erhielten den ONF-Heribert-Kargl-Pokal
1971 F 1 A (Segelflugmodelle)
Herbert Chmelik, ASKÖ Wien
1972 F 1 E (Hangmodelle)
Herbert Chmelik, ASKÖ Wien
1973 F 1 B (Gummimotormodelle)
Alfred Haagen, USFC Hartberg
1974 F 1 C (Verbrennungsmotormodelle)
Werner Kraus, ÖMV-Kagran
1975 F 3 A (Kunstflug-Motorflugmodelle)
Hanno Prettner, ÖMV-Klagenfurt
Der Heribert-Kargl-Pokal für die Klasse F 3 A wird anläßlich des Luftfahrertages verliehen.
Den Jahresbericht 1975 abschließend, danke ich sehr herzlich allen Mitarbeitern, der ONF, den Landessektionsleitern, den Fachreferenten, allen Förderern und Helfern sowie den Funktionären für ihre Arbeit. Auch wünsche ich der Abwicklung des 27. Luftfahrertages und der Jubiläums-Festsitzung „75 Jahre Österreichischer Aero Club" viel Erfolg.
Bleibt nur noch der Wunsch offen, daß wir weiterhin Erfolge erzielen können und es immer mehr werden, die den Modellflug schätzen.

Direktor Edwin Krill, Bundessektionsleiter Modellflug, Vizepräsident der CIAM

fallschirmspringen + f

WOLFGANG PFLEGERL, BUNDESSEKTIONSLEITER FALLSCHIRMSPRINGEN:

Vom Sport zur Serviceorganisation

Ein Vorwort zum Jahres-Leistungsbericht

Von den eingetroffenen Sportsubventionen des Österreichischen Aero Clubs (rund zwei Millionen Schilling) flossen rund S 500.000,– in die Sportförderung der Sektionen. Der Löwenanteil entfiel auf Personal- und Verwaltungskosten. Natürlich ist für jeden Verband, besonders aber für einen Fliegerverband, ein gutfunktionierendes Sekretariat unerläßlich. Unbillig ist jedoch, daß die Sektionsarbeit vornehmlich durch hauptamtliche Kräfte erledigt und dadurch Sportförderung gebunden wird. Es gelingt einigen Sektionen, Mitarbeiter zu ehrenamtlicher oder mit kleinen Aufwandsentschädigungen honorierter Mitarbeit zu veranlassen. Damit sparen diese Sektionen für alle anderen Mittel, die dem Sport direkt zugute kommen.

Die **Sektion Fallschirmspringen** hat auf Grund gezielter Arbeit im Einklang mit der österreichischen Sportgesetzgebung **gezielte** Zuschüsse der Bundessportorganisation erhalten (Trainerausbildung, Jugendarbeit, WM-Vorbereitung). Wenn diese Mittel als Aero-Club-Eingang in den allgemeinen Säkkel fließen, so ist das in der Tat eine Miß-

WELTMEISTERSCHAFTEN MODELLFLUG

1951	**Segelflugmodelle**	**Jugoslawien**	**Oskar Czepa**	**Weltmeister**
1966	Fesselflug/Mannschaftsrennen	England	Helmut Türk Günther Hohenberg	2. Platz
1968	**Fesselflug/Mannschaftsrennen**	**Finnland**	**Mannschaft:** **Hans Gürtler – Herbert Baumgartner,** **Heinz Nitsche – Hans Kropf, Josef Fischer – Harald Meusburger**	**Weltmeister**
1968	Fesselflug/Mannschaftsrennen	Finnland	Hans Gürtler – Herbert Baumgartner	3. Platz
1969	Wakefield (Freiflug)	Österreich	Hans Martin	2. Platz
1971	**Segelflugmodelle**	**Schweden**	**Mannschaft:** **Herbert Chmelik** **Heinz Kumhofer** **Wolfgang Zach**	**Weltmeister**
1971	Segelflugmodelle	Schweden	Herbert Chmelik	3. Platz
1973	**Segelflugmodelle/F 1 A**	**Österreich/ Wr. Neustad**	**Mannschaft:** **Rüdiger Spann** **Herbert Chmelik** **Heinz Kumhofer**	**Weltmeister**
1973	Segelflugmodelle/F 1 A	Österreich	Rüdiger Spann	3. Platz
1973	Segelflugmodelle/F 1 B	Österreich	Mannschaft: Hans Zachhalmel Hans Martin Ernst Reitterer	3. Platz
1973	**Segelflugmodelle/F 1 C**	**Österreich**	**Vaclav Horcicka**	**Weltmeister**
1973	Radio Control/Kunstflug F 3 A	Italien	Hanno Prettner	3. Platz
1973	Radio Control/Kunstflug F 3 A	Italien	Mannschaft: Hanno Prettner Konrad Weixelbaumer Ferdinand Schaden	3. Platz
1974	Fesselflug/ Mannschaftsrennen	CSSR	Paul Bugl – Hans Straniak	2. Platz
1974	Fesselflug/ Mannschaftsrennen	CSSR	Mannschaft: Paul Bugl – Hans Straniak Hans Gürtler – Herbert Baumgartner Josef Fischer – Heinz Nitsche	2. Platz
1974	Tournament of Champions RC-Kunstflug Klasse F 3 A	USA/ Las Vegas	Hanno Prettner	1. Platz
1975	RC-Kunstflug/F 3 A	Schweiz	Hanno Prettner	2. Platz
1975	**Freiflug/F 1 C**	**Bulgarien**	**Mannschaft:** **Franz Hartwanger** **Werner Kraus** **Reinhard Truppe**	**Weltmeister**
1975	Freiflug/F 1 B	Bulgarien	Hans Zachhalmel	3. Platz
1975	Tournament of Champions RC-Kunstflug Klasse F 3 A	USA/ Las Vegas	Hanno Prettner	1. Platz

EUROPAMEISTERSCHAFTEN MODELLFLUG

1967	**Hangflug**	**Österreich**	**Mannschaftswertung:** **Clemens Schobel** **Hans Hlavka** **Felix Schobel**	**Europameister**
1969	**Hangflug**	**Schweiz**	**Peter Schobel**	**Europameister**
1969	**Fesselflug/ Mannschaftsrennen**	**Belgien**	**Hans Gürtler – Herbert Baumgartner**	**Europameister**
1970	Hangflug	Österreich	Mannschaftswertung: Felix Schobel Ernst Ritterer Peter Schobel	3. Platz
1972	**Wakefield (Freiflug)**	**BRD**	**Mannschaft:** **Hans Martin** **Hans Zachhalmel** **Alfred Haagen**	**Europameister**
1972	Segelflugmodelle	BRD	Mannschaftswertung: Herbert Chmelik Wolfgang Zach Heinz Kumhofer	3. Platz
1972	Segelflugmodelle	BRD	Herbert Chmelik	3. Platz
1973	Hangflug	Schweiz	Mannschaft: Herbert Chmelik Peter Schobel Werner Kraus	3. Platz
1973	Hangflug	Schweiz	Herbert Chmelik	3. Platz
1974	**Hangflug**	BRD	**Mannschaft:** **Herbert Chmelik** **Peter Schobel** **Karl Lintner**	**Europameister**
1974	**Freiflug/F 1 A**	**BRD**	**Herbert Chmelik**	**Europameister**
1974	Freiflug/F 1 C	BRD	Werner Kraus	2. Platz
1975	Fesselflug	Belgien	Mannschaft: Paul Bugl – Hans Straniak, Hans Gürtler – Herbert Baumgartner, Josef Fischer – Heinz Nitsche	3. Platz

achtung der Leistungen der Fallschirmsportler und wenig Ermutigung, die Bemühungen fortzusetzen. Es sei ausdrücklich vermerkt, daß diese Beträge dem Aero Club **nicht** zugeflossen wären, wenn die **Sektion** nicht wirksam geworden wäre.
Die Sektion hat rund 770 Mitglieder. Das ergibt S 92.400,– zentrale Aero-Club-Mitgliedsgebühr. Die Sektion erhält ein Gesamtbudget von S 175.000,–, davon sind S 99.000,– (BSO) abzusetzen. Demzufolge stecken die Fallschirmspringer in den Österreichischen Aero Club mehr, als sie in der derzeitigen Subventionsverteilung zu erwarten haben.
Das Nenngeld für die **13. FS-Weltmeisterschaft** (10. bis 25. September 1976, Rom) beträgt pro Kopf rund S 5000,–, und das ergibt für vier Damen und fünf Herren sowie drei Funktionäre (Schiedsrichter, Mannschaftsführer, Trainer) S 60.000,–.
Der **4. Weltcup Fallschirmski** fordert ein Nenngeld von S 3000,– pro Kopf des 9-Mann-Teams. Das ergibt S 27.000,–. Eine Bedekkung von Trainings- und Reisekosten ist nirgends vorgesehen, und dabei sind die Österreicher **Weltmeister** im Gruppenzielsprung und **Weltcupsieger** Fallschirmski 1974 **und** 1975. Das Ansehen des Österreichischen Aero Clubs resultiert nicht zuletzt aus den Leistungen seiner Sportler, und die Sektion Fallschirmspringen versteht sich nach wie vor als Sportsektion.
Die Leistungen der Sektion wurden laufend aufgezeigt; in den Vereinen wirken Idealisten. Die Attraktivität des Sports steigt nicht zuletzt dank dem jungen Relativteam. Mehr als 150 Millionen Menschen sahen die olympischen Ringe über Innsbrucks Himmel. Leider ist es trotz technischen Fortschritts noch immer nicht gelungen, unseren Sport in geschlossenen Räumen auszuführen; man braucht dazu ein Flugzeug, und was eine Flugstunde kostet, das weiß jeder ÖAeC-Angehörige.
Sportfunktionäre sind als Schnorrer bei Politikern und Institutionen gefürchtet, und diese Furcht will ich nicht nehmen mit meinem Appell an das Präsidium und den Bundesvorstand, zumindest die Möglichkeit für Vorbereitung und den Weltmeisterschaftsstart unserer Nationalmannschaft sicherzustellen.

Wolfgang Pflegerl

Funktionäre der Sektion Fallschirmspringen

Bundessektionsleiter: Wolfgang Pflegerl, Salzburg
CIP-Delegierter: Dipl.-Ing. Dr. Franz Lorber, Steiermark
ONF-Delegierter: Dipl.-Ing. Dr. Franz Lorber, Steiermark, Josef Leitner, Burgenland
Bundestrainer: Lutz Buchmesser, Steiermark
Junioren: Richard Deutsch, Niederösterreich
Fallschirmski: Alex Lehner, Salzburg
Relativ: Oskar Rossmann, Niederösterreich
Arbeitskreis Sport: Buchmesser, Lehner, Deutsch, Rossmann
Arbeitskreis Ausbildung: Dipl.-Ing. Römer, Seifried, Waldgruber

Landessektionsleiter:

Burgenland: Erwin Löffelmann
Kärnten: Walter Mayritsch
Niederösterreich: Oskar Rossmann
Oberösterreich: Alfred Neumann
Salzburg: Otto Berner
Steiermark: Lutz Buchmesser
Tirol: Erwin Greimel
Vorarlberg: Bodo Burghard

Leistungsbericht
An Abzeichen wurden bisher ausgegeben:

FS A	Nr. 981	(1975	81)
FS B	Nr. 385	(1975	19)
FS C	Nr. 293	(1975	12)
FS D	Nr. 209	(1975	10)
FS E	Nr. 76	(1975	6)
FS F	Nr. 39	(1975	0)
FS G	Nr. 22	(1975	0)

Laut den vorliegenden Jahresberichten der Vereine ist eine Teilnahme der Fallschirmspringer an zahlreichen Wettbewerben festzustellen, sei es die 9. SMS-FS, Relativ-MS, Süd-Ost-Para-Cup, Juniorenmeisterschaft, Weltcup Fallschirmski, Landesmeisterschaften und unzählige Pokalmeisterschaften im In- und Ausland. Ein einzelnes Eingehen auf das Abschneiden der Österreicher erübrigt sich, da ja anläßlich dieser Wettbewerbe fortlaufend Berichte veröffentlicht wurden.

ahrt + ballonfahrt + b

BUNDESSEKTION BALLONFAHRT
stv. für Wolfgang Gruber
HANS GEORG BERGMANN:

Die Ballonfahrtsektion befindet sich in erfreulichem Ausbau und konnte u. a. 1975 mehrfach in der Öffentlichkeit auch im Rahmen von Fahrten, deren Ballonposterträge dem Kinderdorf Pro Juventute zugute kamen, oder 1976 als luftsportliche Veranstaltung im Rahmen der Willkommensbegrüßung der olympischen Sportler positive Beachtung erzielen.
Zu den bereits ausgebildeten sechs Ballonpiloten kamen im Berichtsjahr weitere drei hinzu, so daß nun neun lizensierte Ballonpiloten im Aero Club registriert sind. Nachstehend eine Übersicht der Fahrtergebnisse im Berichtsjahr 1975:

Ballonkennzeichen	Anzahl der Fahrten	Dauer insgesamt	Beförderte Passagiere
OE-DZG (Gasballon) „Gazelle"	9	33 Std. 37 Min.	27
OE-DZD (Heißluft)	20	24 Std.	8
G-BAMA (Heißluft) „BP" und G-BDLP (Heißluft) „BP" –neu–	58	105 Std. 30 Min.	114
OE-DZC (Gasballon) „Raiffeisen"	7	19 Std. 21 Min.	20
OE-DZF (Heißluft) „Raiffeisen"	15	24 Std. 32 Min.	21

Enge luftfahrtsportliche Verbindung zum Zweck des Erfahrungsaustausches und gegenseitiger Abstimmung von Trainings- und Wettbewerbsmöglichkeiten wird mit schweizerischen, deutschen und englischen Ballonfahrern gepflegt. Zum 27. Mai 1976 hat die Ballonsektion eine „1. Österreichische Heißluft-Ballon-Wett-Fahrt" anläßlich der Eröffnung der Rieder Frühjahrsmesse ausgeschrieben (Ried/Innkreis, Oberösterreich). Zum 75-Jahre-Bestandsjubiläum unseres Aero Clubs ist am Heldenplatz zu Wien ein Ballonstart vorgesehen.

Hans-Georg Bergmann

hängegleiter + hängeg

SEPP HIMBERGER
BUNDESSEKTIONSLEITER HÄNGEGLEITER

Vorrang: Ausbildung – Fortbildung

Als sechste Sportsektion wurde Hängegleiten beim 26. ordentlichen Luftfahrertag in den ÖAeC aufgenommen. Es war die erste Aufgabe der jungen Sektion, die noch zum Teil „wilden Drachenflieger" in Klubs zusammenzufassen und in den Aero Club aufzunehmen. Dies ist auf Grund der Einigkeit unter den Drachenfliegern und dem guten Einverständnis mit den Klubfunktionären auf Anhieb gelungen. So sind bis jetzt in den Landessektionen Niederösterreich, Tirol, Salzburg, Oberösterreich und Steiermark Hängegleiter unter den Reihen der Flugsportler. Aber auch in den anderen Bundesländern herrscht rege Hängegleitertätigkeit, und zahlreiche Klubgründungen sowie Ansuchen um Klubaufnahme stehen in Aussicht. Die Zahl der Hängegleiterpiloten in Österreich ist innerhalb eines Jahres auf 350 angewachsen und steigt ständig weiter an.
Auch bezüglich der gesetzlichen Regelung des Hängegleitersportes wurden Gespräche mit Vertretern der Behörden geführt, so daß in naher Zukunft diesbezüglich eine endgültige Regelung zu erwarten ist. (Eine authentische Übersicht der gegenwärtig gültigen gesetzlichen Regelung ist im offiziellen Text in „Austroflug" Nr. 10/1974 erschienen und beim Verlag, Postfach 464, A-1071 Wien 7, Karl-Schweighofer-Gasse 3, oder Telefon 93 27 45 telefonisch zu bestellen [S 24,–]. – Anm. d. Red.)
Bezüglich der Meisterschaften hat unsere Sektion weltweite Pionierarbeit geleistet. In mehreren Sitzungen der Landessektionsleiter wurden in Zusammenarbeit mit den Delegierten der ONF Richtlinien für nationale und internationale Meisterschaften im Einklang mit dem Code-Sportive für Hängegleiter und dem Sporting-Code der FAI erstellt. Somit konnten anfangs illegale Meisterschaften offiziell ausgeschrieben werden, und auch in Zukunft wird es in Österreich Hängegleitermeisterschaften nur noch nach dem internationalen Reglement geben.
Meisterschaften sind geplant in Tannheim, Tirol, steirische Meisterschaften und Staatsmeisterschaft, Tirol.
Nach wie vor nehmen die Drachenflieger des Österr. Aero Clubs in großer Zahl bei internationalen Meisterschaften in ganz Europa teil und können gute Erfolge verzeichnen.

Als Krönung des Hängegleitergeschehens in Österreich findet vom 1. bis 12. September 1976 die erste Weltmeisterschaft im Hängegleiten in Kössen, Tirol, statt.
Wir bitten auch für künftig alle Flugsportler, uns mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, und wir werden alles daransetzen, dem Ruf des Österreichischen Aero Clubs jederzeit gerecht zu bleiben. Das Schwergewicht der Sektionstätigkeit wird auf verstärkte, möglichst intensive Ausbildung auf breitester Ebene unter Nutzung internationaler jüngster Erfahrungen gelegt werden.

zivilflugplätze + ziv

BUNDESFACHSEKTIONSLEITER
JOHANN PUM:

Vernünftige Pläne – einheitliche Zusammenarbeit

Der 26. ordentliche Luftfahrertag in Linz hat die Errichtung der „Fachsektion Zivilflugplätze" beschlossen. Es waren daher die bestehenden ARGE-Zivilflugplätze in die Fachsektion Zivilflugplätze umzuwandeln. Da die Mitgliedschaft in der Fachsektion Zivilflugplätze freiwillig ist, wurden alle Zivilflugplatzhalter angeschrieben und um ihre Mitarbeit in der neuen Sektion gebeten. Aus organisatorischen Gründen (Landesverbandstage, Sektionsversammlungen, 75-Jahr-Feier des ÖAeC mit 27. ordentlichem Luftfahrertag und Jubiläumssternflug) wurde die konstituierende Fachsektionsversammlung **nach** den 27. ordentlichen Luftfahrertag verlegt. Die Einladungen werden vier Wochen vorher zugesandt.
Neben den organisatorischen Aufbauarbeiten der Fachsektion wurden die Bemühungen um eine **einheitliche Ausrüstung** der Zivilflugplätze, einer Änderung der gestörten Bodenfrequenzen, Erleichterungen im Bereich der Grenzzone und beim Flugbetrieb auf Zivilflugplätzen fortgesetzt. Ein Handbuch für den Zivilflugplatzhalter mit Berichtigungsdienst wurde erarbeitet und die Ausgabe bei der konstituierenden Fachsektionsversammlung vorgesehen. Das Handbuch und der Berichtigungsdienst sind kostenlos. Die Finanzierung wurde vom Sektionsleiter aufgebracht, dem Österreichischen Aero Club entstehen dadurch keine Kosten.
Vorsprachen für die Zivilflugplatzhalter bei Ämtern und Behörden sowie Verhandlungen mit den Versicherungen wurden laufend durchgeführt. Eine **einheitliche** Flugplatzhaftpflichtversicherung bis 2000 Kilogramm Abfluggewicht, mit Sachschadensummen, die den derzeitigen Flugzeugpreisen entsprechen, sowie einer Haftpflichtversicherung für den Betriebsleiter könnten zu günstigen Bedingungen für die Zukunft erreicht werden.

Um alle Probleme, die auf uns zukommen, zu bewältigen,

müssen wir in Zukunft noch enger zusammenarbeiten, die Arbeit auf Fachausschüsse teilen, Regionaltagungen abhalten und das gute Einvernehmen mit allen zuständigen Ämtern und Behörden pflegen. Dies ist der erste Bericht, der bekanntlich erst einige Monate alten – eben errichteten – Fachsektion Zivilflugplätze.

t + generalsekretariat + gen

MJR A. D. JOSEF FÖZÖ, GEN.-SEKR.:

„Erinnerungen, die uns zu denken geben..."

„75 Jahre Österreichischer Aero Club" könnte nicht registriert und gefeiert werden, wenn es dem Betrachter nicht möglich wäre, einen kurzen Blick hinter den Vorhang der Luftfahrtvergangenheit zu tun, beileibe nicht aus Neugier, lediglich darum, um vielleicht besser das bisher Erworbene, den heutigen Stand der Luftfahrt, zu verstehen und schätzenzulernen, um nicht zuletzt die Plattform für einen guten Ausblick in die Zukunft, in die noch zu erwartende Entwicklung zu schaffen.
Wie fast in allen anderen Ländern, so auch in Österreich, waren zur Zeit der Gründung des Österreichischen Aero Clubs 1901 die Luftfahrtgeräte leichter als Luft – Luftschiffe und Ballone –, vorerst die sichtbaren Hauptträger einer beginnenden Luftfahrt am damaligen, so ungeheuer freien, unbegrenzt einladenden Luftraum.
Freiballone konnten damals in den Vorkriegsjahren ungehindert Tag und Nacht driftend in allen Höhen mehrere tausend Kilometer zurücklegen, dabei Länder und Reiche überqueren, ohne von irgendeiner Behörde oder Institution je befragt, gemaßregelt oder gar der Ausspionierung bezichtigt zu werden.
Doch kaum eine technische Entwicklung der Menschheit hat je zuvor so mit geradezu explosionsartiger Geschwindigkeit jenen Grad der Vollendung erreicht wie die Luftfahrt und ihr jüngster Zweig, die faszinierende Raumfahrt, heutzutage.
Gewaltige, aber auch komplizierte Organisationen mußten in weniger Zeit, als eine Generation es bedarf, um von einer neuen abgelöst zu werden, geradezu aus dem Boden gestampft werden, um all die Zweige der Luftfahrt zu erfassen, zu koordinieren und in echte Gesetzesbahnen zu lenken.
Was einstens als Brummen einer Hummel oder als singende Melodie hoch oben, von dahingleitenden Luftschiffen oder Leichtaeroplanen, dem menschlichen Ohr das Erobern der dritten Dimension ankündigte, wird heute als kaum zu ertragende Lärmempfindung von einer sich modern bezeichnenden Gesellschaft in Grund und Boden verdammt.
Wo einstens der unermeßliche Luftraum zur freien, uneingeschränkten Ausübung der nun endlich erwachten Luftfahrt zur Verfügung stand, ist heute ein unsichtbares, durch strenge Gesetze untermauertes, festes Gefüge aus unzähligen Gittern (Luftstraßen) und nach oben und unten gestaffelten Plattformen (Flugebenen) entstanden, dessen verwirrende, einem Labyrinth gleichende Maschen und Gänge besonders in der Nähe der Großstädte dem heutigen Flieger dessen Liebe zur Fliegerei allmählich versiegen lassen könnte.
Die Freiheit des Fliegens, die Sehnsucht des Menschen, es dem Vogel ungehemmt nachzumachen, in jener Freiheit sich zu bewegen, nach eigener Geschicklichkeit und dank einer geradezu perfektionierten Technik, ist ein Märchen geworden.
Unsichtbar von Funkwellen hochkomplizierter Ortungsgeräte oder von Stimmen unsichtbar bleibender Bodenfunkstellen, verstärkt durch An- und Abflugskizzen, Luftstraßen, Flugebenen, ist der einstens freie Pilot seines freien Willens verlustig geworden, nur mehr ein gelenktes Strahlenpünktlein am nachtdunklen Radarschirm der Flugsicherungsstellen.
Hier ein geeignetes Maß zu finden, durch **unentwegtes Schulen,** Üben und Aufklären, dem Flieger **Helfer** zu sein, hierin liegt eine der wichtigsten Zukunftsarbeiten des Aero Clubs, im engsten Zusammenwirken mit Luftfahrtbehörden, mit Gemeinden, Städten und Ländern jene halbwegs ertragbaren Voraussetzungen zu schaffen, damit das Fliegen trotz alldem noch zu den schönsten Sport- und Berufsarten unseres modernen Zeitalters gezählt werden kann. J. F. Fözö

„austroflug" Nr. 1 – 1976: Mit den Mitteilungen des Österreichischen Aero Clubs, der Gesellschaft für alpine Segelflugforschung, des Fachverbandes der Luftverkehrsunternehmungen, des Verbandes österreichischer Flugverkehrsleiter und des Clubs der Luftfahrtpublizisten (CLP)

•

Ständige Mitarbeiter und Fachbeirat:
Max W. Morstadt (Luftverkehr), DDr. Eduard Wiesenwasser (Luftfahrtrecht und Luftfahrtpolitik), Hans Moder (Flugfelder), Obstlt Ernst Peter (Luftwehr), Herbert Dobek (Allgemeine Luftfahrt), Walter Frisch (Flugsicherheit und Flugbetrieb), Mjr Wolfgang Pflegerl (Fallschirm), Dir. Edwin Krill (Modellflug)

•

Herausgeber, Verlag und Eigentümer: Europublica Verlags GesmbH; verantwortlicher Redakteur R. E. Kunz, alle A-1071 Wien, Karl-Schweighofer-Gasse 3, Tel. 93 27 45, Fernschreibanschluß 07-4601. Bankverbindungen: Österreichische Länderbank, Kto. 3-407-773, Postsparkassenkonto Nr. 1551.338 „austroflug"

Druck: WALDHEIM-EBERLE, KURIER-Zeitungsverlag und Druckerei-Ges. m. b. H. & Co. KG, A-1071 Wien, Seidengasse 3–11

Nachdruck nur mit Quellenangabe

Namentlich gezeichnete Beiträge müssen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wiedergeben

Unverlangte Einsendungen, denen kein Rückporto beiliegt, werden nicht zurückgesandt und nur einen Monat aufgehoben

Abonnements, die nicht rechtzeitig abbestellt wurden, gelten automatisch als verlängert

Einzelverkauf im Handel S 25,–, ÖAeC-Mitglieder (beim Verlag) S 14,–.

P. b. b. Verlagspostamt 1070 Wien

An