

*80 Jahre
Österreichischer
Aero-Club*



80 Jahre Österreichische Luftfahrt



Wie man hört...

... gleich vier neue Destinationen gibt es bei Austrian Airlines in diesem Jahr:
Tripoli, Nizza, Dhahran und Malta.
Das bedeutet, daß Austrian Airlines zu 42 Zielorten in 30 Länder fliegen.
Mit österreichischer Qualität - wie man hört.

AUSTRIAN AIRLINES
ganz Ihre Linie

Begegnet uns jemand, der uns Dank schuldig ist, gleich fällt es uns ein.

Wie oft können wir jemandem begegnen, dem wir Dank schuldig sind, ohne daran zu denken.

J. W. v. Goethe

Diese gemeinsame Festschrift ist allen jenen gewidmet, denen wir nicht mehr danken können.

Aus dem Inhalt:

Zum Geleit	1-23	Flugauftrag: Landwirtschaft	20
Fliegen heißt heute . . .	2	Follow me!	24
Im Zeitraffer	4	Ad multos annos!	27
Das erste Flugfeld Österreichs	9	Kurzgeschichte	50
Rot-Weiß-Rot in grau	14	Luftfahrt und Presse	62
Hilfe von oben	18	Was braucht Österreichs Flugsport?	96



Sonderpostamt am 20. 9. 1981

Zum Geleit	26-90	Wien	30
Motorflug	37	Tirol	32
Segelflug	42	Vorarlberg	34
Hängegleiten	48	Burgenland	67
Zivilflugplätze	51	Kärnten	70
Fallschirmspringen	54	Salzburg	72
Ballonfahrt	57	Oberösterreich	78
Modellflug	58	Steiermark	82
Zivilluftfahrerschulen	64	Niederösterreich	90

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club, 1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 12.

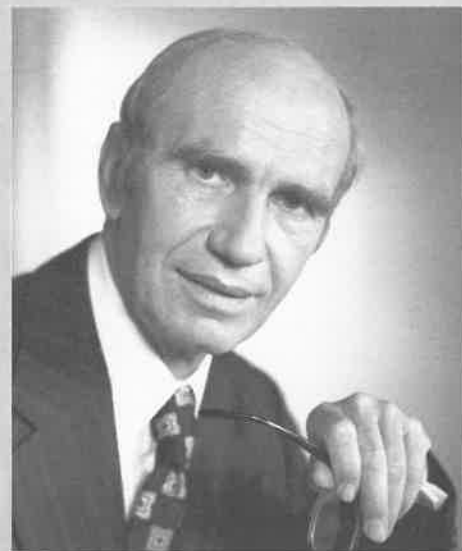
Chefredaktion und Layout: Ingrid Schafferhans.

Anzeigenleitung: Benno Kirschner.

Druck: atlas, 2203 Großebersdorf, Wiener Straße 35, Telefon (02245) 23 76 Serie.

Fotos: Archiv Wiener Neustadt, Austrian Airlines, Bartl, Berger, BMfI, Gross, Haberfellner, Haidinger, Haring, HBF, Heeresgesch. Museum, Hirt, Horwath, U. v. Husen, Keimel, Kolb, Kramreiter, Krill, Lenotti, Liewehr, Müller-Rienzburg, Niederwimmer, ÖAMTC/A. Lerch, Österr. Luftfahrtarchiv, Pettirsch, Pflegerl, Philipp, Risch-Lau, Schafferhans, Schatzer, Scheurecker, Sichert, Simonis, Skorepa, Sündhofer, M. Wenzel-Jelinek, Wolf, Zuerl.

Die Luftaufnahmen wurden vom BMfLV gemäß Zahl 13080/420-1.6/81 freigegeben.



Der Österreichische Aero-Club kann heuer seiner vor 80 Jahren erfolgten Gründung gedenken. Mit gutem Recht ist er stolz darauf, sich die drittälteste Sportfliegervereinigung der Welt nennen zu dürfen.

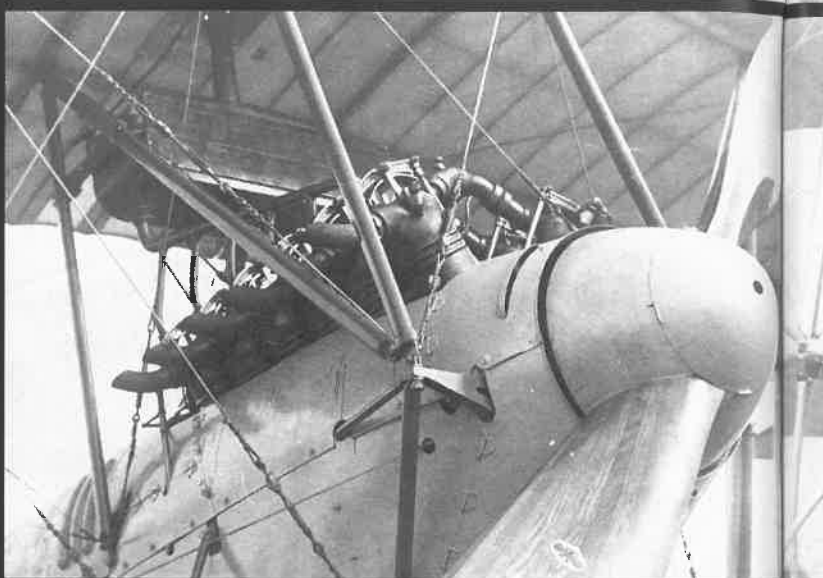
Anlässlich des 75jährigen Bestandsjubiläums war Gelegenheit, ausführlich der bemerkenswerten Pionierleistungen des Österreichischen Aero-Clubs in der Vergangenheit zu gedenken und diese zu würdigen. Heute sollen seine Tätigkeit in der Gegenwart und seine Aufgaben für die Zukunft im Vordergrund stehen. Große Traditionen pflegt man immer am besten, indem man neue Impulse setzt und den Leistungen vergangener Generationen weitere hinzufügt. Der Österreichische Aero-Club ist sich dieser aus seiner stolzen Vergangenheit erwachsenden Verpflichtung bewusst. Er verbindet deshalb sein Jubiläum sinnvoll mit der Durchführung großer in der Fachwelt viel beachteter Flugveranstaltungen in verschiedenen Bundesländern. Diese können des Interesses und der Teilnahme der flugbegeisterten Jugend weit über die Grenzen Österreichs sicher sein.

Wenn der Österreichische Aero-Club damit in seinem Jubiläumsjahr noch stärker in das Bewußtsein der Öffentlichkeit tritt, so ist dies zweifellos auch von staatspolitischem Wert. Der Flugsport ist nämlich nicht nur Selbstzweck und eine schöne Freizeitgestaltung, er erfüllt auch eine wichtige Aufgabe für die Gewinnung und Heranziehung des Nachwuchses im Bereich der zivilen und militärischen österreichischen Luftfahrt.

Ich spreche dem Österreichischen Aero-Club für sein bisheriges Wirken meine aufrichtige Anerkennung aus. Für die Zukunft wünsche ich seinen Mitgliedern und Funktionären viel Erfolg und weitere große Leistungen zum Ruhme des österreichischen Sports und zum Nutzen unserer Republik.

Rudolf Kirchschräger
Dr. Rudolf Kirchschräger
Bundespräsident

**Fliegen
heißt heute
hoch
hinauswollen,
ohne dabei
den Boden
unter
den Füßen
zu
verlieren.**



Lohner „Rodelgleiter“ in Waldegg/NÖ,
1909

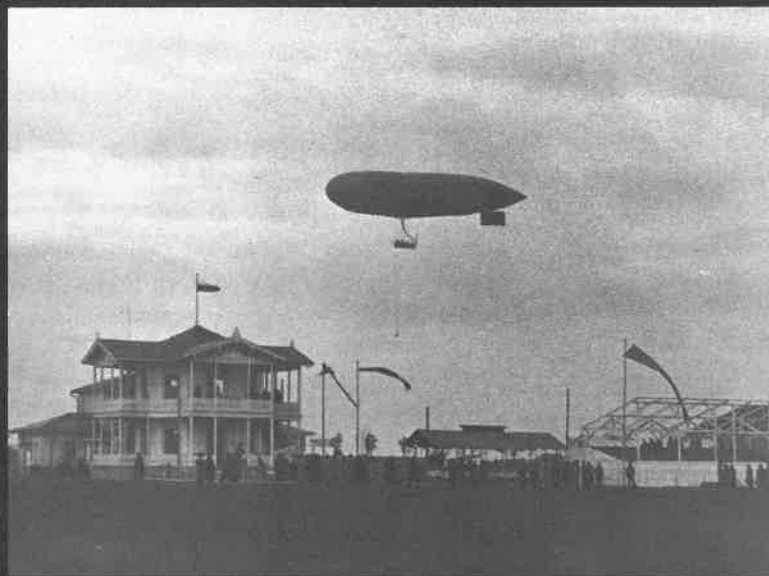
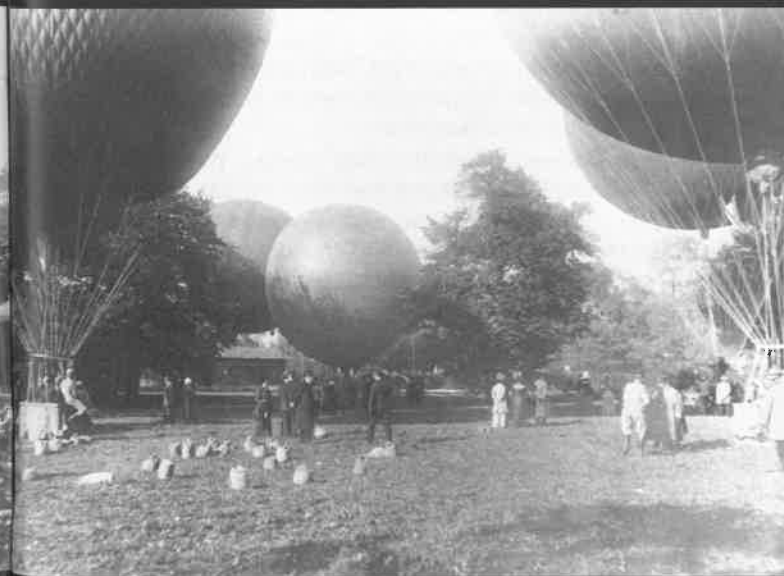
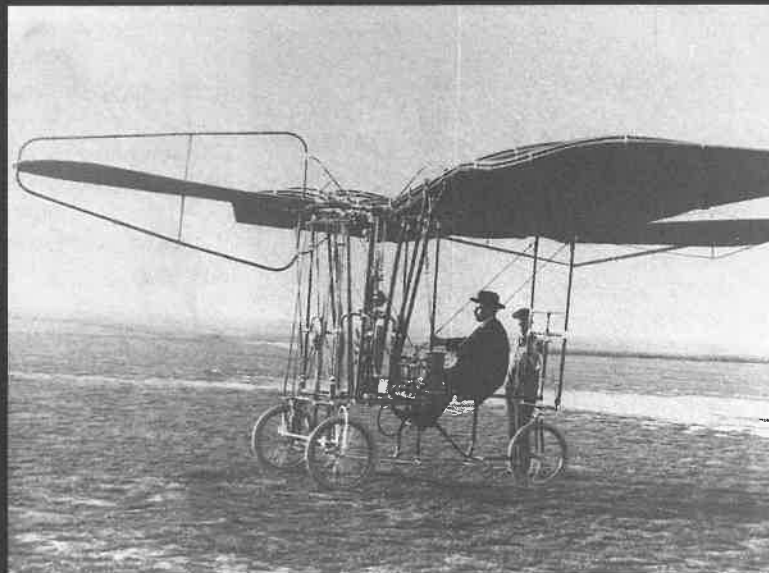
Austro-Daimler AD 12, 250 PS,
eingebaut in einen Lohner „Pfeilflieger“, 1914

Illners erster Flugversuch Wien—Horn—Wien
um den „Großen Preis von Wien“, 3. Okt. 1910

Hee
hub

Dan
dur

Ball
Öst



Heeresbeobachtungs-Fessel-
hubschrauber PKZ 2, 1918

Damen-Doppelsitzerpassagierflug,
durchgeführt von Ing. Adolf Warchalowski

Ballonfuchsfahrt veranstaltet vom
Österr. Aero-Club im Prater, 11. Okt. 1911

Kreß Drachenflieger I
am Wienerwaldsee, 1900

Soltau-„Sturmvogel“ (Schwingen-
flügler), 1909

Das Luftschiff M I, System Parseval,
zu Besuch in Wr. Neustadt, 1909



Die Geschichte des Österreichischen Aero-Clubs, der sein 80jähriges Jubiläum feiert, umspannt fast zeitgleich die Entwicklung der Luftfahrt von den ersten mühsamen Versuchen, mit einer Maschine vom Boden abzuheben, bis zum erfolgreichen Vordringen in Sphären jenseits der Erde. Ein so ungeheurer Fortschritt in relativ kurzer Zeit konnte natürlich auch an der Sportfliegerei nicht spurlos vorübergehen. Aus einem romantischen Abenteuer einzelner Außenseiter wurde eine technisch perfektionierte, für viele Menschen heute selbstverständliche Freizeitbetätigung, die Abwechslung und Entspannung verspricht.

Der Österreichische Aero-Club hat in den acht Jahrzehnten seines Bestehens durch seine fliegerischen Leistungen immer wieder weltweite Anerkennung errungen und dem Namen Österreichs Ehre gemacht. Ich gratuliere dem Club zu seinem Jubiläum und wünsche Funktionären und Mitgliedern mit dem traditionellen „Glück ab – gut Land“ viele weitere Jahre erspriesslichen Wirkens.

Dr. Bruno Kreisky
Bundeskanzler

Im Zeitraffer

- 7. März 1901 *Viktor Silberer und Hauptmann Franz Hinterstoisser stellen einen Antrag auf Gründung eines Aero-Clubs.*
- 12. März 1901 *Gründungsversammlung unter dem Protektorat des Erzherzogs Franz Ferdinand und des Ehrenpräsidenten Max Egon Fürst zu Fürstenberg. Erster Präsident wird Viktor Silberer. Der Club hat die beiden Freiballons „Jupiter“ und „Saturn“.*
- 3. Okt. 1901 *Wilhelm Kreß versinkt bei einem Versuch, sein Motorflugzeug am Wienerwald-Stausee zum Fliegen zu bringen, durch Wasseraufnahme eines Schwimmers im See.*
- 2. Okt. 1902 *6810 m Höhe erreichen Ing. Richard Knoller und Josef Valentin mit dem Ballon „Jupiter“ des Wiener Aero-Clubs – damaliger Weltrekord.*
- 6. Okt. 1906 *Erstmals fliegt in Österreich ein Mensch mit einem Fluggerät „schwerer als Luft“: Franz Xaver Wels fliegt in Neuhof bei Oberaltstadt in Böhmen mit einem Etrich-Wels Gleiter.*
- 28. April 1909 *Erstes ausländisches Motorflugzeug in Österreich: Eugen Legagneux veranstaltet auf dem Überschwemmungsgebiet der Donau in Wien einen Schauflugtag, der aber mißlingt.*
- Juli 1909 *Erste Sprünge des „Praterspatzen“ von Igo Etrich, am Steuer Karl Illner, in Wiener Neustadt.*
- 4. – 19. Sept. 1909 *Luftfahrtausstellung in Linz: Österreichische Ausstellung für Luftschiffahrt. Erstmals werden auch Gleitflugzeuge ausgestellt.*
- 17. Nov. 1909 *Eröffnung des Flugfeldes in Wiener Neustadt.*
- 26. Nov. 1909 *Erste Probefahrt des Militärluftschiffes M. I. (System Parseval), erstes Luftschiff des Heeres.*
- 13. Feb. 1910 *Erster Gleitflugwettbewerb in Österreich. Auf der Meiereiwiese am Semmering sind mehrere Gleiter zur Konkurrenz gebracht worden.*
- 6. April 1910 *Erstflug der Etrich-Taube (Etrich II). Pilot Karl Illner.*
- 22. April 1910 *Abhaltung der ersten Pilotenprüfung in Österreich nach FAI Regeln (die Fédération Aéronautique Internationale war 1905 in Paris gegründet worden). Diplom Nr. 1 erhält Adolf Warchalowski, Nr. 2 Alfred Pischof, Nr. 3 Karl Illner.*
- 17. Mai 1910 *Erster Flug in Österreich zwischen zwei Städten: Wiener Neustadt – Wien – Wiener Neustadt durch Karl Illner mit der Etrich-Taube.*
- 5. – 16. Juni 1910 *Auf österr.-ungar. Gebiet wird das erste Flugmeeting in Budapest abgehalten. Weitere Preisfliegen und Flugwochen folgen bis 1914.*
- 2. April 1911 *Die erste Etrich-Taube wird an die Heeresverwaltung geliefert. Ab Herbst dieses Jahres folgen auch Lohner-Pfeiffliieger aus heimischer Produktion.*
- 19. April 1911 *Gründung der Flugmaschinen-Instruktionsabteilung (erste k. u. k. Militärliegerschule) in Wiener Neustadt.*
- 22. Juni 1912 *Erster internationaler Flugmodell-Wettbewerb in Wien.*
- 23. Juni 1912 *Einweihung des Flugplatzes Wien-Aspern.*
- 1912 *Während dieser zwölf Monate erfliegen Österreichs Piloten 18 neue Weltrekorde.*
- 9. Juni 1913 *Luftschiff „Sachsen“ mit Graf Zeppelin in Wien-Aspern gelandet.*
- 19. – 26. April 1914 *„Schicht-Flug“ über Österreich-Ungarn. Die Wettbewerbsstrecke ist 1158 km lang, als Preis sind 100.000 Kronen gestiftet worden.*
- 1. April 1918 *Aufnahme des ersten regelmäßigen internationalen Flugpostdienstes der Welt auf der Strecke Wien – Olmütz – Krakau – Lemberg – Proskurow – Kiew. 1. Probeflug am 20. März 1918.*
- 1918 *Der zunächst in Fischamend begonnene, später bei Budapest fertiggestellte Fesselhubschrauber des Heeres übertrifft in Flugdauer und Flughöhe sämtliche bis dahin konstruierten Rotorluftfahrzeuge.*
- 1. Juni 1922 *Österreich wird an das internationale Luftverkehrsnetz angeschlossen. Die Compagnie Franco-Roumaine de Navigation*

- Aérienne befliegt Wien auf der Strecke Paris – Straßburg – Prag – Wien – Budapest. Später bis Konstantinopel verlängert.*
14. Mai 1923 *Von München kommt die erste Junkers F-13 nach Wien. Der fahrplanmäßige Verkehr wird am 23. Mai in Gemeinschaft mit der Österreichischen Luftverkehrs A.G. aufgenommen.*
13. – 21. Okt. 1923 *Erste Österreichische Segelflugwoche am Waschberg bei Stockerau/Niederösterreich. Die ersten österr. Nachkriegssegelflugzeuge aus Wien und Graz beteiligen sich neben Segelflugzeugen aus Deutschland.*
- 1923 *Österreichische Flugzeugkonstrukteure beginnen wieder mit dem Bau von Flugzeugen, was bis dahin durch den Friedensvertrag von St. Germain verboten war.*
17. März 1927 *Landung des ersten 3-motorigen Großflugzeuges der ÖLAG in Wien (Junkers G-24).*
13. Nov. 1927 *Erste funktelegraphische Übertragung aus einem Flugzeug in Österreich direkt in die Rundfunksendung. Aus einem Segelflugzeug werden die Flugeindrücke geschildert.*
7. Juni 1928 *Start der ersten Ballonverfolgungsjagd in Österreich nach dem Krieg. Startplatz: Gaswerk Leopoldau/Wien.*
25. Jänner 1929 *Dem österr. Segelflieger Robert Kronfeld gelingt es im Segelflugzeug die Rax zu überqueren.*
7. – 20. Aug. 1929 *Der Europarundflug geht auch über Wien, veranstaltet vom französischen Aero-Club. Ihm folgten jedes Jahr ein weiterer.*
22. März 1931 *Abhaltung der ersten offiziellen Segelflugprüfung in Österreich, Ignaz Stiefsohn legt als erster die C-Prüfung ab.*
27. Mai 1931 *Professor Auguste Piccard landet mit seinem Stratosphärenballon von der Schweiz kommend, auf dem Gurgler Ferner in den Ötztaler Alpen bei Obergurgl.*
- Sept. 1931 *Der Österr. Aero-Club stellt das erste Leistungssegelflugzeug vom Typ „Professor“ fertig.*
- Mai 1932 *Der Österr. Aero-Club organisiert den ersten österr. Alpenflug, der 1933 als internationaler Wettbewerb durchgeführt wird.*
20. Juni – 4. Aug. 1935 *Erster Alpiner Gaisberg-Segelflug-Wettbewerb in Salzburg abgehalten.*
22. Juni 1935 *Erste Hochfahrt des Heißluftballons „Marek“. Der zweite Ballon „Marek-Emmer II“ erreichte Weltrekordhöhen.*
- Sommer 1935 *Ab diesem Zeitpunkt gibt es offiziell wieder Flugzeuge beim österr. Bundesheer.*
28. Mai – 3. Juni 1936 *„Pfingstflug 1936“, durchgeführt vom Österr. Aero-Club, dem Aero-Club Schweiz und Magyar Aero Szövetség, wiederholt 1937, zuvor 1935 durchgeführt.*
28. Juni 1936 *Eröffnung eines Segelfliegerheimes am Spitzerberg.*
- Dez. 1936 *cand. Ing. Heinrich Hütter wird vom Österr. Aero-Club der Titel Staatsmeister im Segelflug aufgrund seiner österr. Rekordleistungen zugesprochen.*
18. Sept. 1937 *Großflugtag in Aspern mit Beteiligung der österr. Luftstreitkräfte.*
5. Sept. 1938 *Toni Kahlbacher fliegt Dauerweltrekord am Spitzerberg mit seinem Flugschüler Karl Tauschegg – 23 Stunden, 43 Minuten und überbietet ihn drei Tage später. Im Juli 1939 gelingt es Führinger und Hofmann diese Leistungen nochmals zu überbieten – 48 Stunden, 48 Minuten.*
16. Juni 1946 *Österreich wird nach dem Krieg wieder an das internationale Flugnetz angeschlossen.*
- 1947 *Wiedererrichtung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt.*
- 1948 *Freigabe des Modellfluges.*
- 1949 *Freigabe des Segelfluges.*
30. Juli 1950 *Wiedergründung des Österr. Aero-Clubs in Salzburg*



Anlässlich des Jubiläums des 80jährigen Bestandes entbiete ich dem Österreichischen Aero-Club meine besten Glückwünsche.

Acht Jahrzehnte Verbandsgeschehen mit allen Höhen und Tiefen wie sie gerade im Sport häufig vorkommen und wie sie manchmal die Zeit bedingt, konnten nur durch Generationen idealistischer Funktionäre gemeistert werden.

Mein Dank gilt daher an dieser Stelle allen Funktionären, die sich dem Österreichischen Aero-Club in diesen Jahren zur Verfügung gestellt haben. Daß in den verschiedenen Sektionen des Österreichischen Aero-Clubs ausgezeichnete Arbeit geleistet wurde, beweisen unter anderem die hervorragenden Placierungen österreichischer Flugsportler bei zahlreichen internationalen Großveranstaltungen.

Ich möchte meinem Dank für die bisher geleistete Arbeit die Bitte anschließen, die Funktionäre und Aktiven des Österreichischen Aero-Clubs mögen auch in Zukunft weiterhin so gedeihlich harmonieren wie bisher. In diesem Sinne wünsche ich dem Österreichischen Aero-Club nicht nur für das Jubiläumsjahr 1981, sondern auch für die weitere Zukunft recht viel Erfolg!

Dr. Fred Sinowatz
Vizekanzler und Bundesminister
für Unterricht und Kunst

11. Dez. 1953	Gründung der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft, damit kann der Flugsicherungsaufbau wieder beginnen.
15. Mai 1955	Unterzeichnung des Staatsvertrages. Wiedererlangung der Lufthoheit.
26. Juni 1955	Erster Flugtag nach dem Krieg mit teilweise österr. Flugzeugen.
9. Dez. 1955	Startet nach dem Krieg das erste Flugzeug des österr. Bundesheeres. Es ist dies eine Yakowlew Yak-18 in Langenlebarn.
16. Juli 1956	Startet die erste Nachkriegsflugzeugkonstruktion aus Österreich – die Otto Kauba OK-15 ist ein einmotoriges Flugzeug.
10. April 1957	In Graz-Thalerhof wird die erste Düsentrainerstaffel des österr. Bundesheeres stationiert (De Havilland Vampire).
30. Sept. 1957	Gründungssitzung der Austrian Airlines in Wien.
31. März 1958	Start zum ersten Linienflug einer Vickers Viscount der Austrian Airlines.
1960	Österreich erhält für die Segelflugzeug-Neukonstruktion Standard Austria (Konstruktion Rüdiger Kunz) den OSTIV-Preis, eine Auszeichnung für die jeweils beste Neukonstruktion.
20. Feb. 1963	Taufe des ersten Düsenflugzeuges der Austria Airlines, eine Caravelle VIR erhält den Namen „Wien“.
1968	Harro Wödl wird bei den Segelflugweltmeisterschaften in Polen – Leszno – in der offenen Klasse Sieger.
15. Mai 1970	Die Tragschrauberkonstruktion B8M des Poysbrunner Oskar Westermayer erhält die behördliche Musterzulassung.
21. Okt. 1973	Start des ersten mit ausschließlich elektrischer Energie betriebenen Motorflugzeuges der Welt, die MB-E1 der Firma H. W. Brditschka in Haid/OÖ.
12. – 22. März 1975	Erste inoffizielle Weltmeisterschaft im Drachenfliegen in Kössen in Tirol. Es siegten die Brüder Steinbach/Tirol in der Klasse I.
18. Juni 1977	Werner Sitar stellt mit seinem Segelflugmodell in der Modellbauklasse F3B einen Geschwindigkeitsweltrekord von 390,92 km/h auf.
1901 – 1981	Bilanz der 80 Jahre im Innenteil.

D.I. Reinhard Keimel

Präsidenten des Österreichischen Aero-Clubs

Viktor Silberer	1901–1911
Constantin Freiherr von Economo	1911–1926
Alexander Cassinone	1926–1931
Ulrich Ferdinand Fürst Kinsky	1931–1938
Ferdinand von Cavallar	1950–1951
Fritz Polcar	1951–1959
Franz Grubhofer	1960–1961
Dr. Hannes Helm	1967–1971
Dr. Josef Lenz	seit 1972



SONDERPOSTAMT

vom 11. bis 13. September und vom 16. bis 19. September 1981. Der Österreichische Flugpostsammlerverein veranstaltet anlässlich der Luftfahrtwoche in Wiener Neustadt in der Kirche St. Peter an der Sperr eine Briefmarkenwerbeschau. Von einem Sonderpostamt werden zwei verschiedene Sonderstempel abgegeben, und zwar das Motiv des Rechteckmotiv vom 11. bis 13. September, das Rechteckmotiv vom 16. bis 19. September. Bestellungen für die Belege der Stempel nimmt der ÖAeC, 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12, Tel. (0222) 65 11 28 entgegen.

AIR MAIL
PAR AVION

AIR MAIL
PAR AVION



Das 80jährige Bestehen einer Vereinigung ist ein besonderes Ereignis, überhaupt in einem Bereich, der so relativ jung ist, wie das Flugwesen. Der Österreichische Aero-Club als der drittälteste der Welt kann auf eine lange Tradition und auf eine Vielzahl von Erfolgen im Laufe seiner Geschichte zurückblicken, auf welche er mit Recht stolz sein kann. Aber nicht nur in der Vergangenheit nahm der Österreichische Aero-Club immer eine bedeutende Stellung ein, auch in der Gegenwart hat er eine international anerkannte, in einigen Sparten sogar eine führende Position im Flugsport der Welt. Wie jede große technische Erfindung wurde auch das Flugzeug von seinen Anfängen an militärisch genutzt. Daraus hat sich seit jeher eine enge Verbindung des militärischen und des zivilen Flugwesens ergeben, die für beide Seiten fruchtbringend ist und auch im engen Verhältnis und in der gegenseitigen Unterstützung und Zusammenarbeit zwischen dem österreichischen Aero-Club und dem Bundesheer Ausdruck findet. Ich möchte daher zum Jubiläum herzlich gratulieren und allen Mitgliedern und Funktionären für ihre bisherigen Leistungen meine Anerkennung aussprechen. Zugleich wünsche ich für die weitere Arbeit viel Erfolg.

Otto Rösch
Bundesminister für Landesverteidigung



Der Österreichische Aero-Club hat sich im Laufe seines 80jährigen Bestehens von Anfang an nicht nur als reiner „Sportverein“ verstanden, sondern hat bereits im Rahmen seiner ersten Ballonfahrten zu Beginn dieses Jahrhunderts wissenschaftliche Aufgaben übernommen – Erforschung der Atmosphäre, Messungen der Luftpolektrizität, der Radioaktivität sowie physikalische und astronomische Beobachtungen durchgeführt.

Nur ein paar Jahre nach der Gründung des Aero-Clubs im Wintersemester 1908 hielt an der Technischen Hochschule Wien der außerordentliche öffentliche Professor für Maschinenbau, Ing. Arthur Budak, die ersten Vorlesungen über „Flugtechnik“ und wurde so zum Begründer dieses Fachgebietes. Bereits im folgenden Jahr, Juni 1909, wurde an dieser Hochschule eine Lehrkanzel für Luftschiffahrt und Automobilwesen errichtet. Damit hatten in die Lehre und Forschung zwei Fachgebiete als selbständige Disziplinen Eingang gefunden, deren außerordentlich rasche Entwicklung sie zu den bedeutendsten Zweigen der Technik werden ließen.

In der Gegenwart ist das Luftfahrzeug ein wertvoller Helfer zur Fernerkundung neuer Rohstofflager mittels aerogeophysikalischer Meßmethoden. Dadurch wird ein notwendiger Beitrag zur Erforschung nutzbarer Ressourcen in unserem Bundesgebiet geleistet. Durch neueste wissenschaftliche

Methoden bei der Luftbildauswertung stehen für wirtschaftliche, technische und politische Fragen Entscheidungshilfen zur Verfügung, die ohne Ballon, Flugzeug oder Hubschrauber nicht denkbar wären.

In den letzten Jahren entwickelte sich der Österreichische Aero-Club immer mehr zu einer anerkannten Interessensvertretung der Luftfahrt. Sicherheitsfragen rückten verstärkt in den Vordergrund. Diese Bestrebungen finden Unterstützung durch das Institut für Leicht- und Flugzeugbau an der Technischen Universität Wien. So sind dort tätige Wissenschaftler maßgeblich an Bauvorschriften für Hängegleiter und an Projektstudien für Motorsegler beteiligt.

Für die geleistete Zusammenarbeit im Dienste der Wissenschaft möchte ich dem Österreichischen Aero-Club meine Anerkennung aussprechen und zu diesem Jubiläum, das die lange Tradition Ihrer Vereinigung widerspiegelt, Ihnen herzlich gratulieren und auch weiterhin viel Erfolg wünschen.

Dr. Hertha Firnberg
Bundesminister für Wissenschaft und Forschung



Österreich ist mit seiner schönen, abwechslungsreichen und noch weitgehend unversehrten Landschaft ein begehrtes Ziel in- und ausländischer Wanderer.

Wie attraktiv muß es erst für den begeisterten Flugsportler sein, dieses Paradies aus der wohl einzigartigen Ebene der Vogelperspektive zu erleben. Deshalb bin ich auch sicher, daß sehr viele Flieger aus dem In- und Ausland es sich nicht nehmen lassen werden, dem Österreichischen Aero-Club zu seinem 80jährigen Jubiläum die Ehre zu geben und an den diversen Flugveranstaltungen wie der Europameisterschaft im Motorkunstflug und der Jubiläums-Rallye für Motorflugzeuge teilzunehmen.

Ich darf dem Österreichischen Aero-Club zu seinem stolzen Jubiläum sehr herzlich gratulieren und ihm für die Zukunft ebenso viele und freudvolle Erfolge wie in der Vergangenheit wünschen.

Dipl.-Vw. Dr. Josef Staribacher
Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie

Bericht von der RMF-Friedrichshafen

Rennsport, Motor, Flugsport vom 12. bis 15. März 1981

Anlässlich der RMF in Friedrichshafen hatte Hr. Michael Zeiler die Aufgabe, als Informant den Österr. Aero-Club zu vertreten.

Das Interesse an den österr. Flugplätzen war ungewöhnlich stark, es wurden über 2.000 Prospekte (Österreich von oben) sowie touristisches Material über Österreich an die Besucher abgegeben und im Rahmen des Möglichen technische, geografische und fliegerische Auskünfte erteilt. Bei juristischen Fragen wurden die Interessenten an den Österr. Aero-Club in Wien verwiesen.

Die Nachfrage nach Detailangaben bzgl. Flugplätze, die dem Messebesucher als nicht so leicht erreichbar schienen, herrschte vor. Daher hätte es auch ausführlicher flugspezifischer Unterlagen bedurft. Für zukünftige Teilnahmen an Flugsportausstellungen schlägt Hr. Zeiler vor: Neues Bildmaterial aller österr. Flugplätze, Preisangaben über Landegebühen, Schlepp- bzw. Chartermöglichkeiten, verbindliche Unterlagen zu Rechtsfragen, die vor allem für den Ausländer in Frage kommen, eine Österreich-Panoramakarte mit Flugplatzstandorten, geografischen und meteorologischen Ergänzungen und Werbematerial wie Prospekte, Aufkleber, Anstecknadeln, Posters.

Obwohl Hr. Zeiler bei den Vorbereitungsarbeiten für den Österreich-von-oben-Prospekt mehrmaligen Kontakt mit den Flugplatzhaltern aufgenommen hatte, konnten nur 8 von 35

Plätzen Prospektunterlagen wie Fotos oder Preislisten liefern. Vielleicht liegt dies an der Skepsis und Teilnahmslosigkeit gegenüber publizistischen Maßnahmen oder gar an der Annahme, daß in Österreich nicht sein kann, was nicht sein darf. Das erfreuliche Echo aus dem Ausland müßte uns für die Zukunft jedoch etwas zuversichtlicher stimmen.

Das Österreichische Luftfahrtarchiv stellt sich vor

1950 entstand aus einem Privatarchiv das Österr. Luftfahrtarchiv, die Eintragung als Verein mit Statuten folgte 1956.

Seitdem gelang es weitestgehende Unterstützung und Förderung durch den Österr. Aero-Club und das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung zu erreichen. 1972 übersiedelte die Sammlung in die Archivräume 1180 Wien, Kreuzgasse 63. Die Anzahl der Bücher nähert sich der 1000 Stück-Grenze. Umfangreiche Zeitschriftenzugänge durch den Europublica-Verlag und den ÖAcC ließen den Heftstand auf 3000 Stk. hochschnellen, und in den mehr als 400 Hängeordnern sind Raritäten nach dem Dezimalklassifikationssystem gespeichert.

Das ÖLA ist eine Vereinigung von Luftfahrt-historikern, -chronisten, -interessierten oder Freunden der Luftfahrtgeschichte. Den „harten Kern“ des ÖLA und der damit verbundenen Archiv- und Sammlertätigkeit bilden Alois Plakowitz, Hans Schatzer und Dipl.-Ing. Reinhard Keimel, die bildlich und textlich auch die vorliegende Festschrift unterstützten.



Der Österreichische Aero-Club und die Stadt Wiener Neustadt sind durch ein für die Geschichte der Luftfahrt Österreichs bedeutsames Ereignis auf das engste verbunden. War es doch die Anregung des Präsidenten des Aero-Clubs, Viktor Silberer, im Jahre 1909, die zur Errichtung des ersten Flugfeldes Österreichs in Wiener Neustadt führte.

Der damalige Bürgermeister Franz Kammann griff die Idee sofort auf und schon nach kurzer Zeit errichtete die Stadtgemeinde den ersten Hangar im Norden der Stadt.

Bald konnten die Wiener Neustädter die ersten Flugmaschinen bewundern und die ersten noch recht abenteuerlichen Flugvorführungen bestaunen. Wiener Neustadt war zur Wiege der österr. Luftfahrt geworden. Man ist in Wiener Neustadt heute noch stolz darauf, daß hier Flugpioniere wie Etlich, Illner, Warchalowski oder Pischof nicht nur erste bescheidene Versuche ausführten, sondern auch die ersten großartigen Leistungen der österr. Luftfahrt vollbrachten.

Es freut uns Wiener Neustädter, daß der Aero-Club sein 80jähriges Jubiläum an dieser historisch bedeutenden Stätte der österr. Luftfahrt feiert und wir haben die Verantwortlichen des Aero-Clubs und die Piloten aus Österreich und aus vielen Ländern Europas gerne nach Wiener Neustadt eingeladen, um bei einer Reihe von Veranstaltungen allen Flugbegeisterten zeigen zu können, wie weit die Entwicklung des Flugwesens vorangeschritten ist, eine Entwicklung zu der Wiener Neustadt schließlich einen wesentlichen Beitrag geleistet hat.

Hans Barwitzius
Bürgermeister der Stadt Wiener Neustadt

Ausstellungsreport

22. – 29. 5. 1977: Rittmeister von Umlauf in Waldegg

Die Anfänge der Gleitfliegerei in Österreich.

Sonderausstellung im Amtshaus Waldegg/NÖ (ÖLA).

10. 2. – 27. 3. 1978: Der Beginn der Luftfahrt in Niederösterreich

Gemeinschaftsarbeit mit dem NÖ-Landesmuseum.

9. 10. – 21. 12. 1980: Karl Illner. Ein österreichischer Fluggpionier

Gemeinschaftsarbeit mit Hans Illner und Ferdinand Belcic. Heimatmuseum Alsergrund (ÖLA).

Beteiligungen an Ausstellungen

22. 3. – 21. 6. 1981: Die großen Flugtage auf der Simmeringer Heide, 1909 bis 1911

Wien 11, Amtshaus.

25. 3. – 17. 4. 1981: Aspem – von der Steinzeit zum Motorenwerk

Historisches Museum der Stadt Wien.

10. – 20. 9. 1981: 80 Jahre Österreichischer Aero Club

Wiener Neustadt, Wiener Straße 62.

Technisches Museum Wien

Die Wanderausstellung des Technischen Museums Prag „Die tschechische Luftfahrt-Industrie einst und heute“ gastierte vom 10. 4. bis Mitte Mai dieses Jahres im Technischen Museum Wien.

Veröffentlichungen des ÖLA

Der Beginn der Luftfahrt in NÖ

Die Luftfahrt in NÖ

Spitzerberg: Vom ersten Gleitflug zur Bundessportschule

Hans Illner: Ein österr. Fluggpionier

100 Jahre Flugsport in Stockerau-Umgebung

Die österr. Propeller-Luftfahrzeugkonstruktionen seit 1945

und als letzte Ausgabe der rund 500 Seiten umfassende, reich bebilderte historische Prachtband Österreichische Luftfahrzeuge von den Anfängen bis Ende 1918 des Autors

Dipl.-Ing. Reinhard Keimel. Dipl.-Ing. Keimel ist Kustos des Techn. Museums Wien für die Abteilung Bauwesen und Schifffahrt. Beide Bücher sind im Herbert Weishaupt Verlag,

Postfach 29, 8047 Graz, erschienen.

Die Welt ist ein Schauplatz, Du kommst, siehst und gehst vorüber.

In der Wiener Luftschiffer-Zeitung schrieb um die Mitte des Jahres 1909 Herbert Silberer einen Artikel „Die Eroberung der Luft“ und stellte darin einige Fragen, die damals wohl alle von der Luftfahrt begeisterten Menschen interessierten: „Was sagen Sie zu Bleriot?“, „Was halten Sie von dem Flug über den Kanal?“, „Werden wir jetzt bald alle fliegen?“

Louis Bleriot, einem Franzosen, war am 25. Juli 1909 eine großartige aviatische Leistung, der Flug über den Ärmelkanal, gelungen. Daß in Österreich bald alle fliegen würden, davon konnte keine Rede sein. Etrich und Wels beschäftigten sich in der Wiener Rotunde noch immer mit einem Gleitflieger, der einen zu schwachen Motor eingebaut hatte, und die Vorführungen des „Wiener Syndikates zur Veranstaltung von Schauflügen“ endeten mit einem Fiasko: „Ein kleiner Hupfer und das Ungetüm lag wieder am Boden.“

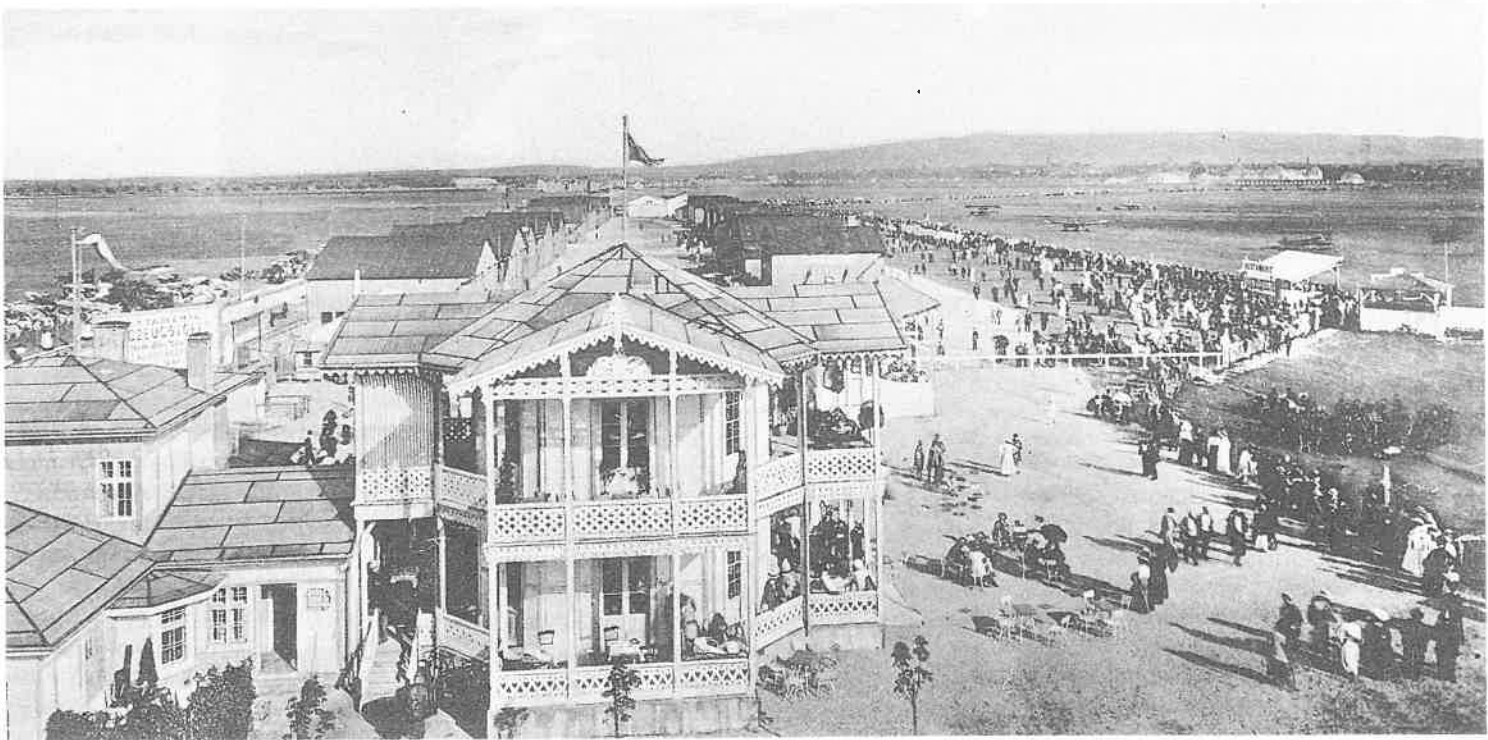
Das erste Flugfeld Österreichs

„Die Leute blieben überall stehen und richteten die Köpfe nach oben, ein Bauer hielt seinen Pflug auf dem Felde an, alles blickte mit Erstaunen zu mir empor.“

Tagebuch Karl Illner
17. Mai 1910

eingebauten Motor in Betrieb. Die am rückwärtigen Teile des Flugapparates angebrachte Luftschraube setzte sich schnarrend, wie wenn eine Pendeluhr aufgezogen wird, in Bewegung. Plötzlich erfolgte eine schußfähnliche Detonation, die Luftschraube machte einen ‚Zappler‘ und blieb stehen. Fazit: Es klappte wieder irgendwo nicht und die Monteure konnten wieder von neuem zu reparieren anfangen.“

Der erste Flugversuch am Steinfeld gelang schließlich am 8. August 1909 – doch war dies eher ein Mißgeschick Karl Illners, denn der Pilot wollte nur den Motor des Etrichschen Monoplans erproben. Die Wiener Neustädter Zeitungen berichteten über das Ereignis: „Als nun am Sonntag nachmittags Werkmeister Illner mit dem Aeroplan aus der Halle herausfuhr, erhob sich der Apparat ganz unvermutet in die Luft und machte einen Luftsprung von etwa 40 Metern in einer Höhe von 4 Metern.“



Doch einige Begeisterte waren fest davon überzeugt, daß auch in Österreich die Motorluftfahrt Zukunft haben würde. So der Präsident des Aero-Clubs, Viktor Silberer, der dafür die Schaffung eines Flugfeldes in Wiener Neustadt anregte. Bürgermeister Kammann griff die Idee auf, und in der Gemeinderats-Sitzung vom 11. Juni 1909 konnte – „zum Zwecke der Förderung des mechanischen Flugwesens“ - die Errichtung eines Flugfeldes im Norden der Stadt und der Bau einer Aeroplanhalle beschlossen werden.

Ende Juli 1909 war der erste Hangar fertiggestellt; der Andrang dürfte jedoch noch kein allzu großer gewesen sein, denn die Wiener Luftschiffer-Zeitung mußte die „flugbegeisterten Herren Erfinder“ aufrufen, nach Wiener Neustadt zu kommen:

„Vorwärts, ihr Herren, auf nach Wiener Neustadt und heraus mit den Apparaten, heraus aufs freie Feld, auf die schöne weite glatte Ebene und, wenn es möglich ist, doch endlich einmal – wirklich in die Luft!“

Etrich und Illner: Erste Fahr- und Flugversuche

Als erster kam Igo Etrich, Industrieller aus Trautenu in Böhmen und mietete für seinen Monoplan Type Etrich-Wels mit 24-PS-Antoinette-Motor den Hangar Nr. 1. Mit ihm übersiedelte auch sein Werkmeister Karl Illner nach Wiener Neustadt, der sogleich mit den ersten Fahrversuchen begann. Diese Versuche waren jedoch nicht immer erfolgreich. Eine Zeitung aus jenen Tagen gibt eine anschauliche Schilderung eines solchen Mißerfolges: „Werkmeister Illner setzte den im Apparat

Es blieb aber nicht bei diesen kleinen „Luftsprüngen“, und schon bald brachten die Versuche Illners größere Erfolge: „Nach einem Anlauf von nicht mehr als 30 Metern erhob sich der Apparat vom Boden und legte nach kurzen, absichtlich herbeigeführten Zwischenlandungen in Höhen bis zu zehn Metern drei Flüge in einer Gesamtlänge von 200 Metern zurück.“ Ein anderes Mal flog er mit dem Apparat „zweimal in einer Geschwindigkeit von ungefähr 60 Kilometern in der Stunde eine kurze Strecke von der Halle über das Feld und zurück.“

Im September brachte Igo Etrich schließlich den „Etrich I“ – den sogenannten „Praterspatz“ – mit 40-PS-Clerget-Motor nach Wiener Neustadt und begann sogleich mit den Versuchen: „Der Motor wurde angekurbelt, und im nächsten Moment eilte der Monoplan über den Boden dahin. Herr Etrich führte verschiedene Evo-

lutionen aus, welche ein tadelloses Funktionieren des Motors, der Steuervorrichtung sowie der verstellbaren Stabilisierungsflächen ergaben, auch die Wirkung des Propellers war befriedigend.“ Mit diesem Apparat sollte außerdem, so Igo Etrich, „das Fliegenlernen keine größeren Schwierigkeiten bereiten, als das Lenkenlernen bei einem Automobil“.

Die Stadtgemeinde errichtete bald weitere Hangars für die Daimler-Motoren-Gesellschaft und die Heeresverwaltung. In diese neuen Flugschuppen wurden auch neue Flugapparate eingestellt: ein Farmann-Biplan für die militär-aeronautische Anstalt, ein Hipsich-Drachenflieger mit 4-Zylinder-Wright-Motor und ein Wright-Apparat, der dem Militär-Ärar zur Verfügung gestellt wurde.

Am 27. November wurde schließlich auf Antrag des Präsidenten der Aeronautischen Kommission das Wiener Neustädter Flugfeld zum offiziellen Flugfeld erklärt. In Wiener Neustadt gründete Ing. Leopold Schmidt ein Komitee zur Förderung der Aviatik.

Erste Flugrekorde: Adolf Warchalowski

Adolf Warchalowski traf im Jänner 1910 am Flugfeld in Wiener Neustadt ein. Im November des Vorjahres war er von der Firma Werner und Pfleiderer nach Paris zur Übernahme eines Farmann-Doppeldeckers gesandt worden, den er dann auch pilotierte. Der Apparat wurde durch einen siebenzylindrigen 50-PS-Gnome-Motor angetrieben.

Im Februar gelang Warchalowski der erste Passagierflug in Österreich. Die ersten von der Aeronautischen Kommission anerkannten Rekordflüge absolvierte er ebenfalls im Februar 1910. Er bewarb sich mit diesen Flügen gleichzeitig um zwei vom Modehaus Gerngroß gestiftete aviatische Preise für einen Dauerflug über 15 Minuten und für einen Passagierflug. Insgesamt waren „Praterspatz“

ren 6.000 K zu gewinnen. Warchalowski gewann sowohl den Dauerflug mit 15 Min. und 20 Sek., als auch den Passagierflug, bei dem er Hauptmann Booms mit in die Lüfte nahm.

Im März gelang Warchalowski der erste Damenpassagierflug Österreichs. Der erste weibliche Flugpassagier war Frau Anna Warchalowski, die Ehefrau seines Bruders. Die Presse berichtete: „Sie ist von diesem Flug ganz entzückt, hat dabei nicht das geringste Angstgefühl gehabt und ist jeden Augenblick zu einem neuen Aufflug mit ihrem Schwager bereit.“



11. Mai 1910:
Doppelpassagierflug
mit Etrich-II
„Taube“ in Wiener
Neustadt. Am Steuer
Karl Illner, auf den
Tragflächen saß Igo
Etrich und Ober-
leutnant Hans
Hirsch.

Die „Taube“ kommt

Ende März 1910 war Igo Etrichs neuer Flugapparat, der wegen seiner Vogelform „Taube“ genannt wurde, in der Rotunde in Wien fertiggestellt, und man brachte ihn nach Wiener Neustadt, wo am 6. April der erste Start gelang. Ein 40-PS-Clerget-Motor war eingebaut, es war dies jedoch keine allzu geglückte Konstruktion. Beim ersten Flugversuch stürzte Etrich ab und zog sich eine Rückgratverletzung zu. Karl Illner setzte die Versuche fort, und nachdem die Lage des Schwerpunktes der Taube korrigiert worden war, gelangen längere Flüge. Am 11. Mai konnte mit diesem Flugappa-

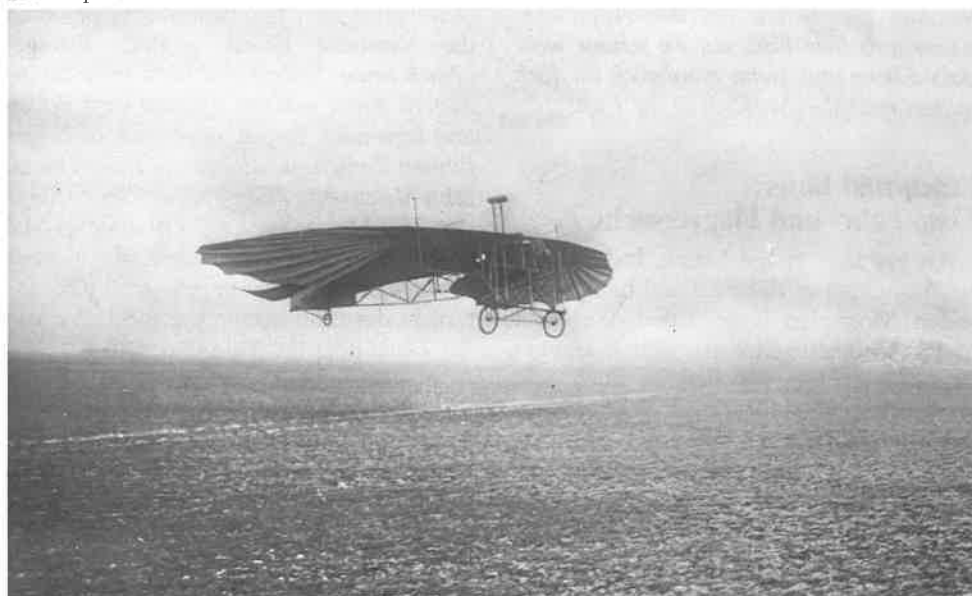
rat sodann der erste Doppelpassagierflug unternommen werden. Die Wiener Neustädter Nachrichten schrieben damals über diesen aviatischen Fortschritt: „Mittwoch vollführte Illner mit dem ‚Etrich II‘ einen interessanten Flug mit zwei Passagieren an Bord. Außer Illner bestiegen Herr Igo Etrich und Oberleutnant Hirsch den Apparat und nahmen links und rechts vom Piloten ihre Sitze ein. Beim ersten Versuch gelangen nur Luftsprünge von ungefähr 100 Meter Länge. Da aber der Luftwiderstand der sitzenden Passagiere zu groß war, legten sie sich flach auf das Gerüst der Tragflächen hin

und es waren längere Flüge von zusammen 5 Kilometer Ausdehnung in Höhen bis zu 10 Meter möglich.“

Ab Juli 1910 wurden die Etrich-Tauben mit einem von Ferdinand Porsche konstruierten und in den Austro-Daimler-Werken in Wiener Neustadt hergestellten 65-PS-Motor ausgestattet. Etrich übergab die Lizenz zum Bau seiner Flugmaschine an die Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft, die die Taube in verschiedenen Ausführungen lieferte. Später kam auch noch ein großer Motor für die Taube aus den Austro-Daimler-Werken: ein 120-PS-6-Zylinder „Aerodaimler“ für den „Etrich-Rennapparat“, auch „Daimler-Lufttrenmaschine“ genannt. Porsche konstruierte nicht nur für die Etrich-Tauben, auch das Luftschiff Stagl-Mannbarth und der Parseval-Lenkballon wurden durch Austro-Daimler-Motoren angetrieben.

Alfred Ritter von Pischof

Alfred Ritter von Pischof entwickelte bei Werner und Pfleiderer eine gänzlich neue Flugzeugtype, die gute Flugresultate erbrachte. Es handelte sich um einen Hochdecker, unter dessen Tragfläche das Fahrgestell mit Motor, Piloten- und Passagiersitz angebracht war. Der Propeller war hinter der Tragfläche im Rumpfgerüst befestigt. Zwischen Motor und Propeller war erstmalig eine Kupplung eingebaut, so daß man das Triebwerk warmlaufen lassen konnte – im Gegensatz zu allen anderen Flugapparaten, die nach dem Start des Motors zu-



nächst von einigen Mann an den Tragflächen festgehalten werden mußten.

Am 8. Mai 1910 gelang Alfred Ritter von Pischof ein kleiner „Überlandflug“, bei dem er das Flugfeld verließ und seinen Hochdecker über die Häuser von Wiener Neustadt steuerte.

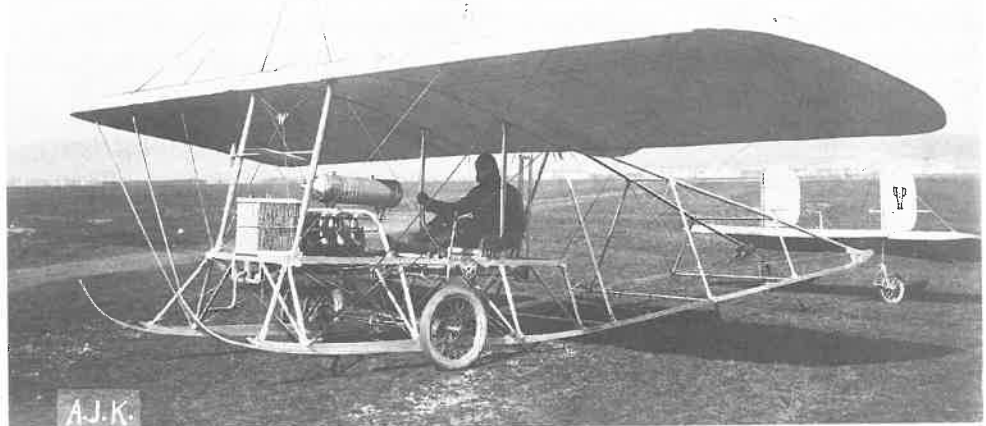
Erster österreichischer Überlandflug

Ein großer Überlandflug, der erste in Österreich, gelang schließlich am 17. Mai 1910. Er führte vom Wiener Neustädter Flugfeld nach Wien auf die Simmeringer Heide. Karl Illner war der kühne Pilot, dem dieser Flug auf einer „Etrich-Taube“ gelang. Illner über seinen Flug nach Wien im „Neuen Tagblatt“ vom 17. Mai 1910: „Ich hatte schon lange den Gedanken, mit dem Aeroplan nach Wien zu fliegen. Heute früh waren alle Vorbedingungen zu einem günstigen Fluge gegeben. Kurz nach 7 Uhr flog ich vom Wiener Neustädter Flugfeld auf, beschrieb einige Runden und stieg bis etwa 100 Meter Höhe. Sodann nahm ich den Kurs direkt nach Wien. Es war ein wunderbares Gefühl für mich, endlich einmal frei dahinfliegen zu können, ohne Bedacht darauf, über dem Flugfeld bleiben zu müssen.“ Während des Fluges beobachtete er die Menschen, die sein Abenteuer von der Erde aus verfolgten: „Die Leute blieben über-
all stehen und richteten die Köpfe nach oben, ein Bauer hielt seinen Pflug auf dem Felde an, alles blickte mit Erstaunen zu mir empor. Kein Wind regte sich, der Motor arbeitete rhythmisch, die leiseste Bewegung der Steuerung teilte sich dem Apparate mit wie eine Zügelbewegung bei einem wohldressierten Pferde.“

Der Flug verlief ohne Zwischenfälle, und Illner landete bald auf der menschenleeren Simmeringer Heide, die Automobile, die ihm von Wiener Neustadt aus gefolgt waren, schon längst hinter sich lassend. Eines dieser Fahrzeuge wurde von Graf Kolowrat gesteuert. Er berichtete: „Es war ein unbeschreiblich schönes Bild, den Riesenvogel in luftiger Bläue vor uns dahinschweben zu sehen. Wir beobachteten deutlich, daß Illner mit Absicht höher stieg, und je mehr sich die Details des Apparates in der Luft verloren, desto mehr trat die vogelförmige Gestalt zutage.“ Als Kolowrat und seine Begleiter auf der Simmeringer Heide eintrafen, war Illner längst gelandet.

Die Landung der Etrich-Taube hatte sich in Wien rasch herumgesprochen und zahllose Menschen pilgerten auf die Simmeringer Heide, um den Aeroplan zu bewundern. Am Abend startete Illner dann zu seinem Rückflug. Das „Neue Wiener Tagblatt“ berichtete über den abenteuerlichen Startvorgang:

„Wenige Minuten nach der angesetzten Stunde begannen einige Männer den Apparat vorwärts zu schieben. Man brachte ihn



Pischof-Eindecker der Fa. Werner & Pfleiderer.



Etrich-II „Taube“ auf der Simmeringer Heide, 17. Mai 1910.



vielleicht zweihundert Meter weit auf eine zum Anlauf geeignete Stelle. Und nun kroch Illner auf den Rücken seines Apparates und in den Sitz, von dem aus er den Monoplan steuert. Es geht also los. Ein Mann setzt die Luftschaube des Motors in Bewegung, einige andere halten den Apparat noch an seiner Bauchseite fest, da hebt Illner die Hand, alle lassen los und ducken sich rasch, um nicht von den Flügeln des Apparates erfaßt zu werden, der nun auf dem Boden dahingleitet. Und nach vielleicht 150 Metern des Anlaufes vollzieht sich das Ereignis, auf das man wartet: der Aeroplan erhebt sich und schwebt in den Lüften.“

Auch der Rückflug bereitete Illner und seiner Etrich-Taube trotz stärkeren Windes keine Schwierigkeit. Auf dem Wiener Neustädter Flugfeld harrete man bereits seiner Rückkehr. Um 6 Uhr wurde die Etrich-Taube gesichtet „und nach wenigen Minuten flog er schon über die Köpfe der Zuschauermassen, welche in einen unbeschreiblichen Jubel ausbrachen, hinweg. Illner umkreiste noch einige Male das Flugfeld und landete unter den stürmischen Ovationen des Publikums glatt vor den Hangars.“

Erstes Preisfliegen in Österreich

Am 10., 17. und 24. Juli 1910 wurde in Wiener Neustadt das erste Preisfliegen Österreichs veranstaltet. Die Anlagen des Flugfeldes waren nun bereits beträchtlich erweitert. Ein schöner Pavillon mit einem Cafe-Restaurant und mehrere Tribünen boten den Zuschauern Platz.

29 Hangars waren erbaut, in 18 davon hatte man Flugapparate untergebracht: Hangar Nr. 1: Zweidecker „Vindobona“ der Firma Werner und Pfleiderer für die Brüder Adolf und Karl Warchalowski, Nr. 3: Farman-Biplan für Hauptmann Booms, Nr. 5: Lewit-Eindecker, Nr. 6: Bader-Zweidecker, Nr. 7: Bleriot-Eindecker für Oberleutnant Miller und Oberleutnant Graf Hardegg, in Nr. 8 war die Konstruktionswerkstätte Igo Etrichs untergebracht, Nr. 9: Etrich Taube für Karl Illner und Oberleutnant Miller, Nr. 10: Eindecker des Rittmeisters von Umlauff, Nr. 11: Etrich III „Möwe“, Nr. 12: Eindecker Mauer-Hoffmann (demontiert) und Eindecker des Herrn Fiedler, Nr. 13: Zweidecker Simon, Nr. 14: Eindecker Klug, Nr. 15: Wright-Zweidecker für Vinzent Wiesenbach und Hauptmann Petroczy, Nr. 17: Zweidecker Gschwantner, Nr. 18: Voisin-Zweidecker des Baron Konstantin Economo, Nr. 19: Voisin Apparat des Grafen Alexander Kolowrat und Nr. 21: „Mono S“ für Oberleutnant Schmiedl.

Die Preisträger der einzelnen Bewerbe des Ersten Österreichischen Preisfliegens waren: Dauerflug – Warchalowski, 1 Std., 42 Min.; Höhenflug – Karl Illner, 184,78 m; Geschwindigkeit – Adolf Warchalowski, 10 km in 9 Min., 28 Sek.

Das Zweite Österreichische Preisfliegen, bei dem die Brüder Karl und Adolf Warchalowski sehr erfolgreich waren, fand am 31. Juli 1910 statt. Die Jahre 1910 und 1911 beinhalten weitere Sternstunden der Fliegerei:

Hiebei gab der Kaiser der Hoffnung Ausdruck, daß sich aus der mühevollen Arbeit auch eine Industrie entwickeln würde.

Das Jahr 1910 brachte für die Luftfahrt in Wiener Neustadt immer beachtlichere Erfolge. Adolf Warchalowski vollführte am 18. August 1910 den „Kaiserhuldigungsflug“ mit seinem Doppeldecker von Wiener Neustadt nach Wien, umkreiste dort zu Ehren des Monarchen den Stephansdom – es war das erste Mal, daß über Wien ein Flugapparat dahinschwebte – und kehrte wieder nach Wiener Neustadt zurück.

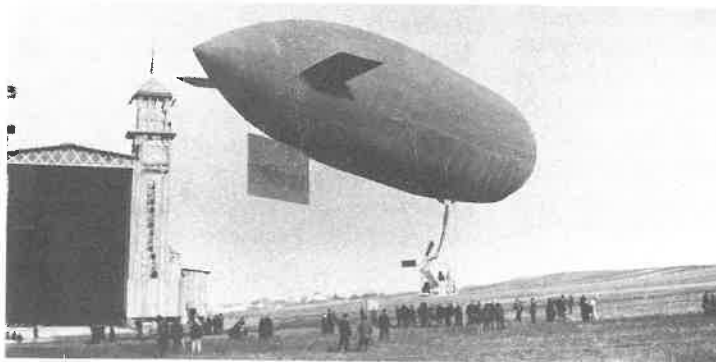
Am 8., 11. und 18. September fand schließlich das dritte Preisfliegen statt. Den Höhepunkt bildete der letzte Tag dieser Veranstaltung, als nämlich Kaiser Franz Joseph das Wiener Neustädter Flugfeld besuchte und den Vorführungen beiwohnte. Das „Kaiserfliegen“ wurde zum Jubeltag der österreichischen Aviatik und zur verdienten offiziellen Anerkennung der Tätigkeit der Gemeindeverwaltung für ihre Bemühungen um das Flugwesen.

Schon am frühen Morgen des 18. September brachten zahlreiche Extrazüge die Schaulustigen nach Wiener Neustadt. 50.000 Personen sollen an diesem Tag das Flugfeld bevölkert haben. Die Flugapparate waren in zwei Reihen aufgestellt und boten ein interessantes Bild des technischen Niveaus im Flugapparatebau.

Bei dieser Flugzeugparade waren 23 Flugapparate in zwei Reihen aufgestellt. In



Kaiser Franz Josef I. läßt sich anlässlich der „Flugzeugparade“ 1910 den Pischof-Autoplan von Ritter v. Pischof erklären. (Darunter k. u. k. Militärluftschiff M. I. System Parseval, von Fischamend startend.)



der 1. Reihe: 3 Etrich-Apparate (I, II, III), Bleriot XI., Hippisch Nr. 2, Wright-Knoller-Doppeldecker, 2 Warchalowski-Doppeldecker „Vindobona“, Pischof-Autoplan, Klug-Eindecker, Lohner-Umlauff-Eindecker I, Lohner-Umlauff-Doppeldecker „Minimus“, Monoplan Schmidl S.

2. Reihe: Voisin-Doppeldecker, Hier-

onymus-Eindecker, Sommer-Doppeldecker, Lewit-Apparat, Müller-Partsch-Eindecker, Lohner-„Bussard“, Voisin-Apparat, Bleriot XI, Santos Dumont „Demoselle“, Schindler-Brzesky-Eindecker.

Insgesamt waren für das „Kaiserfliegen“ Preise in der Höhe von 6000 Kronen gestiftet worden. Karl Illner gewann sowohl den Überlandflug nach Neunkirchen in 22 Min. als auch den Dauerflug in 1 Std., 56 Min. Den Höhenpreis gewann Adolf Warchalowski mit 460 Metern. Dauerleistung und Höhenpreis waren neue österreichische Rekorde.

Aber noch ein anderes aviatisches Ereignis hatte das „Kaiserfliegen“ zu

bieten: Zu Ehren des Monarchen kam das Militärluftschiff „Parseval“ von Fischamend nach Wiener Neustadt und landete hier. Der „Parseval“ war ein mit 2400 m³ Wasserstoffgas gefüllter Lenkballon. An der Unterseite befanden sich die Gondel, der 70 PS Daimler-Motor und die Antriebsschraube. Der größte Durchmesser des Parseval-Luftschiffes betrug 8,9 m, es war beachtliche 49 m lang.

Nach dem Ende des „Kaiserfliegens“

verabschiedete sich Kaiser Franz Joseph von Bürgermeister Kammann mit den Worten: „Ich bin ganz überrascht über die Größe der Anlage, die Sie hier in so kurzer Zeit geschaffen haben. Ich beglückwünsche Sie zu diesem Erfolg und wünsche der österreichischen Aviatik für alle Zukunft eine weitere schöne Entwicklung.“

Das Juni-Meeting 1911

Für 11., 15. und 18. Juni 1911 war ein von der Stadtgemeinde veranstaltetes Preisfliegen für einen Überlandflug Wiener Neustadt – Neunkirchen – Wiener Neustadt, einen Dauerflug und einen Höhenflug geplant.

Der erste Tag des Juni-Meetings endete bald nach der Eröffnung mit einem Unglücksfall. Der aus Luxemburg stammende Aviatiker Vinzent Wiesenbach stürzte mit seinem Baader-Wiesenbach-Eindecker ab und verstarb noch an der Unfallstelle. Es war dies der erste Todessturz der österreichischen Aviatik.

Die Gewinner des Juni-Meetings waren: Dauerflug – Michael Szekely, 1 Std., 33 Min.; Überlandflug nach Neunkirchen – Oberleutnant Bier, 20 Min.; Höhenflug – Michael Szekely, 190 m.

Der Niederösterreich-Rundflug

1911 wurde von der österreichischen Aeronautischen Kommission der Große Preis von Niederösterreich in Form eines Rundfluges durch Niederösterreich ausgeschrieben. Ausgangspunkt für diesen Rundflug war das Wiener Neustädter Flugfeld. Die Etappe führte über Bruck/Leitha (45 km), Laa/Th. (84 km), Waidhofen/Th. (82 km), St. Pölten (72 km) und wieder zurück nach Wiener Neustadt (62 km) – Gesamtstrecke 345 km. In jedem Etappenziel mußte eine Landung durchgeführt werden und der Rundflug in längstens fünf Tagen absolviert werden. Der Preis von 20.000 Kronen, gestiftet von der Niederösterreichischen Landesregierung, war für jenen Flugzeugführer vorgesehen, der die Strecke in kürzester Zeit zurücklegte. Um den Niederösterreich-Rundflug bewarben sich Oberleutnant Heinrich Bier, Rittmeister von Umlauff und Ing. Josef Sablatnig.

Bier startete mit seiner Etrich-Taube am 14. August, einen Tag später Umlauff mit seinem Lohner-Daimler-Pfeilflieger. Am 19. August folgte Sablatnig mit seinem Warchalowski-Autobiplan.

Oberleutnant Bier verflog sich auf der Etappe nach Laa/Th. und landete in Holic in Mähren. Beim Start beschädigte er dann den Flugapparat schwer. Nach einigen Tagen startete Bier mit dem wieder instandgesetzten Apparat und kam bis Laa/Th. Er beschädigte die Etrich-Taube jedoch abermals und gab auf.

Für Rittmeister von Umlauff war der Rundflug schon nach der ersten Etappe zu Ende. Er demolierte den Pfeilflieger bei der Landung in Bruck.

Ing. Sablatnig beschädigte seinen Autobiplan bei der Landung in Horn. Er startete jedoch am 24. August erneut von Wiener

Neustadt. Diesmal sollte das Unternehmen gelingen. Sablatnig benötigte für den Flug 7 Stunden und 21 Minuten (Gesamtetappenzeit). Er berichtete über die beiden letzten Etappen seines erfolgreichen Rundfluges durch Niederösterreich: „Bei Traismauer geriet ich in ein furchtbares Gewitter. Rings um mich zuckten die Blitze auf, die meinen Apparat so grell beleuchteten, daß man glaubte, er stände in Flammen. Ein heftiger Regenguß und schließlich Hagelschloßen wurden mir ins Gesicht geschleudert. In Wolken eingehüllt, sah ich nichts und wußte minutenlang nicht, wo und wie ich fliege. Der Donner war so gewaltig, daß er das Geräusch des Motors übertönte. Ich atmete auf, als ich im Fluge das Unwetter überholt hatte und nach 48½ Minuten seit dem Abflug von Waidhofen glatt auf dem Exerzierplatz in St. Pölten landete. Der Flug nach Wiener Neustadt war ein Kinderspiel.“

Die Erste Österreichische Flugwoche

Aviatischer Höhepunkt des Jahres 1911 war die von der Österreichischen Aeronautischen Kommission von 1.–8. Oktober am Wiener Neustädter Flugfeld veranstaltete



Erste Österreichische Flugwoche, zu der folgende Aviatiker ihre Nennung abgaben: 1. Oberleutnant Bier, Etrich, 2. Ing. Rudolf Stanger, Etrich, 3. Ing. Adolf Warchalowski, Autobiplan, 4. Karl Warchalowski, Autobiplan, 5. Ing. Josef Sablatnig, Autobiplan, 6. Josef Szekely, Automonoplan, 7. Kaiserl. Rat Josef Flesch, Etrich, 8. Frank Well (Pseud. f. Rittmeister v. Umlauff), Doppeldecker Pfeilflieger, 9. Oberleutnant Miller, Etrich, 10. Oberleutnant v. Blaschke, Etrich oder Schmidl, 11. Albert Buch-

statter, Sommer, 12. Oberleutnant Stohanzl, Etrich, 13. Hermann Hold, Etrich, 14. Frl. Beatrice Lagler, Grade, 15. Karl Illner, Etrich, 16. Johann Widmer, 17. Graf Tibor Teleky, Etrich, 18. Alfred Ritter v. Pischof, Automonoplan.

Die Erste Österreichische Flugwoche verlief ohne Zwischenfälle. Zahlreiche Zuschauer waren zu diesem Großereignis nach Wiener Neustadt gekommen. Für die Gewinner der Wettbewerbe gab es Preisgelder in der Höhe von insgesamt mehr als 50.000 Kronen. Die Gewinner der wichtigsten Wettbewerbe der Ersten Österreichischen Flugwoche waren:

Kaiserpreis für Militärpiloten (Überlandflug nach Fischamend) – Oberleutnant v. Blaschke und Rittmeister v. Umlauff; Dauerflug – Karl Illner, 4 Std., 5 Min.; Distanzwettbewerb – Oberleutnant Bier, 250 km; Höhenflug – Oberleutnant Bier, 1883 m; Geschwindigkeit – Ing. Stanger, 32 km in 22 Min.; Überlandflug – Oberleutnant Miller, 408 km.

Einige Leistungen von Oberleutnant Bier wurden als Weltrekorde anerkannt: Höhenflug mit zwei Passagieren, 1503 m absolut, 1220 m relativ (bereits am 28. September), Distanzflug mit einem Passagier, 250 km (5 Runden à 50 km) und Distanzflug mit zwei Passagieren, 112 km (Wiener Neustadt – Neunkirchen – Wien – Wiener Neustadt).

Von Wiener Neustadt nach Aspern

Mit der Ersten Österreichischen Flugwoche ging die Glanzzeit der zivilen Aviatik in Wiener Neustadt bald dem Ende zu. 1912 verlagerte sich das zivile Fluggeschehen von Wiener Neustadt nach Wien; am 25. Jänner 1912 fand die Gründung der Wiener Flugfeld-Gesellschaft statt und bis Mitte Mai war das Flugfeld in Aspern fertiggestellt. Der Entschluß, in Aspern ein Flugfeld zu errichten, brachte für Wiener Neustadt bald erste Folgen: Schon im Jänner 1912 übersiedelten die Autoplanwerke mit Karl Warchalowski und Josef Sablatnig nach Aspern. Das Wiener Neustädter Flugfeld wurde bald für die zivile Fliegerei gesperrt und 1913 an das Militär verpachtet: Oberleutnant Uzelac, Rittmeister von Umlauff, Oberleutnant Miller, Hauptmann Petroczy, Oberleutnant Stohanzl und Oberleutnant von Blaschke waren unter anderen die Militärpiloten, die bis in die Zeit des Ersten Weltkrieges auf dem Wiener Neustädter Flugfeld tätig waren.

Aufgrund der Bestimmungen des Friedensvertrages von St. Germain mußten die Anlagen des Wiener Neustädter Flugfeldes wegen ihrer Verwendung für militärische Zwecke demoliert werden.

Franz Pinczolis

Rot-Weiß-Rot in grau

Die erste k. u. k. Fliegerstaffel der Luftschifferabteilung präsentierte sich 1913 mit den ersten 6 von insgesamt 28 Maschinen des Typs Lohner-Pfeilflieger B, am Rumpf rot-weiß-rot markiert und alle Namen mit B beginnend.

Eine vom k. k. Aero-Club 1912 „für die österreichische Luftflotte“ durchgeführte Sammlung hatte den Ankauf von „Blitz, Barbar, Beata usw.“ ermöglicht, da dem Kriegsministerium nicht ausreichend Budgetmittel zur Verfügung standen.



*Fiat CR-32, 800 PS,
350 km/h,
Spannweite: 9,5 m,
Gipfelhöhe: 8000 m.*

*Lohner-Pfeilflieger B,
zweisitzig,
90 PS Austro-Daimler-
Motor, ca. 100 km/h,
Spannweite: 13,5 m.*

Als Kuriosum hatten 1910 die meisten Militärpiloten auf eigenen Maschinen ihren Pilotenschein gemacht, oftmals waren dies auch Eigenkonstruktionen gewesen.

Die Gründung der ersten k. u. k. Militärfliegerschule, „Flugmaschinen-Instruktionsabteilung“ genannt, erfolgte am 19. April 1911. Kommandant war Hauptmann Petroczy von Petrocz.

Auch die Marine plante eigene Seeflugzeuge einzuführen. Im Hafen von Pola wurde dazu die Insel Santa Caterina zur Flugzeugwerft ausgebaut. Zunächst erhielten gewöhnliche Landflugzeuge Schwimmer, danach ging man dazu über, eigene Konstruktionen zu testen.

Einer der erfolgreichsten Vorkriegsmilitärpiloten war Oberleutnant Heinrich Bier (geb. am 1. November 1882 in Prag), der zunächst auf eigene Kosten in Frankreich fliegen gelernt hatte und von dort einen Flugapparat mitgebracht hatte.

Zu Kriegsbeginn kamen die meisten Maschinen aus Deutschland, solange, bis eine funktionsfähige Industrie aus den wenigen privaten Firmen, die allsamt nur nebenbei Flugapparate erzeugten, aufgebaut war. In erster Linie kamen deutsche Fabrikate in Lizenzherstellung und mit heimischen Motoren versehen. An eigenen Entwürfen gelangten nur wenige Konstruktionen zur Einsatzreife, u. a. der Aviatik-Berg D I Jagdeinsitzer, entworfen 1916. Einer davon befindet sich im Technischen Museum.

Der erfolgreichste Jagdflieger Österreich-Ungarns war Hauptmann Godwin von Brumowski (geb. am 26. Juli 1889 in Wadowice/Galizien, gest. am 3. Juni 1936 in Amsterdam) mit 40 Luftsiegen.

Noch in die letzten Kriegstage fiel für Österreich ein besonderes Ereignis: die Eröffnung der ersten regelmäßigen Luftpostlinie der Welt. Täglich beflogen nicht mehr fronttaugliche Maschinen des Heeres ab 1. April 1918 die Strecke Wien – Olmütz – Krakau – Lemberg – Proskurow – Kiew, im Mai folgte eine Erweiterung bis Odessa und ab 4. Juli 1918 kam die Linie Wien – Budapest hinzu.

Bei den verschiedenen Flugzeugfabriken beschäftigte man sich auch bereits damals mit dem Problem des Hubschraubers. Eine Einführung an Stelle der Beobachtungsbalons schien zweckmäßig. Neben verschiedenen Projekten, die wenig Realisierungschancen hatten, forschten in Fischamend im neuen Propeller-Prüfstand/Windkanal, entworfen von Prof. Richard Knoller und vollendet zu Beginn 1917, Dr. Ing. Theodor von Karman mit seinem Assistenten Wilhelm Zurovec nach wirkungsvolleren Propellerblättern. Hauptmann Stefan Petroczy von Petrocz befürwortete den in der Entwicklung stehenden Fessel-Hubschrauber mit gegenläufigen Rotoren.

Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges mußten, wie bereits erwähnt, sämtliche flugtechnischen Einrichtungen zerstört wer-

den. 1922 erfolgte dann wieder die teilweise Freigabe der Flugplätze Wien-Aspern, Graz-Thalerhof und Klagenfurt-Annabichl. Die Zivilluftfahrt konnte wieder aufgenommen werden, militärische Geräte waren aber weiterhin verboten. So mußten Angehörige des Heeres privat fliegen lernen und die Fliegerschule Graz wurde von der Österreichischen Luftverkehrs AG. (ÖLAG) geführt. Die Schulmaschinen kaufte das Bundesministerium für Heereswesen und sie gehörten offiziell zum Flugzeugpark der ÖLAG. Alle Maschinen hatten natürlich zivile Kennzeichen. Deutsche Udet U 12A „Flamingo“ und österreichische Hopfner HS 8/29 Schulmaschinen standen zur Verfügung. Die ersten militärischen Apparate waren italienische Fiat-Ansaldo A 120 und Fiat CR 20, später, 1934, auch Fiat CR 30.

Ab Sommer 1935 gab es offiziell Flugzeuge im Heer. Weitere österreichische Erzeugnisse kamen hinzu. Die Hirtenberger Patronenfabrik entwickelte und fertigte die von Hopfner geschaffenen Konstruktionen und baute auch die Focke-Wulf Fw 44 „Stieglitz“ in Lizenz. Bis zum Jahr 1938 erfolgten noch weitere verschiedene Flugzeugaufträge.

Unter militärischer Aufsicht des Deutschen Reiches konnte noch an einigen Flugzeugprojekten weitergearbeitet werden. Die Meindl A-15 wurde als Wiener Neustädter WNF Wn 16 bezeichnet, es war





dies ein einmotoriges Bugradversuchsflugzeug mit doppeltem Leitwerksträger, die Hirtenberg HAM 11, bezeichnet als Wn 11, ein zweimotoriges Amphibienflugboot und das zweimotorige Reiseflugzeug HV 15, nunmehr Wn 15 und der erste Hubschrauber der Welt mit Reaktionsstrahl-Antrieb, eine Konstruktion



„Flamingo“

von Dipl.-Ing. Freiherr Friedrich von Doblhoff, bezeichnet als WNF Wn 342.

Dem erfolgreichsten österreichischen Jagdflieger des 2. Weltkrieges, Walter Nowotny (geb. am 7. Dezember 1920 in Gmünd, gefallen am 8. November 1944 nach seinem 258. Luftsieg) überreichte die Stadt Wien am 17. Jänner 1944 den Ehrenring der Stadt. Er kommandierte als hochausgezeichneter Flieger der Deutschen Luftwaffe den ersten Düsenjägerverband der Welt.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges war die Luftfahrt so wie nach dem Jahre 1918 verboten. Nach der Unterzeichnung des Staatsvertrages waren natürlich keine Flugzeuge vorhanden. Personal ebensowenig. Ehemalige Flieger konnten gewonnen werden und ein paar alte Trainingsmaschinen vom Typ Yakowlew Yak-18 sowjetischer

Bauart restaurierte man. Der Flugplatz Langenlebarn war der Beginn. Hier startete am 9. Dezember 1955 die erste Maschine. Zunächst legte man besonderen Wert auf die Ausbildung von Personal und ab 1957 standen dann zusätzliche aus dem Ausland bestellte Flugzeuge zur Verfügung.

Am 10. April 1957 bezog die erste Staffel Düsen-Trainer vom Typ Vampire ihren Standort in Graz-Thalerhof. 1959 folgten moderne Fouga Magister aus Frankreich, 1961 die erste Jagdstaffel mit schwedischen Saab J 29F „Fliegende Tonnen“.

Eine Typenbereinigung war notwendig geworden. 1965 gelangten sämtliche alten Maschinen der Fliegerschulen außer Dienst und wurden durch ein einheitliches Muster, die Saab „Safir“, ersetzt.

D.I. Reinhard Keimel

Die Wiege des Kunstfluges: Graz-Thalerhof

Die Ausbildung lag ausschließlich in Händen des Bundesheeres unter Leitung der drei ersten Offizierspiloten und Kunstfluglehrer des Bundesheeres, Ausbildungsleiter: Hptm. Schalk, sowie Oblt. Vogler und Oblt. Müller-Rienzburg, welche am Aufbau der nachfolgenden österr. Luftstreitkräfte unter General Löhr entscheidenden Anteil hatten.

Aus dieser hervorragenden Schule gingen die besten Kunstflieger Österreichs hervor, welche den Kern der 1. österr. internat. Kunstflugstaffel bildeten.

Unter Oblt. Müller-Rienzburg, damals Kommandant des Jagdgeschwaders II Wiener Neustadt, wurde 1936/37 nach Umschulung von 12 österr. Offiziers- und Unteroffizierspiloten bei der königlichen italienischen Luftwaffe auf das damals weltbekannte ital. Jagdflugzeug Fiat CR 32 die 1. österr. Kunstflugstaffel aufgestellt.

Nach dem Vorbild der europäisch berühmten „Squadriglia di acrobatica“ war nach einem Jahr harter Arbeit und aufregendem Training die österr. Kunstflugstaffel auf Fiat CR 32 so gut ausgebildet, daß sie auch an internationalen Konkurrenzen teilnehmen konnte.

Erste Bewährungsprobe war der internat. Flugtag Budapest Juni 1937, auf dem die österr. Kunstflugstaffel unter Müller-Rienzburg in harter Konkurrenz mit drei internat. Kunstflugstaffeln (Italien, Deutschland und Ungarn) nach dem ital. Meister den 2. Preis errang. Programm: Nach exaktem 10er Formationsstart teilte sich die Formation in zwei 5er Staffeln, die sich immer ablösend, Formationskunstflüge – wie Looping, Rolle, Immelmann etc. über dem Flugplatz in Mindesthöhe durchführten. Anschließend wurde wieder in die 10er Formation übergegangen und es folgte der schwierige 10er Looping, weiters das berühmte Loopingrad, sowie der verworfene Flug, worauf die Landung in der 10er Formation stattfand.

Alle Figuren wurden fehlerlos und mit großer Präzision geflogen, sehr anerkannt und dementsprechend honoriert (2. Preis).

Es erfolgten weitere Einsätze bzw. Vorführungen anlässlich des Großflugtages des Österreichischen Aero Clubs 1937 in Aspern, sowie Vorführungen in München, Berlin und Dresden.

W. Müller-Rienzburg, Obstdt. a. D.

Kartenspiel am Himmel

Das Können der österreichischen Piloten ist in der ganzen Welt anerkannt und die Kunstflugstaffel des Bundesheeres firmiert nur mehr als die KARO AS.

Bei Jungfliegern, durch Flugtage oder die eigene erfolgreiche Privatpilotausbildung vielleicht gerade motiviert, tritt immer häufiger die Frage auf, inwieweit der Wehrdienst mit ihrem Hobby vereinbar wäre, bzw. sogar eine spätere Berufsoffizierslaufbahn in der Fliegerdivision angestrebt werden kann. Die Fliegerdivision besteht aus dem Fliegerdivisionskommando mit Fliegerstabsbataillon, drei Fliegerregimentern, dem Flugmelderegiment und der Fliegerschule. Die Regimente sind in den Bundesländern NÖ,

Fortsetzung auf Seite 17

AGUSTA 109 A

Der **Exekutive-Hubschrauber** mit **vielfältigstem Einsatzprofil** und **maximaler Sicherheit**

- V.I.P.-Transport für Staatsbesuche (Regierungsmitglieder)
- Flugretter (Lasthaken, Seilwinde)
- 2 Tragbahren + San.-Personal + San.-Ausrüstung
- Verkehrsüberwachung
- Große Transportmöglichkeiten durch 1.185 kg Nutzlast



- 8 Sitzplätze
- Max. Sicherheit durch 2 Allison-Triebwerke, die schon jahrelang in den AB 206 „Jet Ranger“ des Innenministeriums erfolgreich in Verwendung stehen
- Voll blindflugtauglich, daher nahezu wetterunabhängig
- Vier-Blatt-Rotor, geringe Vibration und hoher Reisekomfort
- Einziehfahrwerk für max. Geschwindigkeiten bis 311 km/h

Der Agusta 109 A ist der **Einsatzhubschrauber von heute**
mit der Technologie von morgen!

Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta S.p. A., Italien

Österr. Generalvertretung Ing. Hans Drescher
1010 Wien, Doblhoffgasse 3/6
Tel. 43 14 93, 42 43 16, 42 47 69
Telex 131556 boliv a



OÖ, Salzburg, Steiermark und mit Stützpunkten in Kärnten und Tirol stationiert.

Laut Informationsabteilung werden die Aufgaben dieser Division folgendermaßen umschrieben: Wahren der Lufthoheit Österreichs, Überwachen des Luftraumes, Luftunterstützung des Heeres und Hilfeleistung und Assistenzen bei Unfällen und Katastrophen.

Diese Aufgaben wirken, so kurz umrissen, äußerst nüchtern. Was soll man einem Jungflieger verbindlich raten? Die Arbeitsplätze für Berufs- oder Militärpiloten sind in Österreich nicht gerade üppig gestreut. Vielleicht belassen wir es mit dem Hinweis, daß die Freiheit über den Wolken tatsächlich grenzenlos ist. Es kommt nun darauf an, was jeder einzelne Mensch am Boden aus ihr macht.

Presse- und Informationsdienst Fliegerdivision, Langenlebarn

Über eine Fliegergruppe, die ebenfalls dem ÖAEC angehört, herrscht immer wieder großes Rätselraten. Dazu tragen vornehmlich ihre unauffälligen Fluggeräte, Cessna 305-(L-19)-Hochdecker mit 215-PS-Motor, bei.

Die Fliegergruppe Rot-Weiß-Rot setzt sich aus einer Reserveeinheit der Fliegerdivision zusammen. Die militärische Qualifikation hat jedes Mitglied durch die Ablegung der Militärpilotenprüfung nachzuweisen. Im Mobilisierungsfall wird die Fliegergruppe Rot-Weiß-Rot zur 2. Verbindungsstaffel.

Alle zwei Jahre haben die RWR-Piloten ihre militärischen Kenntnisse bei freiwilligen Waffenübungen aufzufrischen. Erliegen der Topographie Österreichs sowie intensive Schulung in Kleinorientierung, Schlechtwetter- und Gebirgsfliegerei formen den fliegerischen Horizont. Grenzüberwachungs- und Verbindungsflüge zählen ebenso zu ihren Flugaufträgen. Lager treffen auf Außenlandeplätzen und kleinen Flugfeldern sind Höhepunkte, bei denen hohes fliegerisches Niveau zu halten ist. Zwischen den Piloten findet ein steter Erfahrungsaustausch statt.

Viele RWR-Piloten haben als Schüler oder Studenten manche Kenntnisse oder eine komplette PPL-Ausbildung im Rahmen eines Aero-Club-Vereines erhalten. Umgekehrt erfolgte die Ausbildung vieler ziviler Piloten beim Bundesheer.

Aber nicht nur in der Pilotenausbildung finden wir Gemeinsamkeiten. Zahlreiche Spitzenpositionen in der Wartung und Instandhaltung bei privaten Fluglinien sind von Fachleuten besetzt, die ihre Ausbildung beim Bundesheer erhalten haben. Fachleute des Bundesheeres befinden sich in Flugunfallkommissionen als Sachverständige und Gutachter.

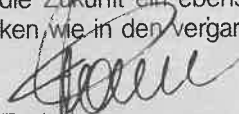
Die Flugsicherung und Flugsicherheit ohne engste Zusammenarbeit der beiden fliegerischen Bereiche – Fliegerdivision und zivile Organisation – ist überhaupt unvorstellbar!

Obstlt. Hans D. Widhalm



Anlässlich des Jubiläums des 80-jährigen Bestandes entbiete ich dem Österreichischen AERO-CLUB meine herzlichen Glückwünsche. Die Geschichte des Clubs, der die Interessen fliegerischer Fachverbände und verbandsloser Mitglieder vertritt, reicht von den ersten Anfängen rein sportlicher Betätigung bis zur heutigen breiten Basis für die Nachwuchsgewinnung. Der AERO-CLUB bewährt sich als Sammelbecken für alle fliegerbegeisterten Österreicherinnen und Österreicher, die zum Wiederaufbau der österreichischen Zivilluftfahrt beigetragen haben.

Dem Österreichischen AERO-CLUB wünsche ich anlässlich seines Jubiläums für die Zukunft ein ebenso erfolgreiches Wirken wie in den vergangenen 80 Jahren.


Erwin Lanc
Bundesminister für Inneres

Weltweit zahlbereit. Ohne Geld.

Einfach und bequem. Mit Ihrer Unterschrift und der Z-VISA-Karte. Damit sind Sie immer und nahezu überall zahlbereit. Und sicher vor Bargeldverlust. Nicht nur in Österreich. Sondern auch in fast allen Staaten der Erde.

VISA ist das größte Kreditkartensystem der Welt. Den Z-VISA-Service bietet Ihnen jede Z. Besuchen Sie uns doch bitte in einer der über 140 Z-Geschäftsstellen in ganz Österreich.

Oder rufen Sie uns einfach an:
Telefon Wien (0 22 2) 72 92/
Dw. 526 oder 716.



**ZENTRALSPARKASSE
UND KOMMERZIALBANK**

Daß Hilfe jemals aus der Luft kommen sollte, war in der Zeit nach dem 1. Weltkrieg noch nicht absehbar. Denn die Kriegsgeschehnisse hatten sämtliche aviatischen Apparate als Kriegsgerät ausgewiesen. Flugzeuge und Motoren mußten vernichtet werden.

Die Flugfelder Wien-Aspern und Graz-Thalerhof befanden sich im Eigentum der Republik Österreich und wurden auch als solche weiterbetrieben. Die Flugsicherungstätigkeit und Überwachung des Flugplatzbetriebes lag damals in den Händen der Exekutivorgane, die vorwiegend Paßangelegenheiten erledigten, bzw. Einreisekontrollen sowie die behördliche Abfertigung des geringen privaten und größtenteils gewerblichen Flugbetriebes durchführten. Die damalige Prominenz mit ihren Junkers F13 vermittelte vielbeachtet den Hauch der weiten Welt.

Neben dem Führen von Startlisten oder der telegraphischen Flugdatenübermittlung gewann auch der Wetterdienst und die „Anflugkontrolle“ mit dem steigenden Verkehrsaufkommen immer mehr an Bedeutung. „Fliegen“ war bereits seit 1919 auf Gesetzes- und Verordnungsbasis erfaßt, jedoch bis 1938 gab es noch keinen eigenen Behördenapparat.

Die Hilfe aus der Luft kam tatsächlich erst mit dem ersten Bewährungsflug, einem Verletztentransport im Kühstei, am 14. 3. 1956, Startbucheintragung Nr. 151, Pilot: Erhard Landl.

Die großen Lawinenkatastrophen im Gasteiner Tal und im Großen Walsertal, sowie die weiträumigen Donauüberschwemmungen Anfang der 50er Jahre überzeugten auch die Besatzungsmächte, daß die Exekutive in Österreich Luftfahrzeuge besonders für Hilfeleistungen benötigt. Es gab ja kein Bundesheer, keine Luftstreitkräfte und die sogenannte Berggendarmerie besaß auch keine „Fliegende Truppe“.

Am 15. 12. 1954 wurde im Innenministerium die Abteilung „Flugpolizei“ errichtet. Unmittelbar darauf erfolgte der Antrag auf eine Benützungsbewilligung für Charterflugzeuge beim inzwischen geschaffenen Amt für Zivilluftfahrt und bei den Besatzungsmächten. Zwei Flugzeuge des Typs Piper wurden bei einer Schweizer Firma gemietet und bildeten das Startkapital der „weißen (Flug)Mäuse“. Österreichische Beamte fanden sich in Salzburg-Maxglan zu den ersten Lehrgängen ein. Dem Spezialtraining für das Erlernen der sogenannten Gletscherlandetechnik des legendären Gletscherpiloten Hermann Geiger unterzog man sich in der Schweiz.

Polizeioberst Hauk eröffnete am 5. Mai 1955 mit der ersten Gletscherlandung in Österreich auf der Übergossenen Alm am Hochkönig den Reigen der Rettungseinsätze per Luft.

Ab dem 23. 7. 1955 durfte sich die mittlerweile auf drei angewachsene „Flotte“ erstmals mit österreichischem Kennzeichen zeigen: OE-BIA, OE-BIB, OE-BIC. Ein Jahr darauf traf der erste Hubschrauber Agusta Bell 47 G 2 in Langenlebarn ein.

Mehr als 25 Jahre sind seither vergangen. Das tägliche Kreisen eines Hubschraubers über den Schlüsselstellen des Verkehrsgeschehens oder die Zeitungsnotiz über eine geglückte Touristenbergung sind zur Selbstverständlichkeit geworden.

Mehr als 22 mal wären die Polizeiflieger in den insgesamt 54.000 Flugstunden zum Mond geflogen, davon fielen fast 13.000 Stunden auf Hilfeleistungen. Wurden 1961 „nur“ 232 Personen per Luft versorgt, so brachte der Hubschrauber 1979 bereits 1027 Personen in Sicherheit.

Obwohl die Hilfeleistungen um ein Vielfaches gestiegen sind, erfuhr die ursprüngliche Aufgabenstellung eine starke und grundlegende Änderung. Der Schwerpunkt hat sich auf die Aufrechterhaltung von Ruhe, Ordnung und Sicherheit sowie die

Überwachung und Lenkung des Verkehrsgeschehens verlagert. Zur Betreuung des gesamten Bundesgebietes wurden 7 Flugeinsatzstellen des Bundesministeriums für Inneres errichtet: Wien/Meidling, Linz, Salzburg, Innsbruck, Hohenems, Klagenfurt, Graz. 12 Hubschrauber und 4 Flächenflugzeuge ermöglichen eine ausreichende Einsatzbereitschaft.

Der Aufwand an Flugstunden wird sich im Bereich von rund 7000 pro Jahr einpendeln.

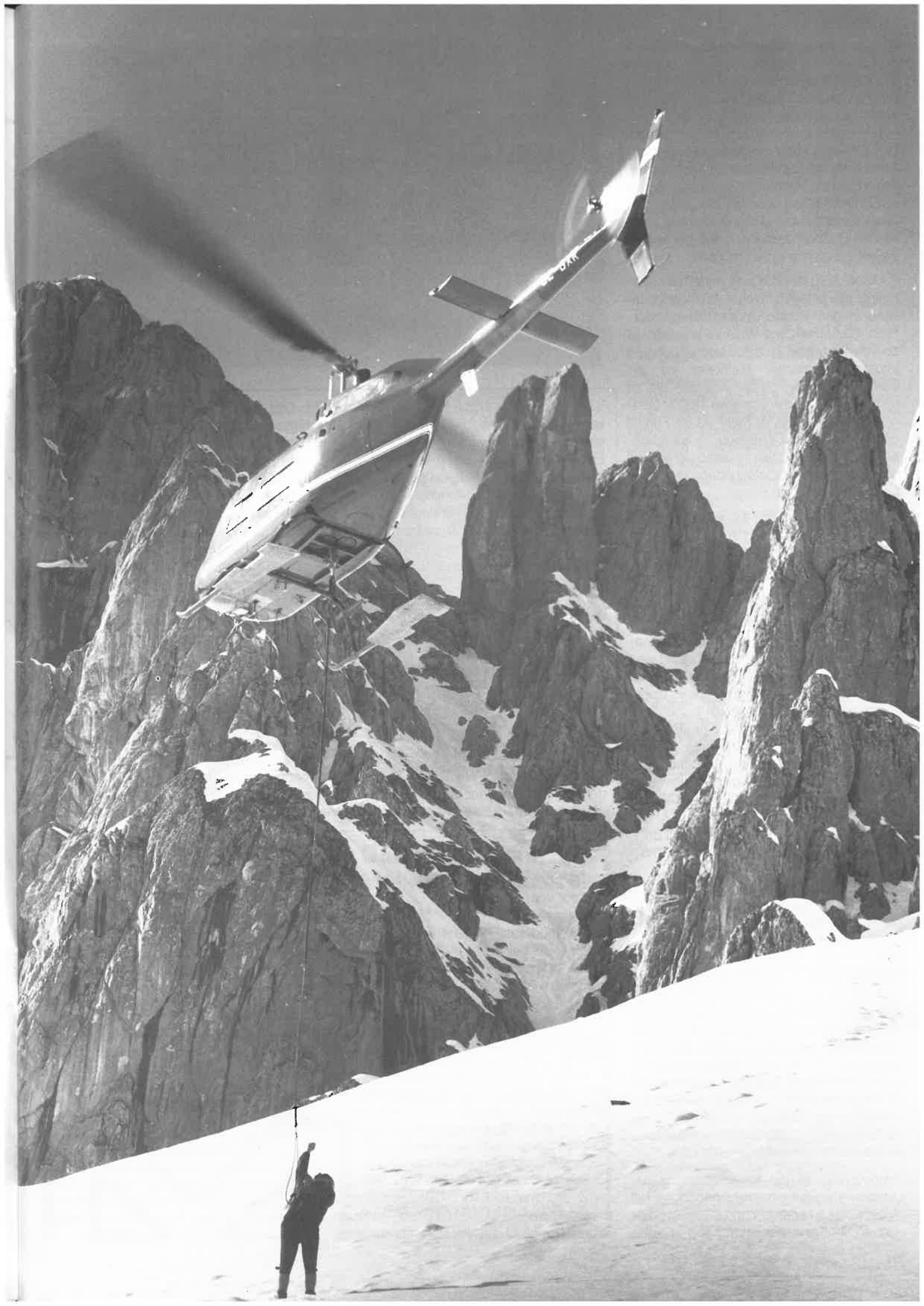
Der Personalsektor erfordert jedoch einen gewissen Zuwachs. Bewerber für den Flugdienst dürfen höchstens 25 Jahre alt sein und müssen ihre Grundausbildung bei der Exekutive zunächst erfolgreich abgeschlossen haben. Ein psychologischer Eignungstest zielt bereits auf die kommenden Pilotenanforderungen. Wer anschließend die Militärpilotentauglichkeit I bei der medizinischen Kontrolle erreicht, dem eröffnet sich die theoretische und praktische Flugausbildung. 20 bis 40 Flächenstunden in Zeltweg und anschließend 80 bis 100 Stunden „auf dem Hubschrauber“ in Langenlebarn sind zunächst die fliegerische Basis. Das „Trimmen“ auf die speziellen Aufgaben für den Exekutiveinsatz gehört mit 250 bis 300 Stunden bereits dem angewandten Fliegen an.

Diese umfangreiche und intensive Ausbildung ist notwendig, hängt doch vom zukünftigen Piloten möglicherweise die Rettung eines Menschenlebens ab, die oft unter Wetterbedingungen erfolgen soll, bei denen sogar die Bergdohlen lieber zu Fuß gehen.

Manchmal kommt der Engel aus der Luft zu spät. Es sind die traurigsten Einsätze für den Rettungsflyer. Der Grundsatz – wer rasch hilft, hilft doppelt – läßt sich trotz allen Aufwandes nicht immer verwirklichen, wahrscheinlich deshalb, weil die Hilfe, die aus der Luft kommt, sehr oft der Hilfe von oben bedarf.

Hilfe von oben

Bevor noch Hubschrauber in Österreich zur Verfügung standen, landeten kleine Flugzeuge mit Kufenausrüstung auf Gletschern und Schneefeldern, um Menschen zu helfen. Wir besuchten Hrn. Min.-Rat Dr. Herbert Kolm, Leiter der Abt. III/4, Flugpolizei im Innenministerium: Heute stehe bei Einsätzen die Sorge um Ruhe, Ordnung und Sicherheit, sowie ein reibungsloses Verkehrsgeschehen im Vordergrund. Hilfe von oben also auch für kollabierende Autoschlängen...



Das Landwirtschaftsministerium ist seit Jahren mit den Problemen des Weinabsatzes befaßt. In verstärktem Maße drängt sich die Überlegung auf, eine genauere Produktionsübersicht zu erhalten.

Bundesminister Haiden hat, nachdem das Einvernehmen mit den Landes-Agrarreferenten hergestellt war, Bautenminister Sekanina und Verteidigungsminister Rösch um Unterstützung gebeten. Die umfangreichen Arbeiten des „Projekt Reblaus“, wie es das Bundesheer nennt, war nur mittels dieser Zusammenarbeit möglich.

Diese Aufgabenstellung, innerhalb Jahresfrist alle österreichischen Weingartenflächen in den Bundesländern Niederösterreich, Steiermark und Wien zu erfassen, ist zeitlich nur mittels Luftbildinterpretation und photogrammetrischer Methoden zu bewerkstelligen. Bei dieser Ausgabe gilt es nämlich, eine Fläche von etwa 18.000 Quadratkilometer – das ist mehr als ein Fünftel der Gesamtfläche Österreichs – auf bestehende Weinbauflächen zu untersuchen und die Ergebnisse maßstabgetreu, das heißt planlich darzustellen.

Bundesminister Dipl.-Ing. Haiden hat das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen ersucht, eine Weingarterhebung unter Heranziehung photogrammetrischer Arbeitsverfahren durchzuführen. Grundlage für das photogrammetrische Arbeitsverfahren ist das Luftbild, die sogenannte Messungsaufnahme. Zur Deckung der genannten Gesamtfläche ist die Herstellung von zirka 7000 Aufnahmen erforderlich. Das Projekt hat somit ein Ausmaß, wie es bisher in gleicher Größe in Österreich keines gab. Für die Durchführung dieses großen Projektes war daher auch eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten, das sind Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, Landwirtschaftsministerium für Landesverteidigung, Bundesministerium für Bauten und Technik, Universität Bodenkultur und Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, notwendig. Die Verantwortung für die Luftbildaufnahmen liegt beim Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen. Um die Aufnahmen in der vorgegebenen Frist, nämlich Juni und Juli, teilweise auch August – vom Vegetationsstandpunkt die günstigste Zeit –, bewerkstelligen zu können, war eine Zusammenarbeit mit der zuständigen Bildflugkompanie des Landesverteidigungsministeriums notwendig. Bildflüge setzen auch ein sogenanntes Flugwetter voraus, das ist ein wolkenloses Wetter mit klarer Sicht. In dieser Hinsicht haben die Flieger in diesem Sommer 1980 immer wieder große Schwierigkeiten gehabt, da es lang andauernde Schlechtwetterperioden gab.

Besonders ist die Kooperation mit der Landesverteidigung hervorzuheben, die bei diesem Projekt erstmals und in einer erfolgreichen anerkanntenswerten Form erfolgte.

Flugauftrag: Landwirtschaft

Herr Bundesminister Dipl.-Ing. Günter Haiden hat ebenfalls den Ehrenschatz übernommen.

Auch das Landwirtschaftsministerium trägt mit seinem Aufgabenbereich zur Nutzbarmachung des Fluggerätes bei.

Für agrarische Einsätze eignen sich sowohl Starrflügler, als auch Helicopter. Die ersten Versuche wurden mit Starrflüglern Ende der fünfziger Jahre im Burgenland gemacht, wobei es einerseits um die Ausbringung von Agrarchemikalien (Dünger, Pflanzenschutzmittel), andererseits aber um die Entwicklung einer brauchbaren Methode zur Verminderung der Schäden durch Stare in den Weingärten ging.

Die Betriebsstrukturen haben auf den Einsatz von Flugzeugen großen Einfluß. Wird dazu auch noch die zur gleichen Zeit einsetzende technische Ausrüstung der landwirtschaftlichen Betriebe mit modernen Pflanzenschutzgeräten und Düngerstreueren sowie die Eigenentscheidung der Landwirte bei der Terminfestlegung berücksichtigt, ergeben sich für den Einsatz von Agrarchemikalien im Burgenland beschränkte Anwendungsmöglichkeiten. Ansätze waren v. a. im Weinbau in Jahren gegeben, in denen der echte Mehltau (Oidium) große Sorgen bereitet hat.

Der gesamte Flugaufwand wurde zu 67 Prozent vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, das über zwei leistungsstarke modernst eingerichtete Flugzeuge verfügt, die bei dieser Aufgabe eingesetzt waren, und zu 33 Prozent von der Bildflugkompanie der Landesverteidigung mit einem Flugzeug geleistet.

Geflogen wurde in einer Höhe von etwa 3000 Meter, was bei den eingesetzten Objektiven einen Bildflugmaßstab von 1:15.000 bringt. Für die Ausarbeitung des Bildmaterials wurde eine spezielle Entwicklungsanlage angekauft, um standardisiertes, einheitliches, homogenes Bildmaterial zu erhalten.

Für die Aufnahme wurde das sogenannte Falschfarbbildaufnahmeverfahren eingesetzt, das hinsichtlich der Interpretation eine bessere, sichere und umfangreichere Aussage ermöglicht als die Schwarzweißfoto-

Seit über 20 Jahren wird jedoch das Flugzeug (Starrflügler) zur Vertreibung der Stare aus bgl. Weingärten eingesetzt, wo der Schaden durch Stare auf jährlich 10–15 Millionen Schilling geschätzt wird. An den Maßnahmen beteiligen sich eine Reihe Gemeinden rund um den Neusiedlersee. Die Kosten für den Flugeinsatz sind in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Die Methode garantiert nicht die Verhinderung der Schäden, sondern bringt meist eine weitere Streuung der Fraßschäden.

Welche Einsatzmöglichkeiten wären für Flugzeuge und Helicopter in Zukunft im Burgenland denkbar?

Flächenbedingt kommen Einsätze nur in den relativ wenigen großen Betrieben in Frage. Mit Gemeinschaftsaktionen ist nur in Sonderfällen zu rechnen, wie z. B. die Bekämpfung von Maikäfern an Waldrändern, wie sie 1966, 1969 und 1972 im nördlichen Burgenland durchgeführt wurden.

Laut Auskunft des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen ist die Qualität des Bildmaterials ausgezeichnet, so daß für die Interpretation und meßtechnische Auswertung (planliche Darstellung und geometrische Genauigkeit) die besten Voraussetzungen gegeben sind.

MR Dipl.-Ing. G. Wenzl

Die Auswertung der Ergebnisse dieser umfangreichen Untersuchung über die Erfassung der Weinanbaugebiete wird vor allem das Landwirtschaftsministerium, aber nicht zuletzt auch den Finanzminister interessieren.

Wir haben diesen Artikel beispielgebend für eine der wenig bekannten Möglichkeiten angewandter Fliegerei ausgewählt. Die positive Koordination zwischen den Ministerien erfreut auch den „kleinen“ Flieger, der damit sein Metier in einer höheren Form bestätigt sieht.



Zu den Flugzeugen mit Agrarflugausrüstung zählt auch die PZL 101 A „Gavron“. Mit 260 PS für Langsamflug, Kurzstart- und Kurzlandeeigenschaften ausgelegt schafft sie als Zuladung im Behälter 500 kg.

Die Ausbringung von Düngern und Pflanzenschutzmitteln wird kaum einen größeren Umfang annehmen. Selbst wenn Massenaufreten von Pilzkrankheiten oder Schadinsekten sein sollten, reichen die vorhandenen technischen Ausrüstungen der Betriebe aus, um die erforderlichen Maßnahmen durchzuführen.

Großflächen sind v. a. in der Forstwirtschaft vorhanden. Hier wäre zur Steigerung der jährlichen Holzzuwächse und damit zur Verbesserung der Energieversorgung eine verstärkte Düngerausbringung vom Flugzeug aus denkbar. Die Ausbringung von Insektiziden wird jedoch gerade in der Forstwirtschaft nicht gern gesehen.

Die Frage der Wirtschaftlichkeit bleibt für ein Agrarflugunternehmen unter den gegebenen Bedingungen seit Jahrzehnten unverändert bestehen.

OLWR Dr. Dipl.-Ing. Reinhard Arthofer



Landarbeiter oder Abenteurer

Pauschalurteile, die die „Starljauker“ zuweilen zu den Freibeutern der Lüfte stempeln, müßten einmal abgelegt werden. Eine Land- und Forstflugfirma zählt nämlich zu den meist kontrollierten Unternehmen. Bevor die Motoren angeworfen werden, muß eine Zulassung des jeweiligen Flugzeuges für Arbeitsflüge, eine Tieffluggewilligung zur Unterschreitung der Mindestflughöhe, eine sogenannte Ablaßbewilligung für den Sprühvorgang und eine Außenlandebewilligung erteilt worden sein. Die Art der chemischen Mittel wird durch die Bundesanstalt für Pflanzenschutz und das Landwirtschaftsministerium vorgeschrieben. Vorschriften für die Giftenwendung obliegen den Landesgesetzen, ohne forstbehördliche Einwilligung sind keine Sprühflüge möglich. Bei Übertretungen sind Verwaltungsstrafen vorgesehen.

Obwohl sich die Forstbehörde gegenüber dem Forstflug eher skeptisch verhält, zieht sie ihn immer öfter heran, denn hartnäckige Schädlinge sind in den empfindlichen Fichtenkulturen im Vormarsch.

Die Sprühpumpe wird im Flug durch den Luftstrom angetrieben und das Sprühmittel aus den Düsen gepreßt. Für die Forstbearbeitung sind besondere Rotationsdüsen vorgesehen, die mit 11.000 Umdrehungen jedes einzelne Tröpfchen auf 30 Mikron zerstäuben. Ein rationeller und intensiver Vorgang, den Fichtengalläusen knapp über den Wipfeln zu Leibe zu rücken.

Einheimische Agrarflieger sind besonders in den sogenannten Entwicklungsländern beliebt. Helmut Hörschgl z. B. arbeitete vier Jahre in Nordafrika, davon flog er drei Jahre unter der Flagge der Entwicklungshilfe. Das Hauptaugenmerk galt der Mittelmehrfuchtfliege, die die Orangenplantagen gefährdete. 10.000 ha wurden zwischen August bis November drei bis vier mal pro Monat bearbeitet. Stolztes Ergebnis: Der Ertrag von ursprünglich nur 10% exportfähigen Früchten konnte auf 90% (!) gesteigert werden. Erinnerung an diese Zeit ist ein durchlöcheretes Metallplättchen nach einer Kollision von Propeller und Starkstromleitung. Ein Agrarflieger muß trotz seines hohen Könnens manchmal wie eine Katze sieben Leben haben.

Österreichischer Molkerei- u. Käsever- band reg. Gen. m. b. H.

1013 Wien, Werdertorgasse 5
Telegramm-Adr.: Oemolk-Wien
Tel. 63 36 31, FS 07-4021, 07-4773

Bundesorganisation der genossenschaftlichen Milchwirtschaft. Zusammenfassung von rund 90% aller milchwirtschaftlichen Verwertungsgenossenschaften.

**Handel mit Molkereibedarf,
Maschinen und Melkhilfsmitteln.**

**EXPORT VON KÄSE
MARKENBUTTER
ALPENVOLLMILCHPULVER**





Die Tatsache, daß vor 80 Jahren der Österreichische Aero-Club als drittälteste Vereinigung dieser Art in der Welt gegründet wurde, führt uns allen wieder die – leider zu oft vergessenen – Pionierleistungen der ersten Flugpioniere vor Augen. Obwohl der Ausbau des Flugwesens in Österreich durch zwei Weltkriege jäh unterbrochen wurde, müssen die Österreicher ihr Licht auf dem Flugsektor keineswegs unter den Scheffel stellen. Selbst in den entferntesten Weltgegenden habe ich immer wieder österreichische Piloten kennengelernt – sei es als Hubschrauberpiloten in den Golfstaaten oder sei es in Kenia als waghalsige Rettungsfieger des österreichischen Entwicklungsprojektes „Wings for Progress“ – die auch heute Beweise für diesen österreichischen Pioniergeist erbringen.

Dem Österreichischen Aero-Club als einem der ältesten Aero-Clubs der Welt kommt ein wesentlicher Anteil an der Entwicklung des Sportflugwesens in Österreich, aber auch auf internationaler Ebene zu. Von Anfang an waren Österreicher als Pioniere in allen Bereichen des Sportflugwesens tätig. Die aktive Rolle unseres Landes auf diesem Gebiet wird unter anderem durch die Tatsache dokumentiert, daß Österreich im Ballonflug den Europarekord und im Bereich

des Modellsegeffluges seit über zwei Jahren den Weltrekord hält und auch etwa in den Zweigen Fallschirmspringen, Motorflug und Hängegleiten österreichische Sportler stets im Spitzenfeld der ersten drei Plätze anzutreffen sind.

Ich weiß, daß für die 15.000 Mitglieder des Österreichischen Aero-Clubs nicht das Erringen von Preisen und Rekorden, sondern die sportliche Beteiligung im ursprünglichen Sinn des Wortes entscheidend ist. Diesen Sportgeist im innerösterreichischen wie im internationalen Bereich als Mitglied der Fédération Aéronautique Internationale zu pflegen, stellt die vornehmste Aufgabe des traditionsreichen, trotz des „reifen“ Alters aber noch jugendlich-aktiven Österreichischen Aero-Clubs dar.

Ad multos annos!

Dr. Willibald Pahr
Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten



Der Österreichische Aero-Club, ursprünglich eine rein flugsportliche Vereinigung, hat sich zu einer Organisation entwickelt, die heute aus der Allgemeinen Luftfahrt nicht wegzudenken ist. Er nimmt Einfluß auf die Entwicklung jenes Bereiches der zivilen Luftfahrt, der weltweit mit rund zwei Drittel am Flugaufkommen aller luftfahrttreibenden Länder beteiligt ist. Das Bundesministerium für Verkehr würdigt die Bedeutung der Allgemeinen Luftfahrt nicht zuletzt durch Förderungen aus dem Budgethaushalt, die den im Österreichischen Aero-Club zusammengeschlossenen Fliegerverbänden für Einrichtungen und Gerät gewährt werden, die der Sicherheit der Luftfahrt dienen.

Hatte der Österreichische Aero-Club in seiner Frühzeit, was heute längst in Vergessenheit geraten ist, beispielsweise auch Pilotenlizenzen auszugeben und Benützungsvorschriften für Flugplätze zu erarbeiten, so hat die seither eingetretene technische Entwicklung beim Fluggerät und den Bodeneinrichtungen sowohl in der gewerblichen als auch in der Allgemeinen Luftfahrt völlig andere Verhältnisse entstehen lassen. Dementsprechend müssen die der Sicherheit und der Flüssigkeit des Luftverkehrs bzw. der Luftfahrt dienenden Vorschriften gestaltet sein. Im beratenden Gremium des Luftfahrtbeirates nimmt darauf auch der Vertreter des Österreichischen Aero-Club Einfluß.

Dem Österreichischen Aero-Club gebührt Dank für seine Bemühungen zur Kontaktpflege zwischen allen Sparten der Luftfahrt, rekrutiert sich doch ein beträchtlicher Teil des Nachwuchses für die gewerbliche Luftfahrt aus den in der Allgemeinen Luftfahrt aktiv Tätigen. Andererseits bleiben viele Berufsfieger ihrer ursprünglichen privat ausgeübten Fliegertätigkeit in ihren Vereinen treu.

Das Verkehrsministerium in seiner Eigenschaft als Oberste Zivilluftfahrtbehörde wird in Würdigung der wichtigen Funktionen des Österreichischen Aero-Clubs innerhalb der gesamten Luftfahrt dieser Organisation auch in Hinkunft mit Verständnis und Aufgeschlossenheit begegnen. In diesem Sinne beglückwünsche ich den Club aus Anlaß des Vereinsjubiläums zu den bisherigen Erfolgen und wünsche ihm für die Zukunft ein herzliches „Glück ab – Gut Land“!

Karl Lausecker
Bundesminister für Verkehr



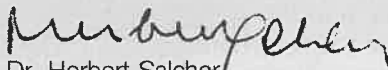
Der Traum vom Fliegen ist wahrscheinlich so alt wie die Menschheit. Die Verwirklichung dieses Traums hingegen ist so jung, daß noch Menschen unter uns sind, die sich an einen Himmel ohne Flugzeuge erinnern können. Es war ein weiter Weg vom Ikarus-Mythos über Leonardos Skizzen und die Versuche der Brüder Montgolfier und Wright bis zum Sputnik, zur Mondlandung und zum Space-Shuttle. Wenn uns Lilienthals Flugversuche heute ein wenig an alte Chaplin-Filme erinnern, sollten wir uns die Entwicklung seither vor Augen halten. Die Tatsache, daß der Österreichische Aero-Club der drittälteste der Welt ist, aber auch eine ruhmreiche Geschichte, machen einmal mehr österreichischen Pioniergeist deutlich – einen Geist, den unser Land und wir alle heute mindestens ebenso brauchen wie in früheren Zeiten, wenn auch auf anderen Gebieten.

Der Traum vom Fliegen und seine Verwirklichung haben allerdings ihren Preis gekostet und kosten ihn bis heute.

Jeder Fortschritt bringt auch Nachteile. Der enorme technische Fortschritt der letzten Jahrzehnte, auf den wir mit Recht stolz sein können, hat z. B. auch beträchtliche Belastungen der Umwelt mit sich gebracht. Dazu kommt, daß Vorteile und Nachteile meistens nicht die gleichen Gruppen

treffen und der Preis des Fortschritts nicht gerecht verteilt ist. Sehr drastisch und über die Dimension des Aero-Clubs weit hinausreichend gesagt: Mit dem Geld, das für das amerikanische Raumfahrtprogramm ausgegeben worden ist, hätte die Sahara fruchtbar gemacht und der Hunger in der Welt besiegt werden können.

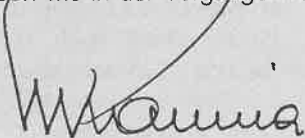
Der Traum vom Fliegen und seine Verwirklichung sollten Anlaß zu Optimismus geben. Wer bei der Gründung des Österreichischen Aero-Clubs behauptet hätte, dessen Mitglieder könnten 80 Jahre später mit so schnellen Flugzeugen über den Atlantik fliegen, daß sie die Neue Welt zu einer früheren Stunde erreichen, als sie die alte verlassen haben, wäre wohl für verrückt erklärt worden. Diese rasante Entwicklung gibt es auch auf anderen Gebieten – wenn auch leider allem Anschein nach nur dort, wo Profitmöglichkeiten im Spiel sind. Aber die Verwirklichung dieses Traums berechtigt zu der Hoffnung, daß einiges von dem, wovon die Menschen heute träumen und was Menschen heute erhoffen, eines Tages Wirklichkeit sein wird. Dem Aero-Club und seinen Mitgliedern wünsche ich, daß Sie bei der Verwirklichung dieser Träume aktiv dabei sind.


Dr. Herbert Salcher
Bundesminister für Finanzen



Die Luftfahrt ist wohl einer der wesentlichsten und zugleich auch symbolträchtigsten Indikatoren für den unglaublichen gesellschaftlichen Fortschritt, den unsere entwickelte Welt im vergangenen Jahrhundert erlebt hat. Betrachtet man den Sicherheitsstandard, Komfort und die Geschwindigkeit heutiger Flugzeuge, so ist es kaum zu glauben, daß die gigantische Entwicklung vom Fluggerät der Brüder Wright zu den heutigen Jets weniger als 80 Jahre in Anspruch genommen hat. Wurden die Experimente der Pioniere der Fliegerei von der großen Mehrheit ihrer Zeitgenossen noch als lächerliche Spielerei betrachtet, so stellt die Luftfahrt heute eine wesentliche Grundlage unserer modernen Industriegesellschaft dar.

Wenn der Österreichische Aero-Club nun in diesem Jahr sein 80-jähriges Bestandsjubiläum feiert, so reihe ich mich gerne in die Reihe der Gratulanten ein. Ich möchte meine Glückwünsche zu diesem festlichen Anlaß mit meiner Anerkennung und Bewunderung den großen Leistungen der Fliegerei gegenüber verbinden. Möge die Luftfahrt, vor allem die zivile Luftfahrt, in den kommenden Jahrzehnten einen ähnlichen Fortschritt erleben wie in der Vergangenheit.


Karl Sekanina
Bundesminister für Bauten und Technik

ÖMV und Flughafen Wien sparen teure Energie ein.

Fernwärmeschiene am 1. 4. 1981 offiziell in Betrieb genommen.

Die Ausgangssituation

Die Raffinerie Schwechat der ÖMV betreibt zu ihrer Eigenversorgung zwei Heizkraftwerke, in welchen die Kraft-Wärme-Kupplung angewendet wird.

Der Flughafen Wien benötigt für seinen Betrieb umfangreiche, kommunalen Einrichtungen gleichzustellende Versorgungseinrichtungen: so entspricht sein Stromverbrauch jenem der Stadt Villach, sein Trink- und Nutzwasserbedarf dem der Stadt Krems – und nicht zuletzt ist sein Bedarf an Wärme ungefähr gleich dem von etwa 6.300 Haushalten.

Ein Heizwerk mit sieben Hochleistungskesseln erzeugte die nötige Wärmeenergie von 72.500 MWh und verbrauchte dazu z. B. im Jahre 1980 acht Mio. Kubikmeter Erdgas. Insbesondere die Erweiterung der hier angesiedelten Technischen Basis der Austrian Airlines und andere umfangreiche Baumaßnahmen (z. B. Flughafenhotel) haben naturgemäß steigenden Bedarf an Wärmeenergie zur Folge, dem mit den vorhandenen Versorgungsanlagen nicht mehr entsprochen werden kann und der ihre Erweiterung bedingt hätte.

Zusammenwirken ÖMV – Flughafen Wien

Von diesen Gegebenheiten ausgehend kam es zur Zusammenarbeit der beiden großen österr. Unternehmen: ÖMV liefert und der Flughafen Wien bezieht seit Anfang dieses Jahres – anfangs im Probetrieb – Fernwärme von der nahegelegenen Raffinerie, die dort unter Anwendung der Kraft-Wärme-Kupplung erzeugt und über eine von der ÖMV errichtete Fernwärmeschiene von 4300 m Länge zum Flughafen transportiert wird. Der maximale Lieferumfang beträgt im derzeitigen Ausbaustadium 37,8 MW und kann im Vollausbau 64,3 MW erreichen.

Einem Hauptanliegen der Energiewirtschaft entsprochen

Mit diesem Ergebnis sind ÖMV und Flughafen Wien Betriebsgesellschaft die ersten, unabhängig voneinander betriebenen österreichischen Unternehmen (natürlich abgesehen von speziellen Fernheizbetrieben), deren Zusammenarbeit im Rahmen eines Fernwärmelieferungsvertrages die bestehende Versorgungs-Infrastruktur so weitreichend positiv verändert.

(Pressedienst Flughafen Wien)

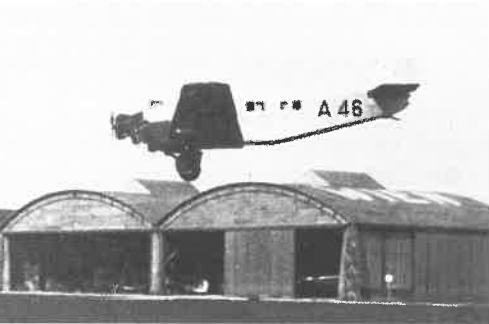
In Wiener Neustadt begann am 1. März 1919 der erste Bedarfsflugverkehr in Österreich. Dieses Unternehmen wurde ohne Konzession vom Soldatenrat mit Militärflugzeugen durchgeführt, bald darauf aber weitere Flüge untersagt.

Im Sommer 1922 kam es zu einer Lockerung der Bestimmungen zugunsten der Zivilluftfahrt und im Jahr darauf konnte nach der Gründung der Österreichischen Luftverkehrs A.G. (ÖLAG), Zulassungs-urkunde vom 3. Mai 1923, am 14. Mai der offizielle Flugbetrieb mit der Linie Wien – München aufgenommen werden. Die Firma Junkers beteiligte sich mit 49% am Gesellschaftskapital und half dadurch tatkräftig am Aufbau mit. Das erste Flugzeug war eine einmotorige Junkers F-13 mit dem Kennzeichen A-2.

Die Austrian Airlines als Nachfolgersellschaft der ÖLAG sind somit die drittälteste Fluggesellschaft in Europa.

Eine F-13 auf Schwimmern wurde auf der Strecke Wien – Budapest eingesetzt, wobei jeweils auf der Donau gewässert und gestartet wurde. Ein sprunghaftes Ansteigen der Leistungen während der ersten Betriebsjahre konnte erzielt werden.

Die ÖLAG, die zunächst ihr Streckennetz innerhalb der „Europa-Union“, einer Gemeinschaft von mehreren Luftfahrtunternehmen, hatte, schied nach der Weltwirtschaftskrise von 1926 aus diesem Verband aus und betrieb 1926 fast keine Linien. Als 1927 eine kräftige Subvention durch den Staat erfolgte, war die Luftverkehrsgesellschaft endlich selbständig. Das Liniennetz wurde bedeutend erweitert und ganzjährig betrieben, ebenso kamen zwei weitere F-13 und das erste dreimotorige Fluggerät, eine Junkers G-24, hinzu.



Die zweite 3-mot. Junkers G-31 „Österreich“, Landung nach dem Überführungsflug aus Dessau nach Aspern, 1928.

Erstmals tagte im Februar 1927 die IATA in Wien, die internationale Vereinigung der Fluggesellschaften.

1927/28 erfolgte der systematische Aufbau der Flughäfen. Wien-Aspern erhielt z. B. eine Funkstelle, 1929 dann eine Peilstation und eine Nacht-Landebefeuerung. Die Ausstattung der übrigen Flughäfen in Graz, Klagenfurt, Innsbruck, Salzburg und Linz folgte.

FOLLOW ME!



Junkers F 13-A 57 „Dohle“
1928–1935
auf der Strecke Konstanz – Innsbruck.

1929 erreichte die Flugzeugflotte der ÖLAG ihren Höchststand: 6 Junkers F-13, 2 Junkers G-24 und eine Junkers G-31 für den Fracht- und Passagierdienst und eine Luftbildmaschine gehörten der ÖLAG, dazu kamen noch einige gecharterte Maschinen aus Deutschland.

Die anhaltende Wirtschaftskrise zwang das Unternehmen 1933 sein Streckennetz zu reduzieren. Für 1935 beschloß man, den Flugzeugpark um zwei Junkers Ju 52/3m



Junkers F 13-A 2 „Stieglitz“ 1923,
das erste Flugzeug der ÖLAG.

zu ergänzen. 1936 lag die ÖLAG schließlich im Beförderungsprogramm an vierter Stelle in Europa. Vor ihr waren die Deutsche Lufthansa, die Königlich-Niederländische Luftverkehrsgesellschaft KLM und die Air France. Das Streckennetz erreichte mit 4.862 km seine größte Ausdehnung, erstmals wurde auch Linz miteinbezogen.

Mit der Besetzung Österreichs im März 1938 endete die selbständige Tätigkeit der ÖLAG, mit Ende 1938 ging sie in der Deutschen Lufthansa auf. Zuletzt bestand der Flugzeugpark aus sechs dreimotorigen Junkers Ju 52/3m und zwei einmotorigen Junkers F-13. Bis zuletzt war das Netz ohne Passagierunfall betrieben worden. Während der 15 Jahre ihres Bestandes waren 7,5

Millionen Flugkilometer zurückgelegt, über 120.000 Passagiere, 912.000 kg Fracht und 260.000 kg Post transportiert worden.

An das internationale Flugnetz wurde Österreich wieder am 16. Juni 1946 angeschlossen, als die Pan American World Airways von den USA her ihren Flugdienst eröffnete. 1947 kam die Wiedererrichtung des Amtes für Zivilluftfahrt, und allmählich gingen die Flughäfen wieder in heimische Verwaltung über.

Am 11. Dezember 1953 erfolgte die Gründung der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft und der Flugsicherungsaufbau konnte beginnen.

Mit dem Staatsvertrag vom 15. Mai 1955 erhielt Österreich die volle Luftfreiheit wieder. Diese Tatsache mußte entsprechend gefeiert werden. Auf dem Gelände des Flughafens Wien-Schwechat, der ehemaligen Piste der Firma Heinkel, fand der erste Flugtag am 26. Juni 1955 mit teilweise eigenen Flugzeugen statt.

Das Jahr 1957 war voller Ereignisse: Am 1. Februar kam eine Douglas DC-6C Frachtmaschine der PanAm direkt aus New York nach Wien und am 22. März begann das „Düsenzeitalter“ mit der Vorstellung einer Caravelle in Schwechat, fast genau sechs Jahre später nahmen dann die Austrian Airlines diesen Typ in ihren Flugzeugpark auf. Am 30. September 1957 fand im Festsaal der Creditanstalt-Bankverein A.G. in Wien die Gründungssitzung der Austrian Airlines statt. Österreich hatte damit wieder ein eigenes Luftfahrtunternehmen.

Vom Reeder Fred Olsen aus Norwegen wurde dann am 1. Jänner 1958 ein Chartervertrag über vier Vickers Viscounts abgeschlossen, am 31. März startete anschließend erstmals eine dieser Viscounts 779 in den Farben der AUA von Schwechat aus nach London.

Der Flughafen in Schwechat entsprach nicht mehr den Anforderungen des gewaltig angestiegenen Luftverkehrs. Ein Neubau der Abfertigungsgebäude war deshalb notwendig geworden. Der Bundespräsident Dr. Adolf Schärf übergab am 19. Juni 1960 die neuen Anlagen feierlich dem Betrieb.

Die Austrian Airlines setzten ihre Aufbauarbeit weiter fort und in den anschließenden Jahren dehnten sie das Streckennetz wesentlich aus. Ebenso kamen Inlandflugstrecken hinzu. 1960 erwarb die Gesellschaft sechs eigene Super-Viscounts 837, denen zwei der Type 745 folgten.

Das Passagieraufkommen stieg in den ersten fünf Jahren des Bestehens von 28.351 auf 145.499 Fluggäste und die Fracht/Posttransporte von 205 t auf 1.076 t. 1962 arbeiteten 1.000 Personen bei dieser Gesellschaft, davon 46 Piloten, 23 Städte in 17 Staaten Europas wurden angefliegen.

Am 20. Februar 1963 erhielt das erste Düsenflugzeug, eine Caravelle VI-R, den Namen „Wien“. Bis 1966 folgten noch weitere vier. Die letzte schied am 26. Juli 1972 aus.

Es folgte am 1. Mai 1963 die Aufnahme des Inlandflugverkehrs mit zwei Douglas DC-3 Kolbenmotormaschinen, denen im November eine dritte folgte. Ab Mitte 1966 wurden sie durch zweimotorige Turbopropmaschinen der Type Hawker-Siddeley HS 748 Srs. 2A ersetzt, die bis 31. Oktober 1969 im Dienst blieben.

In Zusammenarbeit mit Sabena, der belgischen Luftverkehrsgesellschaft, erschienen die „Rot-weiß-roten“ Farben auf der Strecke Wien – Brüssel – New York auch in den USA. Die Transatlantikdienstaufnahme erfolgte am 1. April 1969, dessen Einstellung am 31. März 1971. Ein Jahr zuvor war auch der Inlandflug aus Rentabilitätsgründen eingestellt worden.

Um eine Vereinheitlichung zu erreichen, wurden neue gewinnbringendere Douglas DC-9 Maschinen angeschafft. Die erste, auf den Namen „Niederösterreich“ getauft, kam am 18. Juni 1971. Bis September 1972 folgten in kurzem Abstand weitere 8 Stück. Ab 17. September 1971, als die letzte Viscount außer Dienst gestellt wurde, verfügten die Austrian Airlines über eine reine Jet-Flotte.

Mit dem Neubau der Werft begann man am 16. Oktober 1972, die dann am 26. Juni 1974 eröffnet werden konnte. Gleichzeitige Wartung an fünf DC-9 oder einer Boeing 747 ist möglich.

Auch die Verwaltung benötigte neue Räume, so erfolgte die Grundsteinlegung



Vickers Viscount 837 OE-LAM „L. v. Beethoven“ (1960–1971).



Douglas DC 3 OE LBC „Edelweiß“ (1963–1966).



Hawker-Siddeley 748 OE LHT „Franz Lehar“ (1966–1969).



Die jüngste Generation: DC-9.

für das neue Verwaltungsgebäude in Wien-Oberlaa am 14. Juli 1975 für 800 Angestellte. Ende 1978 erfolgte die Übergabe. Im selben Jahr, am 4. September 1975, traf die erste gestreckte Version der DC-9-32, die DC-9-51, in Schwechat ein. Bis Jänner 1978 kamen noch weitere vier hinzu. Diese Ankäufe berechtigte das stetige Steigen der Passagier- und Frachtraten der Luftfahrtgesellschaft, die nunmehr seit einigen Jahren

aktiv ist. Die vorher getätigten Investitionen waren dadurch voll berechtigt. Diese Flugzeuge stehen nicht nur im regelmäßigen Liniendienst im Einsatz, sondern sie fliegen auch regelmäßig im Charterverkehr für die verschiedensten Reisebüros. Um den Flugbetrieb noch rentabler gestalten zu können, wird die Flotte auf DC-9-80 Maschinen mit etwas erweiterter Sitzkapazität umgerüstet werden.
D.I. Reinhard Keimel



Die Feier des 80jährigen Jubiläums zeigt uns zwei Aspekte: einerseits denken wir an die Vergangenheit zurück, auf die erzielten Erfolge, dabei erinnern wir uns derer, die nicht mehr unter uns sind, die aber herzhaf und wirkungsvoll zum Ruhm des Aero-Clubs beigetragen haben. Andererseits richtet sich unser Blick nach der Zukunft, die uns vielversprechend erscheint. Die junge Generation weist großes Interesse für den mannigfaltigen Flugsport auf und ist schon heute bewußt, eines Tages bei einem nächsten Jubiläum, auch ihrerseits Vorgänger zu werden.

Die sämtlichen Kollegen der Fédération Aéronautique Internationale wünschen für die kommenden Jahre viel Glück und Erfolg und gratulieren herzlich.

With my best wishes!

PRINCE ANTOINE DE LIGNE
Präsident der FAI

Österreichischer Aero-Club

Prinz Eugen-Straße 12, 1040 Wien, Telefon 0222/65 11 28 und 29, Telex 133132

Präsident: Dr. Josef Lenz
Generalsekretär: Ing. Karl Hoffmann

Vizepräsidenten:
ASKÖ: NR Josef Schlager
ASVÖ: Kom.R. Ernst Leeb
UNION: HR Dr. Josef Gaisbacher
VBLS: Eugen Schabes

Finanzreferent: Karl Hasitschka

Bundessektionsleiter:
Segelflug: MR Dr. Heinrich Geusau
Motorflug: DVw. Günther Huber
Modellflug: OSR Dir. Edwin Krill
Fallschirmspringen: Obstlt. Wolfgang Pflegerl
Ballonfahrt: Gert Scholz
Hängegleiten: Sepp Himberger
Zivilflugplätze: Johann Pum
Zivilluftfahrerschulen: Erwin Pettirsch
Rettungsflugwacht: D.I. Arch. H. Richter

Weitere Vorstandsmitglieder:
ASKÖ: Dr. Franz Majorkovits
ASVÖ: D.I. Arch. Hans Richter, Ing. Joh. Krausz,
Ing. Eduard Kalina
UNION: Ing. Anton Feldner, Richard Wais,
Ing. Dr. Robert Lipa

Kooptierte Mitglieder:
Divisionär Othmar Tauschitz, Karl Berger

Beobachter:
Franz Fiby (Vorsitzender der ONF)

Landesverbandspräsidenten:
Wien: Erwin Pettirsch
Niederösterreich: NR Rudolf Marwan-Schlosser
Burgenland: Dkfm. Günther König
Oberösterreich: Dr. Hannes Charwat-Pessler
Salzburg: Kurt Moser
Steiermark: HR Dr. Josef Gaisbacher
Kärnten: Oberst Hans Gamringer
Vorarlberg: Ing. Alwin Kolb-Lerche
Tirol: Bundesrat Dr. Rudolf Schwaiger

Mitglied der Fédération Aéronautique Internationale (FAI).
Österreichs Vertreter in der FAI:
HR Dr. Josef Gaisbacher

Vertretung in den FAI-Kommissionen:
Segelflug: MR Dr. Heinrich Geusau
Motorflug: D.I. Wilfried Staudinger
Modellflug: OSR Dir. Edwin Krill
Fallschirmspringen: Dr. Franz Lorber
Ballonfahrt: Kapitän Josef Starkbaum
Hängegleiten: Sepp Himberger
Luftfahrtmedizin: Dr. Dietrich Lahoda
Kunstflug: Karl Berger
Luftfahrerziehung: Prof. Werner Ledl
Int. Sportkommission: HR Dr. Josef Gaisbacher
Amateurflugzeugbau: Oskar Westermayer



Als langjähriger Agent der International Air Transport Association (IATA) bieten wir Ihnen in Zusammenarbeit mit unseren Partnern in allen Teilen der Welt für Ihr Stückgut, Sammelgut und Chartersendungen preisgünstige und schnellste Flugverbindungen an.

Wir haben auch für den Vor- und Nachtransport Ihrer heiklen Luftfrachtgüter gesorgt. Unsere Spezialfahrzeuge bis zum 38to-Zug sind für den erschütterungsfreien Straßentransport auf allen Achsen luftgefedert. Weiters sind diese LKW's mit isoliertem Kastenaufbau und mit von der Führerkabine aus steuer- und kontrollierbarer Klimaanlage ausgerüstet. Hydraulische Ladebordwände mit Tragfähigkeiten bis zu 4,5t sowie versenkbare Rollenbahnen im Inneren des Laderaumes und einklinkbare Rollenbahnen

auf den Ladebordwänden ermöglichen problemloses Be- und Entladen. Transport- und temperaturempfindliche Güter wie Computer, Kücken, Spitals- und Laboratoriumsausrüstungen, Reagenzien oder elektronische Meßgeräte können vom Flugzeug direkt in diese LKW's verladen und auf schnellstem Wege an ihren Bestimmungsort gebracht werden – auch wenn dieser im europäischen Ausland liegt. Wien hat sich im letzten Jahrzehnt zu einem idealen Transitpunkt für Auslieferungen von Gütern dieser Art in Comecon-Länder oder Länder im Nahen Osten entwickelt.

Jedes Problem kann gelöst werden, jede Destination ist erreichbar.

Kirchner + Co
Internationale Transport-AG
Luftfracht- und Spezialtransporte
A-1300 Wien Flughafen (0222) 77 70/27 07

Ad multos annos . . .

80 Jahre Österreichischer Aero-Club – 80 Jahre Österreichische Luftfahrt sind wohl Anlaß, im Rückblick die Marksteine der Entwicklung zu beschreiben, die Leistungen auf allen Gebieten der Luftfahrt aufzuzählen und alle Mitglieder anerkennend zu würdigen, die den Flugsport und die Allgemeine Luftfahrt zu dem Stand geführt haben, auf den wir heute glauben, stolz sein zu dürfen. Mit mehr als 15.000 Mitgliedern in 300 Vereinen, 6 Flugsportarten, einem weitgefächerten qualifizierten Ausbildungswesen, 50 in den Clubs betriebenen Flugplätzen, 13 Weltmeister- und 12 Europameistertitel seit dem Wiederbeginn nach dem letzten Krieg, zahlreichen internationalen Siegen, erfolgreichen Großveranstaltungen und einem hohen Ansehen in der internationalen Luftfahrtorganisation hat der Österreichische Aero-Club sicher in diesen 80 Jahren trotz zweimaliger langjähriger Verhinderung und Behinderung seiner Aktivitäten einen Stand erreicht, der sich im internationalen Vergleich sehen lassen kann und der, gemessen an der Größe und Bevölkerungszahl Österreichs, den Stand vieler größerer Staaten übertrifft, in denen dem Flugsport weit größere staatliche Aufmerksamkeit und Unterstützung gewidmet wird. Sie werden daher auch in dieser Festschrift den Rückblick, die Anerkennung und die Laudationes in vielen Geleitworten und Beiträgen verstreut aber umfassend genug finden, sodaß ich diese nicht wiederholen muß.

Im großen und ganzen dürften wir also – bei aller Ungeduld wegen oft schleppenden Fortschritts und bei allem Unmut über Erschwernisse und Behinderungen, deren Berechtigung nicht erkennbar ist – mit den 80 Jahren unserer Vergangenheit nicht unzufrieden sein.

Was mir aber Sorge macht, ist die Zukunft, die Frage, ob alle die guten Wünsche für die weiteren Jahre, die wir jetzt erhalten, zur Hoffnung berechtigen, daß die Entwicklung in den nächsten 20 Jahren so weitergehen oder wenigstens der erreichte Stand gehalten werden kann.

Zunehmend spüren wir doch negative, ja sogar feindliche Haltungen gegenüber der Allgemeinen Luftfahrt und dem Flugsport, die nach unserer Meinung ohne sachliche Gründe und Rechtfertigung zu Hemmungen und Behinderungen der Entwicklung führen und die, wenn sie in der Einschränkung des Flugbetriebes unserer Flugplätze, ja deren Schließung, in der Vertreibung von den Flughäfen durch Verbote oder prohibitive Gebühren, in unerträglicher und ungerechter Steuerbelastung, oder in Einschränkungen im Luftraum zum Ausdruck kommen, die positive Entwicklung dieser 80 Jahre hinfort ins Gegenteil verkehren zu können. Wir meinen, daß diese Haltungen auf Vorurteilen und – woran wir vielleicht zum Teil auch selbst schuld sind – auf mangelhafter Information über die Allgemeine Luftfahrt beruhen. Das Vorurteil, wir seien ein exklusiver Club, der einen Nobelsport betreibt, ist längst durch unsere Mitgliederkartei widerlegt, die

Tag der Luftfahrt, 27. 4. 1958,
Heldenplatz, Wien.

einen Berufsquerschnitt wie jede andere Gemeinschaft ausweist. Selbst in den ersten 10 Jahren von 1901 bis 1911, bei 300 Mitgliedern, lag die Exklusivität eher in der Bereitschaft zum Wagnis und zur Pionierleistung, als in Stand oder Vermögen der Mitglieder begründet, was Namen wie Karl Illner beweisen. Aufschlußreich ist auch die Mitgliederstatistik der Sportorganisationen 1980. Sicher sind wir im Gesamtsport (oder im Gesamtverkehr aller Verkehrswege) eine Minderheit. Wenn wir aber sehen, daß so populäre Sportarten, wie Schwimmen in 153 Vereinen mit 59.212 Mitgliedern, Radsport in 372 Vereinen mit 39.654 Mitgliedern, Tischtennis in 543 Vereinen mit 20.228 Mitgliedern, Hand- und Faustball in 389 Vereinen mit 18.206 Mitgliedern, Eislaufen in 75 Vereinen mit 11.202 Mitgliedern, Leichtathletik in 224 Vereinen mit 15.986 Mitgliedern und Segeln in 53 Vereinen mit 10.175 Mitgliedern betrieben werden, und der Großteil der übrigen Sportfächer weit niedrigere Mitgliederzahlen aufweist, dann kann wohl bei 300 Vereinen mit 15.109 Mitgliedern im Flugsport keine Rede von einem exklusiven Nobelsport sein.

Noch gefährlicher als dieses Vorurteil scheinen mir für unsere Zukunft die Vorwürfe, daß Flugsport und Allgemeine Luftfahrt kostbare Energie zum Vergnügen verschwenden, die Umwelt durch Luftverschmutzung und Lärm ungebührlich belasten, kostbare Devisen verbrauchen und auf den Flughäfen Defizite verursachen, die zu indirekten Subventionen führen.

Zum Teil beruhen diese Vorwürfe schlicht auf Unkenntnis der Fakten, zum Teil auf einem gestörten Verhältnis zur Gerechtigkeit und zum Gleichheitsgrundsatz in unserer Verfassung. Wenn aber eine in Österreich so hoch geachtete Institution wie der Rechnungshof im Prüfungsbericht über die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft m.b.H. (III-68 der Beilagen zu den stenografischen Protokollen des Nationalrates XV GP) ausführt, daß die Allgemeine Luftfahrt „durch Lärm, Energieverbrauch und Luftverschmutzung eine Umweltbelastung darstellt, die in einem deutlichen Mißverhältnis zur Erfüllung (ihrer) Transportfunktion steht“, daß auf dem Flughafen Wien „die Landtarife . . . derart



Tag der Luftfahrt, 7. 4. 1973,
Rathausplatz, Wien.



Tag der Luftfahrt, 2. 5. 1965, Schloß Schönbrunn, Wien.



niedrig angesetzt (sind), daß . . . ein erheblicher Verlust entstand" . . . der „letztlich eine indirekte Subvention der Privatfliegerei dar(stellt), die in weiten Bereichen ohnehin direkt gefördert wird“, daß „die staatliche Förderung einer volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich negativ zu qualifizierenden Verkehrssparte als Widerspruch in sich“ erachtet wird, und daß „die Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Allgemeinen Luftfahrt . . . als volkswirtschaftlich unerwünscht zu qualifizieren“ ist, dann muß uns dies alarmieren, gleichgültig ob diese Schlußfolgerungen auf Mangel an Information oder bewußte Desinformation zurückzuführen sind. Es kann auch nicht beruhigen, daß Tätigkeitsberichte des Rechnungshofes keine weitverbreitete Lektüre sind und seine Kritik ansonst oft nur geringe Auswirkungen zeitigt. Wir können fast sicher sein, daß in Zukunft bei der Begründung von Gebührenerhöhungen, bei der Kürzung von Förderungsmitteln oder einfach für Erschwernisse oder Beschränkungen der Allgemeinen Luftfahrt die Berufung auf den Rechnungshofbericht nicht fehlen wird.

Deshalb zunächst einige Fakten dazu.

Die zulässigen Lärmemissionen der Kleinflugzeuge müssen doch neben jenen im Straßenverkehr (selbst abgesehen von Mopeds und Motorrädern), von Rasenmähern ganz zu schweigen, eher angenehm auffallen oder besser nicht mehr auffallen, wenn man in der Nähe einer Verkehrsstraße steht. Das ist meßbar.

Stört der Fluglärm manche vielleicht nur deshalb, weil seine Quelle sichtbarer, seltener auftretend und einem „exklusiven Sport“, den man selbst nicht betreibt, zugeordnet wird? Dies ist mangels „Psychometers“ nicht meßbar.

Der Kraftstoffverbrauch unserer Flugzeuge entsprechend 100 Straßenkilometer ist etwa gleich dem Verbrauch eines Mittelklassekraftwagens, der Verbrauch pro Sitzplatzkilometer beträgt 60–70% des entsprechenden Verbrauches eines Verkehrsflugzeuges.

Die Luftverschmutzung durch Kraftfahrzeuge spüren wir in der Nase und in der Lunge, das Sterben der Pflanzen können wir sehen, die Emissionen und ihr Effekt sind meßbar. Eine Luftverschmutzung durch Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt mit irgendeinem negativen Effekt war bisher selbst bei intensivstem Betrieb nirgends meßbar.

Wie wurde also das Mißverhältnis dieser Faktoren zur Transportfunktion ermittelt? Wie schneiden dabei eigentlich die anderen Verkehrszweige ab?

Wir dürfen annehmen, daß die Charterflugzeuge zu 100% mit Touristen besetzt sind, die zu ihrem Vergnügen fliegen. British Airways – Statistiken anderer Gesellschaften sind nicht bekannt – gibt auch für den Linienverkehr 90% Touristen an. Die Autokolonnen an Wochenenden, die im Stau ganze Straßenzüge fast unbewohnbar machen (und sicher überproportionale Energie verbrauchen) sind doch wohl von „Ausflüglern“ oder Touristen besetzt.

Sind wir Flieger Bürger minderen Rechts, daß unsere Aktivitäten als Sportler oder Touristen volkswirtschaftlich unerwünscht und negativ qualifiziert werden müssen, obgleich wir eher weniger Energie verbrauchen, die Luft jedenfalls weniger verschmutzen und den Lärm der Autokolonnen nicht zu übertönen vermögen?

Die Frage der Flugplatzgebühren und der direkten und indirekten Subventionierung der Allgemeinen Luftfahrt und Sportfliegerei sind zu komplex und umfangreich, um hier eingehend erörtert zu werden. Deshalb auch dazu nur ein paar Fakten, die sicher mit den Schlußfolgerungen des Rechnungshofes nicht zu vereinbaren sind.

Während dem Straßenverkehr die Verkehrsflächen, von wenigen Mautstraßen abgesehen, kostenlos zur Verfügung gestellt werden, zahlt die Luftfahrt für die Benützung der Verkehrsflächen am Boden und, bei einem Fluggewicht über 2000 kg, auch für die Benützung der Luftstraßen. Die Abgabenbelastung der Kraftstoffe dient überwiegend der Errichtung der Verkehrswege des Kraftfahrverkehrs, leider auch die noch höhere Abgabenbelastung der Flugtreibstoffe der Allgemeinen Luftfahrt (die gewerbliche Luftfahrt ist weitgehend befreit), obwohl wir doch wie alle anderen Bürger unseren Obulus schon als Kraftfahrer entrichten.

Die direkten Subventionen für die Allgemeine Luftfahrt dürften in der Größenordnung von 3 bis 5 Millionen liegen, die zum Großteil für den Ausbau der Flugplätze im Interesse der Sicherheit aufgewendet werden. Die Mineralölsteuererträge aus der Allgemeinen Luftfahrt dürften 30.000.000 Schilling übersteigen, die Umsatzsteuererträge liegen noch darüber.

Bei einem Flug Wien – Salzburg mit einem Kleinflugzeug machen die Landegebühren, Abgaben auf Flugtreibstoff und Umsatzsteuer schon rund 60% der Gesamtkosten aus.

Arbeitsplätze in der zwar noch kleinen, aber exportfähigen Luftfahrzeug- und Geräteindustrie, auf Flugplätzen und in Wartungsbetrieben können wohl auch nur erhalten werden, wenn der „volkswirtschaftlich unerwünschte“ Betrieb der Allgemeinen Luftfahrt den Basisabsatzmarkt schafft.

Defizite aus dem Geschäftsbereich Allgemeine Luftfahrt auf Flughäfen (Wien) werden primär damit errechnet, daß Kosten für Einrichtungen, Anlagen und Dienste, welche die Allgemeine Luftfahrt weder verlangt hat noch braucht, auf sie umgelegt werden. Sie entstehen auch dadurch, daß Bauten, die für ganz andere Zwecke errichtet wurden, für die Allgemeine Luftfahrt verwendet und unwirtschaftlich betrieben werden. Noch nie hat ein Flughafenplaner die Benutzer nach ihrem Bedarf und ihren Anforderungen an den Flugplatz gefragt. Wir sind nicht die Verursacher der Fehlplanungen und Defizite, nur ihre Opfer.

Der Rechnungshof ist wohl nicht verpflichtet, moralische und ideelle Gesichtspunkte bei seinen Urteilen zu beachten. Wir müssen es tun und meinen sogar, daß darin volkswirtschaftlich beachtliche, wenn auch oft nur über lange Zeiträume quantifizierbare Faktoren erkennbar sind.

Den Nachwuchs für den Aufbau, bzw. Wiederaufbau der zivilen Verkehrsluftfahrt und der Militärluftfahrt hat der österreichische Aero-Club zumindest zweimal geliefert. Die Ausbildungsfunktion besteht weiter.

Der Wert des Flugsportes als Erziehungsmittel und Bildungsmotivierung wurde auch hierzulande schon erkannt. Der hohe Freizeit- und Erholungswert des Flugsportes gegenüber dem Straßenkilometerfressen ist wohl noch mehr bewußt zu machen. Daß Flugsport und Allgemeine Luftfahrt selbst im Zeitalter hochspezialisierter und aufwendiger Forschung in der Industrie und in Instituten noch Impulsgeber und Schrittmacher sein können, beweist die Übernahme der Methoden und Erkenntnisse der Segelflugtechnologie und Aerodynamik durch die Verkehrs- und Militärluftfahrt.

Schwer zu quantifizieren ist der volkswirtschaftliche Effekt der Verwendung von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt für eilige geschäftliche Besprechungen, Transport von Servicemonteuren, dringend benötigten Ersatzteilen etc.

Als Bereicherung des Fremdenverkehrsangebotes wurden Flugplätze und Flugsport an vielen Orten erkannt.

Wie weit die Allgemeine Luftfahrt als Auftraggeber und Absatzbasis für österreichische Produzenten von Luftfahrzeugen und Gerät die Voraussetzung für Exportchancen bildet, wird sich zunehmend abschätzen lassen.

Daß Kooperationen mit Feuerwehren und Rettungsorganisationen uns das Stigma der „volkswirtschaftlichen Unerwünschtheit“ nehmen können, wage ich nur zu hoffen.

Jede Luftfahrt hat als Sportfliegerei oder Allgemeine Luftfahrt begonnen, sie hat diese zur Voraussetzung.

Ein Otto v. Lilienthal, ein Wilhelm Kress, Viktor Silberer, Igo Etrich, Karl Illner, Adolf Warchalowski und all die anderen Pioniere wurden in ihrer Zeit wenigstens nur als Abenteurer und Narren qualifiziert, bis es dämmerte, daß sie Wegbereiter einer neuen Dimension des Verkehrs und der Erschließung der Welt sind. Ohne sie, ohne die Pioniere wäre die heutige Verkehrsluftfahrt nicht denkbar. Sollte es heute, da die späten Früchte ihres Fliegens evident sind, erlaubt und richtig sein diesen Zweig der Luftfahrt als „volkswirtschaftlich unerwünscht“ abzuqualifizieren?

Für die Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt werden sicher die steigenden Kosten große Probleme schaffen, vielleicht sogar wirklich einen sozialen Numerus clausus bewirken, wie es ihn in den letzten 80 Jahren nicht gab.

Entscheidend wird aber sein, ob es gelingt, das Bild der Allgemeinen Luftfahrt und Sportfliegerei und ihre Bedeutung für unser Land im Bewußtsein der Öffentlichkeit, der Medien, der Meinungsbildner und Entscheidungsgremien frei von Vorurteilen und Fehleinschätzungen infolge von Fehlinformation darzustellen, damit uns die Gerechtigkeit zuteil wird, auf die auch eine Minderheit Anspruch hat. Dies ist die eigentliche Überlegungsfrage.

Fliegen wurde nur durch den Glauben, den Mut und den Optimismus der Pioniere, durch ihre Bereitschaft zu jedem Opfer möglich. Wenn wir ihnen darin nicht nachstehen, werden wir auch in Zukunft bestehen. Die Erfahrungen der Vergangenheit rechtfertigen das Vertrauen in die Zukunft.

Dr. Josef Lenz

Neu. Die Ölkur für Ihren Motor:

Shell TMO. Unser bestes Motoröl.



Das erste natürliche Mehrbereichsöl, das 100% scherstabil ist.
Damit Ihr Motor leichter, sauberer, dichter, sparsamer und länger läuft.

Wenn's um Öl geht  Fragen Sie Shell

Wenn Sie mehr über Shell TMO wissen wollen, schreiben Sie an den Shell Kundendienst, Postfach 174, 1011 Wien oder rufen Sie uns einfach an, Tel.: (0222) 72 12 72. Wir übersenden Ihnen kostenlos eine ausführliche Information.



Ein echter Wiener (Flieger) geht nicht unter

Daß bei einem Landeanflug auf den ehemaligen Flugplatz Donauwiese Pilot und Segelflugzeug im Donaustrom baden gingen, ist kein Fliegerlatein, sondern nasse Tatsache. Der Pilot schwamm ans Ufer, die Feuerwehr fing das Segelflugzeug ein. Heute gibt's über Nußdorf keine Aufwinde und wegen Aspern keine Beschwerden mehr.

Die Entwicklung des Luftsports im Großraum von Wien darzustellen, käme über weite Strecken einer Wiederholung der Geschichte der Luftfahrt bzw. des Österreichischen Aero-Club 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 Luftschiffverband, 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.

Trotzdem ist die Begeisterung für die Fliegerei nie erlahmt. Nur die Anreisewege sind teilweise sehr lang geworden.

reich brachten es mit sich, daß nach der Wiedergründung des Österreichischen Aero-Club, der sich grundsätzlich der föderalistischen Struktur anpaßte, Wien, Niederösterreich und Burgenland gemeinsam – am 26. 1. 1952 – einen Landesverband konstituierten. Und erst 1957 erfolgte die Trennung in drei selbständige Landesorganisationen und seit damals gibt es also auch den Landesverband Wien.

Die fliegerische Tätigkeit der Wiener Sportflieger konzentrierte sich auf folgende Flugsportzentren: Flughafen Wien/Aspern, ASKÖ-Segelflugplatz Donauwiese und das traditionelle Segelfluggelände Spitzerberg sowie auf den Flugplatz Seyring. Einzelne Gruppen übten ihren Flugbetrieb am Flugplatz Wr. Neustadt/Ost – /West aus.

Nach einer stürmischen Aufwärtsentwicklung in den Bereichen Segelflug, Motorflug und Modellflug mußten die Flugsportvereine des Landesverbandes Wien den Verlust ihrer wichtigsten Fluggelände hinnehmen. Nach Auflassung von Seyring folgte das Segelfluggelände Donauwiese und schließlich auch der Flughafen Wien/Aspern.

Die Ausbildung und der Betrieb der Vereine mußte zur Gänze auf Flugplätze in

Oben: Lohner-Flugboot.

Lohner-Doppeldecker
Hersteller: Jacob Lohner & Co;
Wien Floridsdorf

Erstflug: 3. Juni 1912
Konstrukteur:
Ing. Leopold Bauer.
Während der Wr.
Flugwoche 1912
wurden darauf
4 Weltrekorde
erflogen.



Aerotechnica

Rosentalgasse 15/10/6, 1140 Wien
Obmann: Ing. Theodor Kleindel

Akafflieg Wien

Flugwissenschaftliche Arbeitsgruppe an der TU Wien

Karlsplatz 13, 1040 Wien
Obmann: D.I. Fritz Pachowsky
Sparten: Segelflug, Motorflug

ASKÖ Österr. Modell- und Flugsportverband Lgr. Wien

Aichholzgasse 52, 1120 Wien
Obmann: Josef Kuchling

Ballon Sport Club „Austria“

Köhlergasse 12/4, 1180 Wien
Obmann: z. Z. unbesetzt
Obmannstellvertreter: Gottfried Zach

ESV Helios

Walrißstraße 19, 1180 Wien
Obmann: Arthur Cizek

Fliegervereinigung Schwarze Adler

Goldegg-Gasse 4, 1040 Wien
Obmann: Adolf Lanzenbacher

Flugmodellbauclub Austria

Argentinierstraße 16/2/2, 1040 Wien
Obmann: Franz Hörak

Flugmodellbauclub Vienna

Reisnerstraße 12, 1030 Wien
Obmann: Karl Masopust

Niederösterreich verlagert werden, die sich im Laufe der letzten Jahre zu neuen Zentren entwickelt haben. So der Flugplatz Vöslau, insbesondere für Motorflug und Fallschirmspringen, der Flugplatz Wr. Neustadt/Ost und der Militärflugplatz Wr. Neustadt/West, der sich zu einem Segelflugzentrum entwickelt hat. Außerdem wurden am Flughafen Wien/Schwechat Hangars errichtet, die einen Teil der Wiener Motorflieger aufnehmen.

Trotz der Schwierigkeiten, die den Wiener Flugsportbegeisterten durch die entfernteren Flugplätze auferlegt sind, wurden dennoch im Laufe der Jahre zahlreiche fliegerische Leistungen in allen Bereichen des Flugsports erbracht. So hat auch der Landesverband Wien Staatsmeister in allen Sparten gestellt und eine große Reihe von sonstigen fliegerischen Einzelleistungen zu verzeichnen.

Derzeit sind im Landesverband Wien 1.752 Mitglieder organisiert. Die Vereine des Landesverbandes Wien verfügen derzeit über 21 Motorflugzeuge und 65 Segelflugzeuge.

Interessenten erhalten Auskünfte über Ausbildungsmöglichkeiten sowie über die diversen Vereine beim Österreichischen Aero-Club, Landesverband Wien, A-1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12 schriftlich oder jeden Mittwoch zwischen 18 und 19 Uhr persönlich bzw. telefonisch unter Tel. 65 52 162.

Erwin Pettirsch

Flugring Austria Wien

Nußdorferstraße 68, 1090 Wien
Obmann: Ing. Eduard Kalina
Sparten: Segelflug

Modellflugklub Falke

Postfach 49, 1211 Wien
Obmann: Karl Kukal

Wiener Luftfahrerverband Motorflug

Hauslabgasse 24a, 1150 Wien
Obmann: Erwin Pettirsch

ZSV-ÖMV AG, Sektion Flugsport

Stadtgutgasse 11, 1020 Wien
Obmann: Eugen Schabes

Fliegergruppe der österreichischen Flugverkehrsleiter

Postfach 36, 1300 Wien-Flughafen
Obmann: Kurt Kühr

1. Wiener Hängegleiterclub

Engerthstraße 193/3a/14
Obmann: Peter Soffer

Memphis Para-Team,

1. Wiener Fallschirmspringerclub

Gumpendorferstraße 10-12, 1060 Wien
Obmann: Gerhard Barger

Drachennfliegerclub Dädalus

A. Pochplatz 2, 1020 Wien
Obmann: Ing. Horst Burghauser

Österreichischer Aero-Club

Landesverband Wien
Prinz Eugen-Straße 12, 1040 Wien
Telefon 0222/65 52 162

Präsident: Erwin Pettirsch
Vizepräsident ASKÖ: Josef Weschitz
Vizepräsident ASVÖ: Ing. Eduard Kalina
Vizepräsident UNION: Ing. Adolf Atzler
Vizepräsident VBLs: Eugen Schabes

Modellflug: Robert Grillmeier
Segelflug: Robert Kupcik
Motorflug: Dipl.-Ing. Wilfried Staudinger †

Weitere Vorstandsmitglieder:
Finanzreferent Benno Kirschner
Dr. Josef Lenz
Ing. Robert Fiala

Modellflugclub Ikarus Austria

Am Tabor 18/6, 1020 Wien
Obmann: D.I. Pammesberger

Modellbauclub Alt Erlaa

Anton Baumgartnerstraße 44/A2/194, 1232 Wien
Obmann: Alfred Pruksa
Sparten: RC Motor- und Segelflug

Modellflugclub Phönix

Frömmelgasse 5/12/9 1210 Wien
Obmann: Helmut Caha

Motorflugunion Wien

2540 Bad Vöslau
Obmann: Bruno Naglich

Österr. Modell- und Sportfliegerclub Kress

Rossauer Lände 21, 1090 Wien
Obmann: Ing. Norbert Hahn
Sparten: Segelflug, Motorsegelflug

Österr. Modellsportverband, Ldgr. Wien

Wilhelmstraße 20, Stg. 13/11, 1120 Wien
Obmann: Robert Grillmeier

ASKÖ Segelfliegergruppe Wien

Himbergerstraße 81-83/10/4, 2320 Schwechat
Obmann: Friedrich Szloboda

Sportfliegerclub 3 Möven

Postfach 5, 1214 Wien
Obmann: Ing. Ernst Rabl

Sportfliegergruppe Liesing und Umgebung

Carlberggasse 53, 1230 Wien-Atzgersdorf
Obmann: Amratsrat Karl Millwisch
Sparten: Segelflug und Motorsegler

Union-Sportflieger-Club Wien

Landstraße Hauptstraße 146a, 1030 Wien
Obmann: D.I. Gottfried Heumesser
Sparten: Segelflug

Verein Fortgeschrittener Flugzeugführer

Rienösslgasse 24/11, 1040 Wien
Obmann: Ing. Otto F. Czernin

Wiener Aero-Club

Bandgasse 30/2/4, 1070 Wien
Obmann: D.I. Konrad Molin

ASKÖ Zivilluftfahrerschule Wien

Hauslabgasse 24a, 1150 Wien
Obmann: Josef Weschitz



Ein alter Menschheits Traum – die Befreiung von der Schwere der Erde – wurde zu Beginn unseres Jahrhunderts greifbare Realität. Es ist nicht zuletzt das Verdienst der waghalsigen und idealistischen Flugpioniere dieser Zeit, daß heute die Fortbewegung in der Luft zu den selbstverständlichen Dingen des modernen Lebens zählt. Der achtzigjährige Bestand des Österreichischen Aero-Clubs zeigt, daß Österreich seinen Teil zu dieser Entwicklung beigetragen hat. Es ist mir daher eine besondere Freude, zu dem Jubiläum herzlich zu gratulieren. Den Teilnehmern und Besuchern der zahlreichen Flugveranstaltungen anlässlich des Jubiläums wünsche ich einen erfolgreichen Verlauf.

Leopold Gratz
Bürgermeister und Landeshauptmann von Wien



Wenn der Österreichische Aero-Club heuer sein 80jähriges Bestandsjubiläum feiert, so heißt dies, daß dieser Verein bis in die Anfänge der Luftfahrt zurückblicken kann und ihre Entwicklung Schritt für Schritt mitgemacht hat.

Als Landeshauptmann von Tirol bin ich stolz darauf, daß es auch in unserem „Land im Gebirge“ einen eigenen Verband des Aero-Clubs gibt, dem über 1.200 Mitglieder angehören. Ich erachte es schon deshalb allein für sehr wichtig, daß bei uns Menschen leben, die die Fliegerei als Hobby pflegen und sich im Segelflug, Motorflug, Modellflug, Fallschirmspringen oder im Ballonflug üben und weiterbilden, da es in einem Gebirgsland wie Tirol vielleicht besonders wichtig ist, „Spezialisten der Luftkünste“ zu haben, um bei Katastrophen, alpinen Unglücksfällen oder wann immer Not am Mann ist, auf dem schnellstem Weg eingreifen zu können.

Deshalb freut es mich auch, daß unsere Landsleute oft bei internationalen Wettkämpfen in den verschiedenen Disziplinen, wie Modellflug oder Paraski, an den vordersten Plätzen zu finden sind.

Allerdings weiß ich auch um die Sorgen des Aero-Clubs Bescheid, die durch ständig steigende Flugplatzhaltungskosten, Treibstoffpreise und Hangarierungskosten gekennzeichnet sind, so daß die Flieger praktisch zum „Exklusivverein“ gestempelt werden. Zu hoffen bleibt auch, daß es den Sektionen Hängegleiten und Modellflug einmal gelingt, endlich als Sportarten anerkannt zu werden, um auch bei der Verteilung finanzieller Mittel berücksichtigt werden zu können.

Ich möchte noch darauf hinweisen, daß der Aero-Club Tirol einmal jährlich mit der Austragung der Internationalen Tyrol Rallye, dem größten Fliegertreffen in den Alpen, im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses steht.

So wünsche ich dem Österreichischen Aero-Club zu seinem Jubiläum, das er mit großen Flugveranstaltungen feiert, viel Erfolg. Möge es dem drittältesten Aero-Club der Welt weiterhin gelingen, seine führende Position im internationalen Flugsport einzunehmen!

Eduard Malnöfer
Landeshauptmann von Tirol

Österreichischer Aero-Club

Landesverband Tirol
6026 Innsbruck, Postfach 39
Telefon 05222/82 3 76

Präsident: Bundesrat Komm.-Rat Dr. Rudolf Schwaiger
Vizepräsident ASKÖ: Dr. Franz Majorkovits
Vizepräsident ASVÖ: Dr. Rainer Plankensteiner
Vizepräsident UNION: Obstl. Hans Prader
Vizepräsident VBLS: Dr. Hans Raffl

Segelflug: Dipl.Vw. Helmut Wurdinger
Motorflug: Herwig Waldhof
Modellflug: Josef Selg
Fallschirmspringen: RA Dr. Gerald Gärtner
Hängegleiten: Christian Dagn

Fliegerschule und ONF: Franz Fiby
Fliegerarzt: Dr. Heinz Wykypiel
Finanzreferent: Dieter Delmarko

Segelfliegergruppe Lienz

Postfach 197, 9900 Lienz
Obmann: Franz Bundschuh

Dolomiten-Aero-Club Lienz

Messinggasse 11, 9900 Lienz
Obmann: D.I. Michael Rohrer

Eisenbahner-Sportverein Innsbruck

Sektion Flugsport
Claudiastraße 2, 6020 Innsbruck
Obmann: Herbert Unterreiner
Sparten: Segelflug, Motorflug, Modellbau

Fallschirmspringerclub

Ikarus Kitzbühel
Postfach 22, 6380 St. Johann/Tirol
Obmann: Felix Zeller

Fliegerclub St. Johann-Tirol

Reitham Nr. 2, 6380 St. Johann/Tirol
Obmann: Anton Werner
Sparten: Segelflugschulung, Motorflug, Fallschirmspringen

Fliegerclub Schwaz

Sonnseite 10, 6130 Schwaz
Obmann: Ing. Walter Posch

Innsbrucker Fallschirmspringerclub

Siebererstraße 8, 6020 Innsbruck
Obmann: Univ. Prof. Dr. Gerhard Marinell

Innsbrucker Motorflieger-Club

Franz-Fischer-Straße 7, 6020 Innsbruck
Obmann: Arch. Hermann Leitgeb
Sparten: Motorflug

Innsbrucker Segelfliegervereinigung

Salumerstraße 15, 6020 Innsbruck
Obmann: Siegfried Leixner

Fliegerclub Kufstein-Langkampfen

U. Langkampfen 297, 6330 Kufstein
Obmann: Dr. Fritz Krall

Modellbau-Gemeinschaft Solbad Hall

Arbesgasse 15, 6060 Solbad Hall
Obmann: Herbert Kirchebner

Modellfliegerclub Wörgl

Augasse 28a, 6300 Wörgl
Obmann: Ekkehard Wieser

Österr. Modellsportverband

Landesgruppe Tirol
Fiecht/Pax 33, 6130 Schwaz
Obmann: Josef Selg

Segelfliegerclub Kitzbühel

Aschbachstraße 8, 7370 Kitzbühel
Obmann: Techn. Rat Toni Kahlbacher
Sparten: Motorflug, Segelflug

Segelfliegerclub Schwaz

Franz-Josefstraße 21, 6130 Schwaz
Obmann: Dr. Günther Chiettni
Sparten: Segelflug, Motorflug

Segelfliegerverein Außerfern

Kög 8, 6600 Reutte
Obmann: Hans Wacker

Sportflieger-Club Lienz

Südtirolerplatz 7, 9900 Lienz
Obmann: Ing. Robert Eck
Sparten: Motorflug, Segelflug, Drachenfliegen

1. Tiroler Fallschirmspringerclub

Postfach 7, 6026 Innsbruck
Obmann: Peter Steiner

Tiroler Modellbauclub

Seilergasse 8, 6020 Innsbruck
Obmann: Ernst Sporer
Sparten: RC Segel- und Motorflug

Union Fliegergruppe Karwendelhorst

Kärntnerstraße 32, 6020 Innsbruck
Obmann: Obstl. Hans Prader

Erster Österr. Kitingclub

Postfach 13, 6345 Kössen
Obmann: Sepp Himberger

Drachenfliegerclub Innsbruck

Gasthof Engl, Innstraße 22, 6020 Innsbruck
Obmann: Markus Mödlinger

Drachenfliegerclub Nordkette

Felseckstraße 41, 6020 Innsbruck
Obmann: Amtsrat Karl Aichholzer

Drachenfliegerclub Kitzbühel

Marchfeldgasse 3, 6370 Kitzbühel
Obmann: Dr. Horst Wendling

Delta-Club-Neunerköpfl Tannheimertal

6677 Schattwald 35
Obmann: Roland Schweissgut

Drachenfliegerclub Leutschach-Seeferd

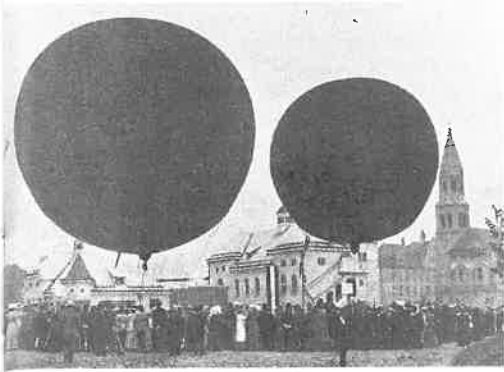
An der Laan-Straße 18/9/50, 6020 Innsbruck
Obmann: Gerhard Hundegger

1. Osttiroler Drachenfliegerclub

Patriasdorferstraße 8, 9900 Lienz
Obmann: Karl Schupfer

*Erster Aufstieg des
2200 m³ großen
Freiballons
„Tirol“ am 29. Mai
1910 in Innsbruck.
Der kleinere Ballon
„Salzburg“ von
Erzherzog Josef
Ferdinand.*

Die Propheten gehen hier zum Berg!



Nicht zu Unrecht werden Segelflug- oder Motorpiloten auch in Flachland- und Gebirgsflieger unterteilt. Obwohl Österreich in seinen geographischen Ausmaßen ein kleines Land zu nennen ist, bietet es in seiner Geographie verbunden mit den oft unterschiedlichen Wetterlagen eine der vielfältigsten Fliegerlandschaften. Wenn für den einen die unüberwindlich scheinenden Berggipfel ein Wagnis darstellen, so bedeuten für den Fliegerbesuch aus dem Westen, die einheitlichen Ebenen des Ostens besonderes Mitfranzosen.

Das Flugsportzentrum Innsbruck, das 1970 in Zusammenarbeit des Vorstandes des Landesverbandes des Österr. Aero-Clubs mit der Flughafenbetriebsgesellschaft des Flughafens Innsbruck gegründet worden war, bietet zufolge seiner geographischen und meteorologischen Lage die beste

daher die Föhnstürme, die den ersehnten Flügen in dünner Luft vorausgehen. Aus dieser Ambivalenz betrachtet liegt der Flugsport im Hochgebirge gefühlsmäßig beim Bergsteigererlebnis angesiedelt. Der Flieger- und Bergkamerad kommen einander gerade in diesen Regionen sehr nahe – im Verständnis um die Bergwelt und bei Rettungseinsätzen, die entweder Bergungen per Luft oder Sucheinsätze nach Vermißtenmeldungen sein können.

So darf der Landesverband Tirol in diesem Bewährungsspiel zwischen Maschine, Natur und Mensch berechtigt auf die Entwicklung und Erfolge der vergangenen Jahre erinnern.

Erfolge drücken sich heute vorwiegend in Zahlen aus. Mit Stand 11. 4. 1981 gehören 1.160 Mitglieder und 44 Vereine dem Landesverband Tirol an.

Golden Eagles-Alpine Gliders Zillertal

Postfach 22, 6283 Ramsau i. Z. 22a
Obmann: Josef Erler

Drachenfliegerclub Wildschönau

p.A. Hotel „Harfenwirt“, 6314 Niederau, Wildschönau
Obmann: Robert Killer

Modellsegelfliegerclub Kitzbühel

6370 Aurach 300
Obmann: Johann Erber
Sparten: RC-Segelflug

Drachenfliegerclub Mieminger Adler

Gasthaus Krug, Fronhauser 390, 6414 Mieming
Obmann: Klaus Riml

Drachenfliegerclub Fulpmes

Gasthof Steiner, 6166 Fulpmes-Medraz 9
Obmann: Walter Steiner

Deltaclub Galtür

6563 Galtür 61a, Paznauntal
Obmann: Elmar Ganahl

Alpiner Fallschirmspringer Verein Tirol

Mittenwaldweg 1, 6020 Innsbruck
Obmann: Ing. Johannes Steiger

Modellfliegerclub Außerferner Falke

Wängle, Winkl 3, 6600 Reutte
Obmann: Ludwig Lettenbichler

Modellbauverein Sparcasse Innsbruck

Defreggenstraße 19, 6020 Innsbruck
Obmann: Hermann Kammerer

Dörler Flieger Truppe Drachenfliegerclub

Kitzbühlerstraße 1/21, 6365 Kirchberg/Tirol
Obmann: Heinz Dörler

Hängegleitergilde Daidalos Lienz

Postfach 21, 9900 Lienz
Obmann: Hans Rogger

Sillianer Drachenflieger Club

9920 Sillian 172
Obmann: Hans Hechenleitner

Hängegleiterclub Albatros Inzing

Mühlweg 20, 6401 Inzing
Obmann: Bernhard Hurmann

Deltaclub Sunnyboys Axams

Lindenweg 39, 6094
Obmann: Gottfried Haider



Flugsportzentrum Innsbruck.

„Absprungbasis“ in die Hochgebirgswelt. Erwartungsgemäß zog die Stadt am Inn zahlreiche Gäste aus dem Flachland des In- und Auslandes an. Die Möglichkeiten reichen nämlich von den Einweisungsflügen durch erfahrene Fluglehrer für den alpinen Segelflug oder Motorflug bis hin zum Leistungsflug in den Alpen. Das Flugerlebnis zwischen und über den Bergen zählt zu den überwältigendsten Eindrücken. Die damit verbundene Unfallgefahr durch zu spät erkannte Ursachen will man durch entsprechende Trainingsmöglichkeiten herabsetzen.

Besonders bemerkenswert ist, daß schon in den fünfziger Jahren von Innsbruck aus der Föhnflug erforscht und erprobt worden war. Heute gilt Innsbruck auch als das Zentrum von „Föhnfliegern“ und „Höhenrekordjägern“. Geliebt wie gefürchtet sind

Ein zentrales Flugsportgeschehen stellt die Internationale Tyrol-Rallye dar. Diese Veranstaltung, die bis 1979 bereits 11mal durchgeführt worden war, gilt in Europa als die zweitgrößte Rallye. Bis zu 130 gemeldete Motorflugzeuge, Einmot, Zweimot oder Motorsegler, versuchten unter Sichtflugbedingungen die Wettbewerbsaufgaben zu erfüllen. Herwig Waldhof und Hugo Ebner haben zuletzt die Veranstaltungsleitung übernommen. Geglückte Ziellandung, Zeit- und Navigations„trials“ waren mit Preisen bedacht. Daß jedoch im Nennfeld auch die Brettjause und der Eintritt zum Ball der Luftfahrt beinhaltet ist, macht den Charme einer solchen Veranstaltung ebenso aus, wie die vielen freundlichen Nebenaspekte eines klaglosen Veranstaltungsverlaufes, der viele Fliegergäste aus dem Ausland zu Freunden Österreichs werden ließ.



„Herzliche Gratulation“ dem Österreichischen Aero-Club zum 80jährigen Bestandsjubiläum. 80 Jahre im Dienste des Flugsports ist wohl unbestritten eine beachtliche Leistung, zumal, wenn man bedenkt, wieviel Einsatz zum Aufbau einer gesamtösterreichischen allgemeinen Luftfahrt (neben der nationalen) notwendig war und ist. Beachtlich sicherlich auch die große Mitgliederzahl von 12.740 Österreichern, aufgeteilt auf die 6 Sektionen: Modellflieger, Segelflieger, Motorflieger, Ballonfahrer, Fallschirmspringer und Drachenflieger.

Allein in Vorarlberg gehören 15 zum Teil sehr aktive Vereine dem Österreichischen Aero-Club an. Unter anderem veranstaltet der Vorarlberger Aero-Club seit Jahren das traditionelle internationale Rheintal Pokalfliegen, welches sich nicht nur größter Beliebtheit erfreut, sondern auch eine bedeutende internationale Modellflugsportveranstaltung darstellt. Bei den Fallschirmspringern und bei den Segelfliegern kann Vorarlberg auf Staatsmeistertitel und Weltmeisterschafts-Teilnehmer verweisen.

Neben dem Modellflugsport, dem Fallschirmspringen und dem Segelfliegen kommt in Vorarlberg auch der Motor-Sportfliegerei Bedeutung zu. Motorflug ist heute ja nicht nur mehr Hobby, sondern verfolgt vielmehr den Zweck, eine schnelle Verbindung zu verschiedenen kleinen Flughäfen und damit gewünschten Zielorten herzustellen.

Mein Gruß gilt allen Teilnehmern an den zahlreichen Flugveranstaltungen anlässlich des 80-Jahr-Jubiläums. Allen Mitgliedern des Österreichischen Aero-Clubs wünsche ich weiterhin viel Erfolg in den „Lüften und auf dem Lande“.

Dr. Herbert Kessler
Landeshauptmann von Vorarlberg



Zu Wasser, zu Luft und zu Lande

Der Lostag für die Fliegerei im Ländle ist mit 28. 8. 1911 festzusetzen. Viele tausend Zuschauer versammelten sich in den Bregenzer Seeanlagen, um den ersten Flugzeugstart miterleben. Paul Fidler pilotierte sein Gerät in 20 m Höhe auf den See hinaus und beendete dort auch diesen ersten Showflug.

1913 verzeichnet die Chronik die erste Landung eines Flugzeuges, das nicht im Ländle gestartet war: Tiefenthaler aus Rankweil setzte seinen Apparat auf eine Wiese bei Brederis.

Der erste Weltkrieg belebte mit seinen Anforderungen an das Flugzeug als Kriegsgesamtheit das gesamte Flugwesen. Auch Vorarlberger Piloten waren in hohem Maß an Kriegsschauplätzen eingesetzt. Pius Moosbrugger aus Nüziders verzeichnete als Pilot an der russischen und italienischen Front rund 3.000 Aufstiege.

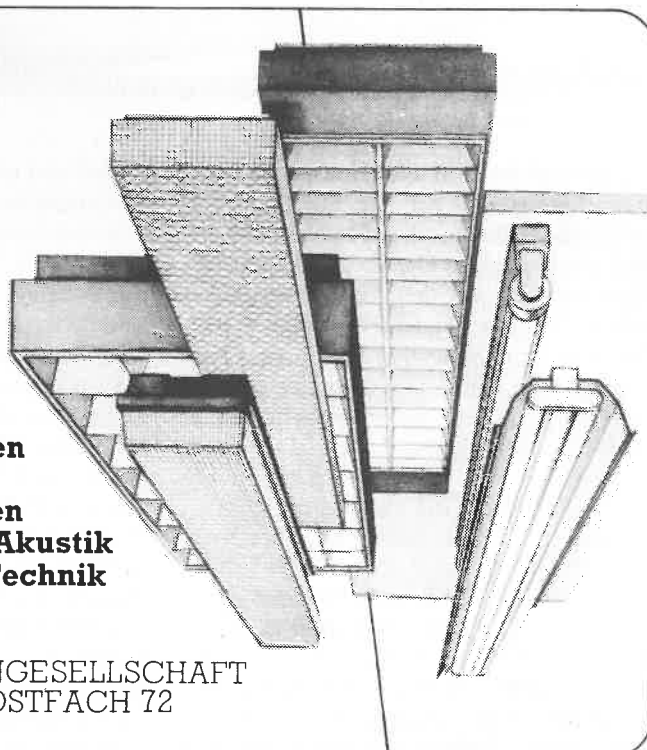
1922 begannen die Brüder Knittelberger mit der Eigenkonstruktion eines Gleitflugzeuges die Fliegerei im friedlichen Sinne zu beleben. 1925 entstand in Bregenz der erste Verein „Flugsport Bregenz“. Und seit der „Pfänder-Segelflugwoche“ hatte auch Vorarlberg seine „Wasserkuppe“.

Es folgte nunmehr die Gründung der Segelfliegergruppen Bregenz, Dornbirn, Hard, Hohenems, Nüziders, Bludenz, Lustenau, Rankweil, Altenstadt, Frastanz und Feldkirch. Diese Gruppen besaßen bereits zusammen 18 selbstgebaute Segelflugzeuge.

Dr. Fritz Schindler aus Kennelbach erwarb als erster Vorarlberger den Privatpilotschein.

In der Zwischenkriegszeit wurde eigentlich die Basis für künftige Segelfliegergenerationen gelegt, denn die wirtschaftliche Lage zwang zum Eigenbau des Fluggerätes und zu engstem Zusammenhalt.

LEUCHTEN
ZUMTOBEL



**Anbauleuchten
Einbauleuchten
Industrielleuchten
Sicherheitsleuchten
Klimaleuchten
Metallrasterdecken
+ Licht + Klima + Akustik
Hospital-System-Technik
PRO-Lichtsystem**

ZUMTOBEL AKTIENGESELLSCHAFT
6850 DORNBIERN, POSTFACH 72



Startplatz am Bödele ob Dornbirn, 1936.



Flugbetrieb am Pfänder 1953.

Es ist sicher angebracht, im heurigen Jubiläumsjahr die Namen jener zu nennen, die auch noch heute aktiv am Fluggeschehen teilnehmen: Kurt Varrone, Eugen Schalber, Josef Beck, Josef Schiebig, Willi Haider, Hans Künz und Karl Kittelberger. Kurt Varrone und Franz Grubhofer ist die Entstehung des Flugplatzes Hohenems-Dornbirn als wichtigstes Flugsportzentrum im Ländle zu danken.



„Abgehoben“ Pfänder 1957.

Der Verband betreut heute 14 Mitgliedsvereine mit rund 600 Mitgliedern, besitzt eine herrliche Flugplatzanlage in Hohenems als Zentrum des Luftsports. 20.000 bis 25.000 Flugbewegungen beweisen die rege Inanspruchnahme durch den Sport, die Wirtschaft und den Tourismus.

Die Modellflieger betreiben eine eigene Anlage und sind seit 15 Jahren Ausrichter einer großen FAI-Veranstaltung. Die Fallschirmspringer und Segelflieger stellen seit vielen Jahren Mitglieder in die Nationalmannschaft. Die Zentralisierung des Flugsports auf der Anlage in Hohenems und der Ausbau seit dem Jahre 1960 brachte für Vorarlbergs Fliegerei eine Heimstätte und einen Ausbildungsstand, der absolut gleichwertig im Vergleich mit anderen Bundesländern bezeichnet werden darf.

Alwin Kolb-Lerche



Bergfahrt – Talflug.

Flugplatz Hohenems, 1974.



Alpa-Luftsportclub

p.A. Ing. Werner Novak, Wiesenweg 5, 6900 Bregenz
Obmann: Dr. Harry Holzner
Sparten: Motorflug, Motorsegler

Modellbauclub Brigantium

Bregenzenerstraße 2, 6922 Wolfurt
Obmann: Gottlieb Böhrer

Modellbauclub Bludenz

Im Hag 23, 6714 Nüziders
Obmann: Josef Bickel

Modellsportclub Dornbirn

Dums 434, 6811 Göfis
Obmann: Norbert Schnutt

ASKÖ Sportfliegergruppe Bregenz

p.A. H. Valentini, Am Ruggbach 11, 6911 Lochau
Obmann: H. Valentini
Sparten: Segelflug

Sportfliegergruppe Dornbirn

Vord. Achmühlestraße 17, 6850 Dornbirn
Obmann: Heinz Stieger

Sportfliegergruppe Feldkirch

Münzersiedlung 7b, 6807 Feldkirch-Tisis
Obmann: Josef Mayr
Sparten: Segelfliegen

Sportfliegergruppe Hohenems

Kaiserin-Elisabethstraße 7, 6845 Hohenems
Obmann: Prof. Lothar Hämmerle
Sparten: Segelflug, Motorsegler

Vorarlberger Fallschirmspringerclub

„Silvretta“
Postfach, 6845 Hohenems
Obmann: Walter Grossinger

Vorarlberger Motorfliegerclub

Horchenweg, 6858 Schwarzach
Obmann: Ing. Dieter Oberbacher

Union Para Club Vorarlberg

Pohlweg 7, 6923 Lauterach
Obmann: Dr. Reinhard Flatz

Modellsportfliegerclub Rheintal

Im Vorach 25, 6850 Dornbirn
Obmann: Karl Wasner d. Ä.

Sportfliegergruppe VIW-Montafon

Postfach 78, 6780 Schruns
Obmann: Hubert Ganahl
Sparten: Motorsegler

Rheintal-Fliegergruppe

Postfach 87, 6845 Flugplatz Hohenems
Obmann: Rolf Seewald
Sparten: Motorflug

Vorarlberger Hängegleiterverband

6791 St. Gallenkirch Nr. 203
Obmann: Felix Schwärzler

Österreichischer Aero-Club

Landesverband Vorarlberg
Postfach 85, 6845 Flugplatz Hohenems
Telefon 05576/21 70

Präsident: Alwin Kolb-Lerche
Vizepräsident: Karl Wasner d. Ä.
Vizepräsident: Karl Buda
Finanzreferent: Siegfried Seeger
Organisationsreferent: Heinz Stieger
Ehrenpräsident: Kurt Varrone

Motorflug: Karl Buda
Segelflug: Herbert Valentini
Fallschirmspringen: Dr. Peter Mennel
Modellflug: August Wilhelm Justen
Hängegleiter: Felix Schwärzler

HOCHBAU
TIEFBAU
BELAGSARBEITEN
BRÜCKENBAU
BETONSTEINE
FERTIGTEILE
TRANSPORTBETON

Tel. 05523 / 2081

Betonwerk Klaus
Tel. 05523 / 2051



Der Drang in die Luft ist groß!

1980: 1183 Flugschülerausweise beantragt und ausgestellt
erworben: 319 Privatpilotscheine
421 Segelfliegerscheine
98 Fallschirmspringerscheine
395 Sonderpilotscheine
in: 47 Motorflugschulen
55 Ausbildungsbetrieben für Segelflug
14 Ausbildungsbetrieben für Fallschirmspringen
12 Hängegleiterschulen

Diese beeindruckenden Zahlen können über den Wermutstropfen darin nicht hinwegtäuschen.

Die Sektion Motorflug des jubilierenden Österreichischen Aero Club umfaßt heute 2.860 Piloten. Eine Handvoll Männer waren es zur Gründungszeit, die besessen vom alten Menschheits Traum, die Luft zu beherrschen und sich über die Erde erheben zu können, alles einsetzten, Person und Vermögen, um den Fortschritt der damals beginnenden Luftfahrt voranzutreiben. Es wurden in den Jahren bis zum 1. Weltkrieg eine Unzahl von nationalen und internationalen Rekorden erflogen. Flug-

felder wurden errichtet und Österreich wurde auch Austragungsland internationaler Wettbewerbe. Der 1. Weltkrieg machte auch flugsportliche Aktivitäten unmöglich und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten nach dem Krieg verhinderten eine weitere Entwicklung. Erst in den dreißiger Jahren war es wieder möglich, internationale Wettbewerbe teils über Wien zu führen oder überhaupt in Wien zu veranstalten. Der 2. Weltkrieg brachte wiederum ein schwere Zäsur. Erst im Jahre 1954 begann mit der Aus-

bildung von Piloten für Rettungszwecke neuerlich der Zivillflugbetrieb.

Nach Wiedergewinnung der Luftfreiheit im Jahre 1955 begann ein enormer Aufschwung. Wettbewerbe, Freundschaftsflüge und Flugtage wurden von den rasch hintereinander entstehenden Vereinen durchgeführt. Die österreichische Motorflugwettbewerbsordnung wurde geschaffen und durch zahlreiche Beteiligung ein Kader von Spitzenpiloten herangebildet, die bei den seit 1977 im 2-Jahresturnus durchgeführten Weltmeisterschaften der FAI regelmäßig Spitzenplätze errangen. Die Anerkennung der sportlichen Tätigkeit des Österr. Aero-Club fand ihren Niederschlag darin, daß die FAI den ÖAeC mit der Durchführung der 2. Weltmeisterschaft 1979 in Wels betraute. Weiters wurde dem ÖAeC die Durchführung der Europameisterschaft 1981 und der Weltmeisterschaft 1982 im Kunstflug übertragen.

Neben den rein sportlichen nationalen und internationalen Aktivitäten war das Schulungswesen in den Vereinen aufgebaut worden. In tausenden von Stunden vermittelten erfahrene Kameraden, die die Fluglehrausbildung absolviert hatten, Nachwuchspiloten die erforderlichen Kenntnisse zur Erlangung des Privatpilotscheines. Um das fliegerische Können der Clubmitglieder zu perfektionieren, werden in den

Fortsetzung auf Seite 40

Flughafen Salzburg — ein Flughafen für alle





„Ein Flugzeug, das keinen Flugplatz mehr braucht“, notierte belustigt die Fachpresse zum ersten Auftritt der Kurzstart- und Langsamflugmaschine Fieseler Fi 156 während des 4. Int. Flugmeetings in Zürich-Dübendorf, Ende Juli 1937. Heute sind seine Zeitlupenflüge Erholung für unsere tempogewohnten Augen, sein Lebenslauf gleicht einem Märchen: Wenn er nicht verschrottet wurde, dann fliegt er auch noch heute . . .

Der Storch, der aus der Kälte kam.

Es war ein langer Weg, bis unser alter Storch – mit Kennzeichen OE-AKA – in seinem heutigen Zustand hier bei uns in Wiener Neustadt fliegen konnte.

Im Jahre 1943, es wird wohl im Monat Juni gewesen sein, wurde er in den Gerhard-Fieseler-Werken in Kassel-Bettenhausen fertiggestellt. Zu dieser Zeit war die Halbzeit des zweiten Weltkrieges überschritten und die seit 1939 in der deutschen Luftwaffe in Dienst stehenden „Störche“ haben sich im Sanitäts- und Rückhol-dienst, sowie bei Kurier- und Verbindungsflügen bestens bewährt.

Deutschland exportierte auch dieses erstklassige Qualitätsprodukt seiner damaligen hochentwickelten Luftfahrtindustrie. So geht aus dem Lebenslaufakt unseres „Storches“ hervor, daß er mit vier anderen als letzte Rate von insgesamt 20 „Fieseler-Störchen“ im Juli 1943 nach Schweden exportiert worden war. Dort tat er bis ca. 1960 gutmütig, wie überall, seinen Dienst. Dann wurde er von der schwedischen Luftwaffe in einem Hangar abgestellt und zum Verkauf ausgeschrieben.

Auch aus Österreich kam Ende 1960, und zwar von der AKAFLIEG an der Technischen Hochschule Wien eine Anfrage, ob ein „Fieseler-Storch“ zu haben wäre. Nach langwieriger Korrespondenz glückte schließlich der Kauf dieses „Storches“. Er wurde von der schwedischen Luftwaffe wieder flugklar gemacht, und am 28. Juli 1961 den mittlerweile nach Schweden geflogenen Piloten der AKAFLIEG nach einigen Einweisungsflügen übergeben. So starteten dann Dipl.-Ing. Bauer und Ing. Schedl mit dem „Storch“, der schon die Kennung OE-AKA trug, vom Flugplatz Göteborg aus zum Flug in seine neue Heimat.

Der Flug führte über Malmö nach Kiel, weiter zu seinem Geburtsort Kassel und von dort über Nürnberg nach Wien-Schwechat, wo er am 30. Juli nachmittags nach einer Gesamtflugzeit von 18. Stunden und 50 Minuten wohlbehalten landete. Von der Prüfstelle für Luftfahrzeuge und der Werft der Flughafen-Betriebsgesellschaft wurde er inspiziert und überholt. Herr Dr. Putz erwirkte sein endgültiges Quartier bei der Firma Simmering-Graz-Pauker A.G. Am 20. Juli 1962 wurde der Fieseler auf den Werkflugplatz der ebengenannten Firma SGP, die damals auch noch Flugzeuge baute, nach Wiener Neustadt/Theresienfeld überflogen. Seit damals genießt dieses alte Flugzeug das Gastrecht in diesem großen Hangar und darf diesen herrlichen Flugplatz sein Nest nennen.

Inzwischen hat sich viel geändert und der gute „Storch“ ist mit uns, meiner Gattin und mir, noch so manche Ralley als alter Herr mitgeflogen. Dann kam, nachdem wir dieses Flugzeug im März 1972 von der AKAFLIEG Wien kauften und noch ein Jahr flogen, die Zeit der fälligen Grundüberholung. Vor dem Start zur letzten Kontrolle nach Wien-Schwechat wurde durch einen Rollschaden die Grundüberholung vorverlegt.

Nun begann für uns eine schwere Zeit. Die Werft in Wien-Schwechat übernahm die Zelle zur Überholung, während für den Motor, das Herz des Flugzeuges, erst eine Werkstätte gefunden werden mußte. Der Motor, auch noch der original ARGUS-As 10 C Baureihe P-1, der eine Startleistung von 240 PS abgibt, machte uns die größten Sorgen, waren doch für die Grundüberholung eine Menge Ersatzteile, vor allem Neuteile, nötig. Erst nach einem Jahr, als die Zelle schon fast fertig war, kam der Motor in die

richtigen Hände. Jeanpierre Delaistre, der Inhaber der Firma „DELAVIA“ in Marl/Loemühle bei Recklinghausen, nahm sich dessen an und zerlegte ihn, prüfte, legte Meßblätter an und telefonierte quer durch Europa, bis er endlich in der Schweiz die nötigen Neuteile auftreiben konnte.

Inzwischen wurden in der Firma Hoffmann in Rosenheim die Propeller überholt, in Schwchat die Instrumente und eine neue Bereifung kam aus Puteaux bei Paris. Endlich konnte im Februar 1976 in meinem und meines Neffen Beisein der Prüflauf unter Aufsicht des LBA (Deutsches Luftfahrt Bundesamt) in Marl erfolgen. Er verlief zur vollsten Zufriedenheit und ich traf mit dem Motor noch im selben Monat wieder in Wien-Schwechat ein. Alsbaldigst wurde der Motor in die Zelle eingebaut und am 7. Mai 1976 erfolgte nach diversen Lärmprüfflügen der letzte Prüfflug, den die beiden Ingenieure der Prüfstelle für Luftfahrzeuge, Schwarz und Eisnecker, durchführten. An diesem Tag, es herrschte herrliches Wetter und alle Leute, die in und um die Werft waren, sahen zu, an diesem 7. Mai landeten die beiden Ingenieure um 0902 GMT und übergaben uns wieder unser Flugzeug mit den neuen Zulassungspapieren. Es war geschafft!

Hochbeglückt bestiegen wir sofort unseren „guten Alten“ und flogen zunächst den Abnahmeflug nach Aspern. Dann kehrten wir mit unserem „neuen Alten“ wieder über Schwchat nach Wiener Neustadt zurück, wo uns der gute und stets hilfsbereite Fritz Gschwendtner erwartete, der auch mit mir in einer Platzrunde das Produkt langer Überholungsarbeiten erprobte.

Und so begannen wir wieder mit unserem „Storch“ zu fliegen, zunächst nur in der schönen und abwechslungsreichen Umgebung von Wie-

ner Neustadt und dann in immer weiteren Kreisen über unserer herrlichen Gebirgswelt. Und bei solchen Flügen lohnt dieses Flugzeug alle Mühen und Sorgen. Die Sicht und die Sicherheit, die dieses alte Flugzeug bietet, ist einmalig. Man hat bei solchen Gebirgsflügen das Gefühl, als ob einen der liebe Gott auf seiner Hand über die lieblichen Täler und an den schroffen Bergen vorbeiführt.

Im Jahre 1977 kam dann der Sportfliegerclub AUSTRIA (SFCA) auf den Wiener Neustädter Flugplatz Ost. Etwa um diese Zeit entdeckte man auch in Österreich die Liebe zu den „Oldtimern“. Wir veranstalteten mit dem neuen Verein und mit unseren in- und ausländischen Freunden Flugtage, in deren Mittelpunkt der „Storch“ stand, und ich flog ihn den interessierten Menschen vor. Alle waren begeistert, wie schnell der große Vogel abhebt (je nach Wind nach ca. 4 bis 25 Metern) und wie steil und kurz und sanft er landet. So wurde der „Fieseler-Storch“ bei uns wieder bekannt und wo wir hinkommen, schauen ihn viele alte Flieger versonnen an, war er doch ein Flugzeug ihrer Generation bzw. ihrer Jugend.

Nun wird der „Storch“ auch für Gastflüge noch verwendet, als Statist bei Modeschauen, als Repräsentant der Stadt Wiener Neustadt, deren Stadtwappen er auf seiner Motorhaube trägt, oder des eigenen Vereines. Man hat auch in den frühen Jahren, als er nach Österreich kam, Meßflüge für ein Satellitenprogramm mit ihm durchgeführt und so mancher Segelflieger wurde vom „Storch“ in Aspern oder Wiener Neustadt hochgeschleppt und erwarb nach einem solchen Schleppflug mit anschließendem Streckenflug sein Leistungsabzeichen.

Dieses Flugzeug bestätigt bei jedem Start, Flug und jeder Landung, wie weit seine Konstrukteure vorausdachten, mit seiner soliden und einmaligen Konstruktion, gepaart mit einer sorgfältigen Werkmannsarbeit. Er hat eine Spannweite von 14,25 m und sein maximales Abfluggewicht beträgt 1.380 kp. Sein Motor, eine einst berühmte Konstruktion der ARGUS-Flugmotorenwerke Berlin-Reinickendorf, ist ein Achtzylinder-hängender-luftgekühlter V-Motor der bei einer Drehzahl von 2000 U/Min. 240 PS Leistung abgibt. Er kann auf vier Arten gestartet werden: 1. mittels Handandrehkurbel, 2. mittels Fremdstromes (Außenbords), 3. mittels Preßluft und 4. über Bordanlasser durch Bordakkumulator. Die beiden Treibstoffbehälter in den Tragflächen fassen zusammen 350 Liter Flugbenzin, wodurch sich eine Flugdauer von ca. 5 Stunden bei einem Verbrauch von ca. 60 Liter je Stunde ergibt d. h. die Reichweite beträgt ca. 600 km (je nach Wind).

Bei dieser Gelegenheit gilt mein Dank auch allen jenen Menschen, die dieses Flugzeug entwarfen, bauten, schonten und warteten: den Fieseler-Werken in Kassel, den braven Flugzeugwarten der schwedischen Luftwaffe, sowie den Männern der Flughafenwerft in Wien-Schwechat und den Herren der Prüfstelle für Luftfahrzeuge des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Auch danke ich den Österreichischen Luftstreitkräften, die es mir schon öfters gestatteten, ihre Fliegerhorste zu frequentieren.

Daher können wir ihn, den guten alten „Storch“, zum Jubiläumsflugtag am ältesten Flugplatz Österreichs, in Wiener Neustadt, am 20. September 1981, noch immer fliegen sehen.

Ing. Eduard Paul

Karl Illner-Gedächtnisflug nach Horn

Im Rahmen des Karl Illner-Erinnerungsjahres 1980 wurde der vor 70 Jahren als Pionierleistung ausgeführte Fernflug Wien – Horn – Wien durch einen Jubiläumsflug wiederholt. Nach einer Sondergenehmigung des Amtes der NÖ Landesregierung flog zum Jahrestag des seinerzeitigen Rekordfluges ein Fieseler-Storch die annähernde Illner-Strecke mit Landung bei Horn. Das Flugzeug mit Kennung OE-AKA wurde von Ing. Eduard Paul, dem Eigentümer der Maschine pilotiert. An Bord befanden sich der Präsident des ÖAeC, Dr. Josef Lenz, und der Sohn von Karl Illner, Hans Illner.

Beim Denkmal für den seinerzeitigen Flug im Jahre 1910 wurde ein Kranz mit rot-weiß-roter Schleife und der Inschrift „Dem österreichischen Flugpionier Karl Illner, 1910–1980, Der Österreichische Aero-Club“ niedergelegt. Bei dieser Feier mit großer Beteiligung der Horner Bevölkerung waren auch die Nachkommen Karl Illners, außer Sohn und Tochter vier Enkel und fast alle neun Urenkel anwesend. Diese erhielten von Präsident Dr. Lenz die Erinnerungsmedaille des ÖAeC mit abgebildeter Etrich-Taube.



Damen-Sektion

Mitglieder dieser Sektion werden nach den Satzungen der ordentlichen Mitglieder aufgenommen. Der Mitgliedsbeitrag beträgt S 20.–, die Einschreibgebühr S 2.–. Sie haben die gleichen Rechte wie die ordentlichen Mitglieder mit Ausnahme des aktiven und passiven Wahlrechts. Zweck dieser Sektion ist die Hebung des Clublebens, Mitwirkung bei Flug- und ähnlichen Veranstaltungen, bei denen die Mithilfe eines Damenkomitees notwendig erscheint.

Aus den Statuten des AERO-CLUB 1931

Modeschau
im
Hangar Two,
Schwechat.

Foto: Pedro Kramreiter.

Generalprobe für die Motorkunstflug WM 1982

Eine Woche vor dem Europameisterschaftsbeginn 1981 im Motorkunstflug konnten die Punitzer Veranstalter ihre Vorbereitungsarbeiten im „grünen Bereich“ vermelden. Genannt haben 34 Herren und 13 Damen aus 13 Ländern auf insgesamt 37 Maschinen, die zum Teil Punitz – kurzfristig Zollflugplatz – direkt anfliegen werden. Pro Nation dürfen je 3 Herren und 3 Damen an den Start mit vorherigem offiziellem Training 2x10 Min. Die 1 km³ große Kunstflug-Box befindet sich 2 km nördlich des Flugplatzes, die Boxbeobachtung erfolgt durch „Linienrichter“. Eine Großküche sorgte für die Essensauslieferung. 7 Mädchen der Handelsakademie Oberwart arbeiteten kostenlos als Dolmetscher und Stenotypistinnen. Postleitungen, Computer, Unterkünfte, Transfers, Monitore, Kopierer und nicht zuletzt ein Schlechtwetterprogramm mußten organisiert werden, neben der Blitzfertigstellung zweier neuer Hangars. Die Hauptlast ruhte auf Reinhard Kreamer, wobei das Land, der Landeshauptmann und die Punitzer die Aufgaben mehr oder weniger im Alleingang bewältigten. Bei so viel Mut, als Versuchskaninchen für die WM 82 zu dienen, ist nur der allerbeste Erfolg zu wünschen, der sich bereits nach der offiziellen EM-Eröffnung am 16. 8. mit strahlendstem Wetter und ebensolcher Laune auch abzeichnen dürfte. Einzig und allein die Tatsache schmerzt, daß nach Ungarntraining und Paukerstunden eines amerikanischen Trainers nur der Staatsmeister Stiasny als einziger Österreicher den Heimvorteil genützt hat. Weiters ist erstaunlich, daß nach einem optisch ausgezeichneten „TV-Sport am Montag“-Kunstflug-Bericht aus Trausdorf (am 3. 8.) der Hinweis auf die Europameisterschaften unter die „gerissene Rolle“ gefallen ist. Bleibt die Vermutung nahe, daß unser Häufchen „Kunstturner“ sich lieber im kleinlichen Kantönligest aufreibt, anstatt – Teddy Podgorski schau oba – gemeinsam ein möglichst gutes WM-Bild für Österreich anzupeilen.



Pitts Special

Oldies unter den Wolken

Von der Reblausstaffel zum Aero Veteranen Club

In den auslaufenden 70er Jahren waren drei Piper J 3C/„L 4“ mit ihren Piloten nur unter der Bezeichnung „Die Reblausstaffel“ bekannt.

Wie ihr Name richtig vermuten läßt, galten die im sogenannten Land- und Forstflug eingesetzten Maschinen als gut eingespieltes Team gegen burgenländische Starschwärme.

Ein weiteres Betätigungsfeld bot sich auch bei Flugshows und Flugtagen. Die Staffel führte präzisen Verbandsflug vor, wobei nicht zu übersehen war, daß die „L 4“, von den Amerikanern im 2. Weltkrieg für Tief- und Aufklärungsflüge analog zum Fieseler-Storch eingesetzt, dieses Erbe perfekt fortgesetzt haben. Die Originalversion dieses Typs hatte 65 PS, heute baut man auf 95 PS.

Beim Umgang mit diesen Maschinen dürfte einigen Piloten die Liebe zum Oldtimer eingeschossen sein. Ihre Seltenheit und teilweise „Exotik“ verstärkte vielleicht in vermehrtem Maße die Bindung zwischen Pilot und Flugzeug.

Gleichgesinnte fanden sich innerhalb des ÖAeC, Landesverband Niederösterreich, zum Aero Veteranen Club zusammen.

Jüngstes Kind ihrer gedeihlichen Ambitionen ist ein ERCOUBE 415 C, Baujahr 1946. Frisch lackiert und mit verchromten Zylinderkopfdeckeln steht es doppeldeutig und mit Zwergenausmaßen frei nach dem Motto – so klein und doch so groß – bereit.

Übrigens, die Baupläne einer Etrich-Taube liegen schon in der Schublade vorbereitet. Es nähme nicht wunder, wenn bei der nächsten Luftfahrtwoche ...



Fortsetzung von Seite 37

Vereinen Refresherkurse durchgeführt, in denen bekanntes theoretisches Wissen vertieft und neues Wissen vermittelt wird. Um einen Anreiz zur Weiterbildung zu geben, wurde das „Leistungsabzeichen der FAI“ geschaffen, das in fünf Graden verliehen wird. In Österreich wurden bereits 29 goldene Leistungsabzeichen erworben.

Die zunehmende Dichte des zivilen und militärischen Luftverkehrs erfordert gesetzliche Regelungen, die eine fühlbare Beschränkung des für die Sportfliegerei verfügbaren Luftraumes nach sich ziehen. Nur durch die technische Anpassung des Fluggerätes und die erweiterte theoretische Ausbildung ist es möglich, eine reibungslose Durchführung des kommerziellen, militärischen und privaten Luftverkehrs zu gewährleisten. Wir dürfen heute mit Stolz sagen, daß die Ausbildung, die die jungen Piloten in ihren Vereinen erhalten, auf höchstem Niveau steht.

Trotz der erfreulichen Entwicklung auf dem Sektor der Sportfliegerei gibt es beachtliche Hindernisse zu überwinden. Bürgerinitiativen machen den den Vereinen auf vielen mit höchstem persönlichem Einsatz errichteten Flugfeldern das Leben schwer. „Lärmbelästigung“ ist das Modewort geworden, das von vielen angeführt wird, die zwar gegen den Flugplatz auftreten, aber nichts gegen Mopedfahrer unternehmen, die mit ausgeräumtem Auspuff und aufgeböhrten Maschinen ihre Privatrennen veranstalten. Gegen Argumente, die mit Lärmmessungen untermauert sind, sind diese Gegner der Luftfahrt taub. Unter der derzeitigen wirtschaftlichen Situation droht der Sportfliegerei weiters eine große Gefahr durch die Kostenexplosion. Das Fluggerät ist mit der Luxussteuer von 30% belastet und der Treibstoff mit der Mineralölsteuer, die lediglich dem Straßenbau zugute kommt.

Die 2860 Piloten der Sektion Motorflug im Österreichischen Aero-Club sind zum größten Teil junge Arbeiter und Angestellte, die bereit sind, für die Ausübung des herrlichen Flugsports große Opfer auf sich zu nehmen. Wenn die Kostenbelastung jedoch die Leistungsfähigkeit des Einzelnen übersteigt, so wird die Verminderung der Flugstunden die zwangsläufige Folge sein. Dies bedeutet aber Verminderung der Möglichkeit, Erfahrungen zu sammeln und somit Beeinträchtigung der Flugsicherheit. Obwohl seit Jahren unter Hinweis auf dieses Argument der ÖAeC beim Finanzministerium wiederholt vorstellig geworden ist, war eine günstigere gesetzliche Regelung nicht zu erwirken.

Wir hoffen, daß die gegenwärtigen Bedrohungen der Sportfliegerei abgewendet werden können und auch in Zukunft den österr. Motorfliegern der Himmel nicht verschlossen bleibt.

DVw Günther Huber



„Vermutlich lieb ich das Fliegen und vor allem diese enorme Bindung zwischen einem Menschen und einem Flugzeug. Ich spreche nicht von jedem – aber von dem, für den das Fliegen das Leben bedeutet, der Himmel nicht als Arbeitsplatz oder zur Unterhaltung da ist, sondern ihm sein Zuhause gibt“.

Richard Bach



Kilometerleistung ohne PS

Segelflug als Hochleistungs- und Spitzensport zu betreiben ist das uneingestandene Ziel seiner Anhänger. Durch die Abhängigkeit von Wetterlagen, dem zur Verfügung stehenden Material und den eigenen Einsatzmöglichkeiten ist es gar nicht so einfach zu punkten. Gerade deshalb gibt es im Segelflugbewerb zwar Leistungsbeste, aber niemals einen Besiegten!

Mit den ersten Segelflug-Staatsmeisterschaften nach dem Krieg eröffnete Zell/See 1952 den Reigen der nationalen und internationalen Segelflugwettbewerbe. 1953 wurde Zell wiederum Austragungsort für die Segelflug-Staatsmeisterschaften.

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 Harter 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 Harter 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 Ka 6 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 Bewerben 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 Schreibermaier.

1968 war für Österreichs Segelflieger das Erfolgjahr: Harro Wödl wurde in Leszno (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, 1975) und Siegfried Puch (1971), in der Standard-Klasse Ernst Schraffl (1969) und Harro Wödl (1971, 1973, 1975). Die Tagesaufgaben wurden immer schwieriger, es gab keine Aufgaben unter 500 km. Besonders die 5 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, von 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.

Besonders hervorzuheben wäre noch, daß Österreich in Waikeri den „kleinen“ Weltmeister stellen konnte: Andreas Hämmerle belegte in der Offenen Klasse den besten Platz mit 19 m Spannweite und war Sieger der damals noch bestehenden Trophäe des 19-m-Weltcups.



Harro Wödl



Standard Austria im Schlepp, Zell am See, 1964.



Mariazell, 1966.

Die nächsten Weltmeisterschaften fanden 1976 in Ryäskälä/Finnland statt. Das österreichische Team, bestehend aus Othmar Fahrafellner auf Nimbus II (12.), Dr. Alf Schubert auf Nimbus II (13.), Andreas Hämmerle auf Standard Cirrus (13.) und Harro Wödl auf DG 100 hielt sich gut im Mittelfeld.

1977 war wieder ein Staatsmeisterschaftsjahr. Als Austragungsort hat sich wieder Mariazell angeboten. An 7 Wertungstagen wurden insgesamt 70.817 km geflogen. Staatsmeister der Offenen Klasse wurde Othmar Fahrafellner auf seinem Nimbus II, und Staatsmeister der Standardklasse der leider 1980 tödlich verunglückte Josef Walsberger auf ASW 15 b, ebenfalls aus Mariazell. In der 15-m-Klasse wartete Andreas Hämmerle als Sieger (nicht Staatsmeister) auf, weil die Klasse für die Vergebung des Staatsmeistertitels noch zu gering besetzt war. Nach dieser Wertung hatte sich das Team für die nächste WM, 1978 in Chateauroux/Frankreich, bereits qualifiziert: Andreas Hämmerle für die 15-m-Klasse, Dr. Schubert und Othmar Fah-

rafellner für die Offene Klasse und Greg Stöger, der in der Staatsmeisterschaft knapp hinter Walsberger lag, aber mehr Punkte aus dem Wettbewerb 1975 gerettet hatte. Hier zeigte sich wieder, daß Österreichs Segelflieger hervorragend sind. Obwohl ihnen bei Wettbewerben über dem Flachland noch ausreichende Erfahrung fehlt, konnten sie an der Spitze der Mittelgruppe abschneiden.

Im Jahre 1977 begann die Sektion Segelflug Neuland zu besetzen. Der USFC-Schärding erklärte sich bereit, die 1. Staatsmeisterschaften im Segelkunstflug auszurichten. Nach langwierigen Vorbereitungen und nach Überwindung erheblicher Schwierigkeiten fand diese am 3. und 4. September 1977 in Schärding/Suben statt. In der Akrobatik-Klasse hatten zwar mehrere Österreicher genannt, einige aber kurz vor dem Termin ihre Nennung wieder zurückgezogen, so daß der Staatsmeistertitel an Reinhard Hagenmüller nur vergeben werden konnte, weil ein Pilot der Halb-akrobatik-Klasse mit Zustimmung aller Teilnehmer und der Jury nachträglich in

der Akrobatik-Klasse gemeldet hatte. Die Siegerehren gingen in der Halbakrobatik-Klasse an Josef Ecker, Weiße Möwe Wels. Wie erwartet, waren an diesem Wettbewerb gleichviele deutsche Piloten vertreten wie Österreicher. Gestartet wurde auf Pilatus B 4 und auf LO 100.

Im Jahre 1978 wurde in Örebro, Schweden, der 1. internationale Wettbewerb der Club-Klasse ausgetragen. Auch hiezu hat Österreich einen Teilnehmer entsendet. Auch an der 1. Europäischen Motorsegler-Meisterschaft, die am Flugplatz Feuerstein stattfand, haben 2 österreichische Besatzungen teilgenommen. Unter 19 Teilnehmern konnten die Piloten aus Linz den 5. Gesamtrang erreichen.

Als Austragungsort der 16. Segelflugmeisterschaften fiel die Wahl auf Pinkafeld. Mit einem Vorsprung von 0,7 Punkten schaffte Walter Szabo den Staatsmeister der Standardklasse vor Stögner, und in der Offenen Klasse ging der Sieg wieder an Dr. Alf Schubert. Die 15-m-Klasse war bereits mit 11 Piloten besetzt, Andreas Hämmerle

Fortsetzung auf Seite 46



Warum sind wir in der Luft?

Man könnte sagen, wir üben das,
was man leben nennt.

Richard Bach



vom USFC Wörschach wurde Staatsmeister auf Mini-Nimbus. In allen drei Klassen wurden 103.913 km gewertet. Im Herbst 1979 fand in Krems/Gneixendorf die 2. Segelkunstflug-Staatsmeisterschaft statt. Staatsmeister in der Vollakrobatik-Klasse wurde – bei sechs österr. Konkurrenten – Siegfried Puch, und den Sieg in der Halbakrobatik-Klasse trug Rudolf Göbel – unter 8 Teilnehmern – davon.

Nicht vom Wettergott gesegnet war die Staatsmeisterschaft 1980, wieder in Mariazell. Je Klasse zwar 5 Wertungstage, doch nur 1 Wertungstag mit einer Aufgabe über 500 km. In der Standardklasse wurde der junge Sportstudent Heimo Steiner Staatsmeister, der leider 2 Wochen später den

Fliebertod fand. In den beiden anderen Klassen hatte man sich bereits an die Meister Andreas Hämmerle und Dr. Alf Schubert gewöhnt.

Die beste Weltmeisterschaftsleistung erbrachten die Österreicher bei der letzten WM 1981 in Paderborn. Dr. Schubert mit seinem Nimbus II erreichte den 4. Gesamtrang, vor ihm reihten sich nur die 3 Piloten, die den neuen Nimbus III flogen. In der Standard-Klasse erreichte Heinz Hämmerle und in der 15-m-Klasse Dr. Andreas Hämmerle je den 7. Gesamtrang, der WM-Neuling Haggenmüller als 31. lag genau im Mittelfeld. Abgesehen von Wödl's Weltmeistersieg 1968 war dies das beste Abschneiden der österreichischen Mannschaft in einer Weltmeisterschaft.

MR Dr. Heinrich Geusau



Österreichs erfolgreiche WM-Mannschaft von Paderborn: Dr. Hämmerle, Dr. Schubert, Reinhard Haggenmüller, Heinz Hämmerle (v. l.).

Wenn Sie informiert sein wollen über das Flugsportgeschehen und die Allgemeine Luftfahrt in Österreich:

Flugsportzeitung

informativ – interessant – aktuell

... am besten gleich im Abonnement!

„Flugsportzeitung“
Postfach 398, 3100 St. Pölten

Telefon (02742) 34 22
(02742) 78 7 63

Bericht der Bundessektion Segelflug

Den Motor in der Sektion Segelflug bildet der Jahreswettbewerb, die Staatsmeisterschaft Klasse II. Hier haben Segelflieger die Möglichkeit, sich individuell zu qualifizieren, hier besteht die entsprechende Flexibilität, den Wettbewerb so zu steuern, daß keine Sparte des Leistungsegelfliegens benachteiligt wird. Die Entwicklung der Staatsmeisterschaft Klasse II zeigt gleichzeitig die Entwicklung der Sektion Segelflug.

Die erste Ausschreibung eines Jahreswettbewerbs stammt aus dem Jahre 1956. Damals wurde in einer Inlandsklasse und in einer Auslandsklasse gewertet. Voraussetzung für die Wertung in der Auslandsklasse waren, daß Start oder Landung außerhalb Österreichs erfolgten. Der Sieger der Inlandsklasse 1956 wies 3 Flüge mit insgesamt 394 km auf, in der Auslandsklasse gab es damals 3 Teilnehmer, der beste von ihnen hatte insgesamt 861 km aufzuweisen. Im Jahre 1960 waren in der Inlandsklasse bereits 143 Teilnehmer, die 252 Flüge mit insgesamt 32.952 km, 1961 bereits 215 Teilnehmer bei 468 Flügen und 64.531 km und 1962 267 Teilnehmer bei 588 Flügen und 106.678 km (Durchschnittsleistung = 181,4 km) absolvierten.

Ab 1963 war die Auslandsklasse aufgelassen, die Wertung erfolgte in einer Silber-C- und in einer Gold-C-Klasse, hier kam es vor, daß einige der Silber-C-Klasse weit längere Flüge aufzuweisen hatten, als der Großteil der Gold-C-Klasse. Ihre Wertung in der zweitrangigen Klasse erfolgte nur deshalb, weil ihnen die Gold-C-Höhe fehlte. Die Punkteberechnung war damals äußerst kompliziert und hatte insofern eine Progression eingebaut, als die letzten Teilstrecken mehr Punkte erhielten als die ersten Teilstrecken (Berechnung je 50 km).

Die nächste Ausschreibung 1967 sah dann die Wertung in der Allgemeinen Klasse und in der Juniorenklasse vor. In der Juniorenklasse, die etwa 10% Teilnehmer der Allgemeinen Klasse zählte, schienen damals Namen auf, die heute auf den vorderen Plätzen in der Staatsmeisterschaft Klasse I reihen oder als Teilnehmer an Weltmeisterschaften bekannt sind.

Mit Rücksicht darauf, daß der Jahreswettbewerb sich über das gesamte Bundesgebiet erstreckte und im Wettbewerb alle Altersstufen erfaßte, war es recht und billig, den (oder die) Sieger auch als Staatsmeister zu ehren. Der Wettbewerb wurde daher 1973 in Staatsmeisterschaft Klasse II umbenannt und ab 1974 in den damals gängigen Klassen der offenen und der Standardklasse als FAI-Klassen und der Club-Klasse

als nationale Nachwuchsklasse geführt. Der Sinn der Club-Klasse lag darin, guten Piloten auch mit älteren Flugzeugen Gewinnchancen zu geben und zu vermeiden, daß sich nur die Benützer der neuen Kunststoffflugzeuge als konkurrenzfähig erachteten.

Während 1974 in der Staatsmeisterschaft Klasse II beliebig viele Flüge möglich waren, von denen nur die 3 besten in der Wertung zählten und im Generalsekretariat alle Flüge ausgewertet waren, sah sich die Sektion 1974 veranlaßt, die Arbeit im Generalsekretariat wegen Personalmangels dadurch zu reduzieren, daß nur mehr 3 Flüge eines Piloten, Mindestdistanz je 100 km, zur Auswertung und Wertung gelangen. Seither ist die Beteiligung an der Staatsmeisterschaft Klasse II eigentlich das Echo der Wetterlage einer Saison geworden. Ist gutes Segelfluggewetter, so können mehrere Piloten die erforderlichen 3 Flüge für die Wertung

ausführen, ist die Wetterlage weniger segelflugfreundlich, so können sich nicht viele am Wettbewerb beteiligen, weil sie den 2. oder 3. Flug nicht mehr zusammenbringen.

Spitzenjahr war 1976 mit rund 245.000 km. Schlecht ging es uns z. B. im Jahre 1980, als die gewertete Beteiligung bei nur 87 Piloten und rund 95.000 km lag. Erstaunlich ist die Durchschnittslänge aus allen Flügen: diese lag 1974 noch bei 294,65 km, 1975 bei 381,16 km und 1978 bereits bei 449,42 km, quasi im Vorfeld zum Gold-C-Streckendiamanten. Sicherlich haben sich die Piloten enorm gesteigert. Die Grundlage für die absolute Streckenleistung bieten die durch Wissenschaft und Technik ausgefeilten Konstruktionen, die aus der Sicht der Forschung noch lange nicht am Ende ihrer Entwicklung stehen.

Nach der letzten Mitgliedererfassung werden von der Sektion Segelflug 148 Ver-

eine mit 4.156 Mitgliedern betreut. Die erste Silber-C, für welche die Leistungen im Jahre 1937 erbracht wurden, wurde am 1. 6. 1952 anerkannt. Heute sind wir bei Nummer 2.060. An Gold-C wurden 610 anerkannt, davon 590 mit dem Zielflugdiamanten, 283 mit dem Höhendiamanten (5.000 m Startüberhöhung) und 289 mit dem Streckendiamanten (500 km). Die im Jahre 1981 bisher erbrachten Flugleistungen sind hier noch nicht mitgezählt.

Unter den 2.896 von der FAI registrierten Trägern von 3 Diamanten zur Gold-C befinden sich 179 Österreicher (d. s. 6,18%), eine Anzahl, die – bezogen auf die Bevölkerungsanzahl und auf die Größe Österreichs – den österreichischen Segelflug sicherlich unter die leistungsstarken Nationen einreihet.

MR Dr. Heinrich Geusau

ÖSTERREICHISCHE SEGELFLUGREKORDE

Stand 1981 03 04

Herausgegeben von der Sektion Segelflug

	<i>Herren Kategorie D1 Einsitzer</i>	<i>Herren Kategorie D2 Mehrsitzer</i>		<i>Damen Kategorie D1 Einsitzer</i>
<i>Strecke in gerader Linie</i>	Karl BRÄUER 78 06 02 / Nimbus II <u>693.447 km</u>	Ernst SCHRAFFL Dr. Max SCHUH <u>311,3 km</u>	60 10 23 Mg 19b	Emmi RORETZ 37 07 04 / Rhönsperber <u>194,0 km</u>
<i>Zielstrecke in gerader Linie</i>	Karl BRÄUER 78 06 03 / Nimbus II <u>654.025 km</u>	Hans Peter ÜBLACKER Dr. Hermann DUSEK <u>199.436 km</u>	75 05 20 Blanik	Herta REITER † 64 07 26 / L-Spatz <u>105,0 km</u>
<i>Zielstrecke in gerader Linie mit Rückkehr zum Startort</i>	Andreas HÄMMERLE 78 06 03 / Mini-Nimbus <u>885.836 km</u>	Rudolf GÖBEL Ing. Fritz WECH <u>623.005 km</u>	78 06 02 Twin Astir	Irmgard PITSCHE- NEDER 76 05 29 / St. Libelle <u>502.426 km</u>
<i>Strecke über einen Dreieck-Kurs</i>	Hans-Peter ÜBLACKER 81 01 02 / Mini-Nimbus <u>774 km</u>	Reinhard HAGGENMÜLLER Karl SCHWÖLLENBACH <u>523.238 km</u>	79 05 16 Calif 21	Irmgard PITSCHE- NEDER 73 08 01 / St. Libelle <u>311.649 km</u>
<i>Geschwindigkeit über einen 100 km Dreieck-Kurs</i>	Guido ACHLEITNER 79 06 04 / Kestrel 17 <u>128.396 km/h</u>	Andreas HÄMMERLE Helmut ZWICKL <u>98,70 km/h</u>	75 07 09 Janus A.	Helga GEIERLEHNER 69 07 28 / Cirrus <u>67,74 km/h</u>
<i>Geschwindigkeit über einen 300 km Dreieck-Kurs</i>	Dr. Alf SCHUBERT 78 07 28 / Nimbus II <u>106.542 km/h</u>	Andreas HÄMMERLE Sepp SCHWARZENBERGER <u>59,26 km/h</u>	75 04 28 Blanik	Irmgard PITSCHE- NEDER 76 07 17 / St. Libelle <u>60,91 km/h</u>
<i>Geschwindigkeit über eine 500 km Dreieck-Kurs</i>	Dr. Alf SCHUBERT 75 05 18 / Nimbus II <u>108.736 km/h</u>	Reinhard HAGGENMÜLLER Karl SCHWÖLLENBACH <u>79,479 km/h</u>	79 05 16 Calif 21	
<i>Geschwindigkeit über einen 750 km Dreieck-Kurs</i>	Hans-Peter ÜBLACKER 81 01 02 / Mini Nimbus <u>100,15 km/h</u>			
<i>Höhengewinn</i>	Herwig PHILLIPP 76 10 12 / Ka 6 E <u>8.735 m</u>	Ernst SCHRAFFL Siegfried JOBST <u>6.700 m</u>	65 09 26 Blanik	Dr. Anneliese SCHUH- PROXAUF 60 10 23 / Ka 8 <u>6.400 m</u>
<i>Absolute Höhe</i>	Guido ACHLEITNER 76 10 12 / Kestrel 17 <u>10.730 m MSL</u>	Guido ACHLEITNER Alfred BERGNER <u>8.944 m MSL</u>	68 12 16 Bergfalke	Irmgard PITSCHE- NEDER 76 11 06 / St. Libelle <u>7.545 m MSL</u>



Die jüngste Flugsportart innerhalb des ÖAeC – das Drachenfliegen oder mit der offiziellen Bezeichnung Hängegleiten – darf mit Recht als dynamisch und erfolgreich bezeichnet werden. In den acht Jahren, in denen diese Art des „Vogelfluges“ nunmehr ausgeübt wird, hat sich eine Entwicklung vollzogen, wie sie nur äußerst selten in einer Sportart bisher beobachtet werden konnte.

Der Anfang zu diesem Boom liegt eigentlich gar nicht so weit zurück. Es war im Frühjahr 1973, als der Amerikaner Mike Harker mit seinem spektakulären Flug von der Zugspitze das Drachenfliegen in Österreich und im gesamten Alpenraum bekannt machte. Noch im selben Jahr begann man auch bei uns mit Flugversuchen, wobei sich Kössen in Tirol nicht nur mit einer Pionierleistung, sondern auch als zukünftiges Zen-

Sehnsucht

Was zieht mir
das Herz so,
was zieht mich hinaus?
Und windet
und schraubt mich
aus Zimmer und Haus?

Wie dort sich
die Wolken
um Felsen verziehn!
Da möcht ich
hinüber,
da möcht ich wohl hin!

Nun wiegt sich der Raben
geselliger Flug;
ich mische mich drunter
und folge dem Zug.
Und Berg und Gemäuer
umfittichen wir;
sie weilet da drunten,
ich spähe nach ihr . . .

J. W. v. Goethe

trum voranstellte. Die ersten Drachenflug-sportler drängte es mit der Zeit natürlich auch zu vergleichenden Wettkämpfen. Man machte sich bei uns relativ früh Gedanken darüber, und die erste Weltmeisterschaft konnte bereits 1975 ausgetragen werden. Das Gastgeberland war Österreich, der Austragungsort Kössen.

Diese WM galt noch als inoffizieller Wettbewerb, da zu diesem Zeitpunkt die Hänge-

gleiterpiloten noch nicht dem ÖAeC bzw. der FAI angeschlossen waren. Dieser „wilde“ Zustand endete bereits 1976, weil auf Initiative Österreichs die Drachenflieger ebenfalls ihre Zugehörigkeit zum internationalen Verband erhalten konnten. Das bedeutete Start frei zu offiziellen internationalen Meisterschaften. Österreich sorgte auch in diesem Fall für den Auftakt. Kössen avancierte 1976 wiederum zum internatio-

nen Austragungsort, diesmal für die ersten offiziellen Weltmeisterschaften.

1978 folgten dann die ersten und 1980 die zweiten weltoffenen Europameisterschaften. Mit vier internationalen Meisterschaften innerhalb von acht Jahren konnte sich Österreich und Kössen weltweit als Drachenflugzentrum profilieren.

Aber nicht nur auf dem Veranstaltungssektor wurde viel geleistet, sondern auch in der Ausbildung der Piloten und bei der Ausarbeitung von gesetzlichen Grundlagen für diese Sportart. Dank der weitsichtigen Planung der damaligen Verantwortlichen konnten Regelungen erreicht werden, die die Entwicklung des Hängegleitersports in diesem Ausmaß ermöglichten, die aber auch zum Teil Vorbild für Regelungen in den benachbarten Ländern wurden. Grundlegende Bestimmungen, die die Hängegleiter mit den Segelfliegern weitgehend gleichsetzen, fordern eine fundierte Ausbildung der Piloten und vor allem der Ausbilder. Diese Voraussetzungen konnten geschaffen werden und die österreichische Pilotenlizenz gilt als weltweit anerkannt.

Auf dem Gerätesektor hat sich parallel ebenfalls eine rasante Entwicklung abgezeichnet, sodaß nunmehr mit der gestiegenen Qualifikation der Piloten Flugleistungen möglich sind, die sich auch hier durchaus mit den Segelfliegern messen können. Zeitflüge von mehr als fünf Stunden, Startüberhöhungen von über 2.500 m und Streckenflüge über die 100 km-Marke hinaus sind durchaus keine Einzelergebnisse mehr.

Zieht man bei den österreichischen Hängegleiterpiloten ebenfalls Bilanz, so sieht diese mehr als positiv aus:

- 1 Weltmeister
- 2 Vizeweltmeister
- 3 Europameister

kommen aus dem heimischen Lager, internationale und ausgezeichnete mannschaftliche Erfolge gar nicht mitgezählt.

Besonders stolz sind wir aber darauf, daß ein Österreicher als erster Hängegleiterpilot der Welt mit dem silbernen Leistungsabzeichen geehrt wurde, für das die gleichen Leistungen erbracht werden müssen wie bei den Segelfliegern.

Obwohl also das Drachenfliegen nicht in Österreich erfunden worden war, darf Österreichs Beitrag zur Entwicklung dieser jungen Sportart als beispielgebend bezeichnet werden. Nicht zuletzt führte dies auch zur internationalen Anerkennung des Drachenfliegens als Leistungssport.

Daß diese erfreuliche Entwicklung ihre Fortsetzung finden möge ist der Wunsch aller Drachenflieger anlässlich des 80jährigen Bestehens des Österreichischen Aero-Clubs.

Karl Petutschnig

Ein weißer Farbkleck, hingetupft von einem Pinsel, der an akuten Haarausfall litt, schon sehr ausgefranst, gerade im Begriffe im blauen Abendhimmel zu zerrinnen, stand sie dort oben über der Mitte des Tals; die letzte Wolke, die ein heißer Junitag ausatmete.

Um das weiße Gespinnst der sterbenden Wolke punktierte ein Segelflugzeug das letzte bißchen Thermik. „2800 Meter über Grund“, meldete der Pilot des Segelflugzeuges ins Tal hinunter.

„In Sicht“, antworteten wir, während unsere Super-Cub Anlauf nahm, auf der Betonpiste von Niederöblarn, Anlauf zu einem Rendezvous, dort oben bei der letzten Wolke. Wir hatten die eine Hälfte der Einstiegsklappe hochgeklappt und mit Draht fixiert, um beim Fotografieren ein offenes Fenster zu haben.

Rückwärts saß Uwe van Husen mit seiner Hasselblad. Die Heuhütten des Ennstales zogen unter uns durch. Es war die Zeit der ersten Heuernte und die Bauern waren von früh morgens bis spät abends an der Arbeit. Auf der Sonnenseite des Tales stiegen wir hinauf, mit sieben- bis acht-hundert Fuß Steigen am Vario.

Die heiße Luft war wie ein Bügeleisen durchs Tal gefahren. Der Motor tat sich bergauf schwerer als sonst, die Sauerstoffdusche über den Wäl-dern, an der sich seine vier Zylinder jedes Mal labten, blieb diesmal aus. Die Luft stand heiß und still im Tal, keine Abendthermik kam in dieser Sauna mehr auf. Sogar der Eisenbahnzug schien zu keuchen, obzwar er elektrisch fuhr.

oben in jenem Jahr. Zum Fotografieren eines Segelflugzeuges war das ein wunderschöner Hintergrund.

Ich nahm Gas zurück, zog die Landeklappe in die erste Raste, die Fahrt bis auf den roten Strich zurücknehmend.

Auf einmal war er da, unser Segler. Er kam etwas überraschend von rechts hinten und lief viel zu schnell auf unsere Cub auf, die mit kaum 60 Meilen dahinkrebst. Die DG-200 kam wie ein Torpedo daher, sie zog hoch und driftete über uns hinweg, unwillkürlich zog ich den Kopf ein.

Ich flog stur meinen Kurs weiter, um den Segler beim zweiten Anflug nicht zu irritieren, und gleichzeitig hielt ich die Maschine knapp über dem Abkippen. Er war natürlich viel beweglicher als wir und die Südseite des Grimming strahlte in dieser Höhe noch so viel Abendthermik ab, daß die DG-200 ohne größeren Höhenverlust wieder bei uns auflief.

Diesmal schob sie sich langsam unter unseren rechten Tragflügel.

Was Uwe van Husen im Sucher seiner Hasselblad sah, war ein quadratisches Gemälde: Die Sonne vergoldete jetzt den Fels und der Fels dramatisierte die Flugbahn des Kunststoffseglers, der wie ein riesiges Gipfelkreuz neben uns lag.

So flogen wir Seite an Seite bis sich an der Ostflanke des Grimming ein starkes „Saufen“ einstellte und das Segelflugzeug aus dem Sucher der Kamera sank. Auch bei der Super-Cub mußte ich Gas nachschieben, denn es ging plötzlich stark bergab.

Kurzgeschichte:

Rendezvous bei der letzten Wolke

von Helmut Zwickl

Plötzlich war sie weg unsere Wolke.

Nur unser Segelflugzeug markierte noch den Platz, wo sie vor einer Stunde mächtig aufgeblüht war, um wie ein weißer Lampion hängen-zu-bleiben.

Nun war sie tatsächlich weg.

Ihre letzte Energie hatte sie — gewissermaßen testamentarisch — dem Segelflugzeug vermacht, mit der Auflage: koste sie aus bis zum Abendrot.

Noch schien die Hinterlassenschaft auszureichen, um sich dort oben zu halten. Aber wie lange würde das Kapital noch reichen?

„Wir kommen“, meldeten wir per Funk zu unserem Segler hinauf.

Er war ein weißer Punkt, nicht mehr.

Endlich hatten wir den Grimming überstiegen, diesen 2.300 Meter hohen Felsklotz, der das Ennstal beherrscht. Die Luft wurde merklich kühler.

„Kann mich jetzt nicht mehr halten“, funkte der Pilot des Segelflugzeuges.

Unsere Rendezvous-Wolke war also endgültig dahin, auch das Unsichtbare an ihr, die Seele vielleicht, war jetzt gestorben.

Sie war weg, als wäre sie nie dagewesen.

Wir vereinbarten daraufhin als neuen Treffpunkt die Nordseite des Grimming, präzise: den Steinpaß, ein Taleinschnitt, durch den ein Stausee Sialom fährt. Die verkalkten Felsrunzeln des Grimming waren von der Abendsonne messingfarben ausgeleuchtet. Es war auch noch viel Schnee

An der Südseite des Grimming trafen wir uns wieder, deutlich tiefer schon, im Gegenlicht der untergehenden Sonne, der Segler war jetzt ein weißes Kreuz auf dem tannengrünen Untergrund eines Tales, das keine Sonne mehr ausleuchtete.

Schatten trübten das Tal. Nichts war mehr auszumachen dort unten, wie in einem Waldsee, auf dessen Grund man versunkene Wälder wähnt, aber nichts aus der modrigen Finsternis mehr hochkommt.

Das Segelflugzeug hielt sich immer noch. Wo die Cub viel Kraft brauchte und viel Lärm produzierte, um nicht Höhe zu verlieren, ritt der Segler lautlos dahin, immer noch Luftschichten findend, die nach oben wollten und so sein Eigensinken ständig egalisierten.

Aber dann ging es schnell hinab. Ich hörte förmlich wie das elektrische Vario in der DG-200, das zuerst in hohen Tönen piepste und so akustisch ein Steigen signalisierte, jetzt nur noch in tiefen Baßtönen brummte.

Die Filme waren verschossen, wir lösten unsere Formation auf. Der Segler rollte nach rechts, die Cub nach links. Bald war der Segler nur noch ein dünner weißer Beistrich.

Wir sanken hinunter in den grundlosen Waldsee. Im Landeanflug nahmen wir die Bauern wahr, die noch immer mit ihrem Heu durch die Gegend wieselten, und auch die anderen, die niemals hochkommen aus dem Tal ihres Mühsals und kaum jemals — wie wir es durften — vom Abendrot trinken.

Bericht der Bundesfachsektion Zivilflugplätze

Herr Kom.-Rat Ernst Leeb, Vizepräsident des ÖAeC hat bereits 1966 bei einer Besprechung mit Zivilflugplatzhaltern die großen Probleme, die auf sie zukommen, angeführt und den Vorschlag gemacht, Arbeitsgemeinschaften der österr. Zivilflugplatzhalter zu gründen, um gemeinsam Programme für die Zukunft zu erstellen und zusammenzuhalten. Dieser Vorschlag wurde von allen Anwesenden gutgeheißen und Herr Vizepräsident Leeb wurde gebeten, diese Idee im Präsidium des ÖAeC vorzutragen.

Bei der Bundesvorstandssitzung am 19. 11. 1966 wurde dieser Vorschlag besprochen und Herr Vizepräsident Leeb mit den Vorarbeiten zur Gründung der Arge im ÖAeC betraut. Nach Besprechung mit den Flugplatzhaltern wurde dieser Wunsch der Zivilluftfahrtbehörde vorgetragen.

Herr Sektionschef Halbmayr fand diesen Vorschlag sehr gut und lud für den 24. 11. 1967 die österr. Zivilflugplatzhalter zur Gründung der Arge Zivilflugplätze in das BM f. Verkehr ein. Herr Vizepräsident Leeb wurde bei dieser Gründungsversammlung zum Vorsitzenden der Arge Zivilflugplätze bestellt und jedes Bundesland nominierte einen Ländervertreter.

Die Probleme, die zur Beratung standen, waren der Ausbau der bestehenden Flugplätze, die Subventionierung der Ausbauprojekte und die Errichtung neuer Zivilflugplätze um eine bessere regionale Verteilung zu erhalten. Die gegenseitige Störung im Funkverkehr sollte durch eine neue Frequenzverteilung abgeschafft werden. Die Subventionierung sollte vom Bund, Ländern und Gemeinden gemeinsam erfolgen. Wegen der langen erfolgreichen Arbeit der Arge Zivilflugplätze, wurde vom Landesverband OÖ der Antrag gestellt, die Arge in die Statuten des ÖAeC aufzunehmen. Dies erfolgte bei der Statutenänderung des ÖAeC als Gründung der Fachsektion Zivilflugplätze. Herr Vizepräsident Leeb, der die Arge lange Zeit sehr erfolgreich geleitet hatte, bat den Bundesvorstand um seine Entlassung und nominierte Herrn Johann Pum, der seit der Gründung in der Arge eng mitgearbeitet hatte, zum neuen Vorsitzenden. Herr Johann Pum wurde von den österr. Zivilflugplatzhaltern als Bundessektionsleiter gewählt.

In allen Landesverbänden wählte man Landessektionsleiter, in diesen Ausschüß noch Fachausschüsse für die Frequenzverteilung, für Tarife, Gebühren und Luftfahrtgesetze.

Die bisherige Arbeit der Sektion kann als sehr erfolgreich bezeichnet werden; es

konnte z. B. das Frequenzproblem für die neue Frequenzverteilung nach langen Bemühungen für alle Zivilflugplatzhalter positiv erledigt werden. Die Tarife und Gebühren wurden gemeinsam beraten und beschlossen. Bodeneinrichtungen können aus Subventionsmitteln oder gemeinsam billiger angekauft werden.

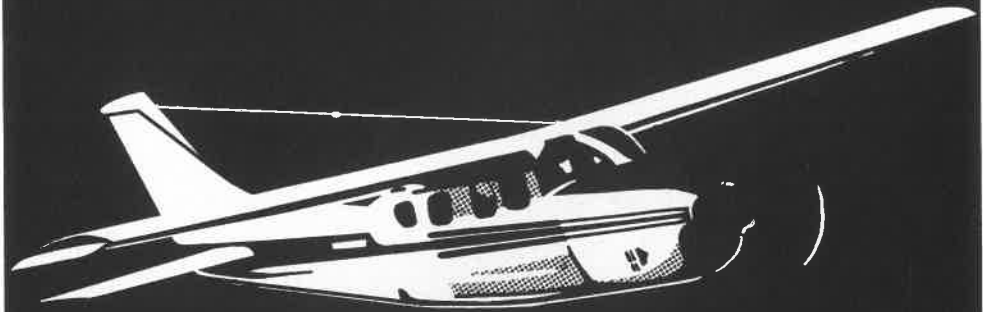
Mit den Luftfahrtbehörden konnte eine optimale Zusammenarbeit erreicht werden. Es gibt natürlich noch viele offene Probleme. Besonders leiden die Zivilflugplätze unter den Umweltschützern, denen jedes Mittel recht ist, um Einschränkungen des Flugverkehrs zu erreichen. Leider finden sie auch bei vielen Politikern Gehör. Daß aber die Zivilflugplätze die Voraussetzung

für das Fliegen bilden und in Zukunft dringend gebraucht werden, wird übersehen. Die Hauptaufgabe der Sektion Zivilflugplätze wird es in Zukunft daher sein, sich gemeinsam gegen diese Entwicklungen zur Wehr zu setzen. Die Erhaltung der österr. Zivilflugplätze wird in Zukunft noch schwieriger werden, da sich ja neben den angeführten Schwierigkeiten die finanzielle Situation von Jahr zu Jahr verschlechtert.

Es wäre daher höchste Zeit für die österr. Zivilflugplätze, wenn wenigstens ein kleiner Teil der durch die Sportluftfahrt erzielten Millionen an Mineralölsteuer dafür verwendet würden, um den Bestand der österr. Zivilflugplätze auch in Zukunft zu sichern.

Johann Pum

Es gibt nur 3 einmotorige Flugzeugtypen die mit Radar und "Known Icing" ausgerüstet sind, und nur eine einzige die mit Druckkabine lieferbar ist.



Alle 3 heißen: »CENTURION«

Cessna 210 Centurion
Cessna T 210 Turbo Centurion
Cessna P210 Pressurized Centurion

öfag flugdienst

Ges.m.b.H., Flughafen Salzburg
A-5035 Salzburg, Tel. 06222/43 536-0*

◆ Sonderausstattung, gegen Aufpreis

In der Zeit des 80-jährigen Bestehens des Österreichischen Aero-Clubs konnte die Luftfahrt eine ungeahnte Aufwärtsentwicklung erleben, an der er selbst maßgeblich beteiligt war. Viele Flugplätze haben sich um die Keimzelle Wr. Neustadt geschart und wurden mit viel Idealismus „aufgezogen“, erhalten und betrieben.

Die Begründung, warum heute jemand einen Flugplatz betreibt, vermeint man in den gigantischen Profitmöglichkeiten zu orten, vielleicht deshalb, weil Idealismus allein als nicht ausreichende Erklärung empfunden wird. Mag sein, daß die Begeisterung für eine Sache nur aus der Perspektive des Massengeschmacks legitim erscheint, einige wenige, die sich im wahrsten Sinne des Wortes aufopfern, müssen konsequenterweise mit ihrer Haltung Mißfallen erregen.

Idealismus war und ist jedoch in keinem Sportverein, auch nicht im Aero-Club, wegdenkbar. Denn Geld- und Sachzuwendungen allein sind in vielen Fällen für's Aufgeben zu viel, aber für's Überleben oder Weiterbestehen zu wenig. Dieses Zuwenig ist es auch, das jeglichen Idealismus am meisten fordert. Denn wer eine Sache wirklich liebt und als sinnvoll erachtet, wird seine geistigen, manuellen und eigenen finanziellen Möglichkeiten voll ausschöpfen. Ein Geschäft läßt sich damit jedoch nicht machen. Und schon keinesfalls mit dem Betrieb und Erhalten eines Flugplatzes.

Außenstehende und meist auch Flieger machen sich wenig Gedanken, wieviel Zeit und Geld erforderlich sind, um einen Flugplatz betriebsbereit und den jeweiligen Vorschriften und Auflagen entsprechend zu erhalten. Die Skala der Tätigkeiten reicht vom Instandhalten der Markierungen und der Pistenoberflächen (wozu oft teure Geräte erforderlich sind), der Renovierung von Gebäuden und Räumlichkeiten bis hin zu den Behördenwegen, die zumeist aus der Last eine Bürde werden lassen.

In den letzten Jahren hat sich eine Entwicklung abgezeichnet, die aus berechtigter Sorge nicht unwidersprochen bleiben soll. Die alleinige Aufgabe einer Festschrift kann es auch nicht sein, ausschließlich strahlenden Optimismus zu verbreiten. Denn das einst gute Verhältnis zwischen Flugplatzhaltern und Flugplatzanrainern ist nicht mehr ungetrübt.

Das Problem dürfte fast allen Flugplatzhaltern zur Genüge bekannt sein. Häufig existiert ein Flugplatz schon seit sehr langer Zeit, in der kaum von irgendwelchen Lärmproblemen die Rede war. Irgendwann siedelten sich einige Mitbürger im Bereich dieses Flugplatzes an, die Grundstücke wurden zumeist auch sehr billig angeboten, weil der Flugplatzbereich bzw. die Sicherheitszone auch im Baurecht sehr genau definiert ist und daher keineswegs frei im Raum schwebt. Schon während die Fundamente zwischen knarrenden Baumaschinen in die Höhe wachsen, sucht man prophylaktisch seine Interessen im Anschluß an ein Fluglärmbekämpfungskomitee zu wahren. Der Kampf gegen die verneintliche Fliegerminderheit wird mit allen zu Gebote stehenden Mitteln eröffnet. Politiker werden zu Hilfe gerufen, sich dem Anliegen der Flugplatzanrainer anzunehmen.

Den Flugplatzhaltern stehen nunmehr Schwierigkeiten ins Haus, die existenzgefährdende Ausmaße annehmen. Denn Sportfunktionäre und Flugplatzhalter, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich und in ihrer Freizeit ausführen, sind auf einmal mit Anfeindungen und Problemen rechtlicher Natur befaßt, die zumeist auch den Berufspolitiker überfordern.

Das „Flugzeug“ ist prinzipiell nicht mehr wegzudenken. Darüber sind sich zumindest alle einig.

Sein Einsatz soll jedoch auf gewerbliche Zwecke des Liniendienstes, der Charter- oder Frachtflüge, vielleicht auch noch der Kranken Transporte beschränkt bleiben. Die „Allgemeine Luftfahrt“, die fälschlicherweise mit der Sport- und Hobbyfliegerei in einen Topf geworfen wird, sei unnötig, weil die „General Aviation“ bloß das luftige Reservoir einiger reicher Jetsetter sei. Diese landläufige Meinung ist noch immer vorherrschend. Unsere Aufgabe muß es daher auch sein, Pauschalurteilen und fehlgeleiteten Ansichten erklärend entgegenzutreten.

Statistiken aus dem Ausland (in Österreich gibt es keine derartigen Erhebungen) zeigen, daß rund 90% der Flugpassagiere in einem Großflugzeug zu ihrem Vergnügen unterwegs sind. Es ist kaum anzunehmen, daß bei uns dieses Verhältnis anders gelagert sein soll, dafür spricht auch der bevorzugte Nachtflugcharter. Aufgrund internationaler Abkommen obliegt dem Österreichischen Staat auch eine Beförderungspflicht per Luft. Der Lärm von Großflugzeugen liegt daher, fallweise durch Unterschriftensammlungen für ein Nachtflugverbot als Störfaktor erwähnt, in den Toleranzgrenzen. Die akustische Reizschwelle sinkt jedoch proportional zur Größe der Maschine, was daselbst Gutachter fallweise in trockenen Zahlen zum Ausdruck bringen.

Der Weg vom Flugschüler zum Traumberuf eines Linienspiloten beginnt zumeist auf einem Flugplatz der Allgemeinen Luftfahrt. Hier versucht jeder einzelne Feeling für technische Zusammenhänge und persönliche Eignung zu entwickeln, das Plastiksackerl ist oft der heimliche Begleiter.

Kein Platz an der Sonne

Die Beachtung und Bewunderung, die Aviatiker, Maschinen und Flugplätze einst genossen haben, ist heute kaum vorstellbar. Vielmehr beginnt sich ein entgegengesetzter Trend breitzumachen.

Um ein Cockpit eines Großflugzeuges mit einem Kapitan und einem Kopiloten bester Qualität zu bestücken, und wer will nicht sein Leben nur dem Besten anvertraut wissen, müssen rund 200 Privatpiloten ausgebildet werden, damit eine entsprechende Auslese möglich ist.

Die wirtschaftspolitische Situation einer Stadt oder eines Ortes hängt sehr mit seiner verkehrspolitischen Bedeutung zusammen. Angesiedelte Industrien oder Bestrebungen des Fremdenverkehrs profitieren gleichermaßen auch von einem Flughafen. Die Landesstruktur Österreichs läßt es jedoch nicht zu, beliebige Standorte für internationale Flughäfen vorzugeben. Eine Lücke schließen hier die Flugplätze für Kleinflugzeuge, die auf kurzen Strecken auch im Bereich der Rentabilität liegen. Mit dem Aufkommen der Flugbewegungen auf diesen Flugplätzen wachsen natürlich auch die Unmutsäußerungen der Flugplatzgegner, die immer wieder entscheidende Betriebseinschränkungen oder sogar die Schließung des Flugplatzes erzwingen wollen. Diese Einschränkungen müssen Folgen zeitigen, die unter Umständen sogar das Ende der Österreichischen Luftfahrt bedeuten können. Die Flugplätze werden in ihrer Nutzungsform immer mehr beschnitten, die Pilotenausbildung wird dadurch immer mehr erschwert, der Nachwuchs muß daher zwangsläufig weniger werden oder er geht bereits zum Zwecke seiner Ausbildung immer häufiger ins Ausland. (Die USA haben sich bereits als das Mekka für Grundschulung und spezialisierte Fortbildung sowohl in sachlicher als auch preislicher Hinsicht herumgesprochen.) Eine unvorstellbare Folgeerscheinung wäre zuletzt, wenn der Standard in der Gewerblichen Luftfahrt zu stagnieren beginnen würde.

Die Bedeutung dieses *Circulus vitiosus* kann nicht genug betont werden. Alle Warnungen aus den Reihen der beruflichen oder privaten Fliegerschaft sind lediglich als subjektive Meinung beurteilt und daher abgelehnt worden.

Die Allgemeine Luftfahrt ist daher mit ihren Flugplätzen ein nicht eliminierbarer Teil der Gesamtluftfahrt und müßte entsprechend zum „großen Bruder“ ebenfalls unterstützt werden. Was nützen modernste Flugzeuge, bestens ausgebildete Piloten und Fluglehrer mit Berufspilotenstandard, wenn es keine zusätzlichen Möglichkeiten mehr gibt, quasi im Freien zu trainieren. Bekanntlich gelten z. B. Linienspiloten als Autobuschaffeuere der Luft, die auf eingefahrenen Bahnen die Routine des pre-flight-check bis zum after-landing-check abrollen lassen. In ihrer Freizeit klettern die „Uniformierten“ dann oft in ihre Segelflugzeuge oder Oldtimer, um das Gefühl für das tatsächliche Agieren in der Luft nicht zu verlieren. Und dieses stille Wissen um die Steuerbarkeit eines Flugzeuges kommt im Ernstfall jenen Piloten zugute, die nicht blindlings der Automatik vertrauen und auch per Handsteuerung einen großen Vogel noch hinunterbringen.

Ihre Übungsmöglichkeiten auf kleinen Flugplätzen sollen nun eingeschränkt, die Bewegungszahlen reduziert werden, bescheidmäßig festgelegte Mittagspausen sind einzuhalten, ebenso wie die slalomähnlichen Platzrundenverfahren, bei denen von Sicherheit nicht mehr uneingeschränkt gesprochen werden kann. Dabei müssen Kurven bereits in Bodennähe und mit stark reduzierter Leistung geflogen werden, um die Bewohner einer Siedlung ja nicht allzu starken Fluglärmbelastungen auszusetzen.

Österreich ist ein Pionierland der Luftfahrt. Pioniere wie Etrich, Illner oder Porsche würden der heutigen Entwicklung verständnislos gegenüberstehen, weil darin eigentlich die eigene berühmte Vergangenheit ad absurdum geführt wird.

Fehler sind bereits unterlaufen, die nicht mehr rückgängig zu machen sind. Erst heute wissen wir z. B., daß mit der Schließung des guten alten Aspener Flugplatzes eine unschließbare Lücke entstanden ist. Flugplätze scheinen – auch international – zu einem beliebigen Spielball verschiedenster Interessen zu werden. Unpopuläre Maßnahmen könnten eine objektive Gewichtung vornehmen.

Ob es sich um einen kleinen Flugplatz handelt, der natürlich auch der Ausübung einer Freizeubeschäftigung dient, oder um einen Flugplatz der Allgemeinen Luftfahrt mit erheblicher verkehrspolitischer Bedeutung: Für jeden einzelnen Flieger ist die Zeit gekommen, wo er neben den Pflichten, denen er sich in Ausübung seiner Tätigkeit ständig unterziehen muß, endlich auch seine Rechte wahrzunehmen beginnt. Seine Grundrechte unterscheiden sich nicht wesentlich von denen auf Surfbret- und Motorbooteldorados, auf präparierte Pisten und seilbahnverspannte Bergwelten, auf Fußball- und Radstadion oder Eislaufpaläste.

Ein Imperium von hochqualifizierten Arbeitskräften hält den Betrieb von der Obersten Zivilluftfahrtbehörde, dem Bundesministerium für Verkehr, bis hin zum täglichen Ablauf der Ankunft und des Abfluges aufrecht. Die Eigengesetzlichkeit der Materie „Fliegen“ hat zu der beachtlichen Entwicklung geführt, die keinesfalls in ihrer Fortsetzung behindert werden darf. Energie- oder Umweltschutzprobleme sind nicht durch ein radikales Ausmerzen des Verursachers lösbar, auch das Versteifen in Standpunkte würde nichts nützen.

Der Österreichische Aero-Club, der sich in seiner Fachsektion „Zivilflugplätze“ auch mit den geschilderten Einflüssen auseinandersetzen muß, hat als Dachorganisation auch in diesem Bereich eine schwere Aufgabe zu bewältigen. Der Jubiläumscharakter möge sich nun keineswegs gestört fühlen. Selbst unsere Schirmherren und Politiker greifen in letzter Zeit anläßlich ihrer Festreden immer häufiger zu kritischen Worten, was zu der berechtigten Hoffnung Anlaß gibt, daß auch unterschiedliche Ansichten – sind sie nur erst offen ausgesprochen – die Gegensätze auf sachlicher Ebene abbauen helfen können.

Flugkapitän Erich Muzar





FALLSCHIRMSPRINGER-LEISTUNGSABZEICHEN

Stand: Juni 1981

VERLEIHUNG	1978	1979	1980	1981	GESAMT
Abzeichen A	47	24	8	26	1185
Abzeichen B	8	7	10	11	485
Abzeichen C	10	4	10	6	354
Abzeichen D	10	3	8	4	255
Abzeichen E	5	2	7	2	103
Abzeichen F	5	1	5	1	57
Abzeichen G	0	0	1	0	23
	85	41	49	50	2442

Kein Sprung ins Ungewisse

Obwohl beim Zehnerstern über Wiener Neustadt schon ab und zu ein Mann verlorengelassen kann, zeigt doch die bisherige Bilanz, daß unsere Springer den Zielkreis kaum verfehlen.

Gesprungen sollen die ersten Menschen unter dem chinesischen Kaiser Fo-Kien sein. Über die Beschaffenheit der Fallschirme, die diese Artisten 1306 benutzten, wissen wir allerdings nichts. 1912 sprang der Amerikaner Albert Berry als erster aus einem Flugzeug. Seit 1936 springt man auch im Österr. Aero-Club. Dieser Sport wurde in den fünfziger Jahren im Rahmen der Rettungsflugwacht ausgeübt.

Nachdem vorerst die Fallschirmspringer nur in Graz ausgebildet worden waren, entstanden sehr bald auch in Wien, Wels und Salzburg Fallschirmspringerschulen. In den frühen sechziger Jahren kamen Ausbildungsunternehmen in Klagenfurt und Innsbruck dazu.

Obwohl die heimischen Springer materialmäßig weit unter dem damals üblichen Standard ausgerüstet waren, wurde der Wunsch nach wettkampfmäßiger Betätigung laut. 1956 gab es die 1. Österreichischen Staatsmeisterschaften. An den IV.

Weltmeisterschaften in Bratislava 1958 nahm erstmals eine Mannschaft aus Österreich teil; vorwiegend, um Erfahrung zu sammeln. Erfahrung, die sich Jahre später in WM-Medaillen niederschlug.

Die österreichischen Fallschirmsportler wurden auch Stammgäste beim Adriacup in Jugoslawien und nahmen auch am ersten Europacup, 1959 in der BRD, teil. Zur Überraschung aller dominierte Österreichs junge Mannschaft über die Favoriten Frankreich, England und BRD. In drei von vier Bewerben gab es Gold für Österreich, im vierten „nur“ Silber.

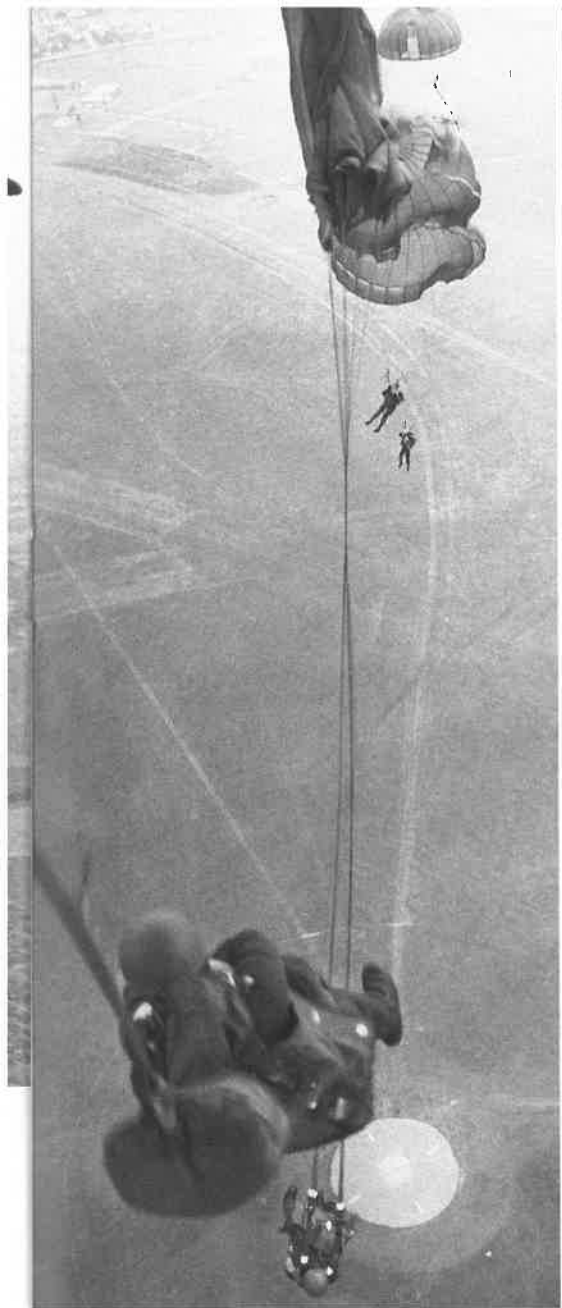
Begünstigt durch diesen Erfolg einerseits, durch verständige Landesfunktionäre andererseits sowie durch die klimatischen Verhältnisse bevorzugt, entwickelte sich die Fallschirmschule in Graz zur treibenden Kraft. Noch im Herbst 1959 wurden Städtevergleichskämpfe mit dem benachbarten Maribor in Jugoslawien ausgetragen; zum damaligen Zeitpunkt ein mutiger, aber

auch völkerverbindender Schritt in Richtung Südosten.

Aus diesen ersten internationalen Gehversuchen entwickelten sich die ersten Internationalen Steirischen Meisterschaften, die heute unter dem Namen „Süd-Ost-Paracup“ aus dem europäischen Wettkampfgeschichten nicht mehr wegzudenken sind.

Neben den Wettkämpfen wurde aber auch der Kontakt zum Ausland auf der Basis von Trainingslagern gepflegt und seit 1964 wurden unsere Springer, vor allem aus den sozialistischen Ländern, zu Trainingsaufenthalten eingeladen.

Bei den VII. Weltmeisterschaften in der BRD sprangen Österreichs Fallschirmsportler mit einem dritten und einem sechsten Rang in der Einzelwertung sowie einem fünften Platz in der Mannschaftswertung endgültig in die Weltspitze. In den folgenden Jahren waren die Österreicher bei den Weltmeisterschaften immer unter den ersten zehn zu finden.

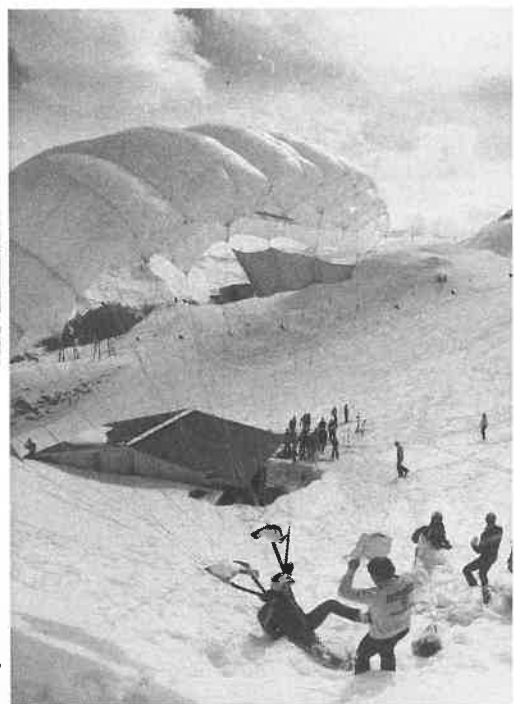


Relativ-Abgang aus der Skyvan.



Süd-Ost-Para-Cup 1973: 107 Teilnehmer,

*Automatensprung 400 m
über Wiener Neustadt.*



*Training für den XI. Weltcup-Schi 1983
in Bad Hofgastein, Kleine Scharte.*

Zum ganz großen Erfolg kam es aber erst bei den Weltmeisterschaften 1974 in Ungarn. Österreichs Team wurde in der Besetzung: R. Deutsch, H. Huber, W. Stiegler und J. Volk Weltmeister im Mannschaftszielspringen. Dieser Erfolg war nicht nur das Ergebnis einer jahrelangen, mühevollen Zusammenarbeit, sondern auch der sichtbare Beweis einer vernünftigen Aufbauarbeit mit dem Österreichischen Bundesheer, welches bereits seit 1961 im Rahmen der Heeres-Sport- und Nahkampfschule Fallschirmspringer ausbildete.

1968 sprang der Österreichische Aero-Club kurzfristig als Veranstalter der IX. Weltmeisterschaften im Fallschirmspringen ein. Diese Meisterschaften im August in Graz werden wohl allen, die damals dabei waren, unvergeßlich bleiben; nicht nur wegen der Rekordzahl an Teilnehmern, nicht nur wegen der internationalen Zusammenarbeit in Bezug auf das Fluggerät – UdSSR, DDR und Ungarn stellten je zwei

Absetzmaschinen – sondern auch vor allem wegen der überaus freundschaftlichen Atmosphäre, die die gespannte politische Situation in Europa vergessen ließ.

Diese „österreichische“ Weltmeisterschaft war es auch, die unseren Ruf als „Veranstalterland“ begründete; ein Ruf, der durch Bewerbe wie den bereits erwähnten „Süd-Ost-Para-Cup“ in Graz, das „Europapokalspringen“ in Innsbruck, die „Weltcups Fallschirm-Schi“ sowie den „Alpen Cup“ in Zell/See und Aigen/Ennstal festigt wurde.

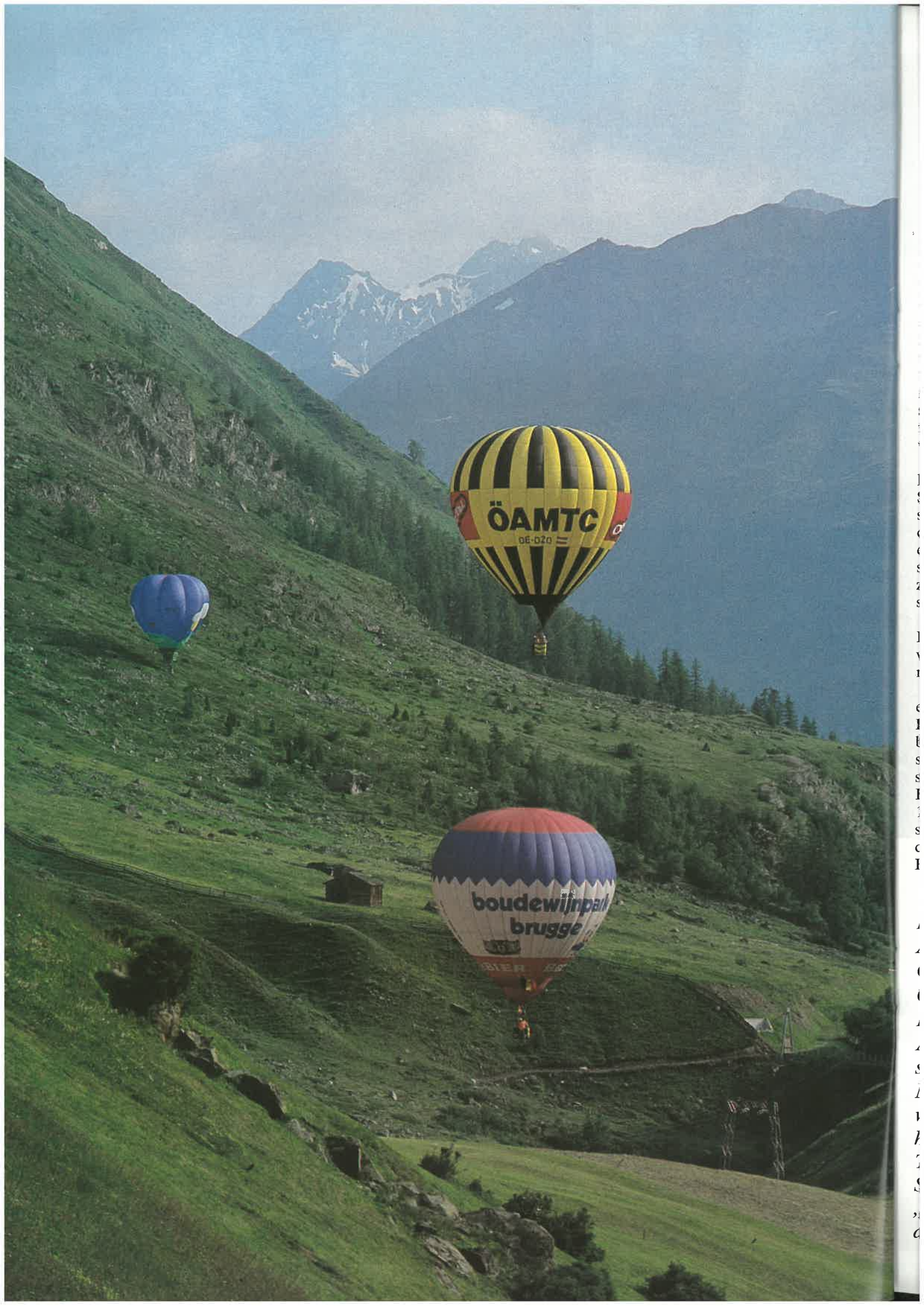
Im Lauf der Jahre hat sich das Leistungsschwergewicht der österreichischen Fallschirmsportler deutlich verschoben. Immer vorne dabei sind die Fallschirm-Schi-Sportler: Herbert Pedevilla, der Innsbrucker Sportstudent, steht seit Jahren in den Siegerlisten an erster Stelle.

Die Relativisten brauchen keinen internationalen Vergleich zu scheuen. Die neue Disziplin entspricht am meisten dem Zeit- und Lebensgefühl der jungen Leute.

Ein wenig glückloser ist die Entwicklung bei Ziel und Figur. Die hohen Flugkosten, aber auch die uneinholbare Konkurrenz von Vollzeitsportlern aus Ost und West, haben unseren Freizeitsportlern arg zuge-setzt.

Der Österreichische Aero-Club übernimmt die Austragung der XVII. Weltmeisterschaften 1984, die im steirischen Niederöblarn stattfinden werden. Um bis dahin nicht „aus dem Sprung zu kommen“, veranstaltet die Sektion vom 19.–24. März 1983 in Bad Hofgastein den XI. Weltcup Fallschirm-Schi.

Obstlt. Wolfgang Pflegerl



ÖAMTC

06-020

boudewijnpark
brugge

BALLOONING

Die Entwicklung der Ballonfahrt setzte in Österreich bereits sehr früh ein. Kurz nachdem die erste dokumentarisch eindeutig nachweisbare bemannte Ballonfahrt am 21. November 1783 in Paris stattfand, begann der Österreicher Georg Stuver mit seinem Sohn Caspar mit dem Bau eines Heißluftballones. Der Ballon hatte ein Volumen von 4000 m³ und eine kahnförmige Gondel mit zwei Feuerstellen. Man könnte also sagen, daß es sich dabei um den ersten Heißluftballon mit Doppelbrenner handelte. Der gesamte Ballon wog 1000 kg. Am 25. August 1784, also nur neun Monate nach der ersten bemannten Ballonfahrt, startete Caspar Stuver mit drei Reisegefährten im Wiener Prater und landete wohlbehalten beim Tabor-Donauarm.

Der Wiener Bürger Jakob Degen baute kombinierte Fluggeräte: Ballone mit Schwingflügeln. Die erste öffentliche Vorstellung erfolgte 1808 und erregte besonders in wissenschaftlichen Kreisen erhebliches Aufsehen. Obwohl er weitere, verbesserte Modelle baute, war dieser Luftfahrzeugkategorie kein dauernder Erfolg beschieden.

Im Jahre 1845 führte Dr. Natterer eine Reihe von Ballonfahrten zum Zwecke der wissenschaftlichen Erforschung der Erdatmosphäre durch.

Im August 1882 erwarb Viktor Silberer einen 1100 m³ Ballon der Pariser Firma Brossinet, den er auf den Namen „Vindobona“ taufte. Ab dem Jahr 1885 baute er selbst Ballone in der „Aeronautischen Anstalt“ und bildete ab 1887 Offiziere des Heeres zu Ballonführern aus. Im Jahre 1901 war er Mitbegründer des österreichischen Aero-Clubs und dessen erster Präsident. Viktor Silberer machte insgesamt 147 Ballonfahrten.

Um die Jahrhundertwende wurden viele Rekordfahrten durchgeführt. Unter anderem Weitfahrten bis nach Cuxhafen und Südschweden, Höhenfahrten bis über 7000 Meter und Dauerfahrten von fast 24 Stunden. Die stehenden nationalen Rekorde für Gasballone sind jedoch nicht eindeutig nachweisbar, da die Rekordakten anscheinend durch die Kriegswirren verloren gegangen sind.

Nachweisbar sind hingegen die nationalen Rekorde bei den Heißluftballonen:

HÖHENREKORD: 9374 Meter, aufgestellt von Josef Emmer am 25. September 1937 in einem Eigenbauballon. Da zu dieser Zeit noch keine getrennten Rekordlisten für Gas- und Heißluftballone geführt wurden, war dieser Rekord auch Weltrekord der Kategorie 5 und 6 für Freiballone. Welch einmalige Leistung dies zur damaligen Zeit war, mag man daraus ersehen, daß dieser Rekord erst im Jahre 1974 überboten wurde.

DAUERREKORD: 10 Stunden, 47 Minuten, aufgestellt von Josef Starkbaum am 24. März 1974. Dieser Rekord war ein Ergebnis einer Serie von Testfahrten für die Vorbereitung der ersten Alpenüberquerung mit einem Heißluftballon. Es fehlten dabei nur 22 Minuten, um den bestehenden Weltrekord zu überbieten.

STRECKENREKORD: 195,94 km, aufgestellt von Josef Starkbaum am 20. April 1974. Diese Fahrt war die erste Alpenüberquerung mit einem Heißluftballon und führte vom Flugplatz Salzburg bis in die Nähe des Flugplatzes Laibach in Jugoslawien.

Obwohl die Sektion Ballonfahrt im Rahmen des Aero-Clubs sehr klein ist, genießt sie international ein recht hohes Ansehen. Bei internationalen Wettbewerben sind immer wieder Österreicher im Spitzenfeld zu finden. So stellt beispielsweise Österreich mit Josef Starkbaum den regierenden Europameister.

Neben mehreren internationalen Ballonfahrttreffen wird auch jährlich das „BP Alpine Balloon Trophy Race“ in Österreich ausgetragen. Es handelt sich dabei um einen Langstreckenbewerb, der derzeit zu den anspruchsvollsten Bewerben der Welt zählt. Die Anzahl der aktiven Piloten steigt nur langsam, aber stetig an. Bei der Ausbildung wird mehr Wert auf Qualität als auf Quantität gelegt, was sicherlich auch dazu beiträgt, daß die Ballonfahrt eine sehr geringe Unfallrate hat.

Kapitän Josef Starkbaum

FREIBALLONFAHRERSCHULEN

Ausbildung nur für Vereinsmitglieder
Ausbildung im gesamten Bundesgebiet

Niederösterreich: **Sportfliegerclub Austria**
z. Hd. Hr. J. Starkbaum
Turnbergstraße 13
2344 Maria Enzersdorf

Salzburg: **Österr. Alpenballon-Sportclub**
z. Hd. Hr. W. Gruber
Berghaimer Straße 50
5020 Salzburg

Die Ballonsektion verfügt heute über 17 Ballone und 21 ausgebildete Ballonfahrer.

Am 9. August, auf den Tag genau 80 Jahre nach dem legendären ersten Aufstieg, den der Wiener Aero-Club von seinem Ballonplatz im k. k. Prater durchführte, sollte ein Jubiläumsaufstieg von 4 Ballonen der ÖAeC-Sektion auf der Zirkuswiese im Prater stattfinden. Heftiger Gewitterregen wässerte zunächst Ballonfahrer, Körbe und Ballonhüllen kräftig ein. Um so eindrucksvoller gestaltete sich später das Aufblasen der bunten Kugeln gegen den naßdunklen Regenhimmel. „Gleiter“ und „Polarbär“ entstiegen schließlich mit ihren Fahrern Knoll und Starkbaum sanft in Richtung Praterbrücke.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß das gesamte Equipment bis zu rund S 500.000,— betragen kann, wobei Hülle und Körbe hauptsächlich aus England stammen und die verschiedenen Embleme unter hohen Kosten aufgenäht werden mußten. Hinter jedem ca. 24 m hohem Ballon steht ein komplettes Team mit viel Idealismus.

So bleibt nur mehr die Frage offen, warum in diesem Sport „gefahren“ wird, wo sie doch eigentlich „fliegen“? Eine Ballonnäherin bei Robert Lembke wußte eine Erklärung dafür, die im wahrsten Sinne des Wortes zum Himmel . . . fährt!

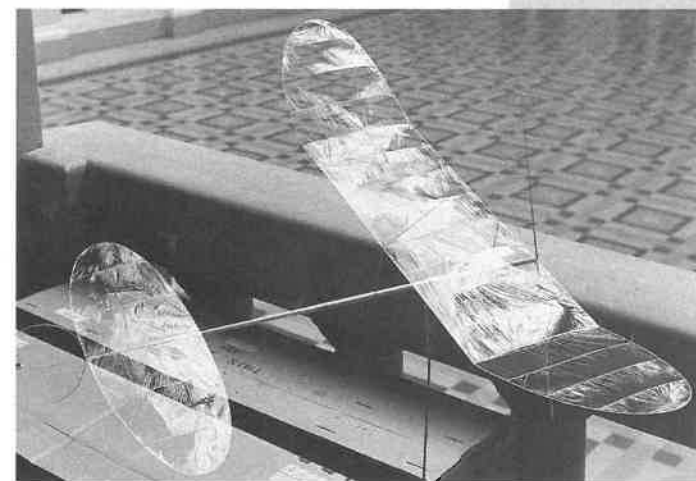
Wer meint, Modellbauer würden nicht zu den Flugsportlern zählen, muß eines Besseren belehrt werden. Steigen nämlich die Konstrukteure in ein „richtiges“ Cockpit um, so erweisen sie sich zumeist auch im großen als die gefühlvoll(er)en Piloten.

Verachtet mir die Kleinen nicht

Der österreichische Modellflug hat in den letzten Jahren einen außergewöhnlichen Aufschwung genommen. Während man vor nicht allzulanger Zeit den Modellflug noch als eine Vorstufe zum Großflug betrachtete, denn fliegerische Erkenntnisse wurden erst im und am Flugmodell erprobt, ist er durch seine Weiterentwicklung zur vollkommen selbständigen Flugsparte geworden.



*Eine österr. Neuentwicklung:
„Rundflügler“.*



1,2 g wiegt dieses Saalflugmodell.

*Startvorbereitungen
in der Ebene,
Wiener Neustadt.*

Der Flugmodellsport umfaßt viele Sparten: den traditionellen Freiflug mit seinen Segel- und Verbrennungsmotormodellen und den mit einem Gummistrang angetriebenen Wakefieldmodellen, den später entstandenen Fesselflug mit den Klassen Kunst- und Geschwindigkeitsflug sowie der besonders beliebten Sparte der Mannschaftsrenner. Und in letzter Zeit hat sich ganz besonders der funkferngesteuerte Flug mit einer großen Reihe von Sonderklassen entwickelt.





Die Flugmodelle werden teils als Zweckmodelle, d. h. besonders für den Einsatz bei Wettbewerben hochgezüchtet und gebaut oder auch als naturgetreue oder zumindest naturähnliche Nachbauten von bemannten Flugzeugen. Dabei werden alle Einzelheiten bis ins Detail angefertigt. Hier kann der baufreudige Modellflieger sein Können zeigen.

Hubschrauber gelten als das Nonplus-ultra im Modellbau. Ihre Kunstflugfiguren spiegeln die Perfektion dieser Konstruktionen im kleinen.

Saalflugmodelle sind die leichtesten unter den kleinen und können, wie ihr Name schon sagt, nur im geschlossenen Saal geflogen werden. Bei einer Flügelspannweite von 60 cm wiegt ein Saalflugmodell einschließlich Antriebsgummi und Luftschraube 1–1,5 g. Die Flugzeiten liegen in größeren Räumen zwischen 20 und 40 Minuten.



Maßstabgetreuer Nachbau HUGHES 300
 Rotordurchmesser: ca. 120 cm
 Motor: 8 ccm, Gewicht: ca. 3,5 kg
 Erbauer: Leopold Köppl, Hallein, Salzburg.

Der Aufstieg von der kleinsten zur größten Sparte im Flugsport – die Anerkennung als Sportart seitens der Bundessportorganisation ist dieses Jahr erfolgt – konnte nur durch die Zusammenarbeit in den Gruppen und Vereinen erzielt werden.

Viele Modellflugvereine besitzen bereits ein eigenes Fluggelände mit zum Teil befestigten Pisten und angeschlossenem Clubhaus. Am Flugbetrieb ist meist die ganze Familie beteiligt. Wer einmal ein selbstgebautes Fluggerät erfolgreich den Lüften übergeben konnte, kennt das unbeschreibliche Gefühl, wenn sein „Flieger“ frei schwebt, den Steuermechanismen gehorcht und heil wieder zur Erde zurückkehrt.

Modellbau ist zähe Arbeit in der Werkstatt, im Wettbewerb beinharte Sportart.

Landesmeisterschaften, nationale Wettbewerbe und Staatsmeisterschaften gehören ebenso zum Repertoire der Modellflieger wie internationale Wettbewerbe, Europa- und Weltmeisterschaften.

Es würde viel zu weit führen, hier alle unsere Erfolge der letzten Jahre anzuführen. Aber noch stehen von unseren Tiroler Freunden aufgestellte 2 Weltrekorde, die wohl für lange Jahre halten werden. Unzählige Einzel- und Mannschaftssiege bei internationalen Wettbewerben im In- und Ausland wurden von Österreichern erreicht. Eine Reihe von Europa- und Weltmeistern, ebenfalls in der Einzel- und Mannschaftswertung, wurden von Österreich gestellt. Noch in diesem Jahr haben wir wieder eine Bewährungsprobe in fast allen Klassen zu bestehen: in Belgien, Spanien, San Francisco und in Mexiko. Dort überall finden die heurigen Europa- und Weltmeisterschaften statt.

OSR Dir. Edwin Krill

FÜR JEDEN ETWAS:



**MODELLBAU
KIRCHERT**

1140 Wien, Linzerstr. 65, 02 22 / 92 44 63



**AUSLIEFERUNG
F. ÖSTERREICH**

Groß- und Kleinhandel – Import – Export – Versand
 Lieferant der GK-Standard-Bauelemente + GK-multitank

ÖSTERREICHISCHE JUGENDMEISTER 1980

Freiflug Klasse F1 A/J Segler Roman Rieser ÖMV Wien

STAATSMESTER 1980

Freiflug F1 A Segler Klaus Salzer MFC-Wiener Neustadt

F1 B Hans Zachalmel ÖMV-ESV-St. Pölten

Gummimotormodelle F1 E Felix Schobel jun. UMFC Kolibri

Segelflugmodelle mit automatischer Steuerung

Radio control RC III Gerhard Fritz ÖMV Tirol

Motorkunstflugmodelle RC/MS Walter Mitterbacher ÖMV Feldkirch

Motorsegelflugmodelle F3 A Hanno Prettner ÖMV Klagenfurt

Kunstflug-Motorflugmodelle RC/H Heimo Fleischhaker KFC Klagenfurt

Hangflug-Segelflugmodelle F4 C Eduard Wallner ÖMV Radenthein

Vorbildähnliche Modelle

ÖSTERREICHISCHE REKORDE 1980

F2 A / 30. 8. 1980 Franz Marksteiner ÖMV Brandenburg

Fesselflug-Geschwindigkeit 240,96 km/h

F2 C / 18. 5. 1980 Dipl.-Ing. Heinz Nitsche ÖMV Salzburg

Fesselflug- und Fritz Kühnegger

Mannschaftsrennen 3 Min., 36 Sek. für 10 km

WELTMEISTERSCHAFTEN 1980

12.-18. 7. 1980 F2 C 9. Fischer-Straniak 64 Mannschaften

Czestochowa Mannschaftsrennen 4. Österreich 26 Nationen

Polen

EUROPAMEISTERSCHAFTEN 1980

22.-24. 8. 1980 F1 E 5. Karl Lintner 16 Starter

Melchsee/Fruut Segelflugmodelle mit 10. Hans Hlavka 5 Nationen

Schweiz automatischer Steuerung 3. Österreich

BISHERIGE STAATSMESTERSCHAFTEN 1981 (Stand Juni 1981)

Radio control F4 C Andreas Wirth FMBC-Vienna, Wien

Vorbildähnliche Modelle RC IV Rudolf Freudenthaler UMFC-Freistadt, OÖ.

Segelflugmodelle

WELTREKORD:

18. 6. 1977: Klasse F3 B Werner Sitar ÖMV Tirol

Geschwindigkeit 390,92 km/h

Das österr. Modellflug-Mekka liegt in Kraiwiesen

Der Österr. Modellsportverband Landesverband Salzburg und der Modellflug Club Salzburg sind Halter des Modellflugzentrums Kraiwiesen. Im Jahre 1964 wurde der Grundstein zu diesem Zentrum gelegt und mit der Eröffnung der RC-Piste das heute modernste und bekannteste „Mekka“ der Modellflieger seiner Bestimmung übergeben.

Der Modellflug im Bundesland Salzburg sticht aus erklärlichen Gründen von anderen Bundesländern ab – hauptsächlich durch die Ausübungsmöglichkeiten verschiedener Modellflugsparten. Im Bundesland Salzburg ist auch nicht alles Gold was glänzt, jedoch der Modellsportler hat durch das Modellflugzentrum, das jederzeit und jedermann zur Verfügung steht, eine hervorragende Möglichkeit, seinen Sport auszuüben. Diese nicht nur in ihrer Ausstattung in Österreich einzige, sondern auch weltweit bekannte Anlage zu bekommen, war die Leistung eines Clubs, unter der Leitung von Hans Niederwimmer, der mit Fleiß und Organisation diese Anlage auf die Beine stellte.

Der Modellflug Club Salzburg wurde vor 23 Jahren gegründet und trug den Namen „Salzburger Modellflug Club für Fessel- und Fernsteuermodelle“. Da damals keine Möglichkeit zur Ausübung dieser Sparten war, wurde beschlossen im Nahbereich Salzburg zu bauen, wo besonders der ehemalige Motorpool als geeignet erschien und mit Hilfe der Stadt Salzburg die erste Modellflughalle Österreichs erstellt wurde. Dort wurden für die damaligen Begriffe schon große Bewerbe ausgetragen und als Eröffnung gleich eine Staatsmeisterschaft ausgeschrieben. Durch diese Anlage bekam Salzburg eine Schlüsselstellung im Modellflug und alle Bundesländer eiferten den Salzburger nach.

Mit wachsender Mitgliederzahl und immer stärkerem Auftreten bei Bewerben wurde der Raum Motorpool ungeeignet, sodaß ein neues Gelände gesucht werden mußte, das dann 1963 in Kraiwiesen gefunden wurde.

Take off der „Imperial Airways London“ im Igo Etrich Modellflug-Zentrum Kraiwiesen.

Flugpionier Dr. h. c. Ing. Igo Etrich anlässlich seines 85. Geburtstages mit dem von Hans Niederwimmer gebauten Modell einer Etrich Taube (daneben Etrich-Medaille).



In der Zwischenzeit hat sich der MFC-Salzburg durch seinen sportlichen Einsatz in Österreich Rang und Namen erwerben können, und Salzburg stellte mit Gerhard Kaiser den ersten Staatsmeister in Kunstflug, Heinz Freund den Staatsmeister im Geschwindigkeitsflug, wobei zu erwähnen ist, daß die Geschwindigkeit von Heinz Freund mit 237 km/h erst im heurigen Jahr durch seinen Clubfreund Franz Marksteiner mit 245 km/h überboten wurde. Im Team stellte Meusunger-Fischer den Staatsmeister. Die MFC-Sportler haben sich auch bei den Europa- und Weltmeisterschaften mit sehr guten Plätzen behauptet, Salzburg konnte neben dem Mannschaftsweltmeister auch 2. und 3. Plätze belegen.

1964 wurde nach Kraiwiesen übersiedelt und mit dem Aufbau des heutigen Modellflugzentrums begonnen. Durch die Zusammenarbeit im Club konnte in verhältnismäßig kurzer Zeit mit der ersten Ausschreibung zur Eröffnung begonnen werden. Im Beisein des österr. Flugpioniers, nach dem diese Anlage benannt wurde – Dr. h.c. Igo Etrich – und von Vertretern des Verkehrsministeriums wurde wieder mit einer Staatsmeisterschaft diese Anlage eröffnet.

Seither ist der Club immer bestrebt, durch rege Veranstaltungstätigkeit die Spitzenstellung Salzburgs zu halten. Mit dem Ausbau der Anlage, die als eine der international gesehen modernsten gilt, hat sich der Club Aufgaben gestellt, die keine Ruhepausen erlauben.

Trotz allem war es möglich, auf diesen „Flughafen in Miniatur“ Veranstaltungen größten Rahmens durchzuführen, wobei ganz besonders die drei Großflugtage zu erwähnen sind. Von diesem Platz verabschiedete sich auch die bekannte BURDA-Staffel mit der letzten Darbietung. Es werden jährlich nationale und internationale Veranstaltungen durchgeführt, die großes Gewicht in der Modellflugfamilie haben. Die größte ist das Internationale Igo Etrich Wanderpokalfliegen, das heuer zum 17. Mal zur Austragung kommt und an dem sich voraussichtlich 14 Nationen beteiligen werden.

Da das Zentrum bestens eingerichtet ist, nicht zuletzt mit einem Kinderspielplatz, wird der Familiengedanke ganz besonders gefördert. Außerdem liegt es im Wesen der Modellflugvorführungen, daß Kinder wie Erwachsene gleichermaßen Gefallen an der Vielfalt dieser „Mini-mundus“ finden.

Trotzdem gilt das Modellfliegen als beinhardt Sportart, die in Leistungszentren ihre volle Bedeutung ausspielen kann. Hoffentlich wird es gelingen, Kraiwiesen in Zukunft für Salzburgs und Österreichs Modellfliegernachwuchs zu erhalten.

Johann Niederwimmer

Österreichischer Aero-Club, Sektion Fallschirmspringen

GÜLTIGE ÖSTERREICHISCHE REKORDE IM FALLSCHIRMSPRINGEN

Stand: Juni 1981

1) EINZELREKORDE

a) HÖHENREKORDE

Rekordklasse: G-1-a/Herren
 Rekordinhaber: Ing. Bodwin Burhard, Vorarlberg, FSC Silvretta
 Ort und Datum: Hohenems, 1968 07 29
 Rekordleistung: Freifallstrecke 9.310 m

b) ZIELREKORDE

Rekordklasse: G-1-b/Herren/Tag/manuelle Messung
 Rekordinhaber: Manfred Polak, HSV Klagenfurt
 Ort und Datum: Klagenfurt/Graz, 1977 07 06 – 1977 07 15
 Rekordleistung: Zielentfernung 16x00,00 m, 1x00,04 m

Rekordklasse: G-1-b/Herren/Tag/elektronische Messung
 Rekordinhaber: Manfred Polak, HSV Klagenfurt
 Ort und Datum: Altenstadt/Landsberg, BRD, 1979 09 06 – 1979 09 11
 Rekordleistung: Zielentfernung 10x00,00 m, 1x00,03 m

Rekordklasse: G-1-b/Herren/Nacht/elektronische Messung
 Rekordinhaber: Peter Alexander Huber, Niederösterreich, FSC
 Ort und Datum: Wiener Neustadt, 1980 04 29
 Rekordleistung: 2x00,00 m Zielentfernung

Rekordklasse: G-1-b/Damen/Tag/manuelle Messung
 Rekordinhaber: Ute Kübler, 1. ÖSFC Graz
 Ort und Datum: Zell am See, 1977 10 24 – 1977 10 25
 Rekordleistung: Zielentfernung 2x00,00 m, 1x01,88 m

c) FIGURENREKORDE

Rekordklasse: G-1-c/Herren
 Rekordinhaber: Peter Alexander Huber, Niederösterreich FSC
 Ort und Datum: Aigen, 1980 10 03
 Rekordleistung: Figurenzeit 6,800 sec.

Rekordklasse: G-1-c/Damen
 Rekordinhaber: Ute Kübler, 1. ÖSFC Graz
 Ort und Datum: Zell am See, 1977 10 23
 Rekordleistung: Figurenzeit: 9,600 sec.

2) MANNSCHAFTSREKORDE

a) ZIELREKORDE

Rekordklasse: G-2-b/Herren/4-er-Gruppe/Tag/manuelle Messung
 Rekordinhaber: Polak/Lienhart/Stampfer/Kosch
 Ort und Datum: Altenstadt, BRD, 1978 09 08 – 1978 09 15
 Rekordleistung: Zielentfernung 3x00,00 m 1x00,02 m

Rekordklasse: G-2-b/Herren/4er-Gruppe/Nacht/elektronische Messung
 Rekordinhaber: Polak/Schlömmer/Waldherr/Huber P.
 Ort und Datum: Wiener Neustadt, 1980 06 24
 Rekordleistung: Zielentfernung 1x00,00 m

Rekordklasse: G-2-b/Herren/8er-Gruppe/Tag/manuelle Messung
 Rekordinhaber: Pflegerl/Lienhart/Polak/Kosch/Stampfer/Pogatschnig/Bauer/Schlömmer
 Ort und Datum: Altenstadt, BRD, 1978 06 14
 Rekordleistung: Zielentfernung 1x00,06 m

b) FORMATIONSREKORDE

Rekordklasse: G-2-c/größte Formation/Herren/Tag
 Rekordinhaber: Albrecht/Ebner/Fedrizzi/Huber H./Kleindienst/Kocourek/Lewetz T./Marinell/
 Pedevilla/Röhlsler/Schwab/Servis/Stoik/Wolfrum/Helzi

Ort und Datum: Salzburg, 1978 04 29
 Rekordleistung: 15 Personen

Rekordklasse: G-2-c/größte Formation/Herren/Nacht
 Rekordinhaber: Niederbichler/Huber P./Schlömmer/Polak/Waldherr
 Ort und Datum: Wiener Neustadt, 1980 10 14
 Rekordleistung: 5 Personen

Rekordklasse: G-2-c/größte Formation/Damen/Tag
 Rekordinhaber: Fasswald Helga/Kleissl Susanne/Wagner Silvia/Ellmer Martina
 Ort und Datum: Hohenems, 1979 07 14
 Rekordleistung: 4 Personen

Rekordklasse: G-2-c/größte Formation/Herren und Damen/Tag
 Rekordinhaber: Flatz Reinhard/Mennel Peter/Voller Christian/Eberle Christian/Kantner Alexander/
 Immler Erika

Ort und Datum: Hohenems, 1979 08 06
 Rekordleistung: 6 Personen

Rekordklasse: G-2-c/längste Sequenz/Herren/Tag
 Rekordinhaber: Huber Hans/Röhlsler Rainer/Wolfrum Heinz/Lewetz Thomas
 Ort und Datum: Hohenems, 1979 08 04
 Rekordleistung: 7 Formationen

Zeitungssente im Luftloch abgestürzt!

Luftfahrt und Presse

Die Beziehungen zwischen Luftfahrt und Presse sind auch in Österreich sehr alt; genau genommen, eilte sogar eine – allerdings nicht sehr seriöse! – Publizistik den tatsächlichen Ereignissen voraus: Schon 1709 wußte ein Flugblatt von der „glücklichen Ankunft eines fliegenden Schiffes in Wien“ zu berichten – die erste nachweisbare „aviatische Zeitungssente“ hierzulande.

Als dann gegen Ende des Jahrhunderts, nur wenige Monate nach den Erstfahrten in Paris, auch in Wien Ballonaufstiege stattfanden, erhielten die Zeitungen reichlich Stoff für weniger phantasievolle, aber nicht minder enthusiastische Berichte. So meldete die altehrwürdige Wiener Zeitung nach Stuwers erstem Versuch im Wiener Prater am 6. Juli 1784 „... ungemeyne Zufriedenheit mit diesem durchaus wohlgerathenen Versuche, den ersten in Deutschland, durch welchen Deutsche diese Luftreise gemacht haben“.

Und wenn es auch noch kein Fernsehen gab, so mußten die Zeitgenossen doch keineswegs auf Bildreportagen verzichten: Der rührige Löschenkohl lieferte prompt seine mehr oder minder naturalistischen Kupferstiche, von denen etliche auch die „aviatischen Ereignisse“ jener Zeit festhielten.

Bald freilich wurde – wie in den meisten Fällen – was zunächst Sensation war, zur gewohnten Selbstverständlichkeit. Ballonfahrten wurden nur noch mit kurzen Meldungen erwähnt, von denen man außerhalb der Fachkreise kaum Notiz nahm; dies umso mehr, als sich die vielzitierte „Eroberung der Luft“ anno Freiballon doch in recht engen Grenzen hielt.

Etwas mehr Popularität und Publizität erlangte sie erst wieder gegen Ende des Jahrhunderts, als vor allem Viktor Silberer (Journalist und später Mitgründer und erster Präsident des Aero Clubs) mit eigenem Ballon zahlreiche Fahrten unternahm, in der „Allgemeinen Sportzeitung“ darüber berichtete und auch das Militär dafür interessieren konnte.

Schlagzeilen aber machten dann die ersten Vorführungen der „Flugmaschinen“. Den Flügen Blériots auf der Simmeringer Heide, den ersten gelungenen Versuchen heimischer Pioniere oder dem Besuch des Zeppelin-Luftschiffes „Sachsen“ in Wien, dann den großen internationalen Flugmeetings in Aspern, widmeten die Zeitungen Leitartikel und seitenlange Berichte, mittels Zeichenstift und Linse reich illustriert. Ahnungsvoll schrieb die „Neue Freie Presse“ am 23. 10. 1909: „Der Mensch fliegt. Das war der große Eindruck heute und wird vielleicht die flache Selbstverständlichkeit von morgen sein“.

Der Leitartikler sollte recht behalten – wenige Jahre später waren derartige Berichte von der ersten Seite weit nach hinten gerutscht und so fand z. B. ein doch recht beachtliches Ereignis wie die Betriebsaufnahme der heimischen Luftverkehrsgesellschaft ÖLAG am 14. 5. 1923 im gleichen Blatt seinen Niederschlag nur in einem kurzen Zweispalter auf Seite 7 . . .

Verwundert stellt man heute fest, daß es in den Pionierjahren vor dem I. Weltkrieg hierzulande gleich zwei, sogar vierzehntägig erscheinende Fachblätter, Viktor Silberers „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ – „Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe“ – Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der Aeronautischen Kommission und des k.k. Österreichischen Aero-Clubs“ – und „Österreichische Flug-Zeitschrift“ – Organ des k.k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines in Wien“ – gab, darüber hinaus noch eine Unmenge nichtperiodischer Publikationen, von Broschüren, Katalogen und Jahrbüchern bis zu mehrbändigen Standardwerken! Weniger erstaunlich allerdings, wenn man sich vergegenwärtigt, daß Wien

damals nicht die Hauptstadt eines in der Luftfahrt bescheidene Rolle spielenden Kleinstaates, sondern die Metropole eines 50-Millionen-Reiches war, das in der Weltrangliste an zweiter Stelle lag.

In der kleingewordenen Republik hatten sich die Verhältnisse nach dem verlorenen Kriege dann grundlegend geändert – für die Luftfahrt insgesamt, die jahrelang Verboten und Beschränkungen unterlag, und natürlich ebenso für die Luftfahrtpublizistik.

Die Zeitungen konnten kaum irgend etwas Positives aus diesem Bereich melden und die Fachorgane fristeten, ihrer finanziellen Stütze durch die Anzeigen der einschlägigen Industrie weitgehend beraubt, ein bescheidenes Dasein.

Die 1907 gegründete „Österreichische Flug-Zeitschrift“ wurde ab 1920 als „Der Flug – Zeitschrift für das gesamte Gebiet der Luftfahrt“ weitergeführt und es ist bezeichnend für die Situation, daß die Nr. 1/2 mit „verbindlichem Dank dem hohen Spender“ vermerkte, das Staatsamt für Verkehrswesen habe dem Flugtechnischen Verein „für seine Zeitschrift eine Subvention von 2000 Kronen gewidmet“.

Später erschien dann „Flugzeug und Yacht“ als „Illustrierte Zeitschrift für Luftfahrt, Yacht- und Automobilwesen“ und Offizielles Organ verschiedener Vereine und Verbände, darunter des ÖAeC und des Flugtechnischen Vereines.

Fortsetzung auf Seite 66



Coke

SCHUTZMARKE

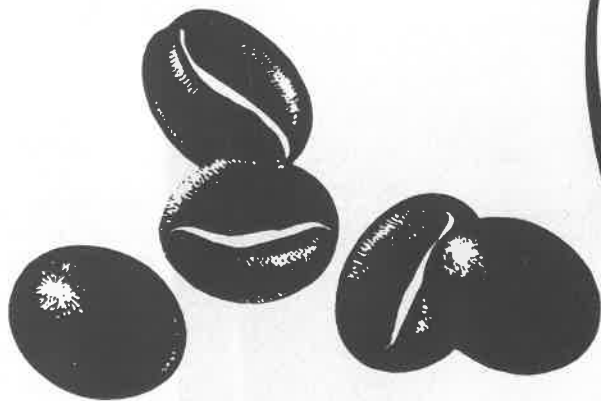
macht mehr draus...

Trink Coca-Cola

SCHUTZMARKE

köstlich · erfrischend

**Das ist
das
Zeichen
für
guten
Kaffee**



Julius Meinl



Fliege erst, bis Dir die Federn gewachsen sind

Dafür sorgen mehr als 1000 Zivilfluglehrer im Rahmen von insgesamt 128 Ausbildungsbetrieben des Österr. Aero-Club.

Die fliegerische Ausbildung in den Bereichen Motorflug, Segelflug, Fallschirmspringen, Ballonfahrt und Hängegleiten erfolgt zu 90% in Zivilluftfahrerschulen der Vereine des Österreichischen Aero-Club. Mehr als 1000 Zivilfluglehrer sind in diesen Schulen tätig.

Derzeit gibt es 47 Motorflugschulen, 55 Ausbildungsbetriebe für Segelflug, 14 für den Fallschirmsprung und 12 Schulen für die Hängegleiterschulung.

Als Voraussetzung für die fliegerische Ausbildung ist zunächst die Ausstellung eines Flugschülerausweises erforderlich. Hierfür müssen beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, A-1030 Wien, Schnirchgasse 9, neben dem Antrag folgende Dokumente vorgelegt werden: Geburtsurkunde, Staatsbürgerschaftsnachweis, polizeiliches Führungszeugnis, 2 Lichtbilder neueren Datums, Bundesstempelmarken, fliegerärztliches Gutachten.

Die Ausbildung gliedert sich in eine theoretische und eine praktische Ausbildung. Zum Erwerb des Segelfligerscheines Klasse A (einsitzige Segelflugzeuge) müssen neben dem Nachweis der theoretischen Kenntnisse auch eine schriftliche Prüfung, 3 Flugstunden mit mindestens 30 Alleinflügen innerhalb der letzten 24 Monate sowie eine praktische Prüfung nachgewiesen werden.

Für den Erwerb des Privatpilotenscheines, der zum Führen einmotoriger Motorflugzeuge bis zu einem Höchstabfluggewicht von 2.000 kg berechtigt, ist gleichfalls ein theoretischer Lehrgang in den Fächern Motorflugzeugkunde, Flugpraxis, Navigation, Aerodynamik und Statik, Flugwetterkunde, Luftfahrtrecht, Organisation und Aufgaben der Flugsicherung, Geographie und Kartenkunde, Erste Hilfe bei Unfällen zu absolvieren. Außerdem ist eine Mindestausbildung von 35 Flugstunden gesetzlich vorgeschrieben, sowie eine abschließende theoretische und praktische

Prüfung. Auch der Erwerb der Grundberechtigung für Fallschirmspringen setzt eine theoretische und praktische (10 automatische Sprünge) Ausbildung bzw. Prüfung voraus.

Die speziellen Bedingungen für die Ausbildung zum Motorsegler- und Hängegleiterpiloten bzw. Ballonfahrer, sowie diverse gesonderte Lehrgänge für Sprechfunk, Kunstflug, Instrumentenflug, Nachtsicht-

flug, etc. erteilen gerne die zuständigen Schulen bzw. Landesverbände des Österreichischen Aero-Club.

Im Jahre 1980 wurden 1.183 Flugschülerausweise beantragt bzw. ausgestellt sowie 319 Privatpiloten-, 421 Segelflieger-, 98 Fallschirmspringer- und 395 Sonderpilotenscheine erworben.

Die Zahl der aktiven Segelflieger hat sich in den letzten 20 Jahren mehr als verdoppelt, die Zahl der Motorpiloten vervierfacht. Daraus kann man sowohl die Entwicklung der allgemeinen Luftfahrt bzw. der Sportfliegerei erkennen, aber auch den Umfang der Ausbildung, die innerhalb der Vereine des Österreichischen Aero-Club



Modernes elektronisches Übungsgerät des Wiener Luftfahrerverbandes für Sicht- und IFR-Schulung, Type VISTA.

erfolgt. Bemerkenswert ist, daß auch die zukünftigen AUA-Linienspiloten ihre Grundausbildung im Bereiche der Schulen, die dem Österreichischen Aero-Club angehören, absolvieren. Hiermit erbringen diese Vereine und Schulen auch einen wichtigen Beitrag für die gesamte Luftfahrt Österreichs und unterstreichen damit auch ihre volkswirtschaftliche Bedeutung.

Die Fachsektion Zivilluftfahrerschulen im Österreichischen Aero-Club befaßt sich in ihren einzelnen Fachgremien mit allen Problemen im Bereiche der Ausbildung und versucht, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden einen Beitrag zur ständigen Entwicklung der Ausbildung und zur Erhöhung der Flugsicherheit zu leisten.

Erwin Pettirsch

Das, was dem Kuratorium für Verkehrssicherheit seit Jahren noch nicht gelungen ist, den sicheren Autofahrer, sichere Fahrbedingungen oder ein Patentrezept für das Senken der Unfallraten zu kreieren, wird dem noch jungen Kuratorium für Flugsicherheit als Gegenstück „zur Luft“ ebenfalls nicht ad hoc gelingen.

Die lückenlose Erfassung und Auswertung des Unfallgeschehens bildet zunächst die Ausgangsbasis. Hier stößt man schon auf die erste Barriere. Wie ist z. B. die Gemütsverfassung, physische und psychische Kondition eines Piloten postmortem noch zu rekonstruieren? Grob gesprochen liegt's, wenn's am Menschen liegt, an seiner Psyche oder seiner Ausbildung. Ausbildungsstand und Flugerfahrung sind auch nachträglich belegbar. In der Tatsache, daß während der Schulungsphasen wesentlich weniger Unfälle auftreten, als man erwarten könnte, bzw. auch in dem Zeitraum kurz nach der Scheinerlangung, liegt ein Parallele zum Straßenverkehr. Laut OECD-Bericht wird das 2. Lenkerjahr als kritischer Bereich angesehen.

Es soll hier nicht eingegangen werden, inwieweit Ermüdung, Ablenkung,

selbst das größte Rätsel sein und entsprechend handeln sollte.

William E. Evans, Fliegerarzt der Lockheed California Company, umschreibt das Dilemma des Piloten mit der „Selbstgefälligkeit“, dem heimtückischsten Faktor. Seine Testpersonen, durchwegs mit mehr als 3000 Jetstunden, hatten versagt, und dies nicht einmal in einer Streßsituation. Selbstgefälligkeit entsteht durch Selbstvertrauen bei erfolgreichen Piloten. Das Verlangen, ein Meister bleiben zu wollen, verbreitet Unaufmerksamkeit im Cockpit.

Das Kuratorium für Flugsicherheit, das sich auch vorgenommen hat, die Erfahrungen, die zur Unfallverhütung beitragen, weiterzugeben, arbeitet eng mit der Fliegerschaft zusammen. Prioritäten für 1981 und 82 sind bereits gesetzt: Da Selbstgefälligkeit leichter zu verhüten als zu heilen ist, schlägt es sich vorerst auf die Seite der Fluglehrer. Die fliegerischen „Vorbilder“ müssen zunächst erhalten und an der Weiterentwicklung bestehender theoretischer und praktischer Ausbildungskriterien für Lehrer und Schüler mitarbeiten.

Wenn nun einer fragt, was denn das oberste Gebot sei, sollte der Quirl stehen

Die Erlangung des Segelflieger- oder Privatpilotenscheines bedeutet nun leider keine Reifeprüfung. Daher hat sich das Kuratorium für Flugsicherheit die Aufgabe gestellt, das allfällige „Federnlassen“ in den Griff zu kriegen.

In jahrzehntelanger Forschung, Arbeit und Erfahrung wurden Flugzeuge, Systeme und Verfahren verbessert. Einzig und allein der Mensch blieb unverändert. Er hat wohl erfaßt, daß das Fliegen mittlerweile vom Abenteuer zur Selbstverständlichkeit gereift ist, gefühlsmäßig hält er es aber noch immer für ein solches.

Lehrer (rechter Sitz) und Schüler (1980) auf C 172, Horizontalflug, Kurs: 275⁰, Speed: 100 kts.



Bei Flugunfalluntersuchungen schwebt daher zunächst die Frage nach dem technischen Gebrechen im Raum. Tatsache ist jedoch, daß nach den Ergebnissen der Flugunfallkommissionen der Zivilen Luftfahrt die Maschine als der weniger störungsanfällige Teil gilt. Unfälle wegen Fehleinschätzung herrschender oder herannahender Wetterlagen rangieren an oberster Stelle; die Entscheidung, ob ein Flug fortgesetzt oder durch vorzeitige Landung abgebrochen werden soll, obliegt ausschließlich dem Piloten.

Das Kuratorium für Flugsicherheit hat sich als unabhängiger Verein mit Sitz in Wien die Aufgabe gestellt, den Risikofaktor Mensch wissenschaftlich auszuleuchten. Es sind sich alle Fachleute (Flugpraxis, Ministerium, Versicherung, Fliegerärzte, Behörden, Bundesheer, Universitätsinstitute) im klaren, daß dies kein leichtes Unterfangen ist, zumal sich schon die Fragestellungen in Detailprobleme aufsplittern.

Konzentrationschwächen oder Einschränkungen der Sinnestüchtigkeit und geistigen Kapazitäten des einzelnen zum Auslöser einer Kettenreaktion führen können. Es ist auch problematisch, den auf die organische Funktionstüchtigkeit des Bewerbers bzgl. der geforderten Fliegetauglichkeit angesetzten Fliegerarzt plötzlich mit einem heiß diskutierten Psychotest zu belasten.

Zusammenhänge in der Unfallstatistik sind wissenschaftlich noch nicht eindeutig belegt. Dem Piloten kann jedoch nicht früh genug vermittelt werden, daß er sich

bleiben? Auch dafür gibt's zunächst ein recht praktisches Rezept: FIRST FLY!

Flieg zuerst dein Flugzeug, bevor du an den Knöpfen drehst um mitzuteilen, daß du heute zum Essen zu spät kommst!

Obstlt. Norbert Starkbaum
Österr. Kuratorium für Flugsicherheit

Aber auch diesem Zwilling (oder besser Zwitter) war kein langes Leben beschieden. In den dreißiger Jahren schließlich brachte der Flugtechnische Verein sein Blatt unter dem leicht veränderten Titel „**Flug**“ neu heraus, während der ÖAeC seine offiziellen Mitteilungen in dem neuen, recht ansprechend aufgemachten „**Der Pilot**“ beilegte.

Noch schwieriger gestaltete sich, nach jahrelangem, nun zunächst totalem Luftfahrtverbot, der neue Start nach dem Zweiten Weltkriege.

Ein verfrühter Versuch Ernst Peters, Ende der vierziger Jahre wieder eine Luftfahrtschrift herauszubringen, scheiterte und erst 1951 konnte der ÖAeC den „**austroflug**“ als sein Offizielles Organ, das später an private Verlage übergang, ins Leben rufen. Immerhin hat sich dieses Blatt mit nunmehr 30 Jahren als das weitaus zählebigste seiner Gattung in Österreich erwiesen und es ist daher nicht einmal sicher, daß ihn das derzeitige, sehr sporadische und dünne Erscheinen endgültig zur Bruchlandung führt.

1953 kam der vier- (seit 1979 zwei-)mal monatlich erscheinende „**Österreichische Luftfahrt-Pressediens**“ als Informations- und Nachrichtendienst für die Medien und einen begrenzten Fachkreis hinzu.

Zweifellos haben sich diese beiden Organe, vor allem in der ersten Phase des Wiederaufbaues um 1955, nicht unbeträchtliche Verdienste um die Meinungsbildung für die Luftfahrt im allgemeinen und auch den Luftsport im besonderen erworben.

Zunehmende Spezialisierung, die es schwer macht, verschiedenste Interessen auf einen Nenner zu bringen, führten schließlich zur, allerdings kurzlebigen, Herausgabe eigener Raumfahrtschriften (übrigens: schon 1931 war „**Flug**“ auch das Organ der Österreichischen Gesellschaft für Raketentechnik!) und der nun bereits im 10. Jahrgang erscheinenden „**Flugsportzeitung**“, die auch die Offiziellen Mitteilungen des ÖAeC enthält.

Daneben erschienen und erscheinen verschiedene Vereins- und Unternehmensorgane, wie „**Fluginformation**“ mit den Mitteilungen des Österreichischen Luftfahrt Archivs, die „**Mitteilungen des Österreichischen Luftfahrtverbandes**“, oder „**airport news**“, das „**Magazin für Freunde des Flughafens Wien**“, u. a. Einige Fachzeitungen, wie „**Verkehr**“ oder „**tourist austria**“, führen ständige Luftfahrt-Rubriken.

Es herrscht also relativ reges Leben im Bereich der Luftfahrtpresse.

Ein leichtes Leben ist es freilich nicht. Ohne den Rückhalt an

einer eigenen starken Industrie, im Wettbewerb mit wesentlich kräftiger fundierten ausländischen, insbesondere deutschsprachigen Organen, gehört oft schon einiges an Idealismus und Improvisation dazu, der gebotenen Eigenständigkeit und der heimischen Luftfahrt eine publizistische Plattform zur Vertretung ihrer Belange zu erhalten.

Ganz leicht leben es sich aber auch die Luftfahrer nicht mit den Medien.

In dem Maße, in dem das Fliegen zur alltäglichen Selbstverständlichkeit wurde, ließ das Interesse des Publikums und damit der Presse an „normalen“ Leistungen und Erfolgen nach, traten Sucht nach Sensation, aber auch Kritik, in den Vordergrund – eine Erscheinung, die sich freilich auf vielen Gebieten zeigt und auch keineswegs auf Österreich beschränkt ist.

Keine „adäquaten“ Fortschritte machte hingegen (rühmliche Ausnahmen bestätigen die Regel) Vertrautheit mit der Materie, Fachkenntnisse und Sachlichkeit bei den Schreibenden oder Sprechenden.

Trotz verschiedener Ansätze zu verbesserter Information, u. a. auch seitens des „**Clubs der Luftfahrtpublizisten**“, wird es wohl noch einige Zeit dauern, bis sich einige Erkenntnisse verbreitet und gewisse Tatsachen in allen Redaktionen herumgesprochen haben; z. B., daß eine Außenlandung, insbesondere eines Segelflugzeugs, meist keine Notlandung ist; daß ein „Düsenjet“ etwa einem weißen Schimmel gleichkommt; oder daß „Luftlöcher“ in demselben Bereichen angesiedelt sind wie Grubenhunde und Zeitungsenten. Was soll's – schließlich gehörten zu den ersten lebenden Luftfahrern ein Hammel und eine Ente. Und wahrscheinlich wird man auch in Zukunft nicht von dem Grundsatz abgehen, weder hierzulande, noch anderswo, daß die Titelzeile eines Unfallberichtes um einige Grade größer und fetter zu sein hat als die einer Meldung über eine erfolgreiche Rettungsaktion, Ozean-, Alpen- oder Kanalüberquerung . . .

Im großen und ganzen muß man jedoch feststellen, daß die Luftfahrt in den Medien den Raum und die Rangordnung einnimmt, die sie zurecht beanspruchen können – wenn auch nicht immer in dem Umfang und der Sachlichkeit, die sich die Luftfahrer wünschen.

Nicht zuletzt wird es jedoch an ihnen liegen, durch mehr Kontakt und Information das gegenseitige Verständnis zu verbessern und den Niederschlag des Luftfahrtgeschehens in den Medien noch positiver und objektiver zu gestalten.

Dr. Wolfram Lenotti

allround magazin

für männer und ihre freizeit

Mit Superstories aus der Welt der Fliegerei, die Sie sonst nirgendwo finden.

öS 25,-

Überall, wo es Zeitschriften gibt.



Selbst wenn man einkalkuliert, daß die Verwirklichung des ewigen Traumes vom Fliegen nur mit Hilfe eines kleinen Selbstbetruges möglich war – es fliegt ja nicht der Mensch, sondern die Maschine –, bleibt die endlich gewonnene „Flugfähigkeit“ ein Paradebeispiel der Erfüllung menschlicher Sehnsucht. Wir sind nicht mehr ausschließlich Gefangene dieser Erde, unsere Bewegungsfähigkeit hat eine neue Dimension erhalten. Was das im Endeffekt bedeutet, beginnt sich erst jetzt, im Zeitalter des Raumfluges, herauszustellen.

Die Gründer des Österreichischen Aero-Clubs standen an der Grenze zwischen Traum und Wirklichkeit. Sie erkannten die Konturen des Realisierbaren nur undeutlich und waren doch realistisch genug, eine der ursprünglichen Sehnsucht möglichst nahe Form des Fliegens zu fördern: den Flugport. In ihm bietet sich das Erlebnis des Fliegens beinahe uneingeschränkt authentisch, werden Mensch und Maschine zu einer fast unzertrennlichen Einheit. Aus dem Sport oder dem Vergnügen an der Flugbewegung erwachsen neue Bewußtseins- und Identifikationsformen. Die Dimension der neuen Bewegungsart erfaßt selbst Schichten der Persönlichkeit.

Diese über die bekannten Sportarten weit hinausgehende Erfahrungswelt war 80 Jahre hindurch der eigentliche Aufgabenbereich des Aero-Clubs. Das dazugehörige wissenschaftliche, medizinische und technische Instrumentarium mußte ständig aufbereitet und den Flugbegeisterten zur Verfügung gestellt werden. Eine Aufgabe, die auch im internationalen Vergleich hervorragend gelöst wurde und deren Nutzen weit über die unmittelbare Zielgruppe hinausreicht. Es bleibt zu wünschen, daß die günstige Entwicklung anhält, denn der Traum vom Fliegen ist noch immer nicht ausgeträumt. Er birgt allem Anschein nach einen Teil menschlicher Überlebenschancen und verdient es, bis zur nächsten Realisationsstufe weitergeträumt zu werden.

Theodor Kery

Theodor Kery
Landeshauptmann von Burgenland

Hier macht man es den Schwalben nach

Wer in das Burgenland aus der Richtung Bruckneudorf oder Parndorf anreist, betritt – per Auto oder Flugzeug – historischen Boden. Geschichtsforscher und Archäologen bezeichnen das Gebiet an der Römer- und Bernsteinstraße als eine der reichhaltigsten Fundgruben, die beileibe noch Überraschungen bergen kann.

Namen „Burgenland I“ fand vor dem Landhaus in Eisenstadt unter Anwesenheit von Landeshauptmann Sylvester, dem damaligen Aeroclubpräsidenten Fürst Kinsky und dem Obmann Hofrat Raimund Maly statt.

Vor und im zweiten Weltkrieg wurde der Flugport vom Deutschen Reich sehr ge-



Flugplatz Trausdorf

Einen Schritt höher gingen die Flugarchäologen. Auffällige Pflanzenwuchsänderungen im Gelände sind im Zusammenhang nur aus der Höhe erkennbar und lassen Archäologen auf tieferliegende Gebäude schließen.

Die Parndorfer Heide ist dem Flugsportler aus der Geschichte des 1. Weltkrieges als „trainings area“ bekannt. Das Friedensdiktat von St. Germain unterband die Fortsetzung der fliegerischen Entwicklung. Ohne Motor mußte es aber auch irgendwie weitergehen.

Am Föllik – einem Hügel westlich von Großhöflein und in Winden am See versuchte man erneut, es den Störchen und Schwalben gleichzutun. Bereits 1936 wurde in Eisenstadt die Segelfliegergruppe 201 des ÖAEC gegründet. Einen „Zögling 33“ zog man in unzähligen Werkstattstunden groß. Seine Taufe am 9. 2. 1938 auf den

fördert. Die Trausdorfer Hutweide wurde als Gutsverwaltung in das Reichseigentum übernommen und bei Kriegsbeginn als Ersatz-Flughafen mit A- und B-Schulung eingerichtet. Neben einer Gruppe in Eisenstadt entwickelte sich in Oberschützen eine Fliegergruppe um den Tischlermeister Kirnbauer und den Ehrenobmann des derzeitigen Pinkafelder Vereines, Ernst Supper.

1950 wurde von den ehemaligen Mitgliedern der Segelfliegergruppe 201 der USFC Eisenstadt, mit Fluglehrer Sepp Horvath an der Spitze, gegründet. Eine aktive Flugbetätigung wurde untersagt, jedoch erneuerten einzelne Segelflieger ihre Flugberechtigungen in der Alpensegelfliegerschule Aigen.

Bereits im Jahr 1956 wurde nach dem Abzug der Besatzungstruppen ein Doppelraab gebaut. Im gleichen Jahr fand in

Ritter Reifen

7000 Eisenstadt

Hauptstraße 34, Telefon 02682/36 30 – Mattersburger Straße, Telefon 22 52

Eingetroffen
Benzinspar-Reifen
SEMPERIT 
spart Sprit

Oberschützen der erste Großflugtag statt. Am 19. August wurde der Zivilflugplatz Trausdorf feierlich eröffnet, einige Wochen später folgte ein Großflugtag unter Beteiligung des Bundesheeres und einer Reihe österreichischer Spitzenpiloten.

Die Entwicklung verlief nicht ohne Rückschläge. Sepp Horvath stürzte in Ausübung seiner Fluglehrertätigkeit 1960 in Aigen ab.

Der Flugplatz Trausdorf konnte mit großem Einsatz nach dem 2. Weltkrieg erhalten werden. Nun stehen dort ein über 1.200 m² großer und vier kleinere Hangars zur Verfügung, Kantine und Werft versorgen Piloten und Maschinen. Platzhalter ist der USFC Eisenstadt, die seit 1957 bestehende ASKÖ-Fliegergruppe hat hier ebenfalls ihren Heimathafen gefunden.

Der weltbekannte Kunstflugclub Austria bildet seit 1969 Kunstflugpiloten aus, dessen prominentester Absolvent Landeshauptmann Kery ist.

Landesverband Burgenland in Zahlen:

- 13 Flugsportvereine
- 3 Flugplätze (Trausdorf, Punitz, Pinkafeld)
- 474 Mitglieder
- 28 Motorflugzeuge
- 9 Kunstflugzeuge (drei Pitts und sechs Bücker)
- 8 Motorsegler
- 12 Segelflugzeuge
- 19 Sprungfallschirme

Seit 1967 besteht im Rahmen des USFC Eisenstadt auch eine Fallschirmspringer-Sektion. Diese Aktivitäten führten zu einer ansehnlichen Zahl von Flugbewegungen pro Jahr (35.000), so daß eine Flugsicherungs-Hilfsstelle den Flugplatz Trausdorf seit 1966 betreut.

Die gewerblich orientierte Stadtgemeinde Pinkafeld stellte anlässlich ihrer 1100-Jahr-Feier den Segelfliegern von Oberschützen 1960 eine Piste zur Verfügung.

Am 17. Mai 1964 wurde im Rahmen eines Großflugtages der erste Hangar eingeweiht, dem bald darauf ein zweiter folgen sollte. Mitglieder dieses Vereines gründeten 1968 auch den Flugplatz in Punitz. Auch hier, wie in Pinkafeld, wird meist an Wochenenden Segelflug betrieben. Wer das Lagerleben liebt, kann sich einige Wochen lang Segelfliegern anschließen, die in den Auen der Pinka im Frühjahr günstige Thermikverhältnisse abwarten, um dann ihre „Rennstrecke“ bis hin zum Brenner und zurück an einem Tag zu durchmessen.

Die burgenländischen Flieger sind stolz, daß ihre Flugplätze auch Austragungsort verschiedener, auch international besetzter Meisterschaften waren:

- 1972 Motorflug-Staatsmeisterschaft, Trausdorf
- 1979 Segelflugstaatsmeisterschaft, Pinkafeld
- 1980 Staatsmeisterschaft im Fallschirmsprung, Trausdorf

Heuer wurde in Pinkafeld eine internationale Segelflugwoche abgehalten, und in Punitz rüstet man für die Europameisterschaft im Motorkunstflug vom 15. bis 23. August.

Flugsport hat im Burgenland eine besondere Bedeutung: Bundesdeutsche Urlauber bereisen gerne das Land am größten Steppensee Europas. Englische Firmen wiederum benützen die hiesigen Flugplätze beim Besuch in ihren burgenländischen Filialen.

Der Tower in Trausdorf möge symbolisch für einen Aufwärtstrend dastehen: Wirtschaftliche, fremdenverkehrspolitische und flugsportliche Bestrebungen können einander sehr sinnvoll ergänzen und es ermöglichen, daß Menschen einander über Grenzen näher kommen; ein angepeiltes Vorhaben für das Haydn-Jahr 1982.



Dipl. Kfm. Günther König

Transport- und Speditionsgesellschaft

7000 Eisenstadt
7041 Wulkaprodersdorf

Ihr Partner für prompte Transporte nach dem Nahen Osten

Tel. Nr.
02678/62 111 – 62 113
Telex 17621



KAMPER

Eisenstadt – Neusiedl – Parndorf





H. KÖPPEL Ges. m. b. H. & Co. KG

NEUSTIFT 1
2486 POTTENDORF
Telefon 02623/24 32
ESTERHAZYGASSE 12
7053 HORNSTEIN

Hoch- und Nieder-
spannungsanlagen
Elektroheizungen
Verkabelungen
Schaltanlagen
Verteilerbau
und sämtliche
Elektroinstallationen

Österreichischer Aero-Club
Landesverband Burgenland
Bergstraße 18, 7000 Eisenstadt
Telefon 02682/42 81 oder 21 33

Präsident: Dipl.-Kfm. Günther König
Vizepräsident UNION: Reinhard Kremsner
Vizepräsident ASKÖ: Franz Zehenthofer
Vizepräsident ASVÖ: Wilfried Bauer
Vizepräsident VBLS: Dr. Erich Hankiewicz

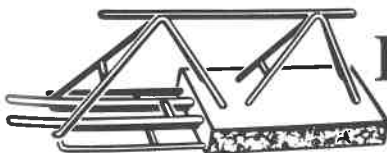
Motorflug: Reinhard Kremsner
Segelflug: Josef Sandhöfner
Fallschirmspringen: Adolf Bauer
Modellflug: Wolfgang Schrödl
Beirat für Modellflug: Hans Wagner

Finanzreferent: Karl Hasitska
Rechnungsprüfer: Reinhold Schirk,
Karl Supper

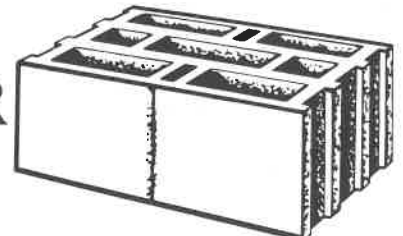
Rupert LIPP

Stahlbau, Dach- und
Hallenkonstruktionen

7000 EISENSTADT
Ruster Straße
(02682) 32 26, 51 90



Beton- und Schotterwerk
Erwin SCHNEEBERGER
7022 Loipersbach, Bgld.
Hauptstraße 39, Telefon 02686/72 07



FLIEGER fahren

Kawasaki

Motorräder

ASKÖ Fliegergruppe Eisenstadt
Wormsergasse 14/15, 7000 Eisenstadt
Obmann: Franz Zehenthofer

Modellbauclub Ikarus Eisenstadt
J. Reichgasse 15/2/1, 7000 Eisenstadt
Obmann: Eduard Siderits
Sparten: Funkferngesteuerte Motorsegler und
Motormodelle

Sportfliegerclub Pinkafeld
Hauptstraße 21, 7423 Pinkafeld
Obmann: Karl Supper

Union Sportfliegerclub Eisenstadt
Bergstraße 18, 7000 Eisenstadt
Obmann: Teddy Podgorski
Sparten: Motor- und Segelflug, Modellbau,
Fallschirmspringen

Union Sportfliegerclub Punitz
Hauptstraße 21, 7551 Stegersbach
Obmann: Hans Graf
Sparten: Motorflug, Segelflug, Fallschirmspringen,
Motorkunstflug

Flugmodellclub Seeadler
Obere Hauptstraße 32, 7100 Neusiedl/See
Obmann: Toni Kiss

Modellfliegerclub Stegersbach
7551 Stegersbach 37
Obmann: Johann Kellner

1. Modellbauclub Oberwart
E-Werk-Straße 96, 7423 Pinkafeld
Obmann: Ing. Helmut Bader

1. Mittelburgenländischer Modellflugclub
Ungargasse 97, 7350 Oberpullendorf
Obmann: Heinz Polatschek

Modellfliegerclub Ollersdorf
Angererstraße 8, 7533 Ollersdorf
Obmann: Josef Kranz

ÖMV-Modellflug Club Hirm/Antau
Weisspriachstraße 33, 7000 Eisenstadt
Obmann: Johann Wagner

Kunstflug-Club Austria
Flugplatz Trausdorf, 7061 Trausdorf

Fallschirmspringerclub
Oberwart-Südburgenland
Wiesengasse 25d/32, 7400 Oberwart
Obmann: Oskar Berzsenyi

Beste Hausmannskost in

Reindl's Gaststätte

Trausdorf a. d. W.
Badesee

Ing. Josef Sablatnig
auf Autobioplan
„Vindobona“, mit dem
er den Rundflug um
Niederösterreich 1911
und den Preis
in der Höhe von 20.000
Kronen gewann.



Zu einer Zeit, in der das Fliegen noch in den Kinderschuhen steckte und als nicht ernstzunehmendes Hobby einiger weniger verwegener Abenteurer galt, sah man in Österreich bereits mit Optimismus und Weitblick in die Zukunftswelt des Flugzeugs. Als einer der ersten derartigen Zusammenschlüsse bildete sich in Österreich ein Aero-Club, und zwei Weltkriege konnten den Aufschwung der österreichischen Fliegerei nicht hemmen. Heute nimmt der Österreichische Aero-Club wieder eine anerkannte und in einigen Sparten führende Position im internationalen Flugsport ein. Auch in Kärnten verlief die Entwicklung ähnlich und dank der Aktivitäten der heimischen Flieger besitzt auch die Bevölkerung eine enge Beziehung zur Luftfahrt im sportlichen, kommerziellen und touristischen Bereich. Im Namen des Landes Kärnten und auch persönlich gratuliere ich dem Österreichischen Aero-Club sehr herzlich zu seinem stolzen Jubiläum, allen Fliegern wünsche ich weiterhin guten Flug und viel Freude an ihrem Hobby, das so deutlich den technischen Geist unseres Jahrhunderts dokumentiert.

Leopold Wagner
Landeshauptmann von Kärnten

1. Kärntner-Fallschirmspringer-Club

Josef Resselstraße 30, 9020 Klagenfurt
Obmann: Walter Mayritsch

Flugsportclub Althofen

Flugplatz Friesach Hirt, Postfach 19, 9330 Treibach
Obmann: Wolfgang Stroissnig
Sparten: Motorflug, Segelflug

Flugsport-Club Ferlach

Postgasse 3, Postfach 47, 9170 Ferlach
Obmann: Josef Rebermig
Sparten: Segelflug, Motorsegler

ASVK-Flugsportgruppe St. Paul

9470 St. Paul 203
Obmann: Wilhelm Waldmann
Sparten: Segelflug, Motorflug

Flugsportverband Villach

Othmar-Crusizstraße 24, 9500 Villach
Obmann: Hermann Strolz

Flugsportgruppe Arnoldstein-Noetsch

9611 Noetsch 56
Obmann: Ing. Ernst Metzger

Flugsportverein Feldkirchen-Ossiachersee

Postfach 24, 9560 Feldkirchen
Obmann: Walter Karpf
Sparten: Motorflug, Segelflug

Kärntner Luftfahrerverband

Fromillerstraße 33/3, 9020 Klagenfurt
Obmann: Dir. Ludwig Lisitzky

Kärntner Luftfahrerverband Wolfsberg

Postfach 89, 9400 Wolfsberg
Obmann: Josef Raffalt
Sparten: Motorflug, Segelflug

Kärntner Segelfliegerverband

Postfach 11, 9020 Klagenfurt
Obmann: Hans Wimmer

Klagenfurter Flugsportverband

Blumengasse 17, 9020 Klagenfurt
Obmann: Mag. Herbert Janach

Modellclub Finkenstein

Stobitzen 12, 9585 Gödersdorf
Obmann: Hermann Dolezal
Sparten: F4C, RC/MS, F 3F, F 1A, KS, F 2C

Modellflugsportgruppe St. Paul

9470 St. Paul 320
Obmann: Friedrich Magerle

Motorfliegerclub Kärnten

Ankergasse 6, 9020 Klagenfurt
Obmann: Arnold Nagele

ÖMV Kärnten

Stefan Moserstraße 6, 9500 Villach
Obmann: Ing. Richard Gradischnig

Segelfliegergruppe Villach

Italienerstraße 62, 9500 Villach
Obmann: Dir. Ing. Rudolf Köchl
Sparten: Segelflug, Motorflug

Hängegleiterclub Carinthia

Ramsauerstraße 20/10, 9020 Klagenfurt
Obmann: Obst. Hans Granitzer

Modellbaugruppe Lassendorf

St. Jakobstraße 11, 9020 Klagenfurt
Obmann: Walter Obmann

Heeressportverein Klagenfurt

Sektion Fallschirmspringen

Weltzeneggerstraße 94, 9020 Klagenfurt
Obmann: Vzlt. Manfred Polak

Sportclub Fresach

Sektion Hängegleiten

Uhlandstraße 4, 9500 Villach
Obmann: Hugo Schneider

Hängegleiterclub Klagenfurt

Waldblickweg 7, 9020 Klagenfurt
Obmann: H. Lenzhofer

Modellflugclub Kühnsdorf

9125 Kühnsdorf Ost 53
Obmann: D.I. Gustav Zikulnig

Drachenfliegerclub Grafenstein

Waldweg 9, 9131 Grafenstein

1. Modellflugverein Friesach

Stegsdorf 4, 9361 St. Salvator
Obmann: Peter Dürnwirth

1. Kärntner Ballonfahrer-Verein

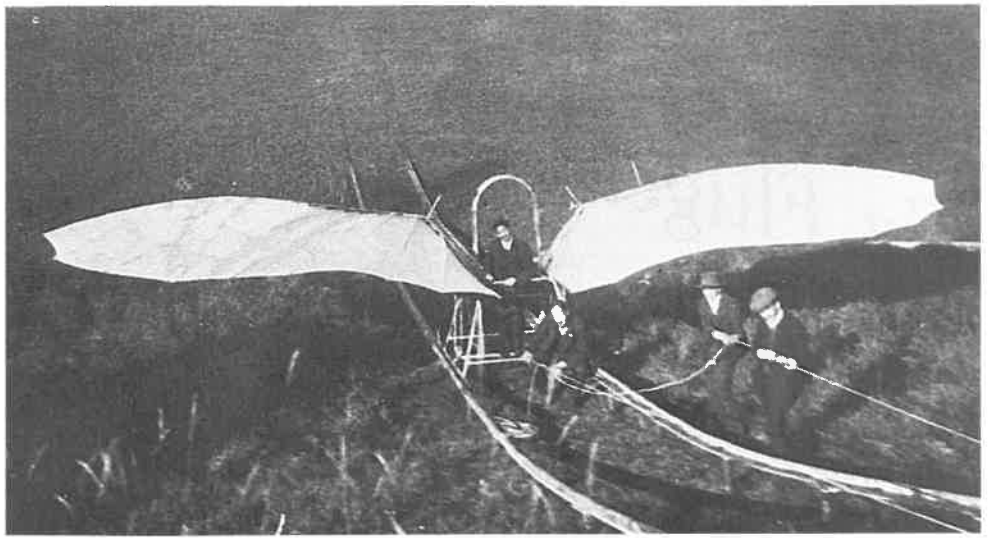
Maria Gailerstraße 16, 9500 Villach
Obmann: Martin Kusternigg

Lei lafn lassn

Ob dieser Kärntner Leitsatz das Erfolgsrezept für die heutige Fliegerei beinhaltet, bleibe dahingestellt. Für die Zeit um 1913 hatte er auf jeden Fall seine Gültigkeit.

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 die damalige Zeit außerordentliche Rundflugkonkurrenz, stellte 1912 in Berlin drei Weltrekorde auf 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 Hochosterwitz 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 Gerlitzten 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 – vereinigte 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 Pretzner reihte sich auch Kärnten in die Weltmeisterliste ein.



Versuchsgleiter mit Schwingenantrieb von Georg Khevenhüller, 1913.

Khevenhüller arbeitete zunächst mit Franz Xaver Wels in Wiener Neustadt zusammen. Einen Flugapparat ließ er in Kärnten aus Duralumin herstellen.

Von einer hölzernen Gleitbahn konnten die ersten Gleitflüge erfolgreich bis zu einer Distanz von 100 m ausgeführt werden.

Versuche mit Muskelkraft-Schwingenflug verliefen weniger ermutigend. Dieser Gleitflieger befindet sich heute auf Burg Hochosterwitz.

Österreichischer Aero-Club

Landesverband Kärnten

Lerchenfeldstraße 14/III, 9020 Klagenfurt

Präsident: Johann Gamringer

1. Vizepräsident: Ing. Manfred Scharl

2. Vizepräsident: Ing. Rudolf Köchl

3. Vizepräsident: Dir. Herbert Janach

4. Vizepräsident: Ing. Walter Dettelbacher

Segelflug: Friedrich Blatterer

Motorflug: Dr. Helmut Kern

Modellflug: Ing. Richard Gradischnig

Fallschirm: Manfred Polak

Hängegleiter: Gottfried Smole

Finanzreferent: Dipl.-Kfm. Manfred Zojer

Schriftführer: Walter Mayritsch

Jugendausbildung: Friedrich Struckl

Technik: Hubert Pippan

Presse: Hermann Irlacher

Kontrolle: Heimo Rabitsch, Karl Koroschetz

Hermann Hold über dem Wörthersee, 1915, auf Zweischwimmerflugzeug. Konstruktion: Ing. Leopold Bauer Hersteller: Jacob Lohner & Co., Wien, Floridsdorf.



Die Flügel läßt hier keiner hängen



Das Bundesland Salzburg verfügt über einen Flughafen, ein öffentliches Flug- und mit Mauterndorf über ein einziges privates Flugfeld. In diesem Dreigestirn müssen betriebsbedingte, fremdenverkehrspolitische und flugsportliche Interessen notgedrungen kollidieren. Auf lange Sicht sitzen jedoch alle im selben Boot.

Im Frühjahr 1928 gründeten die Brüder Soyka den „Flugtechnischen Verein“ in Salzburg. Am Rande der Festspielstadt konnte in einer Parkettfabrik bald der erste, selbstgebaute Salzburger Gleiter vom Typ „Zögling“ (Stamer-Lippisch) entstehen.

Zu Ostern 1929 wurden in einer öffentlichen Schau die ersten beiden selbstgebauten Gleiter dem Publikum vorgestellt, und anschließend begann der „Flugdienst“ unter Anleitung eines St. Pöltner Kameraden, der schon einige Sprünge „unterm Hintern“ hatte. Die ersten Hupfer in der Gegend von Gois waren das Ereignis des Jahres. Die Himmelsstürmer erreichten Weiten von 100 Metern, und nach der Übersiedlung nach Elixhausen „flog“ man schon 600 Meter weit und erreichte Startüberhöhungen bis zu 20 Metern.

Im Jahre 1930 begann auch in der Bergstadt Zell am See die fliegerische Tätigkeit, nachdem bereits 1924 ein Leichtflugzeug auf der Eisdecke des Zeller Sees gelandet war. Ein Schneider aus Piesendorf, Hans Genser war sein Name, begann mit Gleitflügen, wobei der Startplatz alsbald auf die Schmittenhöhe verlegt wurde.

Im Jahre 1930 unterzogen sich einige

Salzburger der fliegerischen Ausbildung und besuchten einen Lehrgang an der Wasserkuppe, um sich unter der Führung erfahrener Lehrer im Mekka des damaligen Segelfluges weiterzubilden. Am 2. November 1930 gelang dann dem jungen Piloten Hans Wolf der erste Segelflug von der Gaisbergspitze über die Stadt hinweg zum Flughafen Maxglan. Mit diesem Erstflug vom Gaisberg erhielt nicht nur Salzburgs Segelflugsport neuen Auftrieb, auch der Luftsportgedanke im ganzen Westen Österreichs profitierte davon. Plötzlich nahm die Bevölkerung großen Anteil an den Aktivitäten der „Himmelhunde“.

Zu Beginn des Jahres 1931 konnte man bereits auf 400 Starts zurückblicken.

Auf Anregung eines „gewissen Herrn Kuhn“, damals seines Zeichens ein sehr bekannter Kunstflieger und Motorfluglehrer, ging man daran, das Gaisberggebiet zu sondieren, um bessere Ausbildungsmöglichkeiten zu schaffen. So entdeckte man auch die Koppl, in der mancher eine „Salzburger Rhön“ sah. Am 14. Mai 1932 eröffnete der damalige Landeshauptmann Dr. Rehr die große Segelflieger-Ausstellung im Carabinieri-Saal der Residenz.



Der „Stamer-Lippisch-Zögling“. Besondere Beachtung verdienen das Seitenruder-Pedal und die improvisierte Aufhängung der Anschnallgurte.

Der Zeller Schulgleiter SG 38 und die Salzburger „Meise“ mit Franz Achleitner vor dem Start auf der Schmittenhöhe, 1952.



Hanna Reitsch im „Sperber Junior“ bei der ISTUS 1937 in Salzburg.



Am Neujahrstag 1933 gelang der erste 40-Minuten-Flug vom Gaisberg-Plateau und am 25. Juni ein Flug von 5 Stunden und 30 Minuten als neue österreichische Bestleistung.

Im selben Jahr noch wurde die Segelflugschule „Gaisberg“ ins Leben gerufen, erster Leiter wurde Fluglehrer Robert Munz.

2.167 Starts wurden durchgeführt und 71 Prüfungen (A, B, C) noch im selben Jahr absolviert. Gastflieger aus Wien, Graz, Klagenfurt absolvierten 457 Starts. Der Gaisberg war wirklich zum Segelflugberg Österreichs geworden. Auf einem „Rhönadler“ wurde ein österreichischer Dauerrekord von 11 Stunden und 30 Minuten erflogen.

Vom 20. Juli bis 4. August 1935 wurde der „Erste alpine Gaisberg-Wettbewerb“ veranstaltet. Neunzehn Flugzeuge absolvierten an sechzehn Wettbewerbstagen 160 Starts und flogen dabei einen Streckenflug von 142 km, einen Dauerflug von 14 Stunden und 4 Minuten und eine Startüberhöhung von 1.910 Metern.

Die Zahl der Lehrgänge steigerte sich 1936 auf das Doppelte. Erstmals wurde auf dem Salzburger Flughafen in Maxglan auch ein Flugzeug-Schlepp-Kurs durchgeführt.

Auf dem Zeller-Moos errichtete der damalige Schiffahrtsunternehmer Oberschneider einen Behelfs-Flugplatz. Wie sehr die Bemühungen Salzburgs zum Auf-

bau des Segelflugsports anerkannt waren, beweist die Jahresversammlung der Internationalen Studienkommission für den motorlosen Flug „ISTUS“, die 1937 in Salzburg abgehalten wurde. Die sonst im Vordergrund stehenden Referate der verschiedenen Nationen wurden durch die fliegerischen Erfolge der Segelflieger in den Hintergrund gedrängt. Fünf deutsche Teilnehmer überflogen erstmals die Alpen, ein Ziel, das den Segelfliegern aller Länder schon seit Jahren vorschwebte.

Im Jahre 1939 wurde auf Grund der äußerst günstigen flugmeteorologischen Bedingungen im Zeller Becken die Alpine Segelflugschule Zell am See errichtet. Im Jahre 1941 gelang von diesem Platz aus der erste Vorstoß in die Stratosphäre. Erich Klöckner erreichte mit einem Segelflugzeug die respektable Höhe von 11.600 Metern.

Erst zu Pfingsten 1950 konnten die ersten Gaisbergflüge nach dem 2. Weltkrieg durchgeführt werden. Die Zeit der Gummiseilstarts war nunmehr vorbei, man startete mit der Motorwinde oder im Flugzeugschlepp. Die Schulung wurde noch auf den alten Fluggleitern SG 38 vorangetrieben. Die Bautätigkeit in den Vereinen nahm einen regen Aufschwung. Neben den Grunau-Babies entstanden bereits die ersten Segelflugzeuge mit Stahlrohrrümpfen.

Fortsetzung auf Seite 75

Flugbetrieb auf der Gaisbergspitze im Jahre 1934.



Zum 80jährigen Bestandsjubiläum des Österreichischen Aero-Clubs darf ich namens des ganzen Bundeslandes Salzburg auf das herzlichste gratulieren. Flugleidenschaft ist an keine Altersstufe gebunden. Sie umfaßt zu jeder Zeit den ganzen Menschen. Sage und Geschichte berichten uns von dem uralten Wunsch und Streben des Menschen, sich in die Lüfte erheben zu können. Kühnste technische Konstruktionen haben bereits in der Antike diesen Traum, wenn auch nur kurz, erfüllt.

Staats- und Landesmeisterschaften im Flugsport stellen die Leistungsfähigkeit und die Risikofreude dieser Sportler unter Beweis, zeigen auf der anderen Seite aber auch die hohe Verantwortung und die gründliche Ausbildung, welche den Fliegern eigen sein muß. Als drittältester Aero-Club der Welt hat der Österreichische Aero-Club heute nach zweimaligem Wiederaufbau wieder eine anerkannte und in einigen Sparten führende Position im Flugsport der Welt inne.

Ich freue mich, daß der Österreichische Aero-Club insgesamt auf ein erfolgreiches 80jähriges Bestehen zurückblicken kann, das neben den rein sportlichen Verdiensten auch von Kameradschaft und Zusammenhalt, von Geselligkeit und gegenseitiger Hilfe geprägt war. Und ich grüße alle österreichischen Sportflieger mit dem alten Fliegergruß „Glück ab – gut Land“.

W. Haslauer

Dr. Wilfried Haslauer
Landeshauptmann von Salzburg

Doyen im Fliegerdress

Mit Beschluß der Gemeindevertretung der Bergstadt Zell am See vom 15. März 1928 wurde dem Zeller Bürger Georg Oberschneider ein Areal im Zeller Moos zur Errichtung eines Flugplatzes vertraglich zugestanden und somit erstmals urkundlich erwähnt.

Bereits einige Jahre später wurde im Rahmen des vom Österreichischen Aero-Club unter seinem Präsidenten Fürst Ulrich Kinsky veranstalteten Pfingstfluges dieser Flugplatz international angefliegen.



Die meteorologisch äußerst günstige Lage inmitten des Bereiches der Hohen Tauern führte zur Planung und zum Bau eines Forschungsinstitutes für den hochalpinen Segelflug. Schon damals erreichte der deutsche Segelflieger Erich Klöckner mit einem Segelflugzeug im Gebiet des Großglockners eine absolute Höhe von 11.400 m, es mußten jedoch alle weiteren Forschungsflüge wegen des Kriegsgeschehens eingestellt werden und die gesamte Anlage diente vorerst der Schulung des fliegerischen Nachwuchses im Segelflug.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges quartierte sich eine Artillerieeinheit der amerikanischen Besatzungsmacht ein, desgleichen versuchte eine alliierte Hilfsorganisation ein Auslieferungslager zu errichten.

Als im Jahre 1950 den Alliierten die Freigabe des Segelfluges abgerungen werden konnte, begann auch auf dem Flugplatz Zell am See ein bescheidener Flugbetrieb mit Windenschleppstarts. Eine rasche Entwicklung des Flugbetriebes ermöglichte bereits zwei Jahre später die Austragung der 1. österreichischen Staatsmeisterschaften im Segelflug, die durchwegs mit den Übungssegelflugzeugen der Type „Grunau Baby II“ ausgetragen wurden.

Der Staatsvertrag brachte die heiß ersehnte Lufthoheit und damit ein neues fliegerisches Beginnen.

Im Sinne der Worte von Bundeskanzler Ing. Julius Raab, der anlässlich seines offiziellen Aufenthaltes in Zell am See darauf hinwies, daß die Bedeutung dieses Flugplatzes neu erstehen möge und weiterhin erhalten bleiben müsse, hatte dies der Vorstand des inzwischen gegründeten Vereines „Alpine Segelflugschule Zell am See“ bereits weitgehend verwirklicht.

Mit dem Bescheid des Amtes der Salzburger Landesregierung Zahl 390/7-IX/1959 wurde der Alpinen Segelflugschule als Halter des Flugplatzes die Zivilflugplatzbewilligung zur Anlegung und zum Betriebe eines **Öffentlichen Motorflugfeldes** bei Zell am See erteilt.

Mit dem Bescheid Zahl IX-684/11-1971, wurde eine befestigte Piste von 1200 m Länge und 30 m Breite festgelegt, die mit dem Baubescheid Zahl IX-2539/9-1973, mit einer Länge von 900 m und einer Breite von 23 m, neu bestimmt wurde.

Die Piste 05/23 mit einer vorerst möglichen Ausbaulänge von 610 m, konnte bereits am 4. Dezember 1974 in Betrieb genommen werden. Die weiteren Jahre dienten der Errichtung der Rollwege A, B und C und auch der Stichrollwege zum Segelflugfeld, dem befestigten Vorfeld, der Abstellräume, der Einzäunung, der Bodenverbesserungen für den Segelflugzeugstart und dem Bau von Hangars. Die Beseitigung von Luftfahrthindernissen ist bisher nur in Startrichtung Piste 05 voll gelungen.

Aus dem „Fly-in“ europäischer Fliegerinnen im Mai wurde ein „Drive-in“ in Zell am See. Schuld war das „Fliegerwetter“. Nur drei Maschinen fanden nach dem wolkenverhangenen Zell, die anderen Teilnehmerinnen hatten ihre Maschinen in Salzburg abgestellt, waren mit dem Liner und per Auto gekommen. Insgesamt hatten 58 Damen aus acht Nationen teilgenommen, davon 43 Fliegerinnen aus der BRD.

Dr. Josef Lenz als Präsident des Österreichischen Aero-Clubs und Initiator des Treffens sowie Präsident Hans Wolf der Alpinen Segelflugschule Zell am See als Veranstalter begrüßten die zahlreichen prominenten Pilotinnen, darunter die Alleinflug-Pionierin Elly Beinhorn, die in den dreißiger Jahren als erste Frau den Erdball in einem einmotorigen Sportflugzeug umrundet hatte. Anstelle eines Rundfluges um die Zeller Bergwelt trat eine Rundfahrt auf dem Zeller See, ein Ausflug zu den Krimmler Wasserfällen und ein ländlicher Kasnocken-Abend im Schloß Kammer.

Vermißt wurde ein Club österreichischer Fliegerinnen, die auch dazugehört hätten.

(ÖLP)



Hans Wolf

Die Errichtung einer Flugsicherungs-Hilfsstelle – „ZELL INFO“ – mit Paß- und einfacher Zollabfertigung sowie einer Wetterdienststelle, angeschlossen an die Datenbanken von Wien und Brüssel, ermöglichen den grenzüberschreitenden Verkehr.

Da ja dem Halter die Betriebspflicht auferlegt wurde, ist der öffentliche Flugplatz Zell am See ganzjährig anfliegbar, es sei denn, das Wetter oder ergiebige Schneefälle bedingen eine kurzzeitige Sperre.

Der Übungs- und Leistungssegelflug der Vereine des Landesverbandes Salzburg hat ein gewisses Vorrecht, doch wirkt sich dies auf die Fliegerkameraden der übrigen Landesverbände und des Auslandes kaum erschwerend aus.

Die Gäste aus aller Welt nehmen an der Schulung und am alpinen Segelflug teil; mit Flugzeugen der Schule oder mit eigenem Fluggerät. Die bisher von Zell am See ausgeflogene weiteste Strecke wurde mit 840 km fixiert.

Die jährlichen Betriebsergebnisse mit ungefähr 34.000 Bewegungen lassen erkennen, daß die allgemeine Luftfahrt stärkstens vertreten ist. Der öffentliche Flugplatz Zell am See wird in der Jahresstatistik 1980 bereits an der 4. Stelle geführt.

Der Flugplatz ist mit den vielen flugsporttreibenden Gästen ein wichtiger Faktor des Fremdenverkehrs geworden. Als Einsatzflugplatz für den alpinen Such- und Rettungsdienst, bei Katastrophen, der Hütten- und Baustellenversorgung im Hochgebirge, sowie für die Winterfütterung des Hochwildes u. dgl. m. ist er nicht mehr wegzudenken.

Auch für den aufstrebenden Rundflug-, Touristik-, Geschäfts- und Reiseverkehr steht eine bodenständige Chartergesellschaft mit modernstem Fluggerät, ständig einsatzbereit, zur Verfügung. Betankungen mit AVGAS und JET A1 sind jederzeit möglich. ■

Alpine Segelflugschule

ÖFFENTLICHER FLUGPLATZ

Zell am See



Die „Olympia Meise“ Salzburg 005 bei ihrem ersten Start nach dem Krieg von der Gaisbergspitze, 1950.



Fortsetzung von Seite 73

Am 18. Mai 1952 wurde die Alpine Segelflugschule Zell am See wieder eröffnet. Im Juli fanden die ersten österreichischen Staatsmeisterschaften in Zell am See statt, bei denen Franz Linher auf einer MÜ 13-E den ersten Staatsmeistertitel nach Zell am See holte.

1954 nahm der gleiche Pilot mit einem „Spatz“ an den Weltmeisterschaften in England teil.

Im Jahre 1953/54 wurde der Luftsportverein Zell am See mit dem „Fürst Kinsky-Preis“ ausgezeichnet.

1955 holte Hans Resch mit dem L-Spatz den Staatsmeistertitel wieder in die Pinzgauer Metropole und vertrat 1956 auf einer MG 23 die Farben Österreichs bei der Weltmeisterschaft in Frankreich.

Wie ihn jeder kannte:
Franzl Linher.

Im Mai 1957 errang Hans Wolf als erster Österreicher den ersten Diamanten zur Gold-C und Hans Resch im selben Jahr als erster Österreicher die Gold-C mit drei Diamanten.

1958 ist Hans Senger der Erste, der die Strecke Zell am See – Innsbruck – Zell am See schafft.

Im Jahre 1964 faßten Segelflieger am Fuße der Niederen Tauern im Lungau erstmals den Entschluß, einen Sportfliegerclub zu gründen. Im Jahre 1967 wurde das erste vereinseigene Segelflugzeug angeschafft und eine Schleppwinde in Betrieb genommen. Die Ausbildung der jungen Piloten übernahm die Alpine Segelflugschule Zell am See.

Die Gründung der Vereine WSK-Kaprun, FSV-Hallein und Saalfelden reicht bereits in die Anfänge der fünfziger Jahre zurück. Heute sind alle diese Vereine die Besitzer hochwertiger Segelflugzeuge und haben in ihren Reihen eine Vielzahl hervorragender Leistungspiloten.

Die Zeit der Rekord- und Pokaljäger war gekommen. Achleitner und Dr. Schubert schafften zusammen bis zum heutigen Tag 26 Rekorde. Der Landesverband Salzburg holte 16 Staatsmeistertitel und beteiligte sich an 12 Weltmeisterschaften. Die Segelflugpiloten aus dem Salzburgerland erflogen bis zum heutigen Tag 55 Diamanten.

Mit dem Ausbau des Salzburger Flughafens kam für den Segelflug ein Zeitabschnitt, der eine weitere Steigerung der sportlichen Erfolge für die beiden Großvereine der Stadt Salzburg fast unmöglich machte. Ende 1972 mußte jeglicher Segelflugbetrieb aufgrund einer behördlichen Verfügung eingestellt werden. Die Salzburger Segelflieger standen nach dreißig Jahren intensiver Aufbauarbeit und sportlichen Leistungen vor dem Nichts! Seit diesem Rauschmiß sind die Segelflieger auf der Suche nach einem Ausweichgelände. Die zahlreichen Versprechen hoher Politiker, diese Bemühungen tatkräftig zu unterstützen, sind bis jetzt nicht eingelöst worden. Die Kosten für Eingaben an die Behörden sowie für Pläne und Sachverständigen-Gutachten summierten sich enorm. In vielen Fällen fühlen sich die Segelflieger absurden Vorurteilen seitens der Bevölkerung ausgesetzt, die in Österreich als nicht besonders air-minded gilt.

Begriffe wie Umweltschutz und Lärmbelästigung werden auch hier als Hauptargumente verwendet, obwohl gerade die zivile Luftfahrt aus Überlebensgründen alle diesbezüglichen Bestimmungen striktest befolgt.

Aber nicht nur ums Überleben, sondern um eine objektive Basis für die Zukunft bemühen sich – die alten Pioniere und die neue Fliegergeneration.

Gustl Bartl

An Eagle's View of Austria

Austria is well known as an ideal holiday country. Its mountains and lakes, bracing forest air and Alpine pastures, its wealth of scenic beauty and art treasures are already familiar to many visitors, who enjoy the countless opportunities for rest and recreation as well as the entertainments and carefree gaiety which make up the special Austrian atmosphere.

The geographical configuration of the country offers excellent wind conditions which are particularly favourable for gliding.

Excellent atmospheric conditions for motorless flying prevail throughout Austria. Many parts of the country are especially well suited for **Alpine gliding**. The rich fund of experience gathered by Austria's gliding instructors together with the comparatively modest fees charged for tuition and chartering enable one to undergo first class instruction in Austria. In addition, it is possible to enter for the internationally recognized glider pilot tests, to make certified high and distance flights, to take part in interesting competitions and even, perhaps when on holiday, to get up as a passenger for an unforgettable fly in a glider plane.

Minimum age: 16. For pupils who are not of age written permission from a parent or legal guardian is necessary.

Beginners need a "Flugschülerausweis" (trainee pilot's permit) from the Austrian Civil Aviation Department (Bundesamt für Zivilluftfahrt, Schnirchgasse 9, A-1030 Vienna III. Requirements for the issuing of a trainee's permit: medical examination for pilots, certificate of good conduct, 2 passport photographs, 1 application, certificate of citizenship, birth certificate and fiscal stamps).

Guests from abroad with a valid glider pilot's licence from their home country, who intend to fly a glider registered in Austria, need a qualifying certificate (valid for 3 months), which is issued immediately by every air traffic control station or auxiliary air traffic control station (citizens of Switzerland and the German Federal Republic require only the valid glider pilot's licence from their home country).

Information may be obtained directly from the Austrian gliding schools and the Austrian Aero-Club, Prinz-Eugen-Strasse 12, A-1040 Vienna IV, tel.: (0222) 65 11 28 and 65 11 29.

Alpenflug

zellaMSEE

TAXI-FLUGDIENST NACH ALLEN FLUGPLÄTZEN RUNDFLÜGE

Tel. 06542/79 37

Private pilots of other countries who wish to fly to or within Austria in an aircraft registered in their home country only need the private pilot's licence of their home country issued according to ICAO regulations.

When crossing the Austrian border in an Austrian aircraft or when hiring a light aircraft registered in Austria, they must in addition acquire a qualifying certificate, which is issued immediately by every air traffic control station or auxiliary air traffic control station. Citizens of Switzerland and the German Federal Republic need only the valid private pilot's licence of their home country.

(Information: Austrian Civil Aviation Department ["Bundesamt für Zivilluftfahrt"], Schnirchgasse 9, A-1030 Vienna III). Austrian light aircraft are available for hire at the above-mentioned airports.

In Austria training as a light aircraft pilot or parachutist is not possible for foreigners according to article 15 of the Austrian State Treaty.

For telephone calls and telex within Austria, please dial 0 before area code.

Austrian National Tourist Office.

Gletscherbahnen Kaprun – Kitzsteinhorn

911 bis 3029 m

Das Eldorado für Schiläufer,
Bergsteiger und Ausflügler!

Neues Berghaus mit Komfort-Doppel-
zimmern im Alpincenter Kaprun.

Restaurants, Sonnen-, Aussichtsterrassen
Preisgünstige Arrangements, Tageskarten.

Zum Kennenlernen:

GLETSCHER-KOMPLETT-TICKET

(1 Nächtigung mit Vollpension u. Tagesschiff von
12.30 Uhr bis nächsten Tag 16.00 Uhr) **S 510,-**

Auskunft: Berghaus Alpincenter Kaprun. Tel. 06547/300



Österreichischer Aero-Club

Landesverband Salzburg
Postfach 59, 5014 Salzburg
Telefon 06222/35 11 73

Präsident: Kurt Moser

1. Vizepräsident ASKÖ: Reg. Rat Georg Kopp

2. Vizepräsident ASVÖ: Gerhard Artmayr

Kassier: Peter Schwarz

Schriftführer: Rudolf Kubatta

Pressereferent: Ing. Helmut Antos

Ballonfahrt: Wolfgang Gruber

Fallschirmspringen: Otto Berner

Hängegleiten: Alois Bernardi

Modellflug: Johann Niederwimmer

Motorflug: D.I. Herbert Dutka

Segelflug: August Bartl

Beisitzer ASVÖ: Walter Berger

Josef Rainer

Beisitzer ASKÖ: Otto Schmid

Walter Knauseder

Rechnungsprüfer: Dr. Gunther Dachs

Mag. Christian Moser

Union Sportclub Taxham

Plainstraße 58, 5020 Salzburg

Obmann: Rüdiger Spann

Sparten: Modellflug

Werkssportclub und Kulturverein

Tauernkraftwerk Kaprun

Betriebsgebäude, 5710 Kaprun

Obmann: Ing. Josef Schlosser

Sparten: Motorflug, Segelflug

Drachenfliegerclub St. Johann

Tauerngleiter Pongau

Sparkassenstraße 36, 5600 St. Johann i. P.

Obmann: Dr. Guido Friedl

Erster Tennengauer Drachenfliegerclub

Marktstraße 123, 5431 Kuchl

Obmann: Anton Pichler

Drachenfliegerclub Wildkogel-Falken

5733 Bramberg am Wildkogel 82

Obmann: Josef Rainer

Sparten: Hängegleiter, Modellflug

Union Sportfliegergemeinschaft Salzburg

Schmiedingerstraße 95, 5020 Salzburg

Obmann: Friedrich Enzesberger

Sparten: Segelflug, Modellflug

Heeressportverein Salzburg

Sektion Fallschirmspringen

Postfach 420, 5071 Wals

Obmann: Vzft. Reinhold Gollner

Drachenfliegerclub Möve Jonathan

Neu-Anif 95, 5081 Anif

Obmann: Kurt Pirker

Alpine Segelflugschule Zell am See

Öffentlicher Flugplatz, 5401 Zell am See

Obmann: Hans Wolf

Ausbildungsunternehmen für Segel- und Motorflug

Flugsportverein Hallein

Hauserhofweg 6, 5400 Hallein

Obmann: Dr. Rudolf Grüner

Sparten: Segelflug, Modellflug

Luftsportverband Salzburg

Postfach 5, 5024 Salzburg

Obmann: Ing. Rudolf Neubacher

Sparten: Motorflug, Segelflug, Hängegleiter, Modellflug

Luftsportverein Zell am See

Flugplatz, 5700 Zell am See

Obmann: Adalbert Pachner

Sparten: Motorflug, Segelflug, Hängegleiter,
Fallschirmspringen

Modellflug-Club Salzburg

Bessarabierstraße 39, 5020 Salzburg

Obmann: Hans Niederwimmer

Sparten: Modellflug, Klasse RC und Fesselflug

Modell- und Flugsportverband Salzburg

Postfach 19, 5014 Salzburg

Obmann: Dir. D.I. Herbert Dutka

Sparten: Motorflug, Segelflug, Modellflug, Motorsegler

Österr. Alpenballonsportclub Salzburg

Postfach 200, 5033 Salzburg

Obmann: Wolfgang Gruber

Österr. Sportfliegerclub Salzburg

Postfach 291, 5010 Salzburg

Obmann: D.I. Ernst Rötter

Sparten: Motorflug

Scharlachberg Fallschirmspringerclub Salzburg

Ulrich Schreierstraße 4, 5020 Salzburg

Obmann: Walter Knauseder

Sparten: Fallschirmspringen, Rettungsflugwacht

Sportfliegerclub Lungau

5570 Mauterndorf

Obmann: Ernst Ehrenreich

Sparten: Segelflug



Opel-Initiative '81



Preisvorteile und mehr Komfort als je zuvor.



öfag

Salzburg, Innsbrucker Bundesstr. 128, Tel. 06222/44 5 01
Salzburg, Franz Josef-Straße 26, Telefon 06222/77 1 77

Ihr Autopartner No. 1 in Salzburg

Verkauf – Eintausch – Service – Leasing – Finanzierung

Mit den offiziellen Vertragspartnern und Verkaufsstellen:

Abtenau: O. Neumayr, Adnet: F. Gimpl, Bad Aussee: H. Obermeyr, Bad Gastein:
J. Lugger, Bad Ischl: H. Scheichl, Bad Mitterndorf: M. Nemetz, Berndorf: Braumann KG,
Bischofshofen: Autohaus Pongau OHG, Ellxhausen: St. Brettfeld, Eugendorf:
M. Aichriedler, Golling: K. Siller, Gosau: F. Gamsjäger, Hallein: W. Heimberger,
Hof: Kareb, Mondsee: W. Berger, Niederalm: G. Meininger, Oberndorf: J. Höfelsauer,
Pöham: P. Ortner, Reitdorf: K. Esser, Salzburg: Decker Ges.n.b.R., Schleedorf:
F. Binder, St. Gilgen: Unimontage Ges.m.b.H., St. Michael: H. Neubauer,
Tamsweg: ÖFAG Ges.m.b.H.

Oberösterreich entpuppt sich, wenn man genauer in seinen Flugplatzchroniken blättert, als wackerer Streiter um die Existenzmöglichkeit und den Ausbau der Fliegerzentren. Unabhängig von ihren Flugplatzkategorien oder Flugsportarten haben „historische“ wie jüngere Plätze eines gemeinsam: Leicht wurde ihnen das Leben auch hier nicht gemacht. Die Liebe zur Fliegerei muß demnach ungeheuer sein, stellt man

ihr die endlose Summe aller Eigeninitiativen gegenüber. Darüber hinaus werden im Rahmen oberösterreichischer Messen oft internationale Motorflugbewerbe, Staatsmeisterschaften und Rallies veranstaltet:

Fliegen, die uralte Sehnsucht der Menschen, bewegte auch in Oberösterreich zahlreiche Personen, die all ihre Kraft, ihr Geld, ja ihr Leben dafür einsetzten. Zentrum dieser Aktivitäten war naturgemäß die Landeshauptstadt Linz.

Schon am 28. 8. 1784 machte Georg Stuver einen unbemannten Ballonaufstieg. Nur wenige Tage später am 12. 9. 1784 stiegen 2 mit Wasserstoff gefüllte Ballone des Jesuitenpaters Franz X. Racher in Linz auf.

Durch die Franzosenkriege beeinträchtigt kam es erst wieder 1824 zu flugsportlicher Tätigkeit, d.h. zum ersten bemannten Ballonaufstieg in Linz mit dem Luftschiffer Josef Wimperger.

Zahlreiche Flugbegeisterte trieben in der Folge mit viel Idealismus und Opferbereitschaft die Entwicklung der Ballonfliegerei weiter, an der die Öffentlichkeit stets großes Interesse zeigte. Bis zur Jahrhundertwende wurde die Ballonfahrt zu einem echten Sport.

Mit der Gründung des „O.Ö. Vereines für Luftfahrt“ in Linz im Jahre 1909 trat die O.Ö. Hauptstadt und mit ihr Oberösterreich intensiv in die Luftfahrt ein. Wenn sich in Linz und damit in ganz Oberösterreich die Luftfahrt stärker als anderswo entwickeln konnte, war dies in erster Linie darauf zurückzuführen, daß hier ein flugbegeisterter Erzherzog seinen Sitz hatte (Erzherzog Josef Ferdinand). Schon damals erreichte der Verein die beträchtliche Zahl von 440 Mitgliedern und 5 Ballone waren in Linz stationiert.



Bannerschlepps für Oberösterreich

Noch im gleichen Jahr wurde mit einer Ballonfahrt von Linz nach Dieppe über 984 km ein international beachteter österreichischer Rekord aufgestellt und insgesamt 700 Personen in der Luft befördert.

1911 erfolgte dann in Linz der Start des ersten Ganzmetallflugzeuges, dessen Erbauer die Gebrüder Schießl in Linz waren. Wie tief der Gedanke der Fliegerei in Oberösterreich bereits in der breiten Öffentlichkeit wurzelte, zeigte die feierliche Enthüllung eines Fliegerdenkmals im Jahre 1913 auf dem Freinberg in Linz, bei der alles, was Rang und Namen in Linz hatte, vertreten war. Dieses Denkmal wurde im letzten Weltkrieg schwer beschädigt, wieder aufgebaut und gibt heute noch ein Zeugnis für den fliegerischen Pioniergeist in Oberösterreich.

Während des ersten Weltkrieges ruhte die zivile Luftfahrt in Oberösterreich vollständig.

Doch die fliegerische Begeisterung, die in den kurzen Jahren vor dem Kriege so viel geleistet hatte, ließ sich durch kein Flugverbot unterkriegen.

Neue Namen und neue fliegerische Bestleistungen wurden bekannt. In Oberösterreich waren es besonders die Brüder Wanek, die damals jedes Kind kannte.

Aber erst mit dem Segelflug verbreitete sich die Fliegerei über das ganze Bundesland und wurde begeistert ausgeübt. Überall fanden sich Gruppen zusammen, die größtenteils ihre meist einfachen Gleiter selbst bauten und unabhängig von kostspieligen Flugplätzen von Hügeln und Bergen starteten.

Eine stürmische Entwicklung setzte ein. Bald gab es internationale Veranstaltungen und Wettbewerbe nach internationalen Regeln.

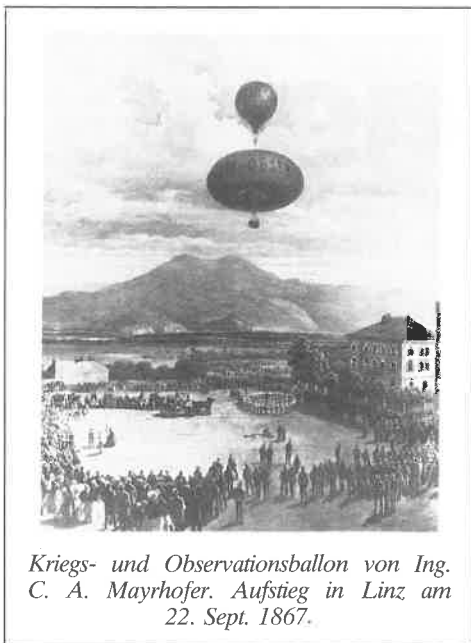
Diese Entwicklung wurde dann jäh unterbrochen durch den Beginn des 2. Weltkrieges.

Wie nach dem ersten Weltkrieg, konnte auch nach dem 2. Weltkrieg trotz vollständigem Flugverbot, der Wille zum Fliegen von den Siegermächten nicht unterdrückt werden. Dort und da wurde mit z. T. stillschweigender Duldung der Besatzungsmächte gestartet. Der Modellbau hielt zu dieser Zeit die Talente wach, sodaß sich nach Aufhebung des Flugverbotes tatkräftige Fliegergruppen bildeten. Nach und nach belebten sich die alten Flugfelder wieder, oder es wurden neue, geeignete Gelände erschlossen.

Wieder war Oberösterreich unter den ersten. Und in Linz wurde dann auch der erste offizielle Segelflugstart mit dem Schulgleiter OE-0002 durchgeführt.

Waren es nach Neugründung des Österreichischen Aero-Club Landesverband Oberösterreich zunächst der Modellflug und der Segelflug, die die dominierenden Sektionen bildeten, so gewannen bald auch die Sektionen Motorflug und Fallschirmspringen an Bedeutung. Leider hat sich bis heute noch keine Sektion Ballonfahrt gebildet, die die große Tradition Oberösterreichs in dieser Disziplin fortsetzen könnte.

Aber nicht nur die Bewahrung der Tradition des Flugsportes, sondern besonders auch die Förderung des Neuen ist die Aufgabe des Österreichischen Aero-Club. Dies



Kriegs- und Observationsballon von Ing. C. A. Mayrhofer. Aufstieg in Linz am 22. Sept. 1867.



Flughafen Linz

Linienflüge

wöchentlich

13 mal nach FRANKFURT

7 mal nach ZÜRICH

6 mal nach WIEN

6 mal nach SALZBURG

Im Sommer 1981

Inbetriebnahme der

neuen größeren

Passagierabfertigung

Flughafen Linz

LUFTFAHRZEUGWARTUNG

WARTUNG – ÜBERHOLUNG
INSTANDSETZUNG
FLUGWERK – TRIEBWERK
BORDAUSRÜSTUNG

Österreichischer Aero-Club

Landesverband Oberösterreich
Karl Wieserstraße 28, 4020 Linz

Präsident: Dr. Hannes Charwat-Pessler

Vizepräsident ASVÖ: Franz Hamader

Vizepräsident UNION: Josef Gruber

Vizepräsident ASKÖ: Friedrich Schneeweis

Segelflug: Walter Knaus

Motorflug: D.I. Gerold Detter

Modellflug: Erwin Mühlpärzer

Fallschirmspringen: Walter Knaus

Hängegleiten: Rudolf Endl

Zivilflugplätze: Johann Pum

Zivilluftfahrerschulen: Helmut Werner

Finanzreferent: Anton Riemer

Organisationsleiter: Richard Wais

Fachreferenten

Technik: Ing. Helmut Pintzinger

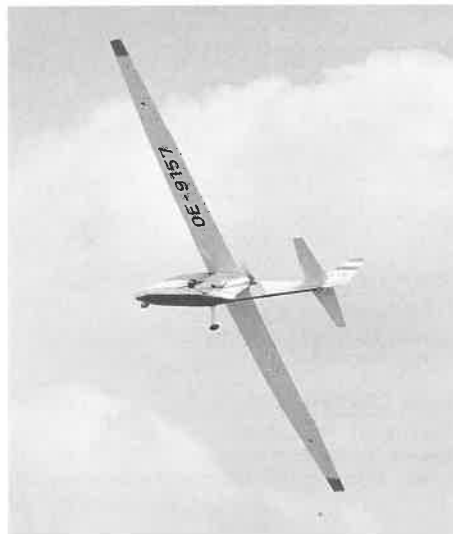
Presse: Ing. Karl Pumberger

Jugend: Günter Redtenbacher

Kassenprüfer: Ing. Hans Kraus,

D.I. Gerold Detter, Mag. Hermann Staska

Retungsflugwacht: Johann Pum



2-sitziger österr. Motorsegler HB 21.

zeigt die jüngste Sektion im Landesverband, die Sektion „Hängegleiten“, die derzeit wachstumsstärkste ist.

So hat der Flugsport in Oberösterreich, zusammengeschlossen im Österr. Aero-Club Landesverband Oberösterreich unter der Führung der Präsidenten

Ing. Franz Eibl

Oberst Lindtmayer

Dr. Gustav Runkel

Dr. Hannes Charwat-Pessler

seit Ende des 2. Weltkrieges einen ungeahnten Aufschwung erlebt, neben internationaler Bedeutung und Anerkennung ist er auch zu einem echten Volkssport geworden.

Wenn die Begeisterung bei Fliegern und der breiten Öffentlichkeit auch nach wie vor groß ist, so leidet der Flugsport auch in Oberösterreich vielfach unter den Anfeindungen einiger sogenannter Lärmgegner.

Die Liste, was nun tatsächlich Lärm erzeugt, wäre beliebig aufzuzählen. In dieser Lärmskala hat natürlich auch die Sportfliegerei ihr Plätzchen. Bis jetzt haben die Vertreter der Lärmschutzinitiativen in ihren Argumenten verabsäumt, die Unterschiedlichkeit des physiologischen Lärmempfindens durch Gewöhnungsfaktoren, persönliche Reizschwellen, Frequenzbereiche und Wellenlängen hervorzuheben. Man schießt sich natürlich leichter auf ein kleines Flugzeug im Platzbereich ein, als auf Störfaktoren des täglichen Lebens, an denen jeder einzelne fleißig mitbeteiligt ist.

Es wäre daher für den Österreichischen Aero-Club eine vordringliche Aufgabe, sich dieser Problematik in Hinblick auf ein gedeihliches Zusammenleben im Verband anderer Sport- oder Verkehrseinrichtungen anzunehmen.



„Über den Wolken muß die Freiheit wohl grenzenlos sein“ heißt es in einem Lied. Und in der Tat: Schon Ikarus, der Sohn des Dädalus aus der griechischen Sagenwelt, versuchte mit Wachsfügeln dem Labyrinth des Alltags zu entfliehen und stürzte, zu nahe der Sonne gelangt, ins Meer.

Uralt ist also der Drang des Menschen, die Erdschwere zu überwinden. Es ist dem Menschen vorbehalten, immer wieder über sich selbst hinauszuwachsen und sich selbst zu erheben. Die Sportfliegerei hat deshalb in gewissem Sinne etwas Metaphysisches an sich. Ob es nun darum geht, im Segelflugzeug oder auch in einer Sportmaschine in den Höhen die eigenartige Stille und Ruhe zu erleben, das unmittelbare Verbundensein mit den Kräften der Lüfte und Winde zu spüren und darauf einzugehen, sozusagen den Lüften ausgeliefert und tief unten das brachliegende Land, oder darum, vom Boden aus im Modellflugsport Flugmodelle in der Höhe zu dirigieren und zu beherrschen, immer gehört große Konzentration, Leistung und sportliche Ausdauer dazu, um eine befreiende Wirkung auf die menschliche Persönlichkeit zu erringen. Die Anhänger der Drachenfliegerei dürften unter allen Sportfliegern Ikarus wohl am nächsten kommen.

Als Landeshauptmann von Oberösterreich wünsche ich deshalb zum guten Gelingen anlässlich des 80jährigen Bestandsjubiläums dem Österreichischen Aero-Club ein erfolgreiches Wirken auch in der weiteren Zukunft.

Dr. Josef Ratzenböck
Landeshauptmann von Oberösterreich



Strassenbau – Asphaltierungen - Isolierungen und Dacheindeckungen

TEERAG - ASDAG

Aktiengesellschaft

LINZ, Südtiroler Straße 34, Telefon 53 5 22

OBERHUBER-Gesellschaft m. b. H. LINZ, Pummererstrasse 17

Pflastermeister

Flugsportverein St. Valentin

Sparkassenstraße 2, 3350 Haag
Obmann: Wolfgang Grabner

Luftsportverein Linz/Donau

Postfach 38, 4034 Linz
Obmann: Rudolf Kaspar

Modellbau-Club-Wels

Friedhofstraße 36, 4600 Wels
Obmann: Karl Mitterdorfer

Modellfliegerclub „Quax“ Linz

Waldeggstraße 115, 4020 Linz
Obmann: Franz Mittermaier
Sparten: RC-Segelflug

Oberöstr. Luftfahrerverband

Flughafen Linz, 4063 Hörsching
Obmann: Dr. Max Sieger

Schärdinger Flieger-UNION

Linzerstraße 506, Postfach 63, 4780 Schärding
Obmann: ADir. Josef Gruber
Sparten: Motorflug, Segelflug, Modellflug

Segel- und Modellbauclub Eferding

Ledererstraße 16, 4070 Eferding
Obmann: Walter Artner

Segel- und Modellbauclub Kirchdorf

Th. Haas-Str. 12, 4560 Kirchdorf/Krems
Obmann: Ing. Hans Osen

Sportflieger Steyr

Postfach 26, 4403 Steyr
Obmann: Leopold Krenner
Sparten: Segelflug, Motorflug

Sportfliegerclub Ried

Postfach 128, 4910 Ried
Obmann: Ing. Karl Pumberger
Sparten: Motorflug, Segelflug, Modellflug

Sportfliegerclub Salzkammergut

Traxleckerweg 17, 4820 Bad Ischl
Obmann: Hofrat D.I. Gottfried Matl
Sparten: Segelflug, Motorflug

Sportfliegerclub Weisse Möwe Wels

Postfach 66, 4601 Wels
Obmann: Franz Hamader
Sparten: Motorflug, Segelflug, Fallschirmspringen, Modellflug

S.V. Eternit, Sektion Modellflug

Schillerstraße 9, 4840 Vöcklabruck
Obmann: Ing. Rudolf Klaffenböck
Sparten: RC-Flug

ASKÖ Flugsportverein Linz

Landstraße 36/III, 4020 Linz
Obmann: Friedrich Schneeweis

ASKÖ Ikarus Enns

Im Weideland 7, 4020 Linz
Obmann: Ferdinand Dorotka

ASKÖ-Modellflugclub Linz

Zamenhofstraße 43, 4018 Linz
Obmann: Josef Holzinger

ASKÖ-Modellsportgruppe Steyr (MSG)

Rooseveltstraße 11, 4400 Steyr
Obmann: Karl Medizevec
Sparten: RC Segelflug, F 1A Freiflug

Fallschirmspringerverein Linz

Neubauerstraße 30, 4063 Hörsching
Obmann: Helmut Stadler

Heeressportverein Freistadt,

Fallschirmspringergruppe Mühlviertel

Schloßweg 19, 4033 Linz
Obmann: Dr. Wilfried Wöss

Fliegergruppe Alpenland

Am Lerchenfeld 42, 4020 Linz
Obmann: D.I. Ernst Hamberger
Sparten: Motorflug

Flieger Club Freistadt

4240 Freistadt, Postfach 41
Obmann: Johann Pum
Sparten: Motorflug, Fallschirmspringen, Segelflug

Fliegergruppe Gmunden

Annastraße 17, 4810 Gmunden
Obmann: Reg. Rat Johann Sögner

Flieger Club Linz

Promenade 39, 4020 Linz
Obmann: Ing. Erich Stasny
Sparten: Segelflug, Motorsegelflug

Heeresflugsportgruppe Bussard

4063 Hörsching, Fliegerhorst
Obmann: Ing. Fritz Guggenberger
Sparten: Segelflug, MIM, Motorflug

Flugsportgruppe UNION Linz

Am Tankhafen 13, Postfach 500, 4021 Linz
Obmann: Alfred Zarbl
Sparten: Segelflug

UNION Fallschirmspringerclub Linz

Postfach 554, 4021 Linz
Obmann: Walter Gupfinger

UNION Modellflugclub Meggenhofen

4714 Meggenhofen 42
Obmann: Josef Leberbauer

UNION Modellflugclub Vöcklamarkt

Egg 21, 4871 Vöcklamarkt
Obmann: Manfred Burger

1. OÖ. Drachenfliegerclub „Skybird Wels“

Roseggerstraße 36, 4614 Marchtrenk
Obmann: Helmut Heinz

UNION Raika, Sektion Modellflug

4653 Eberstalzell 71
Obmann: Theodor Baumgarten

Betriebsmodellflugclub BMFC Mühlparzer

Straße zur Autobahn 4, 3350 Stadt Haag
Obmann: Erwin Mühlparzer

UNION-Modellfliegerclub-Freistadt

Keplerstraße 15, 4240 Freistadt
Obmann: Rudolf Freudenthaler

Modellflug Hausruck

Hausruckedt 35, 4905 Thomasroith
Obmann: Johnny Enser
Sparten: RC-Segelflug, Motorflug-Semi Scale (F 4C)

UNION Modellflugclub Neuhofen

Bahnhofstraße 4, 4501 Neuhofen
Obmann: Walter Hofstadler

Modellflugclub Condor-Michaelnbach

4712 Michaelnbach 18
Obmann: Ing. Arthur Möschl

Modellfliegerclub Weichstetten

Smaragdstraße 29, 4407 Dietrichdorf
Obmann: Friedrich Passenbrunner

Akaflieg Linz

Postfach 3, 4045 Linz
Obmann: Dr. Dobretsberger

Modellbauclub Braunau

Auf der Haiden 60, 4280 Braunau/Inn
Obmann: Kurt Hurab

Modellfliegerclub CONCORDE

Dauphinestraße 206, 4020 Linz
Obmann: Manfred Sindhuber

Drachenfliegerclub Grünau-Almtaler

4645 Grünau 629
Obmann: Hubert Teich

Drachenfliegerclub Garstnertal

Pichl 84, 4580 Windischgarsten
Obmann: Franz Lindner

HWZ-Modellbauclub Steyr

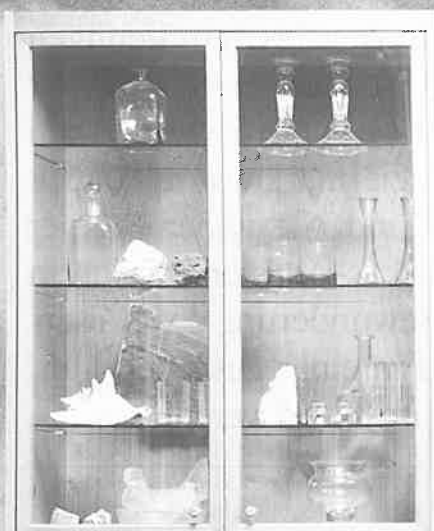
Sandbauerstraße 56, 4400 Steyr
Obmann: Burkhard Eggermann

Flugring Traunsee

Jainzendorf 13, 4820 Bad Ischl
Obmann: Herbert Leitner

HOMING

Das Zuhause finden.
Was das Funkfeuer für den Flieger ist,
bedeutet TEAM 7 als Wertbegriff für's Wohnen.
Verschieden in der Kennung, deutlich im Signal:
HAPPY 7 als junges Wohnprogramm mit viel Funktion.
TEAM 7 als Wert für zeitlos-schöne Wohnkultur.
Ihr Interesse lohnt sich, rufen Sie an: Tel.: 077 52/3592.
Herr Erwin Berghammer ist ein Fliegerfreund,
der Ihnen gern persönlich weiterhilft.
TEAM 7 -
die Freiheit des Schönen.



Team 7-Möbelfabrik
Ges. m. b. H.
Postfach 128
Braunauer Straße 26
A-4910 Ried/Innkreis
Tel. (0 77 52) 35 91
Telex: 027 730

TEAM 7.



Ein Herz für die Luftfahrt

*Renner-Luftschiff „Estaric P”.
Hersteller: Familie Renner,
Pannstätten bei Graz,
gebaut 1909,
Verwendung: Luftschiff für
„Kunststückvorführungen”.
Erstfahrt: 26. Sept. 1909.
Vorführung am 16. und 17. Okt. 1909
über dem Trabrennplatz in Wien.*

Die Ereignisse und Entwicklungen bis zum heutigen Jubiläum rund um das Geschehen „leichter oder schwerer als Luft” haben sich an keine Grenzen zwischen den Bundesländern gehalten. Auch die Steiermark war mit dabei. Die populären Brüder Anatol und Alexander Renner konnten als Konstrukteure und Zirkus-Artisten mit ihrem Luftschiff und Programm auch die Bewunderung des Kaisers erringen: Die Ehrengabe bestand in einer goldenen Uhr. Auf ihr ist die Zeit wie im Fluge vergangen . . .



Zwei Jahre vor dem welthistorisch bedeutsamen Flug der Brüder Wright begründet, feiert der Österreichische Aero-Club sein 80jähriges Bestehen im Jahr der Erprobung des Space Shuttle. Schon an diesen beiden Ereignissen wird deutlich, welche tiefe und einschneidende Veränderungen alle Bereiche des Lebens in dieser Zeit erfaßt haben und vor allem, welche rasante und einst kaum vorstellbare Entwicklung gerade die Luftfahrt innerhalb dieser Zeit genommen hat.

Stolz kann Österreich und besonders die Sektion Steiermark des Aero-Clubs auf Pioniertaten hinweisen, die auch heute noch allenthalben bekannt sind: Namen wie Lilienthal, Etrich, die Renner-Buben, sind nicht vergessen. Viele können sich noch an Schmiedl's ersten Postraketenflug erinnern.

Nach den Beschränkungen, die der zweite Weltkrieg und die Jahre der Besetzung mit sich brachten, kann heute die steirische Sektion in allen sechs von ihr betreuten Sparten große Erfolge aufweisen: ob im Segelflug, Motorflug, Modellflug, beim Fallschirmspringen, den Ballonfliegern oder den Hängegleitern – überall dort, wo besonders Mut und Pioniergeist Großes zu leisten vermag, da erringen auch heute noch Steirer wertvolle Titel und vollbringen Außergewöhnliches.

Der Österreichische Aero-Club feiert sein 80jähriges Bestandsjubiläum mit einer

Europameisterschaft im Motorkunstflug und einer internationalen Motorflug-Rallye.

Alle Teilnehmer an dieser Veranstaltung begrüße ich im Namen der Steiermark und im eigenen Namen herzlich, dem jubelnden Verein gratuliere ich ganz besonders.

Mein Dank gilt den Teilnehmern, den Funktionären und Mitgliedern des Österreichischen Aero-Clubs, meine guten Wünsche gelten dem erfolgreichen, sportlichen und besonders dem unfallfreien Ablauf der Jubiläumsveranstaltungen.

Mit einem herzlichen „Glück ab – Gut Land”

Dr. Josef Krainer
Landeshauptmann der Steiermark

Zwischen Wr. Neustadt und Graz

Um Flugkonstruktionen hat sich im besonderen Ing. Paul Jaritz bemüht, der seit 1907 experimentierte und 1909 einen Hochdecker baute. Jaritz trat 1910 bei der Flugwoche in Budapest erstmalig damit in Erscheinung, wobei er den Konstruktionspreis gewann.

Im Jahre 1914 war bereits die Entwicklung des ersten Tiefdeckers fertig, und diese Konstruktion wurde im Grazer Landhaushof ausgestellt. Schon damals wurde am Prinzip einer Verstell-Luftschaube und eines Metall-Propellers gearbeitet.

Als 1909 für Igo Etrich auch das Problem des Motors gelöst war und die ersten „Hupfer“ in Wiener Neustadt glückten, wurde in Graz der Flughafen am Thalerhof in Betrieb genommen. Zwei ausgereifte Etrich-Tauben „fielen“ damals im Horst Graz ein und wurden von dem heute 94 Jahre alten Oberst Ernst Kahlen in Betrieb genommen. Hier wurde auch der Lohner-Pfeilflieger von ihm erprobt und zu Beginn des ersten Weltkrieges der Albatros zum Einsatz gebracht.

Ebenfalls vor dem ersten Weltkrieg gab es schon den Österreichischen flugtechnischen Verein und den Verein für Luftschiffahrt in Graz.

Erstes Out

Der Krieg unterbrach auch in der Steiermark die zivilen Bemühungen um die Luftfahrt, die erst später wieder mit dem Verein für Luftfahrt in der Steiermark aufgenommen wurde. Ing. Jaritz konstruierte in dieser Zeit 3 österreichische Flugboote.

Da nach dem ersten Weltkrieg Flugverbot für Motorflugzeuge bestand, bemühte sich im Verein für Luftfahrt unter dem Präsidenten Professor Schenkel ein Personenkreis an der Technischen Hochschule in Graz besonders um den Segelflug.

Ab 1921 gab es bereits eine Gleit- und Segelflugabteilung, ab 1923 die Akademische Segelfliegergruppe im Verein für Luftfahrt. Forschung und Flugtechnik sowie Ausübung des Segelflugsportes war das Hauptanliegen dieser Gruppe. Ein Hängegleiter einfachster Bauart wurde gebaut und im Feliferhof bei Graz erstmalig erprobt. Namen wie Hans Zoffmann, Konrad Pernthaler – zwei der erfolgreichsten Segelflieger dieser Zeit – traten in Erscheinung. Die Schöcklflüge im Jahre 1926 wirkten bahnbrechend für den Segelflugsport in Österreich.

Werbefeldzüge für Flugsport

Man begann damals mit der Werbung für den Flugsport durch zahlreiche Ausstellungen von Fluggeräten in Graz und erkundete verschiedene Gelände auf ihre Brauchbarkeit. Die Platte, Teichalpe, Pretul und vor allem der Schöckl wurden als prächtiges Fluggelände entdeckt.

In den dreißiger Jahren leitete der spätere General Walter Mühlbacher, später Dipl.-Ing. Strobl und Dipl.-Ing. Tomala die Segelfliegervereinigung, der auch Gordon Gollob und Curt von Cavallar angehörten.

1935 flog Ing. Kuchinka die erste C-Prüfung. Von Dr. Platzer wurde schon 1931 der „Steirische Fliegerring“ gegründet, in dem auch Many Freyberger, Hannes Bernardis und Ing. Sepp Mosel tätig waren. Die Gruppe hieß ab 1935 Segelfluggruppe 505, die Akaflieg und Wieland-Staufen hießen Segelfluggruppe 500 des Österreichischen Luftfahrtverbandes bzw. des Österreichischen Aero-Clubs, an dessen Spitze damals Ing. W. Rath stand.

Rundflüge und Postflüge

Man erinnert sich an die ersten Motorrundflüge des Unternehmens Ramor, die die Begeisterung zur verstärkten Motorflugausbildung anfachten, die ja schon in den zwanziger Jahren aufgenommen wurde. Die ersten Postflüge kamen, und in der Folgezeit begann auch die verkehrsmäßige Nutzung der Luftfahrt.

Über Thalerhof zur Raketentechnik

Über den Thalerhof führten seit 1927 zahlreiche nationale und internationale Flugstrecken wie etwa Wien – Graz – Klagenfurt – Venedig, Wien – Graz – Agram – Belgrad, nach Susak (Rijeka), München, Nürnberg und Budapest. Berühmt wurde Graz auch als Mitveranstalter der Österreich-Rundflüge ab 1932, die internationalen Alpenflüge und Pfingstflüge. Höhepunkt war der Pfingstflug 1937, der von Basel über Innsbruck – Graz – Wien nach Augsburg und Prien führte.

Frühzeitig bemühte man sich in der Steiermark auch um die Raketentechnik, wobei Ing. techn. Friedrich Schmiedl zu internationalem Ansehen gelangte.

Es gab viel technisch interessierte Jugend im ganzen Land durch die zahlreichen Industrien, es gab die technische Hochschule mit flugbegeisterten Studenten, es gab zu

allen Zeiten eine förderungsbereite Regierung und Militärdienststellen, und es gab eine prachtvolle Landschaft, in der es auch aus dieser Sicht zu einem Erlebnis wurde, dem Flugsport zu huldigen. Besonders Oberst Schmoczner von der Polizeistaffel stand dem Flugsport aufgeschlossen und hilfsbereit gegenüber, ebenso Oberst Schalk vom Bundesheer.

Neuerliches Out

Der zweite Weltkrieg unterbrach neuerlich das fliegerische Geschehen.

Es begann ein beharrlich und zähe verfolgtes Wiederaufbauwerk, auch für die Luftfahrt. Zu gewichtig und faszinierend war sie trotz des traurigen Mißbrauchs geworden. Geradezu ein enthusiastischer Eifer erfaßte die Fliegerkameraden in der Steiermark, sah man doch in der Luftfahrt die große Möglichkeit, verlorene Kontakte mit der Welt wiederzufinden und die hemmenden Grenzen zu überwinden. Allerdings stand der Aktivität lange ein generelles Flugverbot der alliierten Besatzungsmächte entgegen. Modellflugsport durfte man jedoch betreiben, und so versammelte sich bereits Ende der vierziger Jahre eine Schar begeisterter Flieger, an der Spitze Flugkapitän Kurt Capesius, zu einer Verbandsgründung für den Modellflugsport. Bernardis, Buchberger, Ing. Feldner, Fitsch, Flohjar, Leo Fuchs, Leitenbauer, Sawitzky, Vyskocil, Zalud, Zweck und viele andere setzten sich ein. Die ersten Landeswettbewerbe wurden ausgeschrieben.

Segelfliegen wieder erlaubt

Wie ein Weihnachtswunder wirkte die Genehmigung des Alliierten Rates am 22. 12. 1949 zur Ausübung des Segelflugsportes. Die Modellbaugruppen dehnten ihre Tätigkeit auf den Segelflug aus, eine rege Vereinsgründung setzte ein, und – sorgfältig gehütete Segelflugzeuge tauchten aus ihren Verstecken auf. Es war gar nicht so einfach, sie in Erscheinung treten zu lassen, denn sie sollten ja eigentlich vernichtet worden sein. Manch tapferer Fliegerkamerad hatte hier seine Nöte mit den versteckten Flugzeugen, und Dr. Gaisbacher schaltete sich damals erfolgreich ein, um die Militärregierung und zivile Obrigkeit zu bewegen, auf eine zu harte Befolgung der Bestimmungen zu verzichten.

In Tirol durfte man zum Beispiel bereits segelfliegen. Unvermeidlich waren nun nach der Wiederzulassung des Segelflugsportes die Auseinandersetzungen, welche Geräte wem gehören sollten. Mit viel diplomatischem Geschick wurde über diese Klippe hinweggefunden und auch über die endgültige Form des neuen Flugverbandes Einigung erzielt.

1951 Gründung des steirischen Landesverbandes

In Wien hatte sich bereits der Österreichische Aero-Club unter Ferdinand Cavallar in Fortsetzung des Vorkriegs-Aero-Clubs konstituiert, der seinerzeit von Fürst Ulrich Kinsky geführt wurde. Nach verschiedenen Versuchen der Verbandsgestaltung wurde am 8. April 1951 der steirische Landesverband des Österreichischen Aero-Clubs gegründet. Zum 1. Präsidenten des neuen Landesverbandes wurde Regierungsrat Dr. Josef Gaisbacher gewählt.

Zunächst galt es, alle bestehenden Vereine und Verbände in den Aero-Club überzuführen, was nicht ganz leicht war. Schließlich fanden aber doch die Flieger der drei Dachverbände ASKÖ, ASVÖ und UNION, zu denen noch die Verbandslosen hinzukamen, zueinander und begannen gemeinsam das Aufbauwerk.



Bald erhielt der Österreichische Aero-Club in Wien von der Österreichischen Bundesregierung und vom Alliierten Rat das Alleinvertretungsrecht für den Flugsport, was zur Folge hatte, daß auch die F. A. I. den Verband als Fachorganisation anerkannte. Unter Präsident Polcar kam auch die erste finanzielle Hilfe seitens des Österreichischen Aero-Clubs für die Aufrüstung des vorhandenen und zum Teil beschädigten Gerätes, und alles stürzte sich auf die Arbeit, und man vergaß auf die politischen Nuancen in der Organisation.

Dr. Gaisbacher wurde schon damals in die F. A. I. entsandt und bewirkte, daß im Jahre 1952 eine wohlgelungene Weltmeisterschaft im Modellflug in Graz stattfinden konnte. Sie brachte viel Auftrieb und den Beginn einer Dotierung seitens der Landesregierung und der Dachverbände.

Aus den wichtigsten Vereinigungen, es bestanden damals schon mehr als 20 in der Steiermark, wurden deren Spitzenfunktionäre in den ersten Vorstand des Landesverbandes berufen:

Dr. Gaisbacher, Dr. Hartwig, Dr. Aigner, Bartl, Dr. Blacher, Bernardis, Buchberger, Chalupa, Capesius, Ing. Feldner, Dipl.-Ing. Hessinger, Huber, Jakob, Jasbez, Laimer, Lippe, Prof. Müller, Ottrin, Perstl, Paierl, Dipl.-Ing. Prenner, Ing. Reininghaus, Stürzer, Truschner, Vyskocil, Weyrer, Zweck. Gen.-Dir. Dr. Platzer und Prof. Dr. Lanz nahmen sich wieder der Akademischen Fliegergruppen an. Ing. Neumann und Dipl.-Ing. Godina gründeten den ersten Unionverein „Granit“, später USFC Graz.

leistungsstark ortsverbunden unabhängig

Wir sind überall, wo Sie uns brauchen.
Unsere Mitarbeiter sind nicht nur Bankprofis,
sondern auch Menschen, die für Sie persönlich da sind.
Wir bieten Ihnen alle Bankleistungen vom Sparbuch
bis zum internationalen Geldtransfer. Aber auch
in puncto Unternehmensberatung, Leasing und Reisedienst,
sowie in vielen anderen Fragen sind wir für Sie da.
Dieser Leistungsumfang und der persönliche Service sind zwei Vorteile,
mit denen Sie „rechnen“ können.



Raiffeisen. Die Bank

mit dem persönlichen Service.

Zu jener Zeit bestanden bereits 4 Fliegervereinigungen in Graz sowie weitere in Bruck a. d. Mur, Donawitz, Eisenerz, Föhnsdorf, Fehring, Gratwein, Hartberg, Hönigsberg, Kalsdorf, Köflach, Knittelfeld, Leoben, Leoben-Leitendorf, St. Marein-Kapfenberg, Mariazell, Mürtzschlag, Rettenegg, Thörl, Trofaiach, Weiz, Wörschach.

Die ersten Aufgaben des Verbandes waren, den Flugsport in der Öffentlichkeit zu propagieren und dafür einzutreten, daß auch der Motorflug wieder freigegeben werde. Die zahlreichen Flugzeugtaufen fanden meist am Platz vor der Grazer Oper statt, umrahmt von einer stattlichen Zahl an Interessenten und Neugierigen. Es war die große Zeit der Konstruktionen des Grazers Ing. Musger mit Mg 19 und Mg 23. Bauprüfer waren damals Ing. Kuchinka und Flojhar.

Vehement wurde in den Ansprachen sowie durch ein vorzügliches Plakat für die Befreiung vom Verbot der Luftfahrt eingetreten. Erschwernisse bei der Durchführung der fliegerischen und organisatorischen Aufgaben festigten die Gemeinschaft, so daß man, wie kaum zu einer anderen Zeit, damals von einer echten Fliegerkameradschaft sprechen konnte. Bald sprach es sich in Österreich herum, daß in der Steiermark – und vor allem in Graz – günstige Möglichkeiten zur Ausübung des Flugsports bestanden. Die britische Besatzungsmacht kam den Fliegern weitgehend entgegen, und so stellte man für die ostösterreichischen Gruppen, die es wesentlich schwerer hatten, gerne Platz und Gerät für Lehrgänge zur Verfügung.

Steiermark im Vormarsch

Die Steiermark bekam auch Einfluß auf das Geschehen im Österreichischen Aero-Club, vertrat dort nicht nur seine eigenen Belange, sondern stand immer für gemeinsame Aufgaben der österreichischen Sportfliegerei zur Verfügung. In der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) in Paris vertrat Dr. Gaisbacher seit dem Jahre 1954 als ständiger Vertreter im Council die Interessen Österreichs im internationalen Fachverband für Flugsport bis zum heutigen Tage. Er war von 1967–1969 aktiver F. A. I.-Präsident und wurde hernach zum Ehrenpräsidenten gewählt. Dr. Gaisbacher war auch aktiver Präsident der C. A. S. I., der Sportkommission der F. A. I., und ist jetzt Ehrenpräsident. Ebenso war er Sekretär der Kommission für General Aviation.

Im besonderen Maße trat der spätere Vorstandsdirektor der Austrian Airlines, Ministerialrat Anton Heschgl, mit der Gründung von erfolgreichen ASKÖ-Luftsportvereinen und Fliegerschulen in Graz

und Kapfenberg in Aktion. Er schaffte zusammen mit dem Nationalratsabgeordneten Karl Troll, der später tödlich mit einem Hubschrauber verunglückte, eine Atmosphäre der Zusammenarbeit, die allen so nützlich werden sollte. Mit ihnen Dr. Wiesner, Dr. Urbantschitsch sowie Dr. Heribert Krainer, Nagy, Haberl, Pantak (tödlich abgestürzt), Pawelka und andere. Vom AS-VÖ wirkten Vyskocil, Dipl.-Ing. Richter, Dipl.-Ing. Pirkner, Ing. Lang, Ing. Jager. Von den Verbandslosen Dipl.-Ing. Gilli und Prof. Lanz sowie Dipl.-Ing. Kastner, Ing. Vasold und Dr. Richter-Trummer.



Von der UNION Dr. Seiser, Leo und Josef Fuchs, Dr. Hausleitner, Ing. Mosel, Ing. Tomani, Josef Trieber, Ritter, Dipl.-Ing. Dr. Lorber, Ing. Neumann, Dipl.-Ing. Godina, Buchmesser, Holzinger, Ing. Zeiringer, Fitsch, Planner, Haslacher, Dr. Prockl, Hasiba.

Flugsportsektionen entstehen

In den ersten Jahren galt es, alle Sektionen des Verbandes auszubauen. Diese waren Segelflug, Motorflug, Modellflug und Fallschirmspringen. Neuerdings kamen die Sektionen Ballonsport und Hängegleiter dazu. Zahlreiche Obmänner von Vereinen und Verbandsfunktionäre mühten sich um die Entfaltung ihrer Sparte. In den Jahren 1955–1958 wurde das Jugendausbildungsprogramm (JAP) für Segelflieger durchgeführt. Ausbildungsleiter waren Dipl.-Ing. Pirker und Ing. Feldner. Insgesamt wurden 110 Segelflieger ausgebildet. Für den Segelflug mühten sich besonders Freyberger,

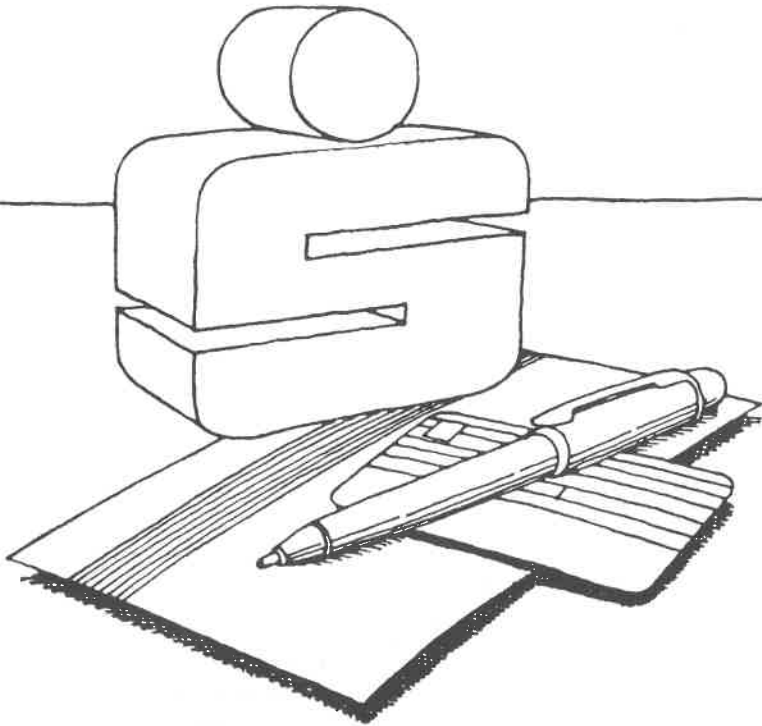
Bernardis, Sawitzky, Ing. Neumann, Vasold, Sommer, Demmerer, Dipl.-Ing. Godina, Ranftl, Skala, Prenner und viele andere. Freyberger begann wieder mit den Schöcklflügen, wofür unter Dr. Gaisbachers Patronanz Hangar und Startplatz am Schöcklplateau geschaffen wurden. Weiters flogen am Schöckl Reininghaus, Planner, Vyskocil, Schubert, die Brüder Hesse und andere mehr. Dipl.-Ing. Walter Hesse erlangte mit Mg 19 einen 5. Platz bei einer Segelflug-Weltmeisterschaft. In der Steiermark fanden zahlreiche Segelflugstaatsmeisterschaften (Mariazell, Zeltweg) statt, wobei Steirer sehr oft den Staatsmeister stellten. Nach guten Placierungen bei früheren Weltmeisterschaften errang der Steirer Harro Wödl 1968 in Polen den Weltmeistertitel im Segelflug.

Flugplätze erwachen zu neuem Leben: Shows, Sportausübung, Schulungszentren

Mit Dipl.-Ing. Erich Prenner an der Spitze wurde am 1. 7. 1956 eine verbandseigene Fliegerschule gegründet, nachdem 1955 mit dem Staatsvertrag die Fesseln von Österreichs Luftfahrt weitgehend gefallen waren. Vorher gab es mit Oberst Löw in Graz eine erste Motorflugschulung in Verbindung mit der österreichischen Rettungsflygwacht unter der Prüfhöheit des Schweizer Luftamtes. Dipl.-Ing. Prenner hat mit seltener Tatkraft und persönlichen Opfern mehrere Jahre das Schulwesen geleitet, bis ihn ein schwerer Unfall aus seiner Tätigkeit riß. Unvergeßlich wird der großartige Flugtag aus dem Jahre 1957 sein, der unter seiner Leitung in Graz veranstaltet wurde und der nach amtlichen Schätzungen mehr als 50.000 Besucher am Flughafen Graz versammelte. Ost und West reichten sich fliegerisch die Hände, es gab ein Auftreten russischer Kunstflieger, die den Spiegelflug erstmals in Österreich vorführten. Die neuen österreichischen Militärmaschinen wurden gezeigt, ebenso Flugdarbietungen aus Frankreich, Deutschland, Jugoslawien und der Tschechoslowakei.

1958 wurde von DDr. Heschgl der Steirische Luftfahrerverband mit der ASKÖ-Fliegerschule ins Leben gerufen, dessen fliegerischer Leiter heute Eckbert Kofler ist. Dieser Verband baute ein bedeutendes Fliegerzentrum mit einem schönen Clubhaus in Graz auf, Kapfenberg folgte mit Heschgl, Troll, Pantak und Pawelka als Initiatoren. Besonders traten als Förderer Landeshauptmannstellvertreter Fritz Matzner und danach Landesrat Hanns Bammer hervor.

Im Jahre 1961 wurde mit Förderung von Landeshauptmannstellvertreter Franz



Die Scheckkarte und das Leben ohne Bargeld.

Ist Ihnen schon einmal beim Einkauf das Geld ausgegangen? Oder im Urlaub, oder beim Ausgehen? Tragen Sie ungern größere Geldbeträge mit sich herum? Das alles muß nicht sein - wenn Sie ein Sparkassen-Privatkonto haben.

Scheck und Scheckkarte machen Sie unabhängig von Bargeld. Sie können überall damit bezahlen, und Sie sind immer „flüssig“ - rund um die Uhr, bei Tag und Nacht. In über 30 Ländern der Erde.

Zahlen ohne Bargeld ist einfach angenehmer - und sicherer.



STEIERMÄRKISCHE SPARKASSE

Die Sparkasse weiß immer einen Weg

Wegart die Steirische Motorflugunion und 1965 die Steirische Flugsportunion für Segelflug in Graz als Schul- und Sportzentrum durch Dr. Gaisbacher gegründet. Fliegerischer Leiter Ing. Zeiringer, Geschäftsführer Ernst Hasiba, Segelflug Lothar Ranftl.

Der Schwerpunkt der ASVÖ-Fliegerei verlagerte sich von Graz immer mehr nach Fürstenfeld, wo unter Architekt Dipl.-Ing. Richter, Oberbaurat Dipl.-Ing. Hessinger, Dipl.-Ing. Pirkner, Ing. Jager, Lippe und Peyfuß ein idealer Segel- und Motorflugplatz geschaffen wurde. Fürstenfeld hat heute 45 Jahre Tradition. Der Stadtgemeinde gebührt aufrichtiger Dank für die Hilfe.

Gleich nach der Wiederezulassung des Segelfluges wurde 1950 die UNION-Alpen-Segelflugschule der Bundesunion in Wör-

rschach gegründet, der nach Grafe der bekannte ehemalige deutsche Segelfluglehrer Piet van Husen vorstand. Medizinalrat Dr. Seiser ist von Anbeginn Obmann im Unionclub Wörschach und hält die Stellung am Militärflugplatz Aigen.

Danach leitete die Geschicke der Schule der Weltmeister im Segelflug und mehrfache Staatsmeister Harro Wödl in Niederöblarn. Im Jahre 1975 ging der Neubau der alpinen Segelfliegerschule der UNION in Niederöblarn in Betrieb. Nach der Auflösung der Schule am Flugplatz Aigen hat die Turn- und Sportunion nun ein österreichisches Flugzentrum eingerichtet, das auch über eine Schule verfügt, so daß ganzjährig allgemein sportliche Aufgaben erfüllt werden können. Derzeit leiten der Generalsekretär der Union, Helmut Dembscher und Ulli van Husen die Schule.

Am Flugplatz Aigen etablierte sich eine Militärfliegergruppe, die mit der Union Wörschach dankenswerterweise zusammenwirkt. Auch in Graz und Zeltweg gibt es Militärvereine.

Flugsimulatoren sind zur Schulung in Kapfenberg und Graz eingesetzt.

Das Segelflugzentrum in Mariazell baute Obmann Josef Ritter mit seinen Kameraden mit besonderer Unterstützung des Bürgermeistermeisters Alfred Schögggl aus. Auch Mariazell hat 45 Jahre Fluggeschehen.

Den Flugplatz in Turnau bei Aflenz begannen Dr. Richter-Trummer und Ing. Valsold, bestens unterstützt von der Firma Johann Pengg, auszubauen. Heute ist er unter Obmann Ing. Karl Grasser zu einem bedeutenden Segelflugzentrum geworden. 30 Jahre besteht auch die Fluggemeinschaft in Zeltweg, wo Prim. Dr. Max Blacher, Dr. Rolf Aigner und Karl Franz es verstanden haben, Fluggruppen verschiedener Dachverbände zum gemeinsamen erfolgreichen Betrieb zusammenzuschweißen. Timmersdorf, Trieben, Unterfladnitz bei Weiz, Hartberg und Bad Aussee ergänzen die Schwerpunkte steirischen Fluggeschehens. Auf diesen Plätzen sind Namen wie Norbert Leitenbauer, Heinz Ottrin, mit großer Unterstützung von Bürgermeister Ökonomierat Kern, weiters Hubert Schlömmer, Ing. Wilhelm Tomani und Pelka, Franz Wegerer und Herbert Helfer als Initiatoren unter anderen besonders in Erscheinung getreten.

Auf den eben genannten Flugfeldern sowie in Graz-Thalerhof und den beiden Militärflugplätzen Zeltweg und Aigen im Ennstal wird eifrigst der Flugsport ausgeübt. Die Steiermark ist mitgliedsmäßig der stärkste Landesverband Österreichs mit nahezu 3.000 Mitgliedern. Unter diesen nehmen die Segelflieger mit über 1.600 Ausübenden den 1. Rang ein. Im Verbandsbereich befinden sich über 150 Segelflugzeuge.

Bei den Motorfliegern wurde durch intensive Ausbildung in beiden Schwerpunkten Graz und Kapfenberg die im Jahre 1966 vorhandene Zahl von 400 Piloten bis zum Jahre 1981 auf über 1.000 erhöht. In der Steiermark befinden sich rund 75 Motorflugzeuge, welche ein perfektes Ausbildungsprogramm abwickeln und in letzter Zeit sogar Ausbildungsleistungen für die Austrian Airlines erbringen.

Europaflüge und Rallyes

Die verschiedenen Organisationen haben an großen Rallyes wie Europaflüge, Sizilienrundflüge, Viborg-Rallye, Korfu-Flug, Frankreich - Angers, Portugal mit Marokko - Spanien, Alpe Adria Flug, Marburg - Varasdin - Rancerija, Baden-Baden-Flug teilgenommen. Der beste Platz, der jemals bei einem Europaflug erreicht wurde, war der 2. Platz in der Nationenwertung in

AUS ALLER WELT IN DIE STEIERMARK

Das Urlaubsland für Freunde des Flugsports



Steiermark
das grüne Herz
Österreichs

Spanien 1967 mit der Mannschaft Dr. Gaisbacher, Ing. Zeiringer, Ing. Feldner und 1971 in der Einzelwertung, wo durch Hierzer, Zeiringer, Feldner ebenfalls ein zweiter Platz errungen wurde. Im Jahre 1971 erreichte Otto Bauer den 1. Platz im Jahreswettbewerb der Motorflieger von Österreich und 1977 konnte Otto Bauer in der Weltmeisterschaft für Einzelpiloten einen dritten Platz erreichen. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Jungfliegeraustausch mit verschiedenen Ländern Europas, der USA und Canada gewidmet.

Durch die Betrauung von Hofrat Dr. Gaisbacher mit der Funktion des Österreich-Vertreters in der Fédération Aéronautique Internationale (F. A. I.) wurden weltweite Beziehungen für Österreich und natürlich auch für die Steiermark angeknüpft.

In seiner 30jährigen Tätigkeit erkämpfte er dort zusammen mit verschiedenen österreichischen Vertretern der einzelnen Fachsparten ein hervorragendes Image für Österreichs Flugsport. Es wuchs mit zahlreichen internationalen Erfolgen, bei denen immer wieder auch Steirer an der Spitze standen.

Weltmeister Harro Wödl im Segelflug, Weltmeister Walter Stiegler im Fallschirmspringen und zahlreiche vorderste Plätze in großen internationalen Veranstaltungen wie Europaflug und internationalen Meisterschaften stehen auf dem Ruhmesblatt steirischer Flugsportler.

1. Int. Nachkriegs-Rallye

Schon nach kurzer aktiver Mitarbeit in der F. A. I. gelang es im Jahre 1956, die Generalversammlung dieser weltumspannenden Fachvertretung des Luftsportes nach Wien zu bringen. Aus diesem Anlaß wurde die 1. internationale Nachkriegs-Flugrallye in Österreich veranstaltet, die Dr. Gaisbacher zusammen mit Ing. Franz Brückner gewann. Ein Preis der Stadt Wien sowie der Fürstin Kinsky, der Witwe des früheren Aero-Club-Präsidenten Österreichs, waren der Lohn.

Bei diesem Anlaß gab es die ersten Rallye-Erfahrungen, die sodann bei den Sizilien-Rundflügen ausgebaut wurden. Bald hatte man mit Ing. Rudolf Zeiringer, Ing. Anton Feldner, Herbert Vyskocil, Präsident Hans Wolf aus Salzburg, Präsident Pettirsch aus Wien und Generalsekretär Major Josef Fözö ein Organisationsteam, das befähigt war, bedeutendste internationale Veranstaltungen auf dem Motorflugsektor zu meistern.

Als im Jahre 1961 der angesehene Europaflug der F. A. I. mangels Organisator einzuweichen drohte, stellte sich Dr. Gaisbacher mit dem genannten Team zur Verfügung und veranstaltete einen glanzvollen Euro-

Akademische Fliegerschaft Wieland-Staufen

Bürgergasse 3, 8010 Graz
Obmann: Peter Lechner
 Sparten: Segelflug, Modellflug

Akademische Fliegergruppe Leoben

Montanuniversität, Franz Josef-Straße 18, 8700 Leoben
Obmann: Reinhard Prandl
 Sparten: Segelflug, Modellflug

Akademische Fliegergruppe Graz

Techn. Universität, Kopernikusgasse 24, 8010 Graz
Obmann: D.I. Gerold Malin
 Sparten: Segelflug, Motorflug, Modellflug, Hängegleiten

Alpiner Sportfliegerclub Leoben-Donawitz

Vordembergerstraße 38, 8700 Leoben
Obmann: Fred Stichelberger

ASKÖ Flugsportclub Weiz

Postfach 26, 8160 Weiz
Obmann: Franz Wegerer

ASKÖ Flugsportgruppe „Oberes Murtal“

Maßwegerstraße 31, 8720 Knittelfeld
Obmann: Josef Schlugi
 Sparten: Segelflug, Modellflug

Zivillufffahrerschule des ASKÖ Steiermark

Flughafenstraße 40, 8073 Feldkirchen
Obmann: DDr. Anton Heschgl
 Sparten: Segelflug, Motorflug

1. Österr. Fallschirmspringerclub Graz

Postfach 27, 8011 Graz
Obmann: D.I. Dr. Franz Lorber

Flugsportclub

Felten & Guillaume Bruck/Mur

Bahnhofstraße 2, 8600 Bruck/Mur
Obmann: Franz Ploder
 Sparten: Segelflug

Flugsportgruppe „Steirisches Oberland“

Bundesstraße 10, 8753 Fohnsdorf/Aichdorf
Obmann: Herbert Neubauer
 Sparten: Segelflug, Motorflug

Grazer Sportflieger Verein

Postfach 499, 8011 Graz
Obmann: Ing. Adolf Aldrian
 Sparten: Motorflug, Segelflug

HSV Flugsportgruppe Grimming

Flugplatz, 8943 Aigen/Ennstal
Obmann: Dr. Walter Strohmaier

Kapfenberger Sportvereinigung – VEW

Stadtwerkestraße 6, 8605 Kapfenberg
Obmann: Dir. Ing. Manfred Neukart
 Sparten: Segelflug

Luffahrerclub Bruck/Mur

Dr. Karl Renner-Straße 18, 8600 Bruck/Mur
Obmann: Ing. Hannes Bogusch

Motorflugsportclub Aichfeld-Knittelfeld

Bahnstraße 9, 8720 Knittelfeld
Obmann: Robert Nemetz

ÖMV Landesgruppe Steiermark

Parschlugerstraße 60, 8605 Kapfenberg
Obmann: Norbert Habe

Heeresflugsportgruppe Albatros

FIH-Nittner, 8401 Kalsdorf
Obmann: Josef Reisinger
 Sparten: Motorflug, Segelflug

Segelflugsportgruppe Graz

Triester Straße 388, 8055 Graz-Puntigam
Obmann: Ing. Günther Lang

Segelflugsportclub Mariazell

Wiener Straße 16, 8630 Mariazell
Obmann: Sepp Ritter

Sportfliegerclub Fürstenfeld

Raiffeisengasse 6, 8280 Fürstenfeld
Obmann: D.I. Hans Richter
 Sparten: Segelflug, Motorflug, Fallschirmspringen, Modellfliegen

Sportfliegerclub der Hütte Donawitz

Pobleberstraße 6, 8706 Leoben
Obmann: Hubert Griesser

Sportfliegerclub Condor

Fliegerhorst, 8740 Zeltweg
Obmann: Ing. Heinz Pirker

Steir. Flugsportunion Segelflugschule

Flughafen, 8073 Graz-Feldkirchen
Obmann: HR Dr. Josef Gaisbacher

Steirischer Luffahrerverband

Flughafenstraße, 8073 Feldkirchen
Obmann: DDr. Anton Heschgl
 Sparten: Segelflug, Motorflug

Steirische Motorflugunion

8073 Flughafen Graz-Thalerhof
Obmann: HR Dr. Josef Gaisbacher

Steirischer Segelfliegerverein Graz

Postfach 12, 8011 Graz
Obmann: Rudolf Resch
 Sparten: Segelflug

UNION Alpenflug Niederöblarn

Segelflugschule, 8960 Niederöblarn
Obmann: Manfred Maili
 Sparten: Motorflug, Segelflug

UNION Alpensegelflugschule

8969 Niederöblarn

UNION Eisenerz

Sektion Modellflug

Radmeisterstraße 3, 8790 Eisenerz
Obmann: Gerhard Niederhofer
 Sparten: RC

UNION-Modellflug-Club Gleisdorf

Hans Klöpfer-Gasse 4, 8200 Gleisdorf
Obmann: Gerhard Suppan
 Sparten: RC

UNION-Modellflug-Club Graz

Heinrichstraße 112d, 8010 Graz
Obmann: Josef-Otto Stradner
 Sparten: RC I, RC III, RC Hang, RC MS

UNION Sportfliegerclub Ausseerland

Pratergasse 136, 8990 Bad-Aussee
Obmann: Hubert Schlömmer
 Sparten: Segelflug, Motorflug, Modellflug, Hängegleiten

UNION Sportfliegerclub Feldbach

Ruckerberggasse 21, 8010 Graz
Obmann: Dipl.-Kfm. Dr. Kurt Baldinger
 Sparten: Segelflug

UNION Sportfliegerclub Gleisdorf

Gartengasse 26, 8300 Gleisdorf
Obmann: Herbert Helfer

UNION Sportfliegerclub Graz

Steyrergasse 9/9/28, 8010 Graz
Obmann: HR D.I. Josef Godina
 Sparten: Motorflug, Segelflug

UNION Sportflieger Club Hartberg

Wiener Straße 34, 8230 Hartberg
Obmann: Karl Ernst
 Sparten: Segelflug

UNION-Sportfliegerclub Trieben

8784 Trieben 437
Obmann: Ing. Wilhelm Tomari
Sparten: Segelflug, Motorflug

UNION Sportflieger Club Wörschach

8942 Wörschach Schwefelbad
Obmann: Med.Rat Dr. Helmut Seiser
Sparten: Segelflug

Werksportvereinigung Eisenerz

Hieflauer Straße 34, 8790 Eisenerz
Obmann: OSR Dir. Max Gröger
Sparten: Segelflug

Werksverein der Betriebe Joh. Pengg, Segelfluggruppe

8621 Thörl, Fözl 66
Obmann: Ing. Karl Grasser
Sparten: Segelflug, Motorflug

DELTA-Club Mariazell

Postfach 48, 8630 Mariazell
Obmann: Rudolf Dellinger
Sparten: Drachenfliegen

DELTA-CLUB Mürztal

DDR. Rosenberg-Straße 56, 8663 Dorf Veitsch
Obmann: Walter Narath

Amateurflugsportclub Judenburg

Wasendorferweg 32, 8750 Judenburg
Obmann: Karl Steinmann
Sparten: RC

Heeressportverein Aigen/Ennstal HSVA

Fliegerhorst Ketten 1, 8943 Aigen/Ennstal
Obmann: Obst. Karl Mayer
Sparten: F 4C, RC III, RC IV, RC HC, RC H

UNION AERONAUTIC Styria

8182 Puch bei Weiz 86
Obmann: Gerd Skreiner
Sparten: Ballonfahren mit Heißluftballon

Hängegleiterclub Frohnleiten

8130 Frohnleiten
Obmann: Max Pirster

Betriebssportverein BSV-AVL Graz

Kleiststraße 48, 8020 Graz
Obmann: Hermann List
Sparten: RC, Freiflug

Österreichischer Aero-Club

Landesverband Steiermark
Herrengasse 16, Landhaus, 8010 Graz
Telefon (0316) 831/22 85

Präsident: W. Hofrat Dr. Josef Gaisbacher

- 1. Vizepräsident:* NR Josef Schlager
- 2. Vizepräsident:* Hofrat D. I. Josef Godina
- 3. Vizepräsident:* MR DDr. Anton Heschl
- 4. Vizepräsident:* D. I. Hans Richter
- 5. Vizepräsident:* Prof. D. I. Hermann Lanz

Motorflug: Ing. Anton Feldner (Ing. Walter Ornig)
Segelflug: Josef Ritter
Modellflug: OBR D. I. Leo Fuchs
Fallschirmspringen, Rettungsflugwacht: Lutz Buchmayer
Ballonfliegen: Hans Hagen
Hängegleiten: Walter Stiegler

ARGE Ausbau der Zivilflugplätze: Franz Wegerer
Finanzen: Dr. Heribert Krainer
Organisation: Hofrat Dr. Erna Prockl
Luftfahrtmedizin: Dr. Karl Manowarda, Dr. Fritz Fischerauer
Rechtssachen: RA Dr. Franz Wiesner
Technik: Ing. Rudolf Zeiringer
Flugplätze: Franz Wegerer
Rechnungsprüfer: Ing. Heinz Jager, Ing. Josef Mosel, Dir. Erich Nagy

Hängegleiterclub Steiermark

Franziskanerplatz 1, 8010 Graz
Obmann: Werner Kainz

Betriebssportverein AVL Graz

Kleiststraße 48, 8020 Graz
Obmann: Hermann List

Motorflugsportclub Niederöblarn

Rudolfstraße 72, 4040 Linz
Obmann: Reinhold Planer

Modellfliegerclub Phönix 74

Grazerstraße 51, 8212 Pischelsdorf
Obmann: Karl Mild
Sparten: RC, F 4C

Heeressportverein Feldbach, Sektion Modellflug

Flurgasse 1/46, 8330 Feldbach
Obmann: Alois Koller

Fliegergruppe Graz/FGG

Eggenberggürtel 20, 8020 Graz
Obmann: Otto Bauer
Sparten: Motorflug

Segelmodellbauclub Graz-Andritz

Radegunderstraße 30b, 8045 Graz
Obmann: Prok. Bodo Gumpert
Sparten: RC-Segelmodellflug, F 3F, F 3B

MFC-Grashüpfer Andritz

Plüdemanngasse 83a, 8010 Graz
Obmann: Hans Schimpel

UNION-Sportflieger-Club Stainz

8510 Stainz 20
Obmann: Erich Klug
Sparten: Modellflug

paflug mit den Etappen Lugano – Venedig – Lesce Bled – Graz – Wien. Als sich auch weiterhin niemand fand, der die Tradition fortsetzen wollte, die ja schon 1930 begonnen hatte, wurde auch noch der Flug 1963, 1965 und 1969 ausgerichtet. In Anerkennung der 4 bereits durchgeführten Flüge wurde im Jubiläumsjahr 1976 die Eröffnungsetappe des Europafluges wieder nach Graz gelegt. Im Jahre 1969 erhielt Dr. Gaisbacher die Bronze-Medaille für Verdienste um die F. A. I.

Im Jahre 1978 folgte noch ein Europaflug, der von Donaueschingen über Linz – Wien – Budapest – Osijek – Turnu Severin nach Bukarest und Tulcea am Schwarzen Meer führte. Besonders bewährt haben sich in der Organisation Ernst Hasiba, Ing. Feldner, Ing. Ornig und Ing. Zeiringer. Am Jubiläums-Europaflug 1980 nahm Hasiba teil, Ing. Feldner war in der Jury.

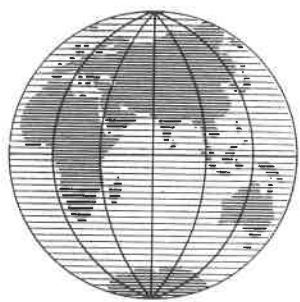
Versuch einer Chronik

Dr. Urbantschitsch wurde 1971 Vertreter der Luftfahrtmedizinischen Sektion der F. A. I. und organisierte eine vorbildliche Kommissionssitzung in Graz, was ihm mit dem Diplom „Paul Tissandier“ gedankt wurde. Dipl.-Ing. Dr. Lorber ist Vertreter in der Fallschirm-Kommission der F. A. I. für Österreich.

Eine Persönlichkeit hervorzuheben ist eine Herzensangelegenheit. Wenn die Geschichte der Nachkriegsfliegerei vor den geistigen Augen abgerollt ist, war in der Organisation hinter all den Geschehnissen eine Frau wesentlich mitbeteiligt, die die Fülle der Verwaltungsarbeit meisterte. Frau Hofrat Dr. Erna Prockl haben wir zu danken, daß sie ohne finanzielle Gegenleistung das Sekretariat führte, wodurch sich der Verband unschätzbare finanzielle Aufwendungen ersparte. Ihr ist es zu verdanken, daß die vielen Anforderungen an den Verband, sei es Vorbereitungen von Europa-Rallies und des Jungfliegeraustausches sowie der Schriftverkehr mit dem Österreichischen Aero-Club und den Ministerien klaglos abgewickelt wurden. Unser aller Dank gilt ihr, sie erhielt auch die Goldene Erinnerungsmedaille des Österreichischen Aero-Clubs Wien anlässlich seines 75jährigen Jubiläums.

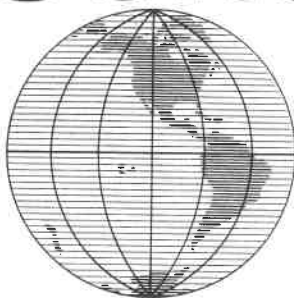
Mit diesem ersten Schritt zu einer Chronik, die historisch noch in vielen Details ergänzt werden müßte, soll nicht nur die Stellung der Fliegerei in einem einzelnen Bundesland, als vielmehr ihre nationale und internationale Bedeutung dokumentiert werden. Entwicklungen und Trends werden zeigen, inwieweit sich Österreich seiner eigenen Bedeutung auf diesem so umstrittenen Gebiet bewußt ist.

Hofrat Dr. Josef Gaisbacher



**Alles
hat zwei Seiten.**

**Wir stehen Ihnen
auf jeder Seite
zur Seite.**



CREDITANSTALT

Die Entwicklung des Flugsports in Niederösterreich

von Hans Schatzer



Als vor 80 Jahren der Österreichische Aero-Club in seiner Urform als Wiener Aero-Club von den damals sehr bekannten Ballonfahrern *Viktor Silberer* und Hptm. *Franz Hinterstoisser* gegründet wurde, war lange vor dem Fliegen „Schwerer als Luft“ die Ballonfahrt in Niederösterreich bekannt.

Zur unerfüllten geschichtlichen Erstleistung des Fliegens in Niederösterreich wurde der Kreß'sche Drachenflieger, der durch Versinken im Wienerwaldsee bei Tullnerbach im Jahr 1901 verloren ging. Einige Jahre war es still um das Fliegen.

Doch das Jahr 1909 wurde für Niederösterreich und durch dieses auch für Österreich in zweifacher Sicht von Bedeutung. Im Dezember dieses Jahres führte Rittmeister Hans v. Umlauff mit seinem Rodel-Gleitflieger gelungene Flugversuche auf einer schrägen Wiese bei Waldegg im Piestingtal aus. Es waren die ersten Gleitflüge der damaligen Zeit in Niederösterreich. Bei einem Gleitflugwettbewerb im folgenden Februar am Semmering erzielte v. Umlauff mit 70 Metern den weitesten Flug des Tages.

Aber auch zu Mitte des Jahres 1909 trat das Steinfeld bei Wiener Neustadt in die Geschichte der Luftfahrt ein und begründete den Ruf des Wiener Neustädter Flugfeldes als „die Wiege der österreichischen Fliegerei“. Es entstanden die ersten Flugzeugschuppen. Igo Etrich war der erste, der seine Tätigkeit nach Wiener Neustadt verlegte und hier den ersten Flugerfolg durch „Etrich I“ mit Pilot Karl Illner erzielte. So wurde 1909 das Geburtsjahr des österreichischen Motorfluges in Wiener Neustadt. Neben Etrich begannen auch Pischhof und Warchalowski mit dem Bau von Flugzeugen und im folgenden Jahr noch eine Reihe anderer Konstrukteure. Den fliegerischen Durchbruch brachte das Jahr 1910. Es gab lokale Rekorde, Überlandflüge und Meetings.

Im Sommer 1910 hatten auch in Wiener Neustadt drei Meetings stattgefunden, die beim dritten durch den Besuch des Kaisers

am 18. September ihren Höhepunkt erreichten. Es war ein Jubeltag der Aviatik, an dem viele tausend Menschen das Flugfeld besuchten und die Flieger ihr Können zeigten.

Im Flugjahr 1911 entwickelte sich der Motorflug in Niederösterreich weiter; durch flugsportliche Veranstaltungen und Einzelleistungen wurden überraschende Erfolge und sogar Weltrekorde erzielt. Hier nur einige Beispiele:

Am 30. April erzielt Rittmeister v. Umlauff auf Lohner-Pfeilflieger bei einem Wettfliegen Wiener Neustadt – Ödenburg (heute Sopron) für die 65 km-Strecke mit 41 Minuten die kürzeste Flugzeit.

Am 9. August führt Ing. Josef Sablatnig auf Autobiplan mit Passagier den ersten echten Nachtflug der Geschichte aus. Er fliegt mit beleuchteter Maschine nachts von Wiener Neustadt über Wien nach Fischamend, landet, tankt auf und fliegt wieder nach Wiener Neustadt zurück.

Am 25. August erfüllt Ing. Sablatnig als einziger unter drei Bewerbern die Bedingungen der Ausschreibung um den „Großen Preis von Niederösterreich“. Dieser Rundflug in fünf Etappen hatte eine Gesamtstrecke von 345 Kilometer.

Am 28. September erreicht Oberleutnant Bier über Wiener Neustadt mit zwei Passagieren eine Höhe von 1220 Meter. Das war Weltrekord mit zwei Passagieren.

Am 1. Oktober stellt Oberleutnant Bier von Wiener Neustadt aus gleich zwei Weltrekorde auf: Mit einem Passagier einen Distanzflug von 250 km und mit zwei Passagieren einen Streckenflug von 112 km. Ing. Rudolf Warchalowski erreicht am 30. Oktober auf Autobiplan mit drei Passagieren eine Flugzeit von 45 Minuten, 46 Sekunden. Dies bedeutet Weltrekord mit drei Passagieren.

Eine Dauer-Weltrekordzeit erzielt Karl Illner auf Etrich-Taube mit Passagier am 8. November mit 4 Stunden, 51 Minuten.

Als Landeshauptmann von Niederösterreich möchte ich dem Österreichischen Aero-Club zu seinem 80jährigen Jubiläum meine herzlichen Glückwünsche übermitteln. Wir sind stolz darauf, daß es sich dabei um den drittältesten Aero-Club der Welt handelt. Auch heute nimmt unser Aero-Club in einigen Sparten führende Positionen im Flugsport der Welt ein.

Es ist zweifellos angemessen, aus Anlaß des Jubiläums sowie der bedeutenden Leistungen und der Stellung des Österreichischen Aero-Clubs entsprechende Veranstaltungen und Feierlichkeiten durchzuführen. Niederösterreich, im besonderen Wiener Neustadt, ist dabei einer der Mittelpunkte. Unser Bundesland und vor allem Wiener Neustadt selbst haben auf dem Gebiet des Flugwesens bedeutende Pionierleistungen zu verzeichnen. Der in der heutigen Zeit gebotene Standard der Fliegerei, die einschlägigen Vereine und die Flugplätze in unserem Land haben an diese Tradition würdig angeschlossen. Wer sich einmal das Fliegen zum Hobby gemacht hat, der kommt wahrscheinlich nie mehr davon los – und das hat seinen guten Grund. Es handelt sich dabei wohl um eine der faszinierendsten Sportarten, die es überhaupt gibt. Unser Land hat erfreulicherweise großen Anteil an der Entwicklung der Fliegerei einst und jetzt. Somit ist aller Grund gegeben, das Jubiläum des Aero-Clubs entsprechend zu feiern.

Mit meinem nochmaligen Dank für die Arbeit und die erbrachten Leistungen wünsche ich dem Österreichischen Aero-Club für die Zukunft weiterhin eine erfolgreiche Entwicklung.

Siegfried Ludwig
Landeshauptmann von Niederösterreich

Der Newcomer Aspern

Die Flugjahre 1912 bis 1914 waren in Niederösterreich dadurch beeinflusst worden, daß in Wien-Aspern ein Flugfeld angelegt worden war, auf dem vor allem die drei großen internationalen Flugwochen 1912, 1913 und 1914 durchgeführt wurden, die die bekanntesten Flieger Europas anzogen. Auch die Flieger von Wiener Neustadt stellten nun in Aspern neue Leistungen und Rekorde auf. Dennoch blieb Niederösterreich an dem weiteren Fluggeschehen nicht unbeteiligt. So etwa dadurch, daß bei dem ersten großen Fernflug Berlin – Wien im Juni 1912 der Ort Straßhof in die niederösterreichische Fluggeschichte einging, da hier Oberleutnant Blaschke mit Begleiter bei Nacht und Regen notlanden mußten und dennoch Zweiter wurde.

Ein Denkmal am Semmering

Im Mai 1912 hatte z. B. Oberleutnant Nittner auf dem Flug von Wiener Neustadt nach Graz den Semmering überflogen, eine damals kühne Leistung, der am Semmering-Paß ein Denkmal gesetzt wurde.

Das erste Out

Eine andere hervorragende Leistung erbrachte Oblt. Macher, der im März 1914 in einem Freiballon von Fischamend über die Ostsee bis Trelleborg in Schweden gelangte. Strecke 840 km, Fahrtdauer 31 Stunden, 12 Minuten. Der im April durchgeführte „Schicht-Flug“, ein großer Rundflug durch Österreich-Ungarn mit einer Gesamtstrecke von rund 1200 km berührte Niederösterreich mehrmals durch Überfliegen, wurde aber trotz der fliegerischen Leistungen durch den Absturz des Piloten Pitschmann bei Zwettl tragisch überschattet. Im Juni 1914 fielen die Schüsse von Sarajevo und lösten den 1. Weltkrieg aus. Die flugsportliche Entwicklung war damit für viele Jahre unterbrochen.

Die Wiederbelebung

Dennoch versuchte Dr. Constantin v. Economo, ÖAcC-Präsident seit 1911, der wesentliche Förderer der großen fliegerischen Zeit von 1912 bis 1914, bereits 1918 die in alle Richtungen auseinandergestobenen Mitglieder des Clubs wieder zusammenzuführen. Eine fliegerische Tätigkeit ergab sich jedoch nicht.

Aus Privatinitiativen zeigten sich ab 1920 fliegerische Regungen. Aus abgewrackten Militärflugzeugteilen, die beiseite geschafft worden waren, wurden umgebaute Sportflugzeuge hergestellt, doch blieben dies Einzelercheinungen und hatten keinen Einfluß auf eine flugsportliche Weiterentwicklung.



INTERNATIONALES FLUGMEETING
WIEN
FLUGFELD ASPERN
AM 15. 17. 19. 21. 22. JUNI 1913
3 BIS 7 UHR NACHMITTAG

140.000 Kronen Preise

Tägliche Wettbewerbe:
I. Dauer – II. Dietanz. – III. Flugzeugkonstruktionen.

Spezielle Wettbewerbe:
IV. Höhe. – V. Steiggeschwindigkeit. – VI. Geschwindigkeit. – VII. Differenz der Geschwindigkeit. – VIII. Notlandung. – IX. „Achter“-Flug. – X. Schnellste Runde. – XI. Damen-Höhenkonkurrenz.

Am 21. Juni nachm. ein Luftflottentag mit speziellem Programm zugunsten der Schaffung der österreichischen Luftflotte.



Im April 1913 stellte Oblt. Uzelac einen österr. Streckenrekord über 400 km durch seinen Flug Fischamend – Neusatz (heute Novisad) auf.

Der Waschberg

Eine neue flugsportliche Richtung zeichnete sich im motorlosen Flug ab. Von den Segelflugzeugen in der Rhön angespornt, hatte man einen Segelflugwettbewerb auf dem *Waschberg bei Stockerau* in Aussicht genommen. An einigen Stellen wurden durch den Bau eigenentwickelter Gleit- und Segelflugzeuge die erforderlichen Vorbereitungen getroffen. Als im Oktober 1923 die „Erste österreichische Segelflugwoche“ abgehalten wurde, hatten sich mehrere schon bekannte deutsche Segelflieger mit ihren bewährten Maschinen eingefunden und demgegenüber Österreicher, deren Flugzeuge zum Teil erst knapp vor dem Bewerb fertig geworden und kaum richtig ausprobiert worden waren. Noch dazu durch Schlechtwetter beeinflusst, konnte nur an zwei Wettbewerbstagen geflogen werden. Das Ergebnis sah dementsprechend aus: Die Hauptpreise heimsten die deutschen Gäste ein, die heimischen Flieger, durchwegs ohne Segelflugerfahrung, mußten sich mit kleinen Preisen begnügen. Bester Österreicher wurde Ing. Ehrlich auf „Wien“ (diese Maschine hängt heute im Wiener Technischen Museum) mit knapp 12 Minuten Flugdauer.

Der Spitzerberg

1929 übersiedelten die zwei Wiener Gruppen vom Spitalsberg bei Bruck/Leitha zum Spitzerberg, wo sich nach und nach auch andere Segelfliegergruppen einfanden. 1933 kommt das erste gemeinsame Segelfliegerlager zustande, an dem sich die Sportflieger MÖdling, die Sportfliegervereinigung Wien und die Akaflieg Wien beteiligten. Der Erfolg dieses Lagers mit zahlreichen Gleit- und Segelflugprüfungen und den ersten Stundenflügen führte zur Abhaltung weiterer Fliegerlager. 1935 kam es zur Einbeziehung des Hundsheimer Kogels zu den ersten Leistungsflügen (Dauer-, Höhen- und Streckenflügen). Auf dem Gelände Spitzerberg/Hundsheimer Kogel herrschte bereits ein so intensives fliegerisches Leben, daß seitens des Österreichischen Aero-Clubs die Errichtung eines Fliegerheimes mit Hangar, Küche und Schlafstätten durchgeführt und 1936 eröffnet wurde. Nun konnten die Fliegergruppen ihre Fluggeräte unzerlegt unterbringen und Wochenend- und Ferienlager abhalten. Durch den regen Flugbetrieb und die verschiedenen Leistungsflüge war das Gelände Spitzerberg/Hundsheimer Kogel über Österreich hinaus bekannt geworden.



*Segelfliegerheim Spitzerberg.
Eröffnet am 29. Juni 1936.*



*Toni Kahlbacher/Josef Führinger
nach ihrem 40^{1/2} Stunden Flug
am 10. Sept. 1938.*

*Schulbetrieb Spitzerberg 1954
(Ruinen der ehem. Reichssegel-
flugschule).*



In der Folgezeit sollte sich der Hundsheimer Kogel besonders als Dauerflugberg in der niederösterreich. und österr. Segelfluggeschichte einen Namen machen. Hier eine kurze Zusammenfassung:

1936: Heini Hütter 15 Std. 31 Min.; Franz Kovar 16 Std. 28 Min.; Toni Kahlbacher 18 Std. 32 Min.; 1937: Heini Hütter 27 Std. 50 Min. Da Einsitzer-Dauerflüge hohe physische Belastungen bedeuteten, wurden ab 1938 Dauerflüge mit Doppelsitzern ausgeführt: Toni Kahlbacher/Führinger 16 Std. 10 Min.; Toni Kahlbacher/Tauschegg 23 Std. 41 Min. Das waren Landesrekord und zugleich Weltbestleistung für zweisitzige Segelflugzeuge. Noch im gleichen Jahr verbesserten Toni Kahlbacher/Josef Führinger diesen Weltrekord auf 40 Std. 38 Min. Doch auch diese Weltbestleistung sollte noch von Josef Führinger/Gottfried Hofmann 1939 auf 48 Std. 38 Min. hinaufgeschraubt werden.

Und noch einmal scheint der Hundsheimer Kogel als Rekordberg auf. 1942 flog der Deutsche Erich Vergens im Einsitzer-Leistungsegelflugzeug mit 45 Std. 28 Min. eine neue Weltbestleistung.

Motorflugsport

Inzwischen war der 2. Weltkrieg ausgebrochen, der Segelflug zur vormilitärischen Fliegernachwuchsausbildung umdisponiert und jede flugsportliche Tätigkeit unterbunden worden.

Wurde bisher nur die Segelflugentwicklung in der Zwischenkriegszeit behandelt, soll auch die sportliche Motorflugentwicklung nicht minder berücksichtigt werden. Um 1923 hatte in der Nähe von Kottlingbrunn Feldpilot Franz Zuzmann ein Areal erworben, das als Flugplatz ausgebaut, von ihm und anderen benützt wurde und heute als Flugplatz Vöslau weiterlebt.

Neben Kottlingbrunn rückte auch Wiener Neustadt wieder in den motorflugsportlichen Vordergrund. 17 Jahre lang war die Flugzeugfabrik Wiener Neustadt seit dem Zusammenbruch tot. 1935 wurde sie aus restlichen Gebäuden wieder aufgebaut. Durch den Umstand, daß sich die Stadtgemeinde Wiener Neustadt an der Wiedererrichtung der Flugzeugfabrik in hervorragender Weise beteiligte, wurde das Unternehmen auf eine gesicherte Grundlage gestellt. In kurzer Zeit wurden Sportflugzeuge

eigener Entwicklung herausgebracht (Konstruktion Lampich, später Meindl). Eine eigene Werftabteilung baute das Schul- und Sportflugzeug „Phönix Meteor“. Das traditionsreiche Flugfeld Wiener Neustadt hatte wieder Fliegerleben. Dazu kam, daß durch den Österreichischen Aero-Club in Wiener Neustadt eine zentrale Schleppflugschulung eingerichtet wurde. Segelflieger aus Niederösterreich und Wien übten sich an Wochenenden im Flugzeugschlepp. Einige Streckenflüge kamen dabei des öfteren zustande.

Nicht unerwähnt bleibe die Wiener Neustädter Persönlichkeit Prof. Dr. Werner Dorn. Am Lehrerseminar Wiener Neustadt tätig, gelang es ihm, den Flugmodellbau an Haupt- und Mittelschulen als Lehrfach einzuführen.

Mit Ausbruch des 2. Weltkrieges war auch in Wiener Neustadt wie überall die gesamte flugsportliche Tätigkeit beendet. Das Flugzeugwerk hatte militärischen Aufgaben zu dienen. In der Folge hatte Wiener Neustadt unter schwersten Luftangriffen zu leiden.

Start ins goldene Zeitalter

Jede fliegerische Tätigkeit war in der Wiederaufbauzeit auf unbestimmte Zeit verboten. Nach langwierigen Verhandlungen früherer Aero-Club-Funktionäre wurde dann doch Ende 1949 die Ausübung des Segelflugsports durch den Alliierten Rat genehmigt, jedoch unter Kontrolle der Alliierten Kommission, um eine rein sportliche Betätigung zu sichern. Im Juli 1950 wurde die Wiedergründung des Österreichischen Aero-Clubs als Dachverband beschlossen, dem Landesverbände beigeordnet werden sollten. Und so kam es auch im April 1951 zur Bildung eines Landesverbandes für Wien, Niederösterreich und das Burgenland. Das Anwachsen der Segelflugvereine machte es später notwendig, für jedes Bundesland einen eigenen Landesverband vorzusehen und so wurde auch der Landesverband Niederösterreich eine selbständige Einrichtung. 1953 wurde Dr. Josef Lenz zum Landesverbandspräsidenten gewählt. Seine erfolgreiche Tätigkeit am Wiederaufbau des niederösterreichischen Flugsports führte dazu, daß er 1972 zum Präsidenten des Österreichischen Aero-Clubs gewählt wurde.

Der Wiederbeginn des Segelflugsports war keinesfalls leicht. Es würde zu weit führen, Einzelheiten aufzuzählen. Vereinzelt hatten beschädigte Grunau-Babys in privaten Verstecken das Kriegsende überdauert, auch SG 38 tauchten da und dort auf. Aber ein geregelter Flugbetrieb war durch ein gewisses Mißtrauen der russischen Besatzungsmacht im Hinblick auf die Segelflugverwendung im Krieg zunächst nicht möglich. Jeder einzelne Schulungstag mußte

von der örtlichen Kommandatur bewilligt werden und hing überhaupt pauschal von der Kommandatur Bruck/Leitha ab. Geschult wurde anfänglich in Seyring, am Spitzerberg und vereinzelt in Schwechat. Dieser Militärflugplatz stand unter britischer Verwaltung und nicht unter sowjetischem Einfluß.

Langsam verbesserten sich auch die Verhältnisse am Spitzerberg, das anfängliche Besatzungs-Mißtrauen schwand allmählich, und von 1952 bis 1955 fand in zunehmendem Maße ein Wochenendflugbetrieb mehrerer Wiener und der Hainburger bzw. Deutsch-Altenburger Fliegergruppen unter Verwendung der nach und nach notdürftig benützbaren gemachten Räumlichkeiten der Gebäuderuinen statt.

Die Wende brachte der Staatsvertrag. Nun war auch der Motorflug möglich. Verschiedene Flugscheininhaber erneuerten die Berechtigung im Ausland und wurden so Erneuerer des Motorflugsports.

Auf dem Gelände Spitzerberg war aus den Ruinen der ehemaligen Reichssegelflugschule die Bundessportschule Spitzerberg erstanden. Dieses Fluggelände bot nun die Möglichkeit, dem enormen Nachholbedarf zu entsprechen, der erst in den 60er Jahren abgepasst war. Der Schleppflugbetrieb verlagerte sich auch nach Wiener Neustadt und Vöslau, wo sich auch der inzwischen etablierte Motorflugbetrieb konzentrierte, wobei seit der Stilllegung von Aspern zusätzlich auch Schwechat forciert worden ist.

Der vorgegebene Umfang dieser Schrift erlaubt es leider nicht, all jene Vereine und Personen zu nennen, die sich seit der Wie-

derzulassung des Segel- und Motorfluges um den Aufbau des Flugsports in Niederösterreich verdient gemacht haben.

Diese letzten 25 bzw. 30 Jahre niederösterreichischer Sportluftfahrt werden aber in den nächsten Dezentennien des Österrei-

chen Aero-Clubs ebenso detaillierte niederösterreichische Flugeschichte sein, wie die Zeit vorher.

Und mancher aus unserer Mitte wird dann zu den Pionieren von 1950 und 1955 zählen. ■

Flugsportstenogramm aus Niederösterreich nach 1945

Modellflug: . . . Wiener Neustadt war dreimal Austragungsort von Freiflug-Weltmeisterschaften. V. Horcicka wurde Weltmeister. Felix Schobel sen., Peter Schobel und Gottfried Zach errangen Europameistertitel . . . eigener Modellflugplatz mit Gras- und Asphaltpiste.

Segelflug: . . . Schon in der 60er Jahren waren mit Fahrafellner, Girschik und Rizzi Niederösterreichs Farben in der Segelflug-Nationalmannschaft vertreten. Fahrafellner nahm 1970 und Rizzi 1972 an den Weltmeisterschaften teil. Zur Zeit vertritt Hedvicak unser Bundesland im Nationalteam. Leistungssegelflug vom Alpenvorland aus hat ungünstigere Ausgangsbedingungen als die international bekannten „Rennstreckenorte“ Österreichs.

Motorflug: . . . In den Jahren 1968 bis 1971 war das Team Friedl/Gebauer führend. Es siegte bei der Staatsmeisterschaft 1970 und in allen Landesmeisterschaften. In den folgenden Jahren hieß der Sieger bei Staatsmeisterschaften und Landesmeisterschaften Oppelmayer, als Weltmeisterschaftsteilnehmer 1975 errang er den 8. Platz, 1977 den 9. Platz. Luckerbauer hievte Österreich bei der WM '79 in Kanada auf den 2. Platz, das Team Luckerbauer/Dr. Meszaros, bei der WM 1978 noch an 10. Stelle, belegte 1980 einen 3. Platz!

Fallschirmspringen: . . . Vorerst nur in Aspern . . . Vorführungen bei Großflugtagen . . . 1965 Gründung des NÖFSC mit Sitz in Aspern, nach 1970 Para Club, Sportfliegerclub Austria und HSV, alle in Wiener Neustadt . . . Hans Huber zählt zu den erfolgreichsten, 1967 Staatsmeister und 1974 Weltmeister. 1974 erstes österr. Damenteam bei einer WM! Seit 1977 Alex Huber unter den ersten . . . Wiener Neustadts Heeresportler Deutsch und Volk rangieren als Weltmeister und Staatsmeister.

Hängegleiten: . . . 1975 ersten Hängegleitversuch durch Schiebel und Zach . . . Gründung des Vereines „Ötscherland“ in Lackenhof . . . Weitere Vereine Pernitz-Neusiedl, Soaring Club Hohe Wand mit dem Gelände bei Grünbach. Der bekannte Modellflieger und Hängegleiterpilot Wolfgang Zach – bester Österreicher bei den Europameisterschaften 1980 (9. Platz) – mit einer Strecke von 58 km und 1900 m Startüberhöhung weit über dem Silber-C Limit.

Ballonfahren: . . . Als einziger niederösterreichischer Verein hat das Team Polar mit dem Flugkapitän Joschi Starkbaum allerdings einen der weltbesten Ballonfahrer! Auch hier Europameistertitel und Weltmeisterschaftsteilnehmer . . .

Prof. Werner Ledl

Österreichischer Aero-Club

Landesverband Niederösterreich
Prinz Eugen-Straße 12, 1040 Wien
Telefon 0222 /65 52 162

Präsident: NR Rudolf Marwan Schlosser
Geschäftsführender Vizepräsident:
Prof. Werner Ledl
Vizepräsident ASKÖ: Ing. Adolf Wimmer
Vizepräsident ASVÖ: Helmut Prix
Vizepräsident UNION: Prok. Sepp Friedl
Vizepräsident VBLS: D.I. Manfred Römer

Segelflug: Dr. Julius Beyrer
Motorflug: Ing. Helfried Perg
Fallschirmspringen: Thomas Lewetz
Modellflug: OSR Dir. Felix Schobel
Hängegleiten: Wolfgang Zach

Flugplätze: Flugkapitän Erich Mazac
Schulen/Presse: Karl Berger
Finanzreferent: Dr. Otwin Meszaros
Rechnungsprüfer:
ASKÖ: Gerhard Loidolt
ASVÖ: Karl Laferl
UNION: Franz Podivin
VBLS: Dipl.-Vw. Dr. Alfred Gemperle

Betriebssportvereinigung Voith St. Pölten

Sektion Flugsport

Düraergasse 9, 3106 St. Pölten
Obmann: Alfred Frühwirt
Sparten: Segelflug, Motorflug, Modellbau

Erlauftaler Flieger Club

Dr. Steingötter-Straße 23, 3107 St. Pölten
Obmann: Franz Mayer
Sparten: Segel- und Motorflug

ESV St. Pölten Sektion Segelflug

Resselstraße 5, 3151 St. Georgen/St.
Obmann: Ernst Schmolz

Fliegerclub Meteor

Neustiftgasse 3, 1070 Wien
Obmann: D.I. Viktor Piatnik

Flugbetriebsgemeinschaft Vöslau

Grenzgasse 22, 2512 Tribuswinkel
Obmann: Josef Schuster

ESV-Fluggruppe

Austraße 32, 3300 Amstetten
Obmann: Franz Gugereil
Sparten: Segelflug

Flugplatzbetriebsgemeinschaft

Wiener Neustadt West

Postfach 18, 2700 Wiener Neustadt
Obmann: Karl Laferl
Sparten: Motorflug, Segelflug, Fallschirmspringen, Modellflug

Flugring Austria Wiener Neustadt

Postfach 18, 2700 Wiener Neustadt
Obmann: Karl Laferl
Sparten: Segelflug, Motorflug, Modellflug

Österr. Flugsportverband

Baugruppe Stockerau

Wiener Straße 49, 2000 Stockerau
Obmann: Adolf Wimmer
Sparten: Segelflug, Motorflug, Modellflug

Flugsportclub Sturmvogel

Felberstraße 44, 2700 Wiener Neustadt
Obmann: Ing. Kurt Kolck
Sparten: Motorflug, Segelflug

Flugtechnische Gruppe an der HTBLUVA Wien I

Leberstraße 4c, 1030 Wien
Obmann: Dr. Ernst Zeibig
Sparten: Segelflug, Modellflug

Flugunion Seitenstetten/Biberbach

Steyrerstraße 4, 3353 Seitenstetten
Obmann: KR Dr. Alois Brandstätter
Sparten: Segelflug, Motorflug

Heeresflugsportgruppe Habicht

Fliegerhorst Brumowski

3425 Langenlebarn
Obmann: Hptm. Reinhard Kohlweg
Sparten: Segelflug, Motorflug

Kultur- und Sportvereinigung
der NEWAG-NIOGAS

Johann Steinböck-Straße 1, 2344 Maria Enzersdorf
Obmann: Dir. Prok. Dr. Walter Säckl
Sparten: Segelflug

Modellbauclub Erlaufthal

Pöchlamer Straße 18, 3251 Purgstall
Obmann: Johann Auer
Sparten: Segelflug, Motorflug, Hubschraubermodelle

Modell-Club Böhheimkirchen/Kirchstetten

Hinterholz 30, 3062 Kirchstetten
Obmann: Franz Zeiner

Modellflugclub Pernegg,

Sektion Union Gars

Brigittagasse 12/2, 1200 Wien
Obmann: Rudolf Patoschka

Modellflugclub Wiener Neustadt

Nestroystraße 15/18, 2700 Wiener Neustadt
Obmann: Franz Horvath

Niederöstr. Fallschirmspringerclub

(NÖFSC)

1300 Wien-Flughafen, Hangar 3
Obmann: D. I. Manfred Römer
Sparten: Motorflug, Fallschirmspringen, Ballonfahrt,
Segelflug

Österr. Flugring

Scheidlstraße 5, 1180 Wien
Obmann: Herbert Wimmer

Österr. Modellsportverband, Lgr. NÖ

Weinzierl 63, 3500 Krems
Obmann: Peter Czypin

Österr. Modell- und Flugsportverband

Segelfluggruppe Phoenix, Ternitz

E. Schreiberbergasse 5/4/2, 2540 Gloggnitz
Obmann: Hans Dietrich

Para-Club Wiener Neustadt

Postfach 6, 2700 Wiener Neustadt
Obmann: D.I. Erwin Götzl

Segelfliegergruppe Spitzerberg

in Hainburg/Donau

Wiener Straße 9, 2410 Hainburg/Donau
Obmann: Helmut Prix
Sparten: Segelflug, Motorflug

Segelfluggruppe Schwarzatal Neunkirchen

Brunnenstraße 163, 2632 Grafenbach
Obmann: Gottfried Weiner

Sieghartskirchner Modellbauclub

Rechte Tullnzelle 6, 3443 Sieghartskirchen
Obmann: Leopold Kornfeil
Sparten: RC-Flug

Sportfliegerclub Baden

Grenzgasse 23, 2512 Tribuswinkel
Obmann: Josef Schuster

Sportfliegerclub Herzogenburg

Ringgasse 3, 3130 Herzogenburg
Obmann: Rudolf Süß
Sparten: Segelflug, Modellflug

Sportfliegerclub Ybbs

Bahnhofstraße 7, 3370 Ybbs
Obmann: Franz Becksteiner
Sparten: Segelflug, Motorflug

Sportfliegerunion Klosterneuburg

Kreuzergasse 10, 3400 Klosterneuburg
Obmann: Otto Erlinger

Sportverein Semperit Traiskirchen

Goethegasse 1/10, 2500 Baden
Obmann: Herbert Reichel

UNION Flugsportverein Vöslau

Roseggerstraße 34, 2540 Bad Vöslau
Obmann: Ing. Rüdiger Kunz

UNION-Fliegergruppe Waldviertel

Sparkassenplatz 11, 3843 Dobersberg
Obmann: Adolf Hemmer
Sparten: Segelflug, Motorflug

Modellbauclub Enzesfeld

Hirtenerberger Straße 380, 2551 Enzesfeld
Obmann: Franz Hruska
Sparten: RC/IV, MS

UNION-Flugmodellbauclub

Waidhofen/Thaya

Jasnitz 40, 3830 Waidhofen/Thaya
Obmann: Franz Bittner
Sparten: RC Motor- und Segelflug

UNION-Modell-Flieger-Club

Ikarus Weinland

Heuweg 23, 2130 Mistelbach
Obmann: Manfred Pukl
Sparten: RC

UNION-Modell- und Sportfliegerclub

KOLIBRI

Mariazeller Straße 3, 3200 Ober-Grafendorf
Obmann: OSR Felix Schobel
Sparten: Freiflug F 1A, F 1E, RC

UNION Segelfliegerclub Tulln

Postfach 138, 3430 Tulln
Obmann: Rudolf Gruber

UNION Segelfliegergruppe Ottenschlag

3631 Ottenschlag 26
Obmann: Franz Danzinger

UNION Sportfliegerclub Krems

3500 Krems, Postfach 175
Obmann: Otto Salzinger
Sparten: Segelflug, Motorflug,
Schulung in beiden Sparten

UNION-Sportfliegerclub-Mödling

Hauptstraße 18, 2340 Mödling
Obmann: OSR Franz Podivin
Sparten: Segelflug

UNION-Sportflieger-Club St. Pölten

Schreinerergasse 6, 3100 St. Pölten
Obmann: Walter Stummer
Sparten: Segelflug, Motorflug

Wachauer Modellflugclub Leiben

3652 Leiben 53
Obmann: Ing. Gerhard Baltas

Ybbstaler Segelfliegergruppe

3341 Ybbsitz 370
Obmann: Manfred Senoner
Sparten: Segelflug, Motorflug, Hängegleiten

Sportfliegerclub Austria

Matthias Schönerer-Gasse 9/17, 1150 Wien
Obmann: Kpt. Erich Mazac

Heeressportverein Burg Kreuzenstein

2100 Korneuburg, Dabschkaserne
Obmann: Mjr. Klaus Köhler
Sparten: Modellflug

Modellflugclub Achau

Kaiser Franz Josef-Straße 2, 2514 Traiskirchen
Obmann: D.I. Manfred Schiefert
Sparten: RC Modellflug

Fliegergruppe Rot-Weiß-Rot

BmflV/Abt. KFB, Franz Josefs-Kai 7-9, 1010 Wien
Obmann: Richard Fluck
Sparten: Motorflug

Drachenfliegerverein Ötscherland

Mitterau 16, 3292 Gaming
Obmann: Fred Danneberg

1. Hängegleiterklub Pernitz-Neusiedl

Löschteichweg 2, 2763 Neusiedl
(Post: Neustiftgasse 81/2/12, 1070 Wien)
Obmann: Karl Schweiger

Fliegergruppe Weinviertel

Oserstraße 10, 2130 Mistelbach
Obmann: Ing. Josef Lunzer
Sparten: Segelflug, Motorflug (Motorsegler),
Amateurflugzeugbau (Westermayer-Tragschrauber)

Modellflugclub Weikersdorf

Julius Willerthgasse 25/5/56, 2700 Wiener Neustadt
Obmann: Erich Putz

Modellbauclub Vogelweide

Walkürengasse 5, 2340 Mödling
Obmann: Ing. Friedrich Koch

Team Polar

Triester Straße 36, 2331 Vösendorf
Obmann: Josef Starkbaum
Sparten: Ballonfahrt

Österr. Turn- und Sportunion Horn

J. Missionsgasse 21, 3580 Horn
Obmann: Erich Schmudermayer
Sparten: Modellflug

Heeressportverein Wiener Neustadt

Sektion Fallschirmspringen

Gürtelstraße 15, 2700 Wiener Neustadt

Soaring Club Hohe Wand

Hart 61, 2640 Gloggnitz
Obmann: Gottfried Zach

Aero-Veteranen-Club-Austria

Wiener Neustädter Straße 8, 2540 Bad Vöslau
Obmann: Karl Ewald Scherz
Sparten: Motorflug, Segelflug

Fliegergruppe Wien

1300 Flughafen-Wien, GAC
Obmann: Gen. Konsul Dkfm. Hugo Hild
Sparten: Motorflug, Segelflug

Modellsportclub Schwarzatal

Minoritenplatz 5/2/11, 2620 Neunkirchen
Obmann: Hans Kerschhofer

Modellfliegerclub Weinzierl

3610 Weinzierl am Walde 41
Obmann: Rudolf Ohrfandl

UNION Modellbauclub Litschau

Inselweg 18, 3874 Litschau
Obmann: Heinz Pöschl

Heeressportverein Langenlebarn

Sektion Modellflug

Fl Werft 1, 3425 Langenlebarn
Obmann: Helmut Beirl

Modellbauclub Hollabrunn

Elsa Brandström-Straße 48, 2020 Hollabrunn
Obmann: Franz Schinagl
Sparten: RC I, RC III

Modellflugclub „Magister“

Hausmannsiedlung 12a, 2490 Ebenfurth
Obmann: Ferdinand Nakowitz

Was braucht Österreichs Flugsport?

Braucht Österreich einen Flugsport?

In allen Ländern hat der Flugsport nach dem Kriege einen gewaltigen Aufschwung genommen. Mit staatlicher Unterstützung werden immer neue Fliegervereinigungen gegründet, die, nach gemeinsamen Richtlinien arbeitend, in jedem Jahre hunderte neue Sportflieger ausbilden. Ob es nun militaristische Staaten sind oder Staaten, denen durch den Friedensvertrag die Aufstellung von militärischen Fliegerformationen verboten ist, überall wird das Flugwesen gefördert, der Flugsport auf eine immer breitere Basis gestellt . . .

. . . Bei einheitlicher Führung, bei planmäßiger Verwendung der zur Verfügung stehenden Gelder und bei Schulung der Anfänger durch entsprechend ausgebildete Lehrer, könnten wir in Österreich schon wesentlich weiter sein . . .

. . . Der Flugsport soll und darf nicht die Domäne einiger weniger Herrenflieger bleiben, denen wir für ihre Pionierarbeit gar nicht genug danken können, er muß Gemeingut aller werden . . .

. . . Österreich verfügt über einen ganzen Stock von glänzenden Piloten, von denen nur ein Bruchteil im Flugwesen Beschäftigung gefunden hat . . .

. . . Trotz ungünstiger wirtschaftlicher Verhältnisse, trotz der Sorgen des Alltages ist jeder immer gerne bereit, für die geliebte Fliegerei Opfer an Zeit und Geld zu bringen. Aber unser Nachwuchs ist gut. Das kleine Österreich hat der Welt den Meister des Segelfluges gegeben. Robert Kronfeld ist aus der Jungfliegergruppe des Österreichischen Aero-Club hervorgegangen . . .

. . . Wohl haben wir einen glänzend organisierten Luftverkehr, täglich legen unsere braven Junkersmaschinen mit dem österreichischen Hoheitsabzeichen, von in Krieg und Frieden vielfach erprobten Flugkapitänen gesteuert, mehrere tausend Kilometer im regelmäßigen Luftverkehr zurück, wohl gehen täglich viele Passagiere, viele hundert Kilogramm Post und Fracht nach verschiedenen Ländern, aber um Geltung in der Luft zu haben, dazu braucht Österreich neben dem Verkehrsflug auch den Flugsport . . .

. . . Wenn es durch die Arbeit der Presse gelingt, breite Schichten der Bevölkerung soweit aufzuklären und für den Sportflug zu interessieren, daß sie die Notwendigkeit erkennen, mitarbeiten, beitragen zu müssen zu Österreichs Entwicklung in der Luft, wenn sie, wie die Engländer sagen, air-minded werden und erkennen, daß Österreich nicht auch zur Luft ein Binnenstaat sein darf, dann wird es möglich sein, aus einem großen Reservoir von fliegerisch Begabten die Begabtesten herauszusuchen, um unserer Heimat jene Geltung in der Luft zu verschaffen, die ihr auf Grund der ruhmreichen Tradition der österreichischen Luftfahrt gebührt und die sie braucht, auch wenn es heute der Allgemeinheit noch als unwichtige Spielerei erscheint, zu fliegen . . .

. . . Der Weg ist klar vorgezeichnet: Zusammenarbeit aller, die Liebe zum Flugwesen haben, Heranziehen immer weiterer Kreise durch entsprechende Tätigkeit der Presse, kleine Leistung des Einzelnen unter einheitlicher Führung zum Wohle der Allgemeinheit, Ausschaltung aller trennenden Momente vor allem der Politik aus dem Flugsport.

*Ricco Pizzini, Hptm. a. D., Feldpilot, Vizepräsident des Österreichischen Aero-Club.
Aus der Festschrift „30 Jahre Österreichischer Aero-Club“, 1931.*

DIPL.-ING. HUGO DURST

BAUUNTERNEHMUNG

Postgasse 16

1010 WIEN

Nußdorfer Straße 4

5020 SALZBURG

...und MEMPHIS ist dabei



MEMPHIS
Naturecht - made in Austria





Zum Glück gibt's Österreich!

Und überall, wo Österreich am schönsten ist, gibt es ein Spiel-Casino. Stil, Einrichtung und Atmosphäre sind von der Umgebung geprägt. Ob im romantischen Bauernhaus oder im prunkvollen Stadtpalais.

Jedes Spiel-Casino ist anders.



Übrigens:

Die beliebten Gold- und Silberjetons der Österreichischen Spielbanken eignen sich besonders zum Sammeln und Verschenken. Natürlich auch zum Spielen. Gegen Einsendung des Coupons schicken wir Ihnen gerne nähere Informationen.

Osterreichische Spielbanken AG
Werbeabteilung
Dr.-Karl-Lueger-Ring 14
A-1015 Wien

Über die Sonderjetons hätte ich gerne nähere Informationen.

Name _____

Adresse _____

 **casinos austria**

Baden · Badgastein · Bregenz · Kitzbühel · Kleinwalsertal
Linz (ab Herbst 1981) · Salzburg · Seefeld · Velden · Wien